



[R1.b]

**Studiu de oportunitate în vederea extinderii
sistemului de transport public local de călători
în Zona Metropolitană a Municipiului Bacău**

TTL-046-PT.BC-R1 b.SOEST

August 2023

Titlu Proiect SERVICII DE ELABORAREA STUDIULUI DE OPORTUNITATE SI DE FUNDAMENTARE PENTRU DELEGAREA GESTIUNII SERVICIULUI PUBLIC LOCAL DE CALATORI PRIN CURSE REGULATE IN MUNICIPIUL BACAU SI ZONA METROPOLITANA, A REGULAMENTULUI SERVICIULUI, A DOCUMENTATIEI DE ATRIBUIRE SI ELABORAREA UNUI STUDIU DE TRAFIC PENTRU TREN URBAN

Contract 49 (TTL-046) / 04.03.2022

Livrabil R1.b. Studiu de oportunitate în vederea extinderii sistemului de transport public local de calatori în Zona Metropolitană a Municipiului Bacău

Cod Raport TTL.046-PT.BC-R1b.SOEST

Revizia Rev.10

Data 11.08.2023

Beneficiar ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ZONA METROPOLITANĂ BACĂU



Elaborator TTL PLANNING S.R.L.



CUPRINS

1. Date generale	5
1.1. Denumirea obiectivului de investiții	5
1.2. Localizare / Teritoriu deservit	5
1.3. Beneficiarul investiției.....	5
1.4. Elaboratorul studiului.....	5
2. Scopul Studiului de Oportunitate.....	6
3. Analiza situației Existente	7
3.1. Date Generale	7
3.2. Contextul socio-economic	10
3.2.1. Structura populației.....	12
3.2.2. Mișcarea naturală și migratorie.....	13
3.2.3. Profil economic	17
3.2.4. Forța de muncă.....	20
3.2.5. Șomajul.....	22
3.2.6. Profilul economic al Zonei Metropolitane	23
3.3. Serviciul de transport public	26
3.3.1. Organizarea serviciului de transport public.....	26
3.3.2. Rețeaua de transport public.....	29
4. Necesitatea și oportunitatea.....	41
5. Aspecte privind mobilitatea de transport.....	46
5.1. Caracteristicile de mobilitate ale locuitorilor ZMBC	46
5.2. Relația Municipiului Bacău cu zona periurbană.....	58
6. Propuneri privind extinderea sistemului de transport public.....	62
6.1. Evaluarea cererii de transport	62
6.2. Conceptul rețelei	68
6.3. Definirea serviciilor de transport public	70
6.3.1. Trasee	70
6.3.2. Programul de Transport.....	80
6.3.3. Stații de transport.....	85
6.3.4. Necesarul de material rulant.....	94
6.3.5. Sistemul de tarificare.....	96
6.4. Investițiile necesare pentru extinderea sistemului de transport public.....	101
6.4.1. Parc Auto	101
6.4.2. Stații de încărcare autobuze electrice.....	102
6.4.3. Autobaza	103
6.4.4. Stații călători	104
6.4.5. Sisteme de e-ticketing și informare	116
6.4.6. Rețea de distribuție titluri de călătorie	116
6.4.7. Managementul traficului.....	117
6.4.8. Benzi unice pentru transportul public.....	118

LISTĂ FIGURI

Figura 3.2-1 Evoluția populației la nivelul ZM și a județului Bacău	11
Figura 3.2-2 Distribuția populației la nivelul ZMBC	12
Figura 3.2-3 Structura populației pe sexe și grupe de vârstă	13
Figura 3.2-4 Evoluția populației pe contingente de vârstă	13
Figura 3.2-5: Rata sporului natural în localitățile din Zona Metropolitană (2019).....	15
Figura 3.2-6: Rata soldului migratoriu în localitățile din Zona Metropolitană (2019)	17
Figura 3.2-7: Ponderea contribuțiilor PIB la nivelul Regiunii Nord – Est	17
Figura 3.2-8: Evoluția PIB pe cap de locuitor.....	18
Figura 3.2-9: Contribuția sectoarelor economice la PIB-ul județean.....	18
Figura 3.2-10: Încadrarea populației în sectoarele economice	19
Figura 3.2-11: Evoluția numărului de întreprinderi active din ZMBC.....	20
Figura 3.2-12: Ponderea întreprinderilor active în județul Bacău	20
Figura 3.2-13: Evoluția numărului mediu de salariați la nivelul ZMBC	21
Figura 3.2-14: Ponderea numărului de salariați din județul Bacău concentrați în ZMBC...	21
Figura 3.2-15: Evoluția numărului de salariați pe localități în ZMBC.....	22
Figura 3.2-16: Evoluția anuală a ratei șomajului în ZMBC.....	22
Figura 3.2-17: Distribuția angajaților pe sectoare economice în ZMBC	23
Figura 3.2-18: Distribuția întreprinderilor active pe sectoare economice în ZMBC (2019).	24
Figura 3.2-19: Distribuția cifrei de afaceri pe sectoare economice în ZMBC (2019).....	25
Figura 3.3-1: Rețeaua de Transport Public Bacău.....	30
Figura 3.3-2: Principalele probleme ale transportului public local.....	31
Figura 3.3-3: Stații de transport pentru transportul public local Bacău	32
Figura 3.3-4: Frecvența (stânga) și deservirea (dreapta) liniilor de transport public	33
Figura 3.3-5: Evoluția numărului anual de călători transportați – Transport Public Bacău.	34
Figura 3.3-6: Rețeaua de Transport Județean adiacentă mun. Bacău	39
Figura 3.3-7: Stații de transport pentru transportul județean	40
Figura 5.1-1: Distribuția populației intervievate pe grupe de vârstă	46
Figura 5.1-2. Distribuția nivelului de studii pe grupe de vârste	47
Figura 5.1-3. Distribuția populației intervievate pe ocupații	47
Figura 5.1-4. Distribuția populației intervievate pe ocupații	48
Figura 5.1-5. Distribuția nivelului de venit pe ocupații.....	48
Figura 5.1-6. Posesia de autoturisme și biciclete	49
Figura 5.1-7. Distribuția posesiei unui autovehicul în raport cu grupa de venit.....	49
Figura 5.1-8. Distribuția posesiei de autoturisme în raport cu ocupația	50
Figura 5.1-9. Distribuția numărului de autoturisme și biciclete deținute	50
Figura 5.1-10. Distribuția desfășurării activității profesionale de la domiciliu	51
Figura 5.1-11. Distribuția navetismului	51
Figura 5.1-12. Distribuția navetismului în raport cu numărul de deplasări	52
Figura 5.1-13. Preferințe în alegerea modală	52
Figura 5.1-14. Exemplu de trei deplasări înlănțuite	53
Figura 5.1-15. Repartiția modală a deplasărilor.....	53
Figura 5.1-16. Frecvența zilnică a deplasărilor în raport cu scopul lor.....	54
Figura 5.1-17. Repartiția modală a deplasărilor pe categorii de persoane	55
Figura 5.1-18. Repartiția modală a deplasărilor în raport cu scopul	55
Figura 5.1-19. Gradul mediu de ocupare al autoturismelor	56
Figura 5.1-20. Disponibilitatea renunțării la utilizarea autoturismului.....	56
Figura 5.1-21. Disponibilitatea achitării costului călătoriei	57
Figura 5.1-22. Durate de acces către cea mai apropiată stație de transport public	57
Figura 5.2-1: Distribuția spațială a fondului construit în ZMBC	59
Figura 5.2-2. Principalele relații de deplasare în cadrul ZMBC.....	60
Figura 6.1-1: Accesibilitatea rețelei de transport public – situație existentă.....	62

Figura 6.1-2: Rețeaua de transport public – intervale de urmărire – situație existentă	63
Figura 6.1-3: Evoluția populației stabile în ZMBC (2015 – 2020).....	64
Figura 6.1-4: Densitatea populației în ZMBC.....	64
Figura 6.1-5: Analiza perechilor origine-destinație.....	65
Figura 6.1-6: Principalele fluxuri de navetă.....	66
Figura 6.1-7: Ponderea navetiștilor din totalul populației ocupate	67
Figura 6.1-8: Navetismul elevilor	68
Figura 6.3-1: Coridorul NV-SE.....	70
Figura 6.3-2: Coridorul NV-S	72
Figura 6.3-3: Coridorul N-S.....	73
Figura 6.3-4: Coridorul SE-V	74
Figura 6.3-5: Coridorul S	75
Figura 6.3-6: Deservire urbană – Cartierele Milcov și CFR	76
Figura 6.3-7: Deservire urbană – Zona comercială sud și Cartier Miorița.....	77
Figura 6.3-8: Deservire urbană – Str. Energiei și Aeroport.....	78
Figura 6.3-9: Deservire urbană – Cartier Tache, centru și Prelungirea Bradului	79
Figura 6.3-10: Deservire urbană – Cartierele Izvoare și Șerbănești	80
Figura 6.3-11: Rețeaua de transport public – intervale de urmărire – situație propusă	85
Figura 6.3-12: Rețeaua de transport public – situație propusă la nivel ZM	88
Figura 6.3-13: Accesibilitatea rețelei de transport public – situație propusă la nivel ZM....	89
Figura 6.3-14: Accesibilitatea rețelei de transport public în corelare cu densitatea populației – situație propusă la nivel de ZM.....	90
Figura 6.3-15: Rețeaua de transport public – situație propusă la nivel urban.....	91
Figura 6.3-16: Accesibilitatea rețelei de transport public – situație propusă la nivel urban	92
Figura 6.3-17: Accesibilitatea rețelei de transport public în corelare cu densitatea populației – situație propusă la nivel urban.....	93
Figura 6.3-18: Disponibilitatea de plată a unei călătorii cu transportul public (fără navetă)	97
Figura 6.3-19: Disponibilitatea de plată a unei călătorii cu transportul public (navetiști)....	98
Figura 6.4-1: Model amenajare stație minimalistă cu panou denumire și orar de circulație (stânga), marcaje și indicator rutier (dreapta)	105
Figura 6.4-2: Model amenajare stație medie cu adăpost și bancă.....	106
Figura 6.4-3: Model amenajare stație complexă cu panou de afișaj electronic și punct de vânzare.....	107
Figura 6.4-4: Harta stațiilor propuse – Cartier Izvor, Cartier Tache, inserții Calea Republicii	109
Figura 6.4-5: Harta stațiilor existente și propuse – Zona Centrală, Nord, Cartier CFR	110
Figura 6.4-6: Harta stațiilor existente și propuse –UAT Hemeiș	111
Figura 6.4-7: Harta stațiilor existente și propuse –UAT Mărgineni (1)	112
Figura 6.4-8: Harta stațiilor existente și propuse –UAT Mărgineni (2)	112
Figura 6.4-9: Harta stațiilor existente și propuse – UAT Măgura și UAT Luizi-Călugăra .	113
Figura 6.4-10: Harta stațiilor existente și propuse – UAT Nicolae Bălcescu	114
Figura 6.4-11: Harta stațiilor existente și propuse – UAT Letea Veche	115

LISTĂ TABELE

Tabelul 3.2-1: Evoluția populației.....	11
Tabelul 3.2-2: Indicatori pentru sporul natural	14
Tabelul 3.2-3: Indicatori pentru soldul migratoriu	16
Tabelul 3.3-1: Programul de Transport situația Existentă:	35
Tabelul 3.3-2: Flota cu care se asigură în prezent serviciul de transport public local	36
Tabelul 3.3-3: Curse zilnice din Programul de Transport Județean	37
Tabelul 6.3-1: Programul de transport – Intervale de urmărire	81
Tabelul 6.3-2: Programul de transport – Prestație zilnică și anuală.....	84
Tabelul 6.3-3: Necesarul de parc auto pentru programul de transport propus	95
Tabelul 6.3-4: Necesarul de parc auto pentru programul de transport propus	96
Tabelul 6.3-5: Comparatie a tarifelor de călătorie în orașele din România	98
Tabelul 6.3-6: Propunere tarife abonamente reduse – varianta 1.....	99
Tabelul 6.3-7: Propunere tarife abonamente reduse – varianta 2.....	100
Tabelul 6.3-8: Propunere calcul diferențe de tarif	101
Tabelul 6.4-1: Linii operate cu autobuze electrice	103
Tabelul 6.4-2: Sinteza numărului de stații existente și propuse	108

ANEXE:

Anexa 1 – Lista Stațiilor

Anexa 2 – Harta Liniilor de Transport

1. Date generale

1.1. Denumirea obiectivului de investiții

Elaborarea Studiului de oportunitate si de fundamentare în vederea **extinderii sistemului de transport public local de calatori în Zona Metropolitană a Municipiului Bacău**

1.2. Localizare / Teritoriu deservit

UAT Membre ale Asociației de Dezvoltare **Intercomunitara** Zona Metropolitana Bacău.

1.3. Beneficiarul investiției



Asociația de Dezvoltare Intercomunitara Zona Metropolitana Bacău, cu sediul în Mun. Bacău,
Calea dr. Alexandru Șafran, nr. 145, jud. Bacău, 600298.

1.4. Elaboratorul studiului



TTL PLANNING S.R.L.,
București, Str. Dimitrie Pompeiu, nr. 9-9A, C14, Sectorul 2,
telefon 0724049785, e-mail: office@ttlplanning.ro.

2. Scopul Studiului de Oportunitate

Principalul scop al studiului de oportunitate îl reprezintă stabilirea zonei de extindere a sistemului de transport public local, a programelor de circulație, a traseelor și stațiilor de călători în vederea extinderii sistemului de transport public local de calatori în Zona Metropolitană a Municipiului Bacău

Studiul de oportunitate vine în întâmpinarea cerințelor legale în domeniu în vederea pregătirii Contractului de delegare a gestiunii și a anexelor aferente conform modelului acordat de Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice și Consiliul Concurenței, respectând cele mai bune practici și prevederile Regulamentului European 1370. Totodată, ca scop secundar, contribuie la justificarea și accesarea finanțărilor privind dotarea cu autobuze electrice, amenajare de stații de încărcare, ș.a.m.d, prin Programul Operațional Regional 2021-2027, precum și prin Planul Național De Redresare Și Reziliență (PNRR).

În conformitate cu legislația națională, Autoritățile publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru **înființarea, extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local de persoane prin curse regulate**, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților, de Planul de Mobilitate și strategiile în domeniu, precum și de cerințele de mobilitate locale, evoluția acestora și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii de gaze cu efect de seră reduse. Astfel, prin delegarea serviciului de transport public local de calatori prin curse regulate în Municipiul Bacău și Zona Metropolitană, în conformitate cu reglementările naționale și europene în domeniu și cu respectarea regulamentului CE 1370, se vor asigura:

- **dezvoltarea și funcționarea pe termen lung a serviciilor de transport public** de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare socio-economică a orașului, precum și a infrastructurii aferente acestuia;
- **satisfacerea în condiții optime a nevoilor de Mobilitate a populației**, precum și ale instituțiilor publice și agenților economici din Zona Metropolitană;
- gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;
- **îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor** prin promovarea unui mod de transport eficient și ecologic;
- **diminuarea utilizării autoturismului propriu** pentru deplasările locale;
- **promovarea reabilitării infrastructurii** pe traseele serviciilor de transport public local de persoane;
- realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor;
- acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;

3. Analiza situației Existente

3.1. Date Generale

Municipiul Bacău este municipiul reședință al județului Bacău, fiind și cel mai mare centru urban din județ (populația municipiului reprezintă 23,4% din numărul total de locuitori ai județului și o suprafață de peste 41 de km²). Conform Planului de amenajare a teritoriului național Secțiunea a IV-a (NUTS 3 la nivel european): Municipiul Bacău este o localitate de rang I, de importanță națională, cu influență potențială la nivel European.

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.

Conform Planului Urbanistic General, suprafața totală a municipiului este de 4318,70 ha, dintre care 3880,29 ha teren intravilan propus prin PUG, la care se adaugă suprafețele care au făcut obiectul unor Planuri Urbanistice Zonale aprobate după anul 2012.

Structura intravilanului conform PUG Bacău 2012, concentrează în linii mari, următoarea zonificare funcțională a intravilanului: zonă de locuințe și funcțiuni complementare 25,40%, zonă de activități comerciale, instituții și servicii de interes public 13,93%, zonă de industrie și depozitare 24%, zonă spații verzi și agrement 11,05% și zona căilor de comunicație 19,05%.

Mun. Bacău are rol de centru polarizator, populația municipiului Bacău se află într-o stare de stagnare (creștere de 1,16% între 2014 și 2020, dar scădere față de 2008 cu 1,24%). Cererea pentru noi locuințe, mai ales locuințe individuale, este acoperită de comunele învecinate care înregistrează creșteri semnificative ale populației după domiciliu în perioada 2008-2020, cum ar fi Hemeiș (49,06%), Letea Veche (43,60%), Măgura (30,28%), Mărgineni (15,31%), Sărata (16,21%) și Săucești (23,59%).¹ La nivelul anului 2011, mai mult de jumătate din salariații domiciliați în comunele Letea Veche, Măgura, Mărgineni și Hemeiș (aprox. 8000 salariați) aveau locul de muncă în municipiul Bacău. Chiar dacă în aceea perioadă în comuna Nicolae Bălcescu doar 37% din salariați aveau locul de muncă în municipiul Bacău, numărul acestora a crescut considerabil odată cu dezvoltarea celor două centre comerciale Metro, Auchan-Dedeman și a zonei logistice din lungul DN2. Comune precum Hemeiș (Parcul Dendrologic), Mărgineni, Luizi-Călugăra sau Tamași includ importate obiective de agrement accesate frecvent de băcăuani dar și de turiști. Astfel, în contextul în care procesul de periurbanizare devine din ce în ce mai activ, legăturile între municipiul Bacău și localitățile din zona lui metropolitană trebuie întărite, mai ales în ceea ce privește furnizarea serviciilor de transport public.

¹ Conform INS tempo - Populația după Domiciliu, 1 Ianuarie 2020

Orașul se dezvoltă liniar, urmând la nivelul zonei metropolitane două coridoare principale DN2 și DN15. Acestea sunt completate de DN11 și DN2G care asigură legătura între Bacău și comunele din zona montană (Culmea Pietricica) și DN2F care asigură legătura cu partea de est a județului continuând spre Vaslui și ulterior Chișinău. La nivel local, Bacăul este dezvoltat tot pe două coridoare, unul principal nord-sud, și unul secundar est-vest completate de 3 inele concentrice:

- Nucleul central: Unirii – 9 Mai – Mărășești – Nicolae Bălcescu;
- Inelul principal: Mioriței – Constantin Ene – Milcov;
- Varianta ocolitoare Bacău (incompletă în nord-vest).

Drumului național DN2 (E-85), care leagă zona industrială sud de centrul municipiului reprezintă coridorul principal al orașului. Prin intermediul drumul național DN2G se face și legătura cu zona industrială nord, localizată în zona de nord-vest a orașului. Fondul construit ia forma de cartiere cu o densitate a populației ridicată precum Republicii, Bazar Letea, Carpați și include și cartierele de blocuri localizate de-a lungul străzii Milcov, între DN2 și râul Bistrița. Acest coridor continuă în centrul orașului cu Strada Nicolae Bălcescu și Strada 9 Mai, unde există cea mai ridicată densitate de instituții publice. Tot în nord se regăsesc cartiere cu densitate ridicată, precum Miorița, Ștefan cel Mare și cartierul Nord (în curs de dezvoltare). Coridorul secundar se desfășoară între Centrul de Afaceri și Expoziții Bacău (CAEx) și cartierul Șerbănești. Cu spații pentru birouri și expoziții comerciale, CAEx Bacău este un incubator pentru 24 de companii start-up. La polul opus, cartierul Șerbănești este o zona de dezvoltare rezidențială intensă. Centrat pe Parcul Catedralei, coridorul secundar cuprinde cartierele centrale 6 Martie și Bistrița Lac, precum și zona centrală.

Conform analizelor din cadrul strategiei integrate de Dezvoltare, La nivelul municipiului Bacău, noi generatori de trafic au apărut atât în zona centrală cât și la periferia orașului. De asemenea, zonele rezidențiale individuale de la periferie (inclusiv din zona metropolitană) înregistrează o creștere a populației și al fondului construit. În structura orașului se pot distinge 5 zone principale, grupate pe stilul de activitate prezent în fiecare, după cum urmează:

- Zona centrală - Zona administrativă (centrul civic) unde sunt localizate instituțiile cele mai importante, cum ar fi Primăria Bacău, Prefectura Județului Bacău, Teatrul Municipal Bacovia, dar și Universitatea George Bacovia și Spitalul Județean de Urgență Bacău;
- Zona administrativă – Între Strada Nicolae Bălcescu și Strada 9 Mai, dar și în nord de-a lungul străzii 9 Mai, constă într-un nucleu financiar-bancar;
- Zona industrială – La periferie, trei nuclee de concentrare, corespunzând platformelor din nord-vest, din vest (Tache (fosta zonă Vasile Roaită)) și din sud și în lungul Bistriței;
- Zona comercială – În lungul DN2 / B-dul. Unirii și B-dul. Nicolae Bălcescu, o zonă funcțională mixtă comercială și rezidențială;
- Zonele rezidențiale - Aproximativ 80% din intravilan, în general se întrepătrund cu cele comerciale. Dintre acestea, punctele principale de origine ale traficului de persoane

sunt localizate în cartierele de locuire colectivă, care în mare parte înconjoară Centrul, Zona Centrală Extinsă, și Zona Comercială și care ocupa 60% din suprafața municipiului. Aceste zone sunt caracterizate de un regim de înălțime de P+4 / P+8 / P+10, și o densitate de populație ridicată, între 70 și 300 locuitori/ha.

Cartierele de locuințe colective cât și individuale sunt legate de centrul municipiului prin intermediul coloanei vertebrale formată de E-85 (DN2) și de cele 2 inele concentrice care înconjoară centrul. Totuși există un număr de cartiere defavorizate care nu au acces direct la acestea, și anume CFR, Tache (fosta zonă Vasile Roaită), Bazar Letea și Izvoare. Dezvoltarea și expansiunea urbană sunt limitate de prezența râului Bistrița, peste care există doar o trecere, și de calea ferată care taie orașul de la nord la sud.

Din punct de vedere al accesibilității, caracterul specific al orașului este dat de două bariere, una naturală, iar cealaltă artificială, care deliniează orașul de la sud la nord. Prima este Râul Bistrița, care desparte orașul de localitățile suburbane în curs de dezvoltare precum Letea Veche. A doua barieră constă în magistrala CFR, peste care în prezent se află 9 treceri, dintre care 1 pietonală suspendată, 4 vehiculare suspendate, 1 vehiculară sub-nivel și 3 care acomodează trafic mixt la nivel. Dintre cele 3 treceri la nivel două sunt în Gherăești (Trecătoarea Gherăești și DN15) iar ultima este în zona Tache (fosta zonă Vasile Roaită), pe strada Alexei Tolstoi. Trecerile la nivel periclitează siguranța călătorilor pe toate modalitățile participante la trafic și nu reprezintă o cale de acces adecvată. În același timp, trecerile vehiculare suspendate prezintă un mediu steril și ostil pentru pietoni, prin virtutea infrastructurii supra-dimensionate necesară pentru a asigura trecerea peste calea ferată.

Un nivel de accesibilitate scăzut s-a identificat în zona Bazar Letea, dezvoltat de-a lungul străzii Milcov, care este dominat de prezența pasarelei DN2 peste calea ferată. Totodată, cartierul Izvoare, localizat în partea de sud a orașului, între calea ferată și malul râului Bistrița, este complet lipsit de legături pietonale cu centrele comerciale din Republicii². Celelalte cartiere cu accesibilitate deficitară includ CFR, separat de oraș de calea ferată, cu rutele de acces la mare distanță una de alta (Calea Moinești, care direcționează accesul traficului înspre nord-vest, și Strada General Stefan Gușa, separată de un teren viran de restul cartierului). Tache - fosta zonă Vasile Roaită (separată de oraș de către calea ferată, peste care sunt 2 treceri, una la sol și una suspendată dar care prin geometria ei direcționează accesul traficului spre Republicii) și porțiuni ale cartierului Șerbănești, localizat pe partea dreaptă a Bistriței, cartier care localizează dezvoltarea (sub)urbana pe o trama strădala rurală slab conectată cu cea a municipiului.

Zonele industriale, zona centrală, zona CAEx - Centrul de Afaceri și Expoziții "Mircea Cancicov," sunt cei mai mari generatori de trafic sunt (cu peste 20 de companii active) –

² Sursa SIDU Mun. Bacău

mari angajatori locali, noile proiecte de birouri și blocuri vizate pentru zona de nord (Stefan cel Mare, Digul Bârnat) și zona centrală (CORA Bacău).

Cartierul rezidențial cu cel mai mare grad de expansiune urbană este Șerbănești, localizat în extrema de Nord-Est a orașului. Cartierul este străbătut de E85 și DN2F și beneficiază de ample rezerve de teren. Dezvoltarea cartierului este una tipică a expansiunii suburbane, aceasta se dezvoltă pe o tramă rutieră de mici dimensiuni, cu spații pietonale subdimensionate, care nu va fi prielnică unei eventuale deserviri cu transport public a cartierului.

Totodată s-a identificat o tendință de densificare a construcțiilor uni-familiale și creșteri ale populației în localitățile din imediata vecinătate a municipiului Bacău, dintre care cea mai dinamică situație o prezintă comuna Hemeiș, dar și în Mărgineni, Măgura, sau Letea Veche, comune care beneficiază de o bună conectare cu mun. Bacău din perspectiva rețelei rutiere. La polul opus, cu reduceri ale numărului de locuitori se află com. Luizi-Călugăra, Gârleni, Buhoci, Nicolae Bălcescu și Faraoani.

Se observă conturarea unei zone centrale atât din punct de vedere funcțional cât și prin dispunerea radială a principalelor circulații la nivelul orașului, zonă în care se concentrează cea mai mare parte a dotărilor culturale și de educație, de importanță județeană. Zona centrală include și centrul istoric, și cea mai mare parte a instituțiilor administrative, comerciale și bancare.

Analizând situația rețelei de transport din municipiul Bacău sub aceste aspecte, se poate concluziona că există o „hiperintegrare”, deoarece rețeaua rutieră națională se suprapune cu rețeaua de drumuri locală. Rețeaua stradală a municipiului Bacău și organizarea sistemului de transport sunt influențate de relief și elementele de cadru natural. Numărul de traversări ale Râului Bistrița și ale căii ferate accentuează caracterul de barieră. Lipsa unor conexiuni între arterele principale la nivelul zonei de influență duce la supraaglomerarea centrului și a intrărilor principale în oraș.

3.2. Contextul socio-economic

Zona Metropolitană Bacău, formată din Municipiul Bacău și 23 de comune îngloba la nivelul anului 2020 o populație de 291.443 de locuitori, dintre care peste 67% stabiliți în Municipiul Bacău.

Statistic, în perioada 2015 – 2020 populația a rămas la un nivel cvasi-constant, înregistrând o creștere modestă de 0.18%, cu toate că la nivelul județului Bacău populația a scăzut cu 1.84% în același interval de analiză. Acest lucru indică o mișcare a populației către localitățile din ZM care oferă acces mai bun la oportunități de muncă, față de alte localități din județ.

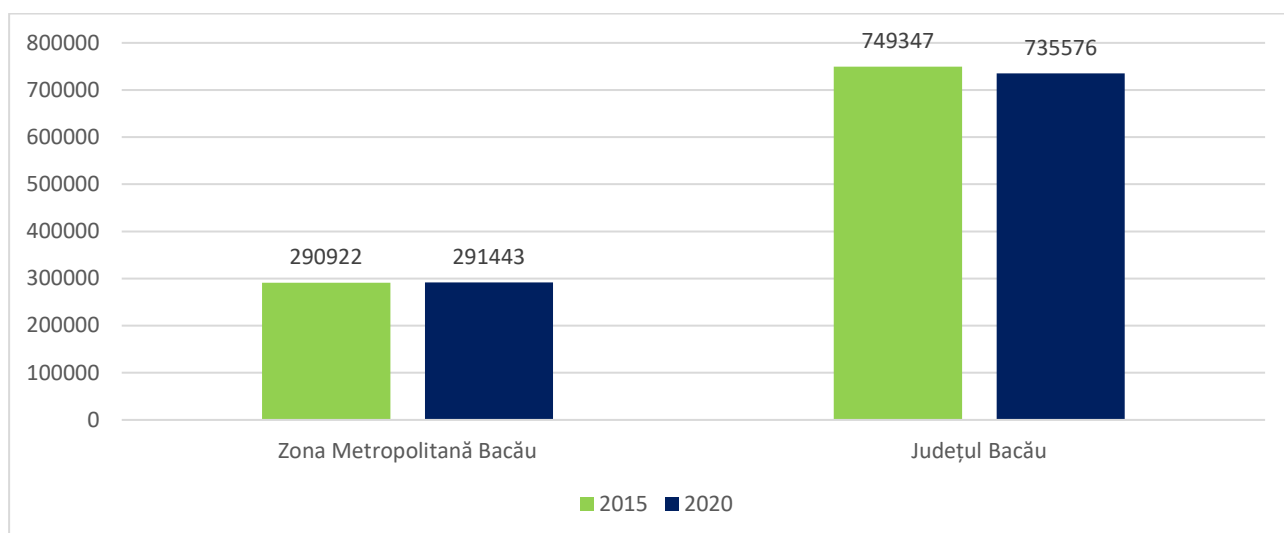


Figura 3.2-1 Evoluția populației la nivelul ZM și a județului Bacău

(sursa: INSSE Tempo)

Conform Comisiei Naționale de Prognoză, se estimează că până în anul 2060 populația României va scădea cu circa 30% față de anul 2016, județul Bacău situându-se sub această medie, cu o scădere de 27.9%. Scăderea este pusă îndeosebi pe seama migrației externe și a sporului natural negativ, aspecte ce vor conduce de asemenea la îmbătrânirea populației prin scăderea ponderii persoanelor tinere (sub 15 ani) și creșterea ponderii persoanelor vârstnice (peste 65 de ani). Cu toate acestea, se estimează că județul Bacău va rămâne până în anul 2060 printre județele cu ponderile cele mai mari ale populației tinere (peste 16%).

Tabelul 3.2-1: Evoluția populației

NIVEL TERITORIAL	POPULAȚIE 2016	POPULAȚIE 2030	POPULAȚIE 2060	DIFERENȚĂ 2016/2060
Județul Bacău	602.399	531.388	434.510	-27,9%
Regiunea Nord - Est	3.263.564	2.969.728	2.532.595	-22,4%
România	19.819.697	17.892.489	13.784.413	-30,6%

(Sursa: Proiectarea populației României în profil teritorial la orizontul anului 2060)

În ceea ce privește distribuția populației în teritoriu la nivelul Zonei Metropolitane, aproximativ 67% din populație, respectiv circa 195.000 de locuitori domiciliază în Municipiul Bacău, iar restul de 96.000 în celelalte localități din ZM, cele mai populate fiind comunele Mărgineni (10259 locuitori) și Letea Veche (7534 locuitori), aflate în primul inel de localități. În figura de mai jos se prezintă populația UAT-urilor componente ale Zonei Metropolitane.

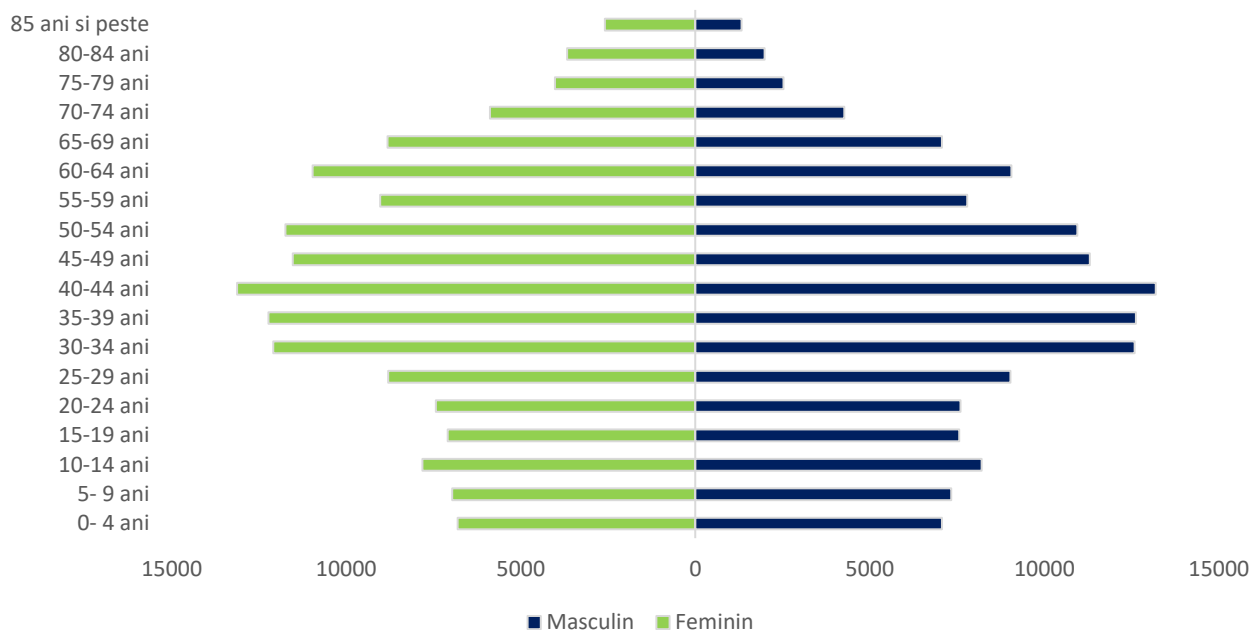


Figura 3.2-3 Structura populației pe sexe și grupe de vârstă

(sursa: INSSE Tempo / la nivelul ZMBC 2020)

3.2.2. Mișcarea naturală și migratorie

Analiza evoluției populației pe contingente de vârstă a relevat faptul că în perioada 2015 – 2020 majoritatea grupelor de vârstă din categoria persoanelor vârstnice (peste 65 de ani) au înregistrat creșteri cuprinse între 13% și 266%, în timp ce grupele aferente populației active (între 15-65 de ani) au înregistrat preponderent scăderi cuprinse între 1.6% și 26%. Se observă că o singură grupă din cele asociate populației tinere (sub 15 ani) a înregistrat creștere, această creștere fiind mult sub cea a persoanelor vârstnice, ceea ce contribuie negativ la posibilitatea pe termen lung de echilibrare a piramidei vârstelor, ținând cont și de rata scăzută a natalității.

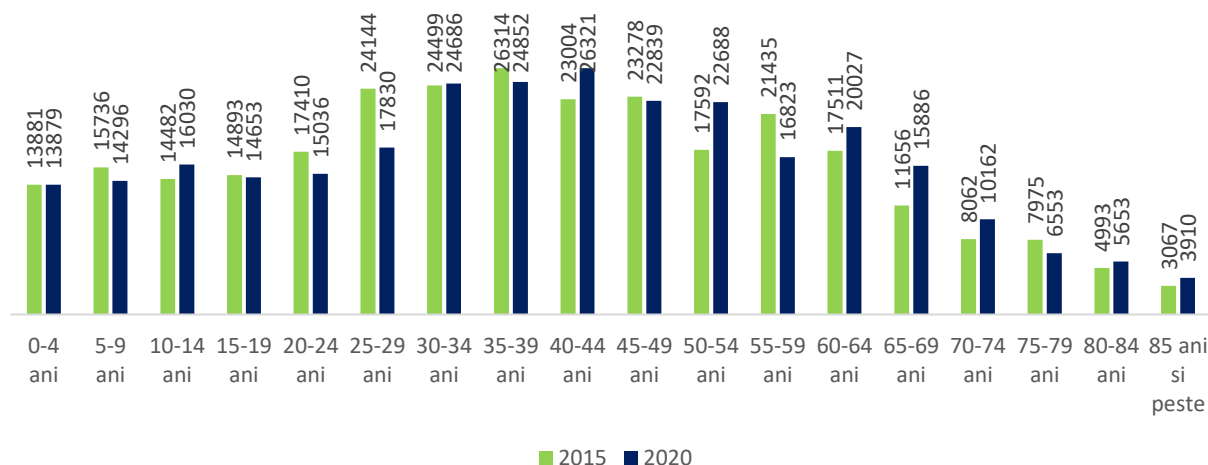


Figura 3.2-4 Evoluția populației pe contingente de vârstă

(Sursa: INSSE Tempo)

Conform Eurostat, la nivel European populația va continua să îmbătrânească, în mod special în perioada imediat următoare când numărul sporit al persoanelor asociate generației Baby Boomers (cunoscută în România ca generația Decreștelor) va duce la creșterea ponderii persoanelor vârstnice.

Rata natalității are o valoare scăzută, de numai 8.8 nașteri la mia de locuitori în municipiul Bacău, respectiv 8.6‰ la nivelul Zonei Metropolitane. În ceea ce privește rata mortalității, deși la nivelul Zonei Metropolitane aceasta are o valoare sub media națională (9.8 decese la mia de locuitori, față de 11.9‰ media națională), aceasta are o valoare peste rata natalității, ceea ce conduce la un spor natural negativ în ansamblu.

La nivelul localităților, cele mai scăzute valori ale sporului natural al populației (sub -9‰) se înregistrează în Prăjești, Luizi-Călugăra și Izvorul Berheciului, în timp ce Municipiul Bacău și comunele Gioseni și Sărata au înregistrat sporuri ușor pozitive.

Tabelul 3.2-2: Indicatori pentru sporul natural

INDICATOR	ZM BACĂU	MUNICIPIUL BACĂU	JUDEȚUL BACĂU	REGIUNEA NORD-EST	ROMÂNIA
Născuți vii	2.522	1.736	6.487	39.506	206.575
Natalitate (‰)	8,6	8,8	8,7	9,9	9,3
Decedați	2.871	1.682	8.718	44.065	264.317
Mortalității (‰)	9,8	8,5	11,8	11	11,9
Spor natural (‰)	-1,2	0,3	-3	-1,2	-2,6

(Sursa: INSSE Tempo)

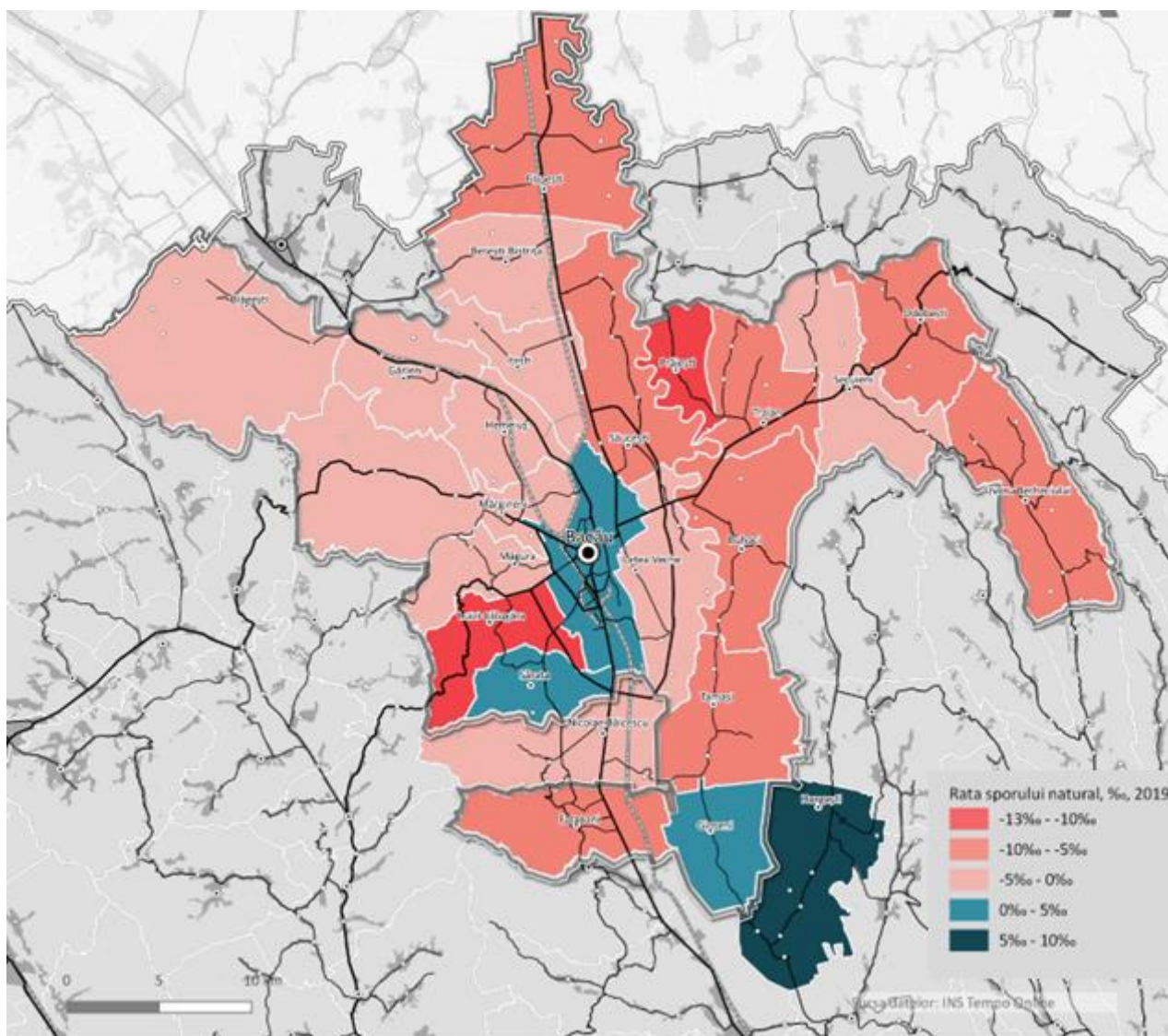


Figura 3.2-5: Rata sporului natural în localitățile din Zona Metropolitană (2019)

În contextul unei prosperități economice și a liberei mișcări la nivelul UE, migrația este un fenomen care se realizează cu mare ușurință, putând fi influențat de ponderii o multitudine de factori economici, politici, sociali și de mediu. Această mișcare se manifestă prin intermediul a două componente – mișcarea internă și mișcarea externă.

Analizând mișcarea internă, se constată că la nivelul zonei metropolitane există un sold pozitiv, de 112 persoane, la nivelul anului 2020 pentru schimbările de domiciliu. Această tendință este una favorabilă, în contrast cu cea la nivelul Municipiului Bacău și chiar a județului. Aceste constatări duc către concluzia unei mișcări a populației dinspre Municipiul Bacău către localitățile din zona metropolitană, fapt care în timp generează tipare de deplasare de tip navetă între localitățile de domiciliu sau reședință și municipiul Bacău care concentrează cea mai mare parte a locurilor de muncă. Astfel de mișcări sunt mai pronunțate în cazul comunelor Hemeiș (+191 locuitori), Letea Veche (+167 locuitori) și Măgura (+105 locuitori), unde se observă procesul de migrație a populației din mediul urban

către mediul rural în perioada 2015 – 2019. Cu toate acestea, soldul schimbărilor de reședință este negativ, zona metropolitană pierzând în anul 2020 308 locuitori.

Principalele localități afectate de schimbările de domiciliu sunt, pe lângă municipiul Bacău, comunele Izvorul Berheciului, Gârleni și Luizi-Călugăra, iar în cazul schimbărilor de reședință comunele Mărgineni, Letea Veche, Faraoani și Traian.

Tabelul 3.2-3: Indicatori pentru soldul migratoriu

INDICATOR	ZM BACĂU	MUNICIPIUL BACĂU	JUDEȚUL BACĂU	REGIUNEA NORD-EST	ROMÂNIA
Stabiliri de reședință	1.925	1.461	4.195	33.468	202.372
Plecări cu reședință	2.233	1.411	6.437	38.325	202.372
Soldul schimbărilor de reședință	-308	50	-2.242	-4.857	0
Stabiliri de domiciliu (inclusiv migrația internațională)	6.252	3.766	12.562	101.395	403.221
Plecări cu domiciliul (inclusiv migrația internațională)	6.140	4.207	14.245	78.887	403.221
Soldul schimbărilor de domiciliu (inclusiv migrația internațională)	112	-441	-1.683	22.508	0

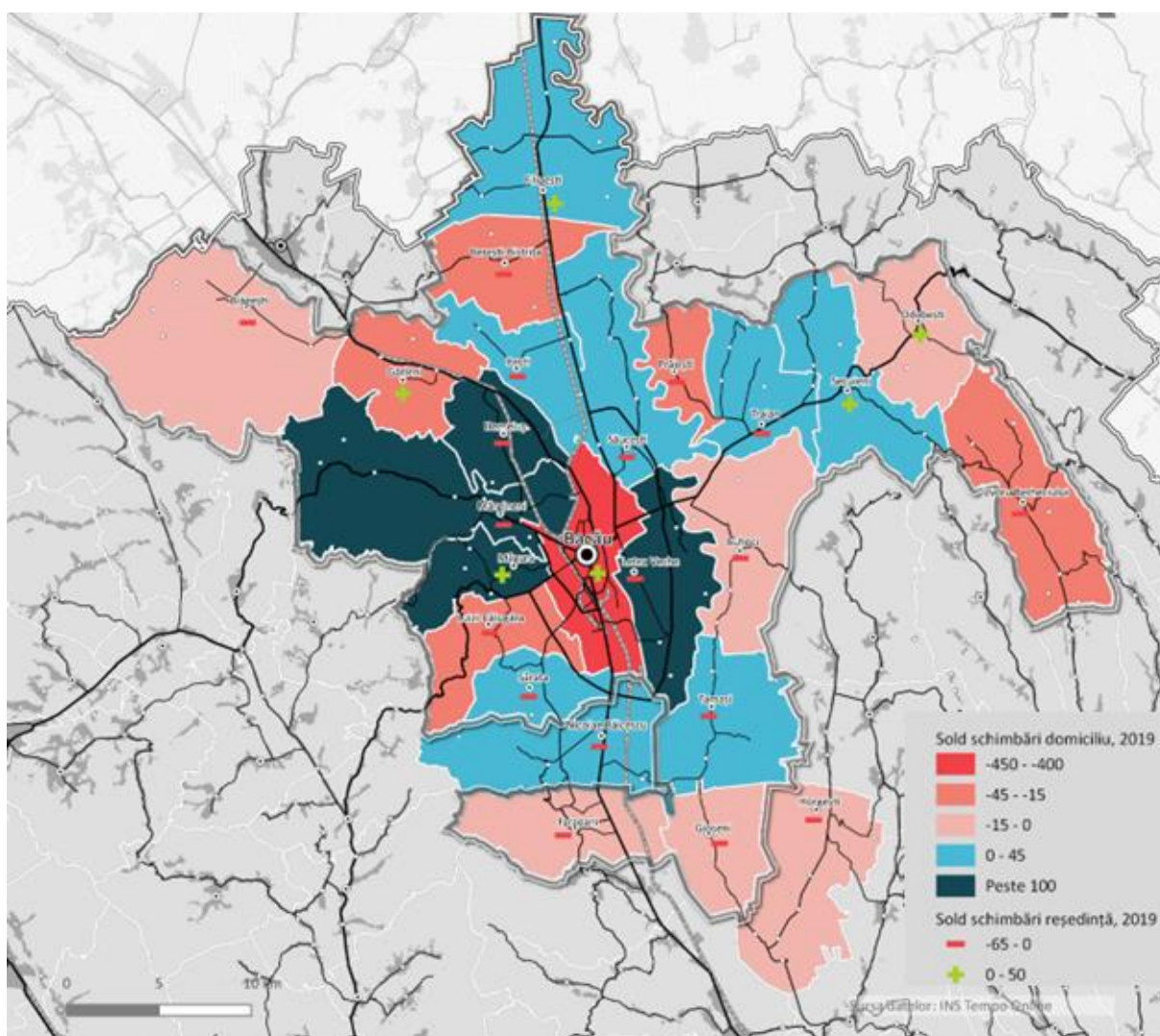


Figura 3.2-6: Rata soldului migratoriu în localitățile din Zona Metropolitană (2019)

3.2.3. Profil economic

La nivelul Regiunii Nord – Est, județul Bacău are a doua economie, după județul Iași. Măsurat în standardele puterii de cumpărare (PPS), PIB-ul județului Bacău avea o valoare de aproximativ 7 miliarde de euro în anul 2017, cu 1.2 miliarde mai mult decât în anul 2014, reprezentând 18.1% din totalul regional.

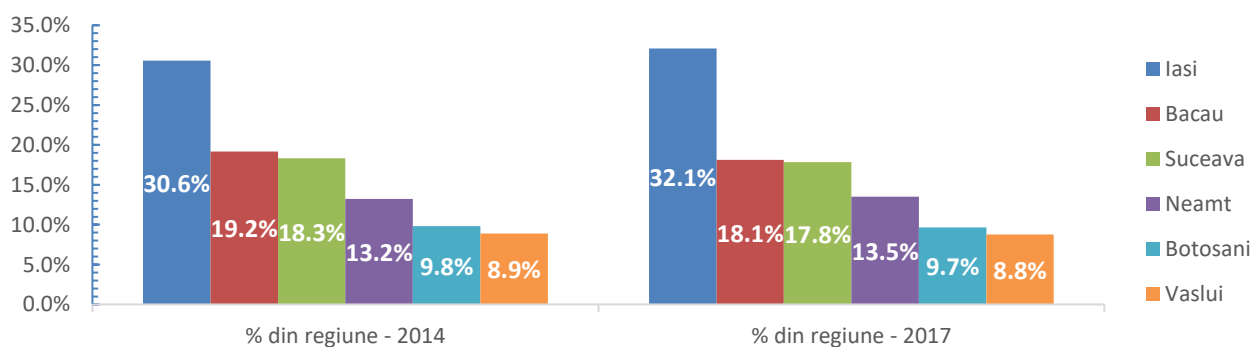


Figura 3.2-7: Ponderea contribuțiilor PIB la nivelul Regiunii Nord – Est
(Sursa: Eurostat)

Raportat la populație, județul Bacău se încadrează în rândul economiilor slab dezvoltate la nivel european, situându-se pe locul 29 la nivel național în anul 2017, cu o valoare de 11.5 mii EUR/locuitor, adică 39% din media europeană. Cu toate acestea, valoarea depășește ușor media regională, fapt ce confirmă rolul Bacăului ca centru economic secundar la nivel regional.

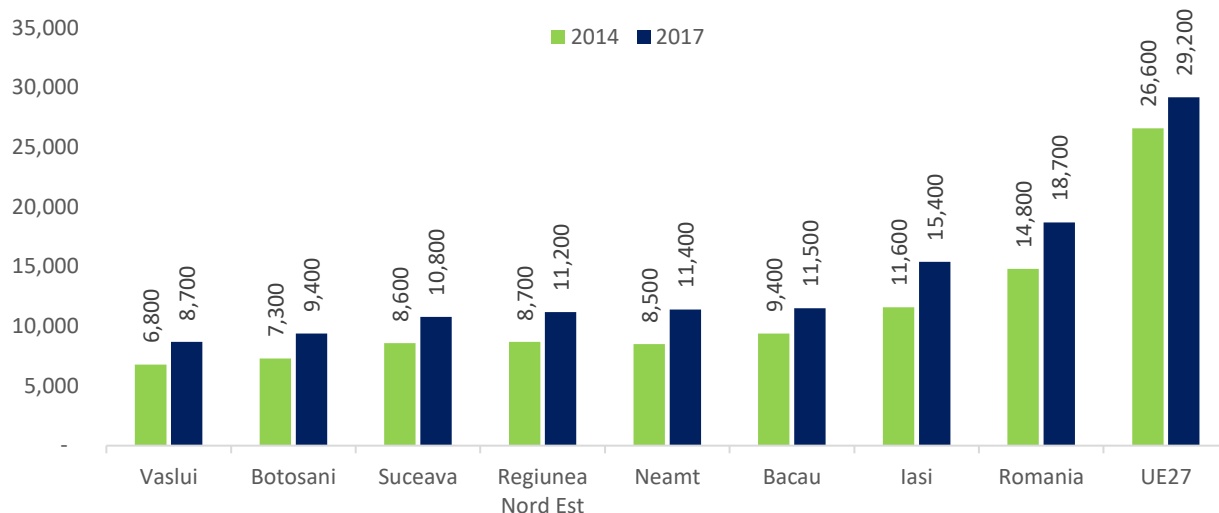


Figura 3.2-8: Evoluția PIB pe cap de locuitor

(Sursa: Eurostat)

În ceea ce privește sectoarele de activitate ale economiei, în perioada 2014 – 2018 au fost înregistrate creșteri mari în domeniile Horeca (73.1%), administrativ-educație-apărare (46.1%) și servicii profesionale, științifice și tehnice (43.3%), confirmând tendința de tranziție a economiei locale către sectorul terțiar. Contribuția la PIB-ul județean al sectoarelor economice se prezintă conform figurii de mai jos.

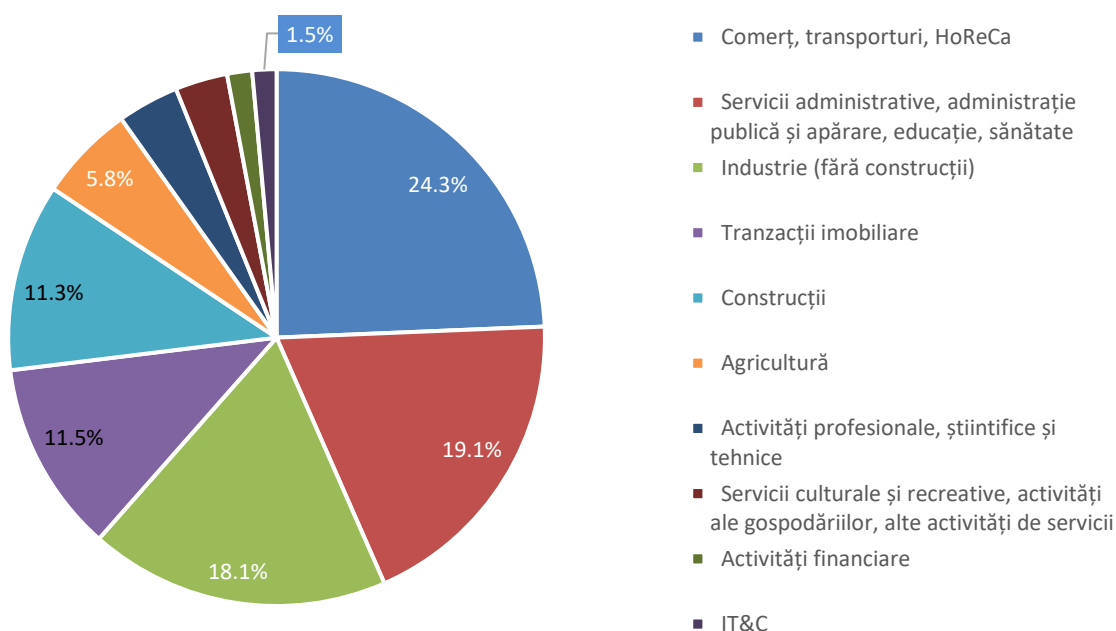


Figura 3.2-9: Contribuția sectoarelor economice la PIB-ul județean

(Sursa: Eurostat)

În ceea ce privește încadrarea populației în ramurile economiei, principala ramură de activitate este agricultura, cu 47 de mii de persoane, în scădere totuși cu 25% la nivelul anului 2019, față de 2014, fiind însă înregistrate creșteri în celelalte sectoare, așa cum se prezintă în figura de mai jos.

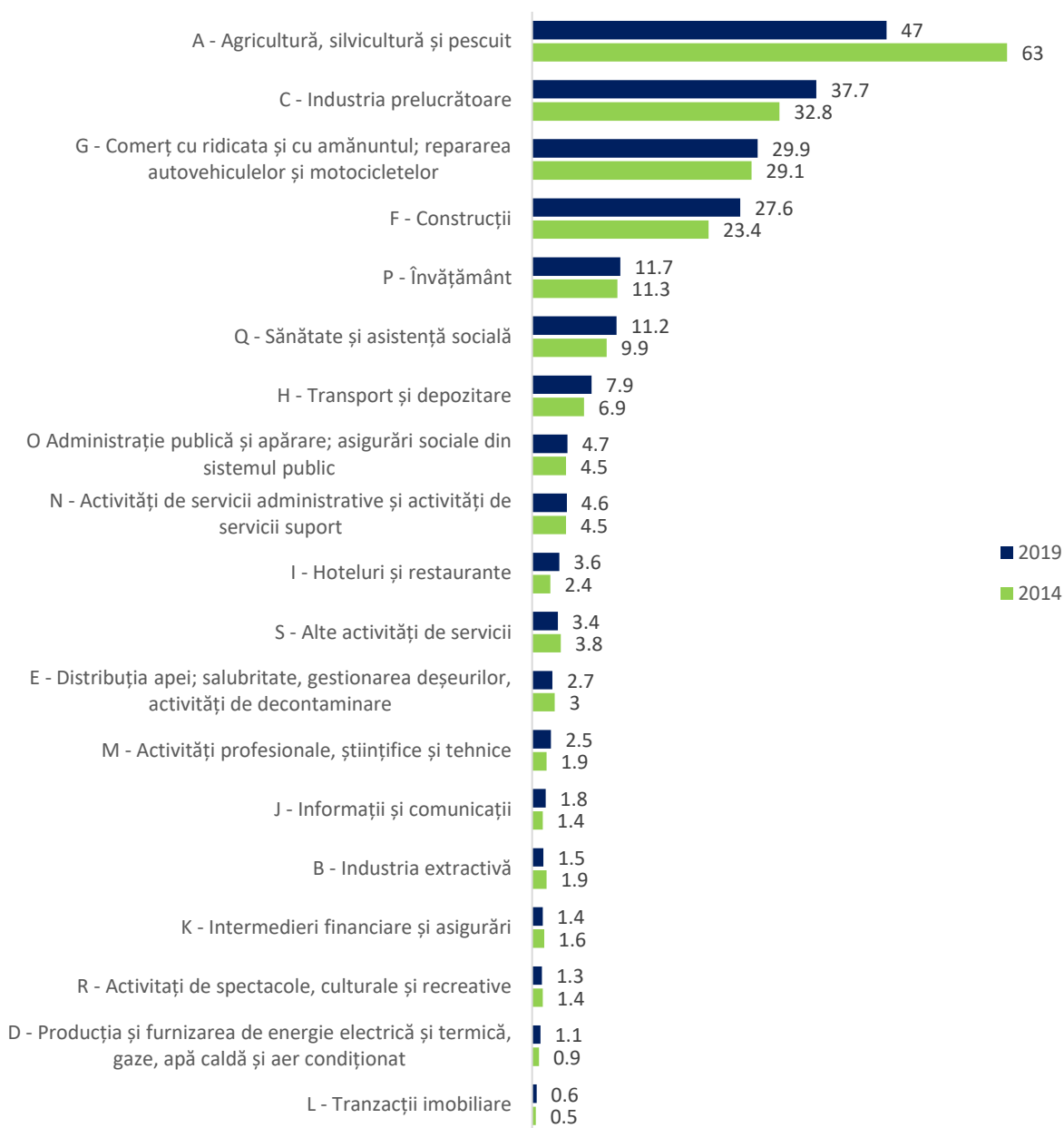


Figura 3.2-10: Încadrarea populației în sectoarele economice

(Sursa: Eurostat)

La nivelul anului 2019, în Zona Metropolitană Bacău activau peste 7000 de firme, un număr în creștere cu 12.3% față de anul 2014. Creșterea este mai pronunțată în localitățile rurale care atrag noi investitori datorită proximității față de oraș și accesului mai facil la rețelele naționale de transport, spre deosebire de Municipiul Bacău unde creșterea numărului de companii a fost de doar 6%.

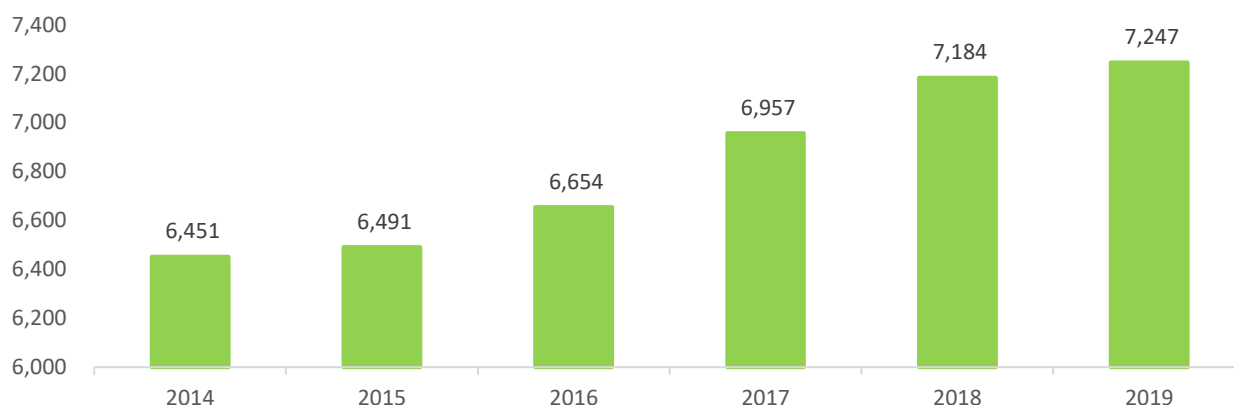


Figura 3.2-11: Evoluția numărului de întreprinderi active din ZMBC

(Sursa: INSSE Tempo)

Zona Metropolitană Bacău concentrează circa 59% din întreprinderile active din județ, pondere cvasi-constantă de-a lungul perioadei de analiză 2014 – 2019. În aceeași perioadă, la nivelul Municipiului Bacău s-a înregistrat o scădere de peste 2.5%, ceea ce indică faptul că localitățile periurbane au o contribuție din ce în ce mai importantă la economia locală.

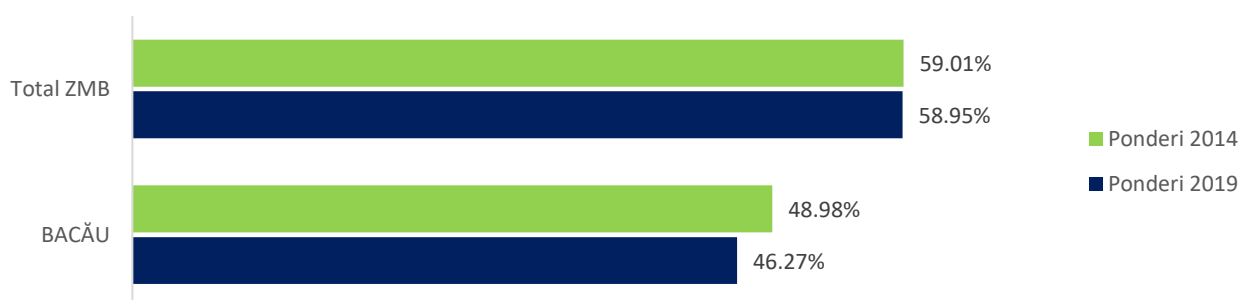


Figura 3.2-12: Ponderea întreprinderilor active în județul Bacău

(sursa: INSSE Tempo)

Densitatea întreprinderilor în raport cu populația la nivelul zonei metropolitane (24.8 firme / 1000 locuitori) este peste media națională (15.7 firme / 1000 loc.), cele mai mari valori fiind înregistrate în Hemeiș (41.4 firme / 1000 loc.), Letea Veche (32.3 firme / 1000 loc.), municipiul Bacău (28.8 firme / 1000 loc.) și Măgura (25.3 firme / 1000 loc.)

3.2.4. Forța de muncă

Societățile comerciale de la nivelul întregii Zone Metropolitane au totalizat în anul 2019 un număr de 55.876 de angajați, în creștere cu aproape 6000 față de anul 2014, tendință vizibilă și la nivelul altor indicatori prezentați anterior.

În urma analizei forței de muncă existente și potențială, ținând cont de structura demografică a populației, se pot desprinde următoarele concluzii:

- ZM Bacău este a doua zonă metropolitană ca mărime în Regiunea Nord – Est, cu o populație de circa 291.000 de locuitori în 2020, cu o vastă piață de consumatori și un

important bazin de forță de muncă și o evoluție demografică pozitivă, contrar tendinței naționale;

- Distribuția pe grupe de vârstă indică provocări în viitor cu privire la asigurarea necesarului de forță de muncă;

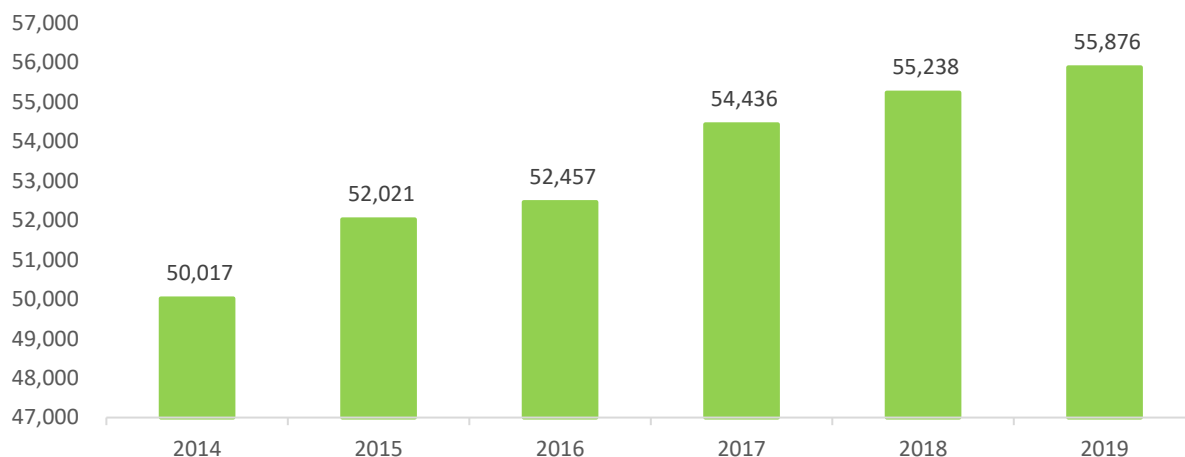


Figura 3.2-13: Evoluția numărului mediu de salariați la nivelul ZMBC

(Sursa: INSSE, Tempo)

Zona Metropolitană Bacău concentrează 67% din totalul salariaților din județul Bacău, procent aflat în creștere în anul 2019 față de 2014 cu 1%. În aceeași perioadă, municipiul Bacău a înregistrat o scădere a acestei ponderi, evidențiind creșterile însemnate înregistrate de localitățile din proximitate.

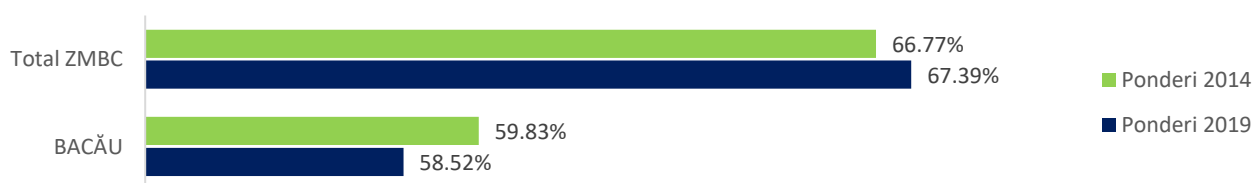


Figura 3.2-14: Ponderea numărului de salariați din județul Bacău concentrați în ZMBC

Deși la nivel județean ponderea salariaților din Municipiul Bacău a scăzut, în valori absolute aceasta a înregistrat o creștere 8.3%, sub media de 11.7% a Zonei Metropolitane, în timp ce alte localități din imediata apropiere a Bacăului au înregistrat dublări ale numărului de salariați. Aceste variații mari se datorează pe de-o parte creșterii numărului de locuri de muncă în localitățile din Zona Metropolitană, dar și relocării populației din oraș către mediul rural, creând preambulul unui fenomen de suburbanizare, marcat de relocarea populației către un mediu cu condiții mai atractive de locuire.

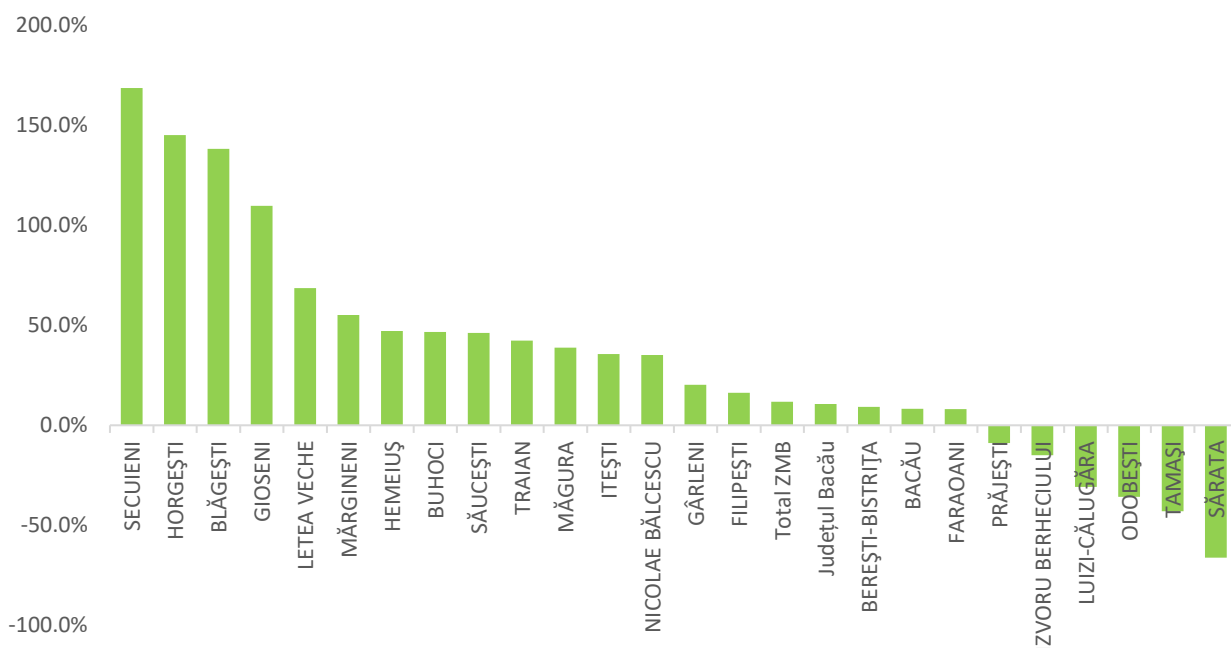


Figura 3.2-15: Evoluția numărului de salariați pe localități în ZMBC

3.2.5. Șomajul

La nivelul anului 2019, în Zona Metropolitană Bacău erau înregistrați 1283 de șomeri, aproximativ 0.44% din totalul forței de muncă active, mult sub valoarea de 2.3% înregistrată la nivel județean. De altfel, acest număr s-a redus constant încă din anul 2016 când erau înregistrați 2209 șomeri.

Aceste valori indică o situație economică favorabilă, tot mai puține persoane fiind în căutarea unui loc de muncă, însă poate indica și o provocare în ceea ce privește echilibrarea cererii și ofertei pe piața de muncă și un deficit al forței de muncă calificată, adecvată nevoilor companiilor.

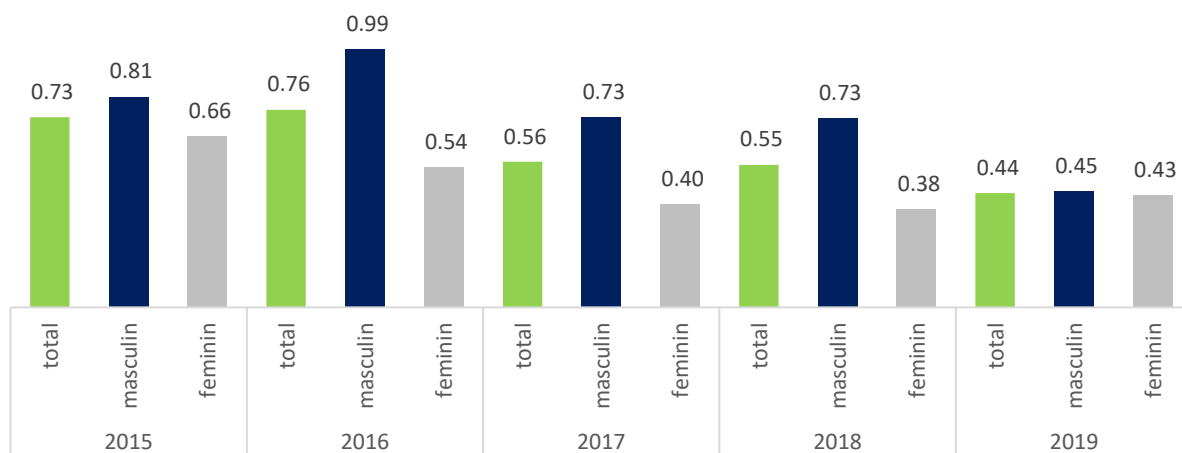


Figura 3.2-16: Evoluția anuală a ratei șomajului în ZMBC

Problema calificării forței de muncă a fost adresată de AJOFM prin cursuri de formare. Numărul de șomeri înscriși la astfel de cursuri a fluctuat în ultimii ani, însă a manifestat o tendință de creștere în anii 2018 și 2019 când au fost înscriși 381 de șomeri. Evoluția pozitivă indică interesul pentru astfel de programe, însă participarea redusă (doar 29% din totalul șomerilor înregistrați) poate sugera lipsa informării cu privire la existența cursurilor.

3.2.6. Profilul economic al Zonei Metropolitane

La nivelul Zonei Metropolitane, localitățile componente au un profil economic variat, pornind de la agricultură care ocupă o pondere semnificativă în activitățile din localitățile Horgești, Traian, Săucești sau Luizi-Călugăra, la industria prelucrătoare și extractivă, prezentă în Nicolae Bălcescu, Sărata, Măgura sau Hemeiș, în timp ce localitățile cu un potențial economic scăzut sunt caracterizate printr-o dominanță a activităților de comerț. Suplimentar, la nivelul Municipiului Bacău, profilul economic este completat de sectorul public, cu toate ramurile sale (educație, sănătate, administrație și servicii publice, asistență socială, zona culturală, etc.) care cuprinde 14.3% dintre salariați.

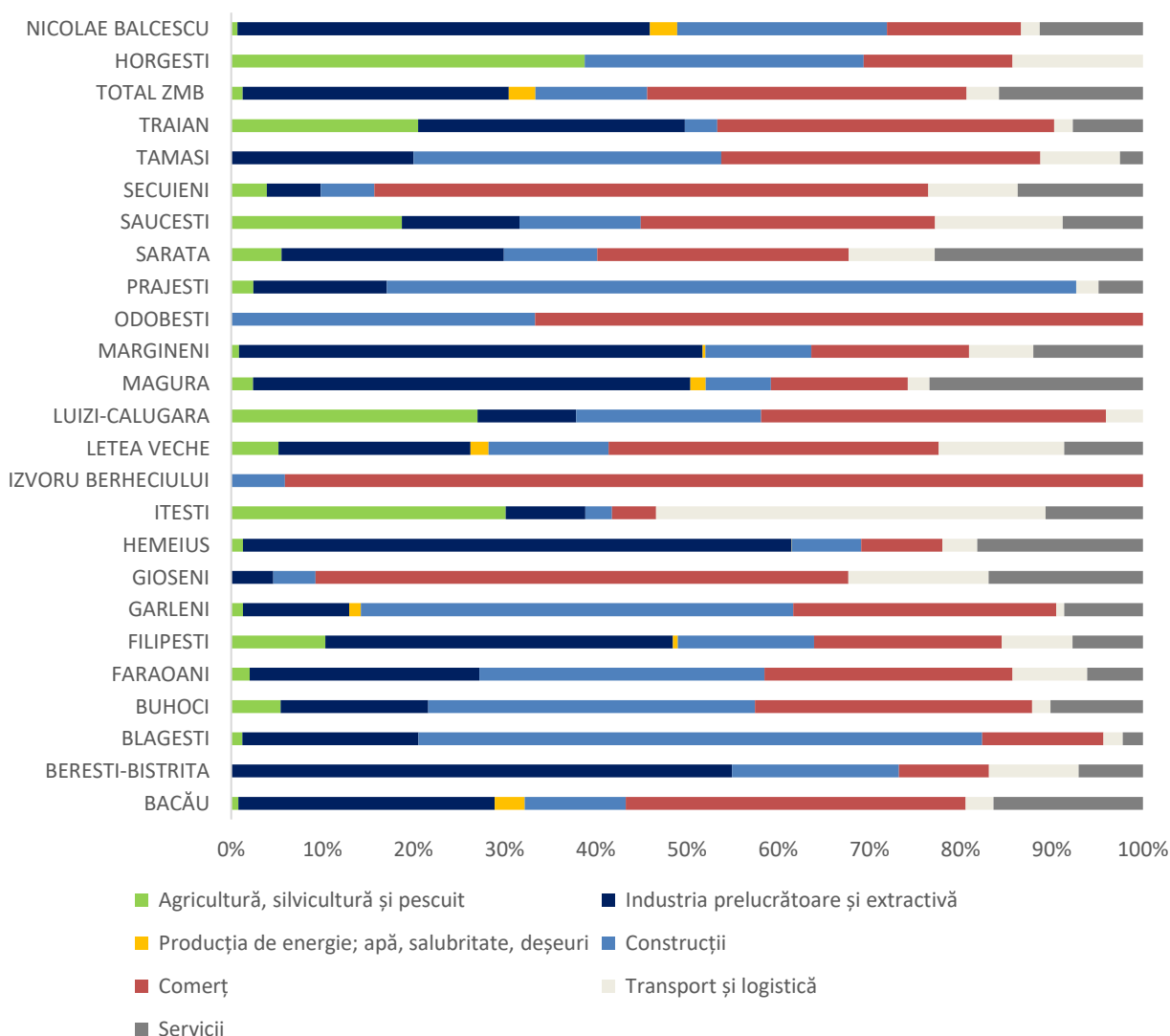


Figura 3.2-17: Distribuția angajaților pe sectoare economice în ZMBC

În ceea ce privește diversitatea activităților economice, aceasta este destul de redusă. Principalele două sectoare economice – comerțul și industria prelucrătoare reprezintă 77.5% din cifra de afaceri și concentrează 64.1% din totalul angajaților. După numărul de firme, pozițiile dominante sunt ocupate de domeniile serviciilor profesionale (11.3%) și construcții (10.9%), contribuția mai redusă la principalii indicatori (cifra de afaceri și număr de salariați) reprezentând o oportunitate valorificabilă în condițiile orientării economiei locale către activități din sectorul terțiar.

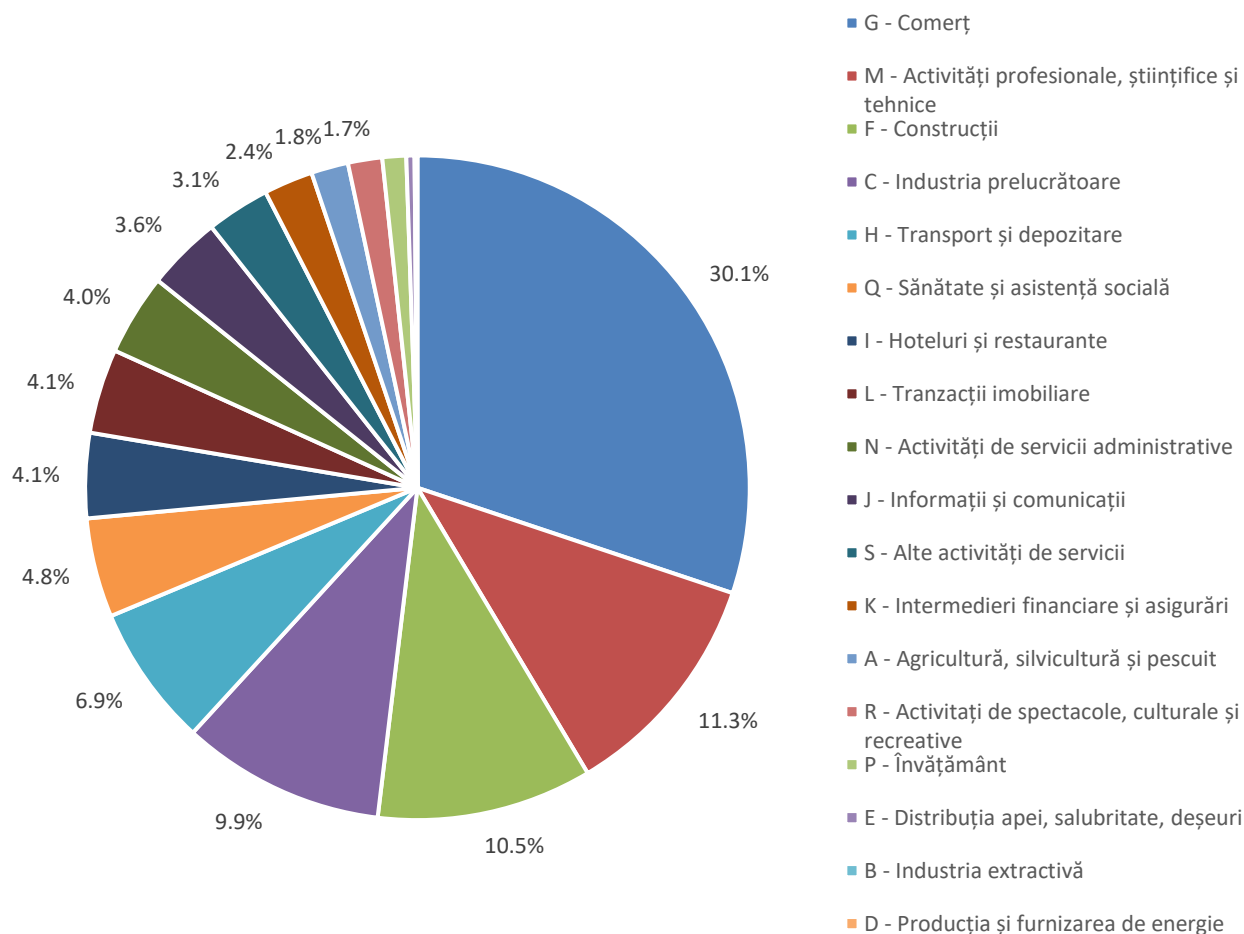


Figura 3.2-18: Distribuția întreprinderilor active pe sectoare economice în ZMBC (2019)

În perioada 2014 – 2019, cele mai dinamice sectoare economice au fost cele din sfera serviciilor. Evoluția sectorială s-a prezentat astfel:

- Sectorul A – Agricultură a înregistrat o creștere modestă a numărului de firme (7%), însă numărul de firme noi a crescut cu 29,2% în perioada 2014-2018, indicând faptul că un număr însemnat de firme au fost închise;
- Sectorul C – *Industria prelucrătoare* a cunoscut o scădere a numărului de firme active în perioada 2014-2019 (-33%) și a numărului de salariați (-17%), însă cifra de afaceri a crescut cu 71% în același interval, semnalând o creștere a productivității;

- Sectorul *F – Construcții* a avut o dinamică pozitivă pe toți indicatorii, sporindu-și numărul de firme active cu 14%, numărul de salariați cu 11% și cifra de afaceri cu 70% în perioada 2014-2019;
- Sectorul *H – Transport și depozitare* a cunoscut de asemenea o evoluție pozitivă importantă: numărul de firme a crescut cu 37%, cifra de afaceri cu 65% și numărul de salariați cu 12%. Și numărul de firme noi a crescut cu 72,4% indicând o atractivitate din ce în ce mai ridicată pentru acest tip de activități atât din partea firmelor existente cât și din perspectivă antreprenorială;
- Din categoria activităților terțiare (servicii), sectorul *J – Informații și comunicații (IT&C)* a cunoscut cea mai drastică reducere a numărului de salariați (-38%), sugerând o atractivitate redusă pentru domeniu, în special din partea tinerilor. Totuși, numărul de firme noi aproape s-a dublat în perioada 2014-2018 în acest domeniu. Lipsa oportunităților de dezvoltare și a unei piețe suficient de sofisticate căreia să se adreseze aceste firme creează provocări din perspectiva sustenabilității și atractivității. În schimb, sectorul *M – Activități profesionale, științifice și tehnice* se remarcă prin creșterea importantă pe toate palierele: numărul de firme (+25%), cifra de afaceri (+97%) și numărul de salariați (+17%), iar ponderea firmelor noi în anul 2018 este de 10,6%. Această situație, împreună cu dezvoltarea altor sectoare din domeniul serviciilor (activități culturale și recreative, servicii administrative) sugerează procesul de transformare a profilului economic către servicii.

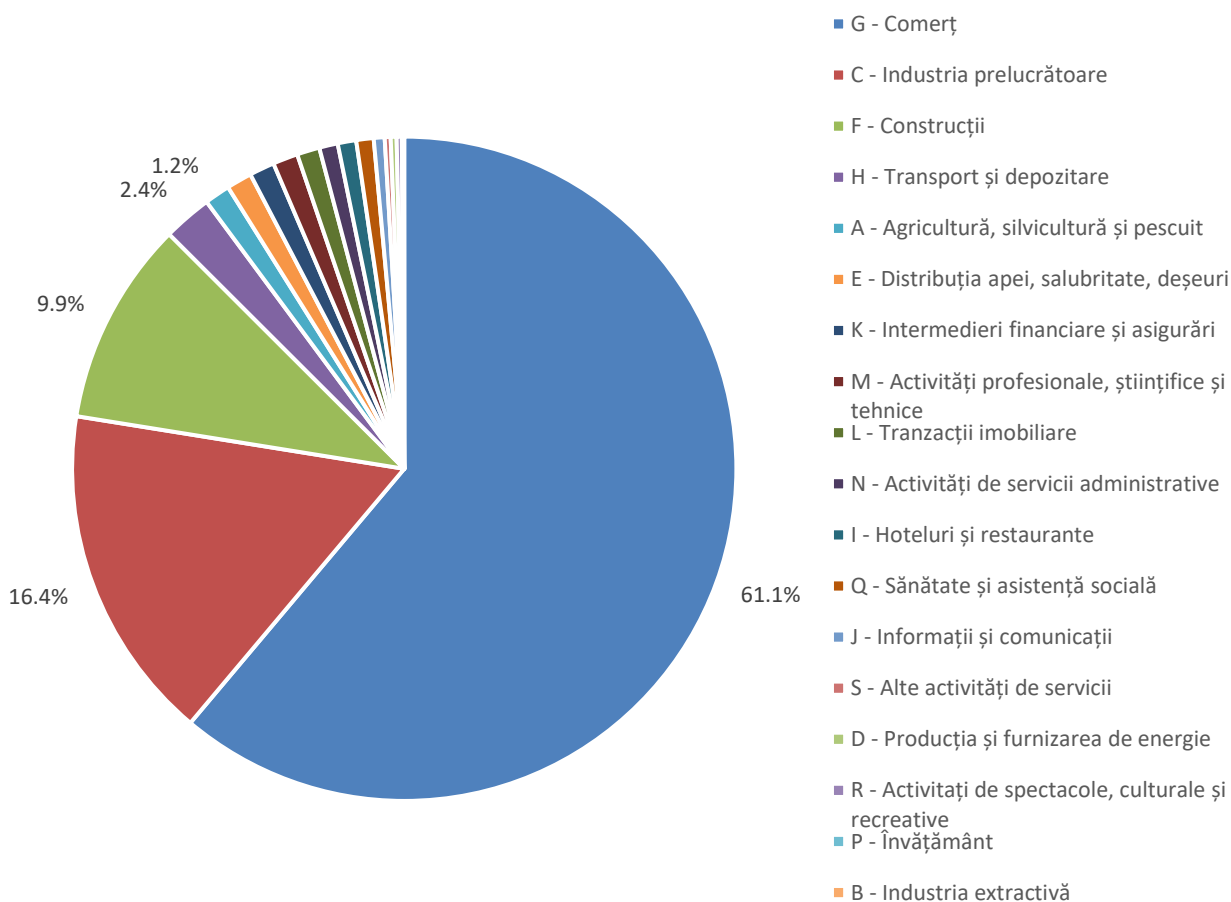


Figura 3.2-19: Distribuția cifrei de afaceri pe sectoare economice în ZMBC (2019)

3.3. Serviciul de transport public

3.3.1. Organizarea serviciului de transport public

Transportul Public Local de Călători – Mun. Bacău.

Până în anul 2021, serviciul public de transport local de călători a fost asigurat la nivelul Municipiului Bacău în baza unui contract cu operatorul privat SC Transport Public SA în baza contractului nr. 11252/26.03.2004.

În urma solicitării unui punct de vedere către ANRSC cu privire la valabilitatea acestui contract, ținând cont de noile norme legislative apărute după aderarea României la Uniunea Europeană, respectiv Legea 92/2007, precum și necesitatea conformării serviciului la Regulamentul UE 1370/2007, autoritatea de reglementare confirmă faptul că acest contract este încetat prin efectul legii și consideră că Municipiul Bacău trebuie să procedeze de îndată la punerea în aplicare a dispozițiilor Art. 21 alin. (7) din Legea 92/2007 cu modificările și completările ulterioare, respectiv "Autoritățile administrației publice locale competente, în calitatea lor de autorități contractante, au obligația publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a unui anunț cu privire la intenția de atribuire a contractelor de servicii publice de transport de călători, cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă sau de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire, în condițiile menționate la art. 7 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului."

Luând în considerare opinia autorității de reglementare, Municipiul Bacău a considerat oportună demararea procesului instituțional de conformare, sens în care autoritatea deliberativă, Consiliul Local, a adoptat Hotărârea nr. 316/20.09.2021 privind constatarea, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului și ale Legii nr. 92 din 10 aprilie 2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, a încetării Contractului de concesiune nr. 11252 din 26.03.2004, încheiat între Consiliul Local al Municipiului Bacău, precum și aprobarea unor măsuri privind continuitatea serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate

În prezent, în conformitate cu aceeași Hotărâre a Consiliului Local, serviciul de transport public local de călători în municipiul Bacău este realizat de operatorul privat SC Transport Public SA fiind încheiat contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în aria teritorială de competență a municipiului Bacău nr. 188785/1077 din 17.12.2021, în baza aprobării demarării procedurilor legale pentru atribuirea directă a unui contract de concesiune a serviciului public de transport local de călători prin curse regulate pe raza Municipiului Bacău cu S.C. Transport Public SA. până la atribuirea noului contract,

dar nu mai mult de doi ani de la data prezentei hotărâri, conduită adoptată potrivit Art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, potrivit căruia "Autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuiri directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani."

Pornind de la acest demers, la nivelul Asociației Zona Metropolitană Bacău, în baza hotărârilor adoptate de autorităților deliberative a UAT-urilor membre se fac demersuri pentru extinderea sistemului de transport public de la nivelul UAT Bacău la nivelul zonei periurbane, și în prezent se află în derulare activități de:

- Elaborarea studiului de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate în Municipiul Bacău și Zona Metropolitană;
- Pregătirea propunerii de Contract de Servicii Publice și a Regulamentului serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate în Municipiul Bacău și Zona Metropolitană;
- Pregătirea documentației de atribuire pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public de calatori;

În prezent, serviciile de transport public de călători în municipiul Bacău sunt realizate de operatorul privat SC Transport Public SA. Serviciul de transport pe raza municipiului fiind operat în baza *Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în aria teritorială de competență a Municipiului Bacău nr. 18878511077 din 17.12.2021*, cu valabilitate 2 ani.

Transportul Județean – Jud. Bacău.

Serviciul de transport persoane este asigurat de mai mulți operatori regionali sau naționali de transport. Datorită poziției geografice, și a rețelei importante de transport la care este conectat Municipiul Bacău, acesta este tranzitat nu numai de traficul local și județean cât și de traficul regional și internațional. În acest sens, municipiul prezintă legături importante cu alți poli urbani de dezvoltare dar și cu cei de creștere, cum ar fi: București, Iași, Suceava, Brașov, Târgu- Mureș Cluj-Napoca, Timișoara.

Licitația pentru acordarea licențelor de traseu în vederea operării serviciului de transport județean a fost derulată în anul 2014. În perioada 2014-2020 s-au operat mai multe modificări ale traseelor, și au fost atribuite/modificate licențele pentru unii operatori fiind emise numeroase Hotărâri de consiliu județean În acest Sens.

Conform Hotărâri de consiliu județean nr 23/2022, a fost prelungită valabilitatea Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a Județului Bacău, până la data finalizării procedurilor pentru încheierea contractelor de servicii publice, potrivit Regulamentul (CE) nr.1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr.1191/69 și nr.1107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare, dar nu mai mult de data de 31 decembrie 2022.

În perioada 2021-2022 Consiliul județean a contractat servicii de consultanță în vederea elaborării documentațiilor necesare pentru delegare a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a Județului Bacău pe perioada 2023-2032.

Conform Hotărâri de consiliu județean nr 89/2022, a fost aprobat Programul de transport public de persoane prin servicii regulate în trafic județean, pentru perioada 01.01.2023–31.12.2032.

În perioada Ianuarie – Mai 2022, Municipiul Bacău, împreună cu Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău au făcut demersuri în vederea armonizării programului de transport, a graficului de circulație, al opririlor și al liniilor de transport incluse în cadrul programului de transport județean, cu propunerile de dezvoltare și acoperire teritorială ale sistemului de transport public local de călători pentru zona periurbană a Municipiului Bacău, însă aceste demersuri nu au avut succes, liniile și programul de transport județean, cf. HCJ 89/2022, intră în directă concurență cu viitoarea rețea de transport local, și totodată contravine definiției **transport rutier județean din** Ordonanța 27/2011 privind transporturile rutiere.

În conformitate cu Ordonanța 27/2011 privind transporturile rutiere, SECȚIUNEA a 2-a . Definiții, Art. 3. Se oferă o definiție clară și fără echivoc a transportului rutier județean și a celui local (metropolitan), astfel:

“46. transport rutier județean - transportul rutier care se efectuează între două localități situate pe teritoriul aceluiași județ, fără a depăși teritoriul județului respectiv;”

“48. transport rutier local de persoane - transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în interiorul unei localități, precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare;”

Astfel, transportul județean se efectuează **între localități, nu în interiorul localității** (cum este cazul (de exemplu) al traseului 013, care are 6 stații în com. Letea Veche, la distanțe de 200-500 m una față de cealaltă – deci efectuează transport în interiorul localității, contrar definiției). În plus, transportul județean nu se operează prin curse regulate / grafic de

circulație cadentată, acesta având rolul de legătură de tip navetă – cu curse stabilite funcție de specificul local, ca de exemplu la orele de mers la școală / locul de muncă / la orele de schimb al turelor 1-2-3 / etc – deci curse specific individualizate în timp nu REGULATE. (așa cum este, spre exemplu cazul traseului 013 care are interval de urmărire la 15 min, cu 36 de curse pe zi).

În schimb, transportul rutier local, sau efectuat în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare are caracterul unor curse servicii regulate – adică cadentate – cu un interval de urmărire mic de 5-10-15 min și cu deservirea interioară a localităților.

În concluzie cele două sisteme de transport ar trebui să fie complementare:

- **transportul Județean** are rolul de conectare a teritoriului județean, cu efectuarea serviciului de **transport între localități** => stații rare (din localitate în localitate nu în interiorul localității) și circulație mai rară.
- **transport rutier local de persoane** are rolul de a **crește accesibilitatea unei localități / ADI**, cu efectuarea serviciului în interiorul localităților sau teritoriului deservit => stații dese și circulație frecventă.

3.3.2. Rețeaua de transport public

Transportul Public Local de Călători – Mun. Bacău.

În prezent, serviciile de transport public de călători în municipiul Bacău sunt realizate de operatorul privat SC Transport Public SA. În momentul de față nu există o infrastructură specifică transportului public cu autobuzul, cu excepția stațiilor unde în unele dintre ele sunt amenajate adăposturi și/sau alveolă, și a autobazei, care aparține operatorului privat. Astfel, în asvntimentul principiilor nediscriminării și asigurării tratamentului egal se impune ca în calitate de viitoare Autoritate delegantă, municipiul Bacău să asigure investițiile necesare constând în construirea unei autobaze care ulterior să fie pusă la dispoziția viitorului operator, cu atât mai mult cu cât delegarea de autoritate în privința executării unui serviciu public impune obligativitatea punerii la dispoziția operatorului a infrastructurii necesare prestării serviciului. În plus în contextul accesării fondurilor prin PNRR. Componenta 10 – Fondul Local, Investiția I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public, pentru care s-a depus deja cererea de finanțare pentru achiziția de autobuze electrice și a stațiilor de încărcare aferente, se impune realizarea unor investiții coordonate în vederea punerii în funcțiune a stațiilor de încărcare lente (în interiorul autobazei), urmând ca acestea, împreună cu autobuzele și amenajările stațiilor de așteptare să fie transmise viitorului operator ca bunuri de retur.

Rețeaua de transport public din Bacău este operată de SC Transport Public SA fiind alcătuită din 15 linii, dintre care 11 asigură transportul local la nivelul Municipiului Bacău, în baza unui contract de servicii publice, alte 4 linii deservind localitățile Holt, Letea Veche,

Nicolae Bălcescu și Cleja pentru care operatorul de transport public are încheiate contracte distincte cu autoritățile locale ale UAT-urilor respective.

Rețeaua de transport public urmează preponderent coridorul nord-sud pentru a putea conecta cele mai dense zone de locuire (cartierele Republicii, Aviatori, Cornișa) de principalele obiective de interes (zona centrală, zona spitalelor și zona industrială și comercială din sud). Pe acest coridor se suprapun liniile 1, 3, 17, 18 și 22. Din inelul central rutele se despart către Gara Bacău via Strada Oituz (14, 17, 18), PETROM via Strada Mioriței, (3, 14, 17), Stefan cel Mare (4, 22), Șerbănești (6), Calea Romanului (5) și ELBAC via Calea Moinești (1,3).

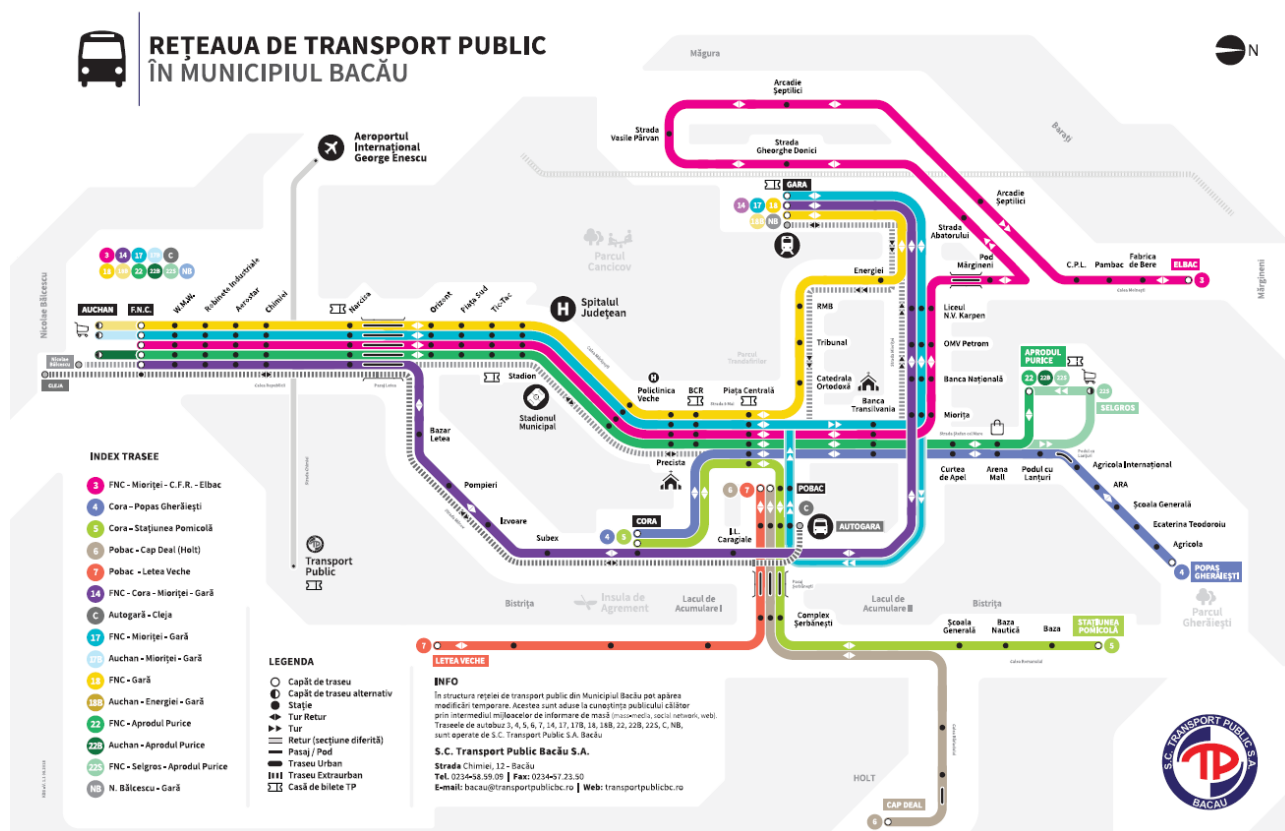


Figura 3.3-1: Rețeaua de Transport Public Bacău

În urma desfășurării unei anchete de satisfacție a calatorilor in cadrul PMUD, a rezultat că 73% dintre respondenți sunt nemulțumiți de calitatea serviciului de transport în comun la nivelul municipiului Bacău, În opinia cetățenilor intervievați principala problemă a transportului public este reprezentată de mijloacele de transport aglomerate, 32% din răspunsuri punctând această problemă. Conform sondajului efectuat, 16% dintre respondenți consideră că respectarea orarului de transport este importantă, 11% consideră că viteza de deplasare este mică, 11% consideră că intervalele de circulație sunt prea mari, 8% consideră ca mijloacele de transport sunt prea vechi. Prezentăm mai jos diagrama răspunsurilor.

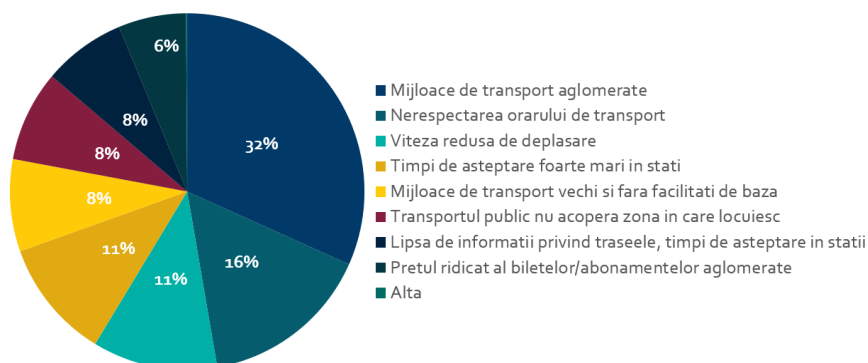


Figura 3.3-2: Principalele probleme ale transportului public local

Astfel putem trage concluzia că majoritatea cauzelor pentru care călători resimt un disconfort în utilizarea sistemului de transport public se rezumă la numărul și calitatea autobuzelor disponibile pentru efectuarea transportului precum și la nivelul redus al accesibilității sistemului de transport public.

În majoritatea cazurilor, la nivel urban stațiile au amenajări minime, concretizat prin adăposturi – unele dintre ele amenajate în anii 2000 cu zonă de așteptare cu magazin, dar care astăzi se află într-o stare precară, altele cu adăpost pentru călători, unele având amenajată și alveolă pentru staționarea mijloacelor de transport în comun, la polul opus fiind unele stații fără nici o dotare, fiind marcate doar cu indicator. Pe domeniul public nu este afișată o schemă a liniilor Transport Public SA. La nivelul municipiului, în afara de câteva alveole, vehiculele opresc pe banda de lângă trotuar, iar uneori datorită suprapunerii mai multor linii de transport în comun, vehiculele nu mai au loc în alveole stângerind astfel circulația restului de vehicule. Aproape că nu există mobilier stradal în zona stațiilor de îmbarcare-debarcare.

Conform concluziilor din cadrul PMUD a fost realizată o evaluare calitativă a stațiilor de transport în comun din punct de vedere al dotărilor existente în acestea. Astfel, de la o scară de la 0 la 8, doar 13 stații, reprezentând o pondere de 15% din totalul acestora, au primit punctaj mare între 7 și 8. Majoritatea stațiilor din zona centrală au obținut un punctaj peste 5, însă și acestor zone le lipsesc în general mijloacele de achiziționare a biletului, afișajele publicitare, sau prezența unui spațiu acoperit.

Stațiile cu cele mai mari deficite se întâlnesc în cartierul Șerbănești, cartierul Gherăiești, cartierul CFR, Zona Pambac-Abatorului și strada Milcov, acestea obținând un punctaj maxim de 2, cu excepția stațiilor ELBAC, Cora 3 și Pompieri Retur care prezintă un punctaj mediu. Un alt aspect este poziția și delimitarea stațiilor, majoritatea fiind amplasate pe trotuar, ocupând Spațiile destinate circulației pietonilor, creându-se conflicte în fluxul normal de circulație. În unele zone periferice, în stații nu există niciun fel de îmbrăcăminte, fiind o zonă pietruită sau un spațiu verde neamenajat (stația WMW, Stațiile Popas Gherăiești, Agricola, E. Teodoroiu, Școala Generală 9, din cartierul Gherăiești. O altă problemă a

stațiilor din cartierul Gherăiești sunt mașinile staționate în zona stațiilor, fapt ce îngreunează accesul călătorilor și a mijloacelor de transport în comun.



(Catedrala)



(Orizont)



(Piața Centrala)



(Narcisa)



(Arcadie Șeptilici)



(Cora)

Figura 3.3-3: Stații de transport pentru transportul public local Bacău

Dat fiind gradul mare de suprapunere între liniile de transport, în special pe axa nord-sud, această reușește să asigure o frecvență bună pe acest coridor, suficient chiar pentru a include o bandă dedicată transportului public. Frecvența pe direcția est-vest și spre cartierul Miorița este deja destul de scăzută, peste 10 minute iar spre cartierele Gherăiești și Șerbănești care s-au dezvoltat foarte mult în ultimii 10 ani, frecvența este deja de peste 20 minute. Cartierul CFR rămâne în continuare cvasi izolat cu o deservire la intervale mari de peste 30 de minute.

Pentru accesul la serviciile de transport, o mare importanță o are amplasamentul stațiilor. Din analiza rețelei de transport public a reieșit că rețeaua nu este echilibrat distribuită în cadrul zonei construite a municipiului Bacău, iar repartiția stațiilor și accesibilitatea acestora

conturează și mai mult acestui lucru. Stațiile de transport trebuie să fie localizate în apropiere, în funcție de importanța zonei, frecvența, capacitatea și timpul în care este parcurs traseul sau traseele care duc la o anumită stație crește sau scade atractivitatea unei stații, o persoană mergând chiar și 7 minute de la domiciliu până în stație.



Rezultatele arată că zona centrală este cea mai bine acoperită din punct de vedere a accesibilității stațiilor, cea mai mare parte a zonei centrale fiind la o distanță de mai puțin de 5 minute față de o stație de transport. Alte zone cu o acoperire bună sunt cartierele Miorița, Ștefan cel Mare, Bacovia, Bistrița Lac, Carpați, Gherăiești. Zonele care se află la o distanță mai mare de 7 minute de o stație de transport public se află preponderent în zonele industriale de la marginile orașului, dar există și zone rezidențiale care se află în afara izocronei de 7 minute precum Cartierul CFR, Cartierul Izvoare, Cartier Tache, partea estică a cartierului Șerbănești, partea nord-vestică a cartierului Miorița. Modul de configurare a rețelei de transport public lasă nedeservite zone importante din oraș cum ar fi centrul de afaceri CAEX, Aeroportul Internațional „George Enescu” Bacău, cartierele Nordului (aflat în curs de dezvoltare) Letea și Izvoare dar și o parte considerabilă din cartierul 6 Martie.

În conformitate cu studiile realizate pentru elaborarea Planului de mobilitate Urbană Durabilă, repartiția modală confirmă că transportul public local are un grad de atractivitate relativ mare, în comparație cu alte administrații similare, având o cotă modală de 23,47%.

Evoluția anuală a numărului de călători este prezentată în figura de mai jos, pe intervalul 2015-2021 si estimarea pentru anul 2022.

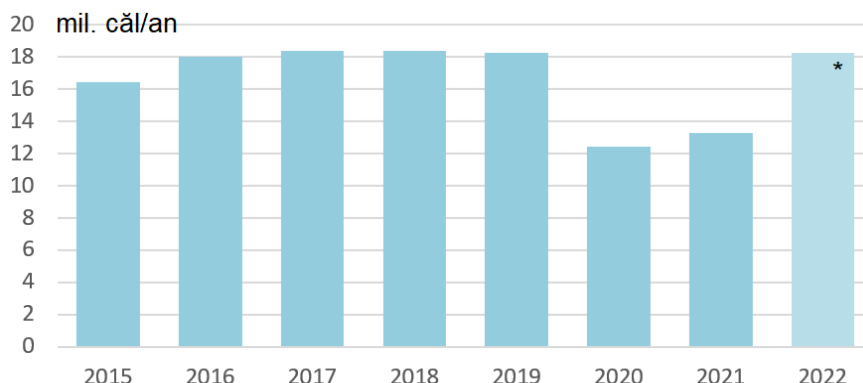


Figura 3.3-5: Evoluția numărului anual de călători transportați – Transport Public Bacău

Conform datelor transmise de operatorul de transport, s-a identificat o creșterea masivă după anul 2004 când a fost reorganizat sistemul de transport public local, perioadă în care s-a observat o creștere, trend menținut până în anul 2016, de când cererea de transport s-a stabilizat în jurul valorii de 18 mil. căl/an, cu un trend ușor de creștere. Cu toate acestea impactul pandemiei COVID-19, pe durata anului 2020 și 2021 sa făcut resimțit prin diminuarea numărului de călători cu până la 35%, însă dat fiind traficul înregistrat pe primul trimestru al anului 2022, estimările sunt că traficul de călători va reveni în cursul acestui an la valorile normale și se va așeza din nou pe un trend de creștere.

În ceea ce privește tariful, operatorul de transport aplică o schemă tarifară adaptată rețelei mixte pe care operează. La nivel urban, costul unei călătorii simple este de 2.70 lei, în timp ce prețul unui abonament lunar variază între 77 de lei (valabil pe o linie), 109 lei (valabil pe două linii) și 140 de lei (valabil pe toate liniile), iar abonamentul săptămânal pe toate liniile costă 25 de lei.

La nivelul localităților exterioare, prețul biletului pentru o călătorie variază în funcție de distanța kilometrică, între 5 lei pentru localitățile Holt și Letea Veche, 7 lei pentru Nicolae Bălcescu și 9 lei pentru Cleja, în timp ce abonamentele lunare valabile individual pe fiecare dintre liniile care deservesc aceste localități are un preț cuprins între 120 și 210 lei.

În prezent, operatorul de transport public dispune de un parc auto inventar de 59 de autobuze, 55 dintre acestea formând parcul circulant necesar la orele de vârf, când intervalele de urmărire între vehicule sunt minime.

Având în vedere faptul că flota respectivă aparține unui operator privat, aceasta va fi doar un punct de plecare, dat fiind ca operează rețeaua de transport existentă ce va fi extinsă și reorganizată la nivel metropolitan, iar aceasta nu poate fi luată în considerare la proiectarea viitorului sistem. Cu toate acestea rețeaua de bază a sistemului de transport va fi menținută cu ușoare modificări în ceea ce privește agregarea sau separarea operațională a unor linii

existente și adaptarea rețelei la nevoile de mobilitate periurbane. Din necesarul total de flotă se urmărește ca o parte a acesteia să fie asigurată prin oportunitatea oferită de PNRR, o parte din POR 2021-2027, în timp ce diferența va fi solicitată viitorului operator ce va fi selectat în baza procedurii de delegare a serviciului.

Lungimea totală a liniilor de transport existente este de 150 km tur-retur, iar intervalele de urmărire între vehicule la orele de vârf variază de la 6-7 minute pe liniile principale (17, 18 și 22), la 24-25 de minute pe liniile secundare (3, 14) și 30-90 de minute pe cele 4 linii care deservește UAT-urile din zona periurbană (6, 7, C, NB).

Tabelul 3.3-1: Programul de Transport situația Existentă:

Linia	Relația de deplasare	Lungime Cursă	Durăță Cursă	Interval urmărire	Număr Autobuze
		km	min	min	buc
3	FNC - Elbac	21.4	70	24	3
4	Cora - Popas Gherăiești	11.6	40	40	1
5	Cora - Stațiunea Pomicola	10.8	40	40	1
6	Pobac - Holt	20.9	60	30	2
7	Pobac - Letea Veche	11.2	60	30	2
14	FNC - Cora - Gară	20.1	70	24	3
17	FNC - Mioriței - Gară	18.5	70	7	10
17B	Auchan - Mioriței - Gară	20.8	70	35	2
18	FNC - Energiei - Gară	17	70	6	12
18B	Auchan - Energiei - Gară	19.3	70	70	1
22	FNC - Aprodul Purice	16.1	70	6	12
22B	Auchan - Aprodul Purice	18.4	70	70	1
22S	FNC - Selgros - Aprodul Purice	16.1	70	35	2
NB	Gară - Nicolae Bălcescu	30.6	90	45	2
C	Autogară - Cleja	46.8	90	90	1
TOTAL ÎN CIRCULAȚIE LA ORA DE VÂRF					55
REZERVE					4

În prezent operatorul de transport are o flotă compusă din 59 de autobuze, diesel care, asigură o capacitate totală de transport de 5737 de locuri. Flota actuală are o vechime medie de 12 ani, 61% din flotă având o vechime de peste 10 ani, și 44% din flotă având o vechime de peste 17ani, numai 30% din flotă fiind mai nouă de 6 ani.

Tabelul 3.3-2: Flota cu care se asigură în prezent serviciul de transport public local

Nr.crt	Marca	Model	An fab	Tip carburant	Consum /100km	Norma poluare	Nr locuri	Nr.Buc	Vechime
1	MERCEDES BENZ	0345 CONECTO	2003	motorina	34	E3	106	15	19
2	MERCEDES BENZ	0345 CONECTO	2004	motorina	34	E3	93	3	18
2	MERCEDES BENZ	0345 CONECTO	2005	motorina	34	E3	106	8	17
3	IRISBUS	CROSSWAY	2010	motorina	38	E5	103	9	12
4	MERCEDES BENZ	SPRINTER 513 CDI	2011	motorina	15	E5	18	1	11
5	ISUZU	CITYBUS	2013	motorina	30	E5	70	5	9
6	IVECO BUS	CROSSWAY Low Entry	2016	motorina	32	E6	105	4	6
7	IVECO BUS	CROSSWAY Low Entry	2017	motorina	32	E6	105	4	5
8	IVECO BUS	CROSSWAY Low Entry	2018	motorina	32	E6	105	5	4
9	IVECO BUS	CROSSWAY Low Entry	2020	motorina	32	E6	72	5	2
Total							5737	59	12

Cu toate acestea, trebuie specificat că toată flota este diesel, cu un consum mediu la 100 km de aprox. 33 litri, iar 70% din flotă are norme de emisii euro 3 si Euro 4, restul fiind modele mai noi Euro 6.

Referitor la Serviciul de transport public din Municipiul Bacău, se remarcă următoarele aspecte:

- Numărul de călătorii este cvasi-constant din anul 2016 ;
- Frecvențele transportului diferă în funcție de numărul de linii și nu acoperă necesarul real la nivelul municipiului, unele zone fiind nedeservite iar în altele sistemul este subutilizat;
- Nerespectarea unui orar de parcurs are ca rezultat o frecvență aleatorie, ineficiența transportului sau slaba atractivitate a acestuia.
- Gradul de ocupare al mijloacelor de transport este foarte scăzut (maxim 26,33% în timpul orelor de vârf)
- Viteza de deplasare este relativ scăzută (14km/h în timpul orelor de trafic și 18km/h în afara lor)
- Modul de implementare al liniilor este ineficient (nu deservește necesarul real din teritoriu)

Conform recomandărilor Planului de Mobilitate, pentru a crește cota modală a transportului public, cei ce nu utilizează în prezent transportul public l-ar folosi dacă s-ar face investiții în modernizarea și eficientizarea acestuia, fapt ce motivează administrația locală să își concentreze eforturile pentru a răspunde la problemele formulate de cetățeni.

Transportul Județean – Jud. Bacău.

În Jud. Bacău, transportul județean este operat pe 63 de linii de transport public deservesc aprox. 11600 de pasageri pe zi cu un total de 580 de curse³. Liniile cu cea mai mare frecvență sunt: Bacău – Gârleni – Buhuși (51 curse/zi), Bacău – Mărgineni – Trebeș (46 curse/zi), Bacău – Hemeiș (33 curse/zi) și Bacău – Letea Veche (26 curse/zi). Din Zona Metropolitană Bacău 15 localități sunt deservite de transportul public județean, liniile sunt administrate de 10 operatori privați. O parte din aceste localități sunt suficient de bine deservite de linii cu frecvență ridicată, cum ar fi Bacău – Hemeiș (33 curse/zi), **BACĂU - Letea Veche** (26 curse/zi) și Bacău – Săucești (23 curse/zi). La polul opus, cea mai scăzută frecvență se afla pe traseul Bacău - Nicolae Bălcescu, unde cele 2 curse (dus-întors) / zi asigură legături cu municipiul Bacău doar dimineața, la prânz și seara. Tot cu o frecvență foarte scăzută operează și Bacău – Gioseni (3 curse/zi), **BACĂU – Itești** (5 curse/zi), și Bacău – Filipești (7 curse/zi).

Deși "Programul de transport public de persoane prin servicii regulate în trafic județean" se poate descărca de pe web-site-ul Consiliului Județean⁴, acesta este greu de parcurs și înțeles de către utilizatori. Din programul de transport lipsește localizarea stațiilor de autobuz în diferitele sate și comune deservite, dar și o hartă care să ilustreze traseul autobuzelor.

Tabelul 3.3-3: Curse zilnice din Programul de Transport Județean

Localitatea deservită	Număr de curse pe zi	Localitatea deservită	Număr de curse pe zi
Nicolae Bălcescu	60	Gârleni	21
Mărgineni	56	Sărata	16
Gârleni	51	Săucești	13
Buhoci	35	Filipești	11
Hemeiș	33	Scorțeni	10
Luizi-Călugăra	28	Tamași	10
Măgura	28	Gioseni	9
Letea Veche	26	Berești	3
Faraoani	24	Itești	3
Cleja	23		

Se observă că majoritatea liniilor de transport care au o frecvență bună, cu un număr mare de curse pe zi, sunt cele care realizează legătura între Bacău și localitățile imediat învecinate, situate pe primul inel în jurul Mun. Bacău, în zona periurbană.

³ Cf. CJ Bacău, 2021

⁴ http://portal.csjbacau.ro/dm_cj/portalweb.nsf/AllByUNID/servicii-de-transport-public-județean-de-persoane-prin-curse-regulate-0000471e?OpenDocument

Principalele autogări sunt localizate pe coridorul est-vest a oraşului, podul spre Şerbăneşti (autogara Bistriţa 574 curse / zi) şi lângă Gara CFR (autogara Massaro 80 curse / zi), nu există autogări majore amplasate pe principalul coridor de transport (nord-sud). Autogările din Bacău constau ori în spaţii cu amenajări minimale, preponderent deficitare ori în locuri ne-amenajate (parcarea stadionului municipal, parcarea Lidl de lângă autogară, sau McDonald's Bacău). Peste 80 de curse pe zi folosesc parcările de la stadion şi McDonald's pentru îmbarcarea pasagerilor. Deşi amplasarea autogărilor (cele amenajate cât şi cele informale) permite conexiuni optime cu transportul public local dar şi cu diverse obiective de interes, faptul că toate liniile de transport public judeţean pătrund până în zona centrală reprezintă o problemă întrucât se suprapun peste linii de transport public local, generează congestie (ex. Autogara Bistriţa amplasată după podul spre Şerbăneşti) şi contribuie la creşterea emisiilor cu dioxid de carbon.

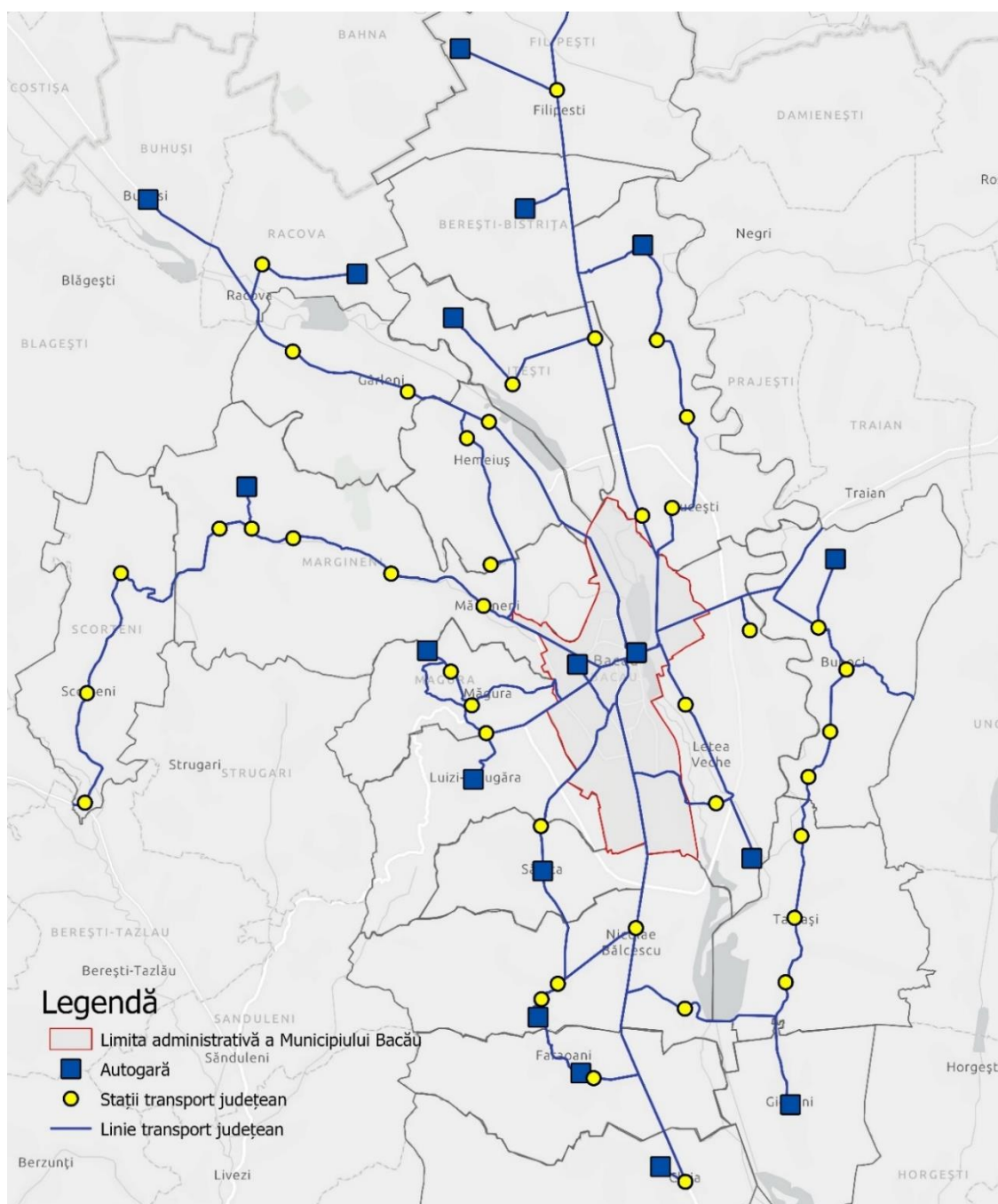


Figura 3.3-6: Rețeaua de Transport Județean adiacentă mun. Bacău
(sursa PMUD)

Amenajarea stațiilor de transport pentru traseele de transport județean sunt în sarcina fiecărei administrații locale. Tocmai din acest motiv nu există o identitate vizuală sau un proiect tip de stație de transport, fiecare localitate amenajând stațiile independent. Multe dintre stațiile de transport nu sunt amenajate, nu beneficiază de alveolă sau adăpost, unele nici nu sunt marcate. În plus, există o tendință în a se amenaja stații de transport doar pe un sens, în special pe sensul către orașul polarizator, acolo unde se acumulează călătorii în așteptarea mijlocului de transport, pe sensul invers nefiind amenajate stații, iar din practica obișnuită, deși regulamentul și legislația interzice acest comportament, este ca la înțelegere cu șoferul mijlocului de transport să se oprească la cerere aproape oriunde.

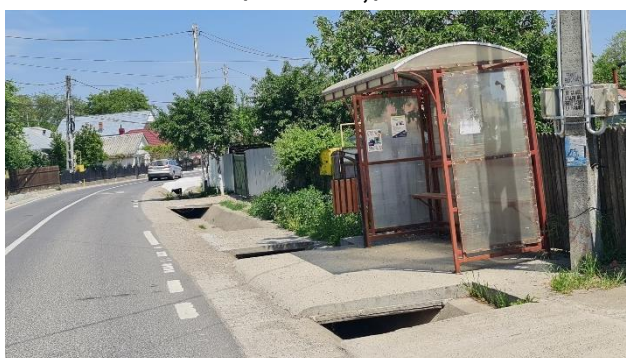
Această practică nu se întâlnește la transportul public local, unde opririle pentru îmbarcarea – debarcarea călătorilor se realizează doar în stații.



(Hemeiuș)



(Luizi-Călugăra)



(Măgura)



(Nicolae Bălcescu)



(Letea Veche)



(Mărgineni)



(Letea Veche)



(Mărgineni)

Figura 3.3-7: Stații de transport pentru transportul județean

4. Necesitatea și oportunitatea

Conform Legii nr. 51/2006, art. 8 alin. 1, privind serviciile comunitare de utilități publice „*Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice.*”

Sistemul de transport este un domeniu complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de dezvoltare urbană și de caracteristici de mobilitate, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă. Având în vedere această complexitate, orice intervenție în sectorul transporturilor trebuie să aibă la bază o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabilă a persoanelor și a bunurilor, nu în ultimul rând fiindcă politicile de natură structurală au nevoie de mult timp pentru a fi puse în practică și trebuie planificate cu mult timp înainte. Dezvoltarea serviciului de transport public trebuie să țină cont de prevederile Legii nr. 92 din 10 aprilie 2007 – Legea serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, prin urmare:

(1) Este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate transportul public care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- i. se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor prezentei legi;
- ii. se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități, în cazul transportului local, sau numai între localitățile unui județ, în cazul transportului județean. În cazul în care traseul transportului pe șină depășește limita localității, acesta va fi considerat transport public local;
- iii. se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul local sau consiliul județean;
- iv. se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau metrou, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz, în județul sau localitatea respectivă. În condițiile legii, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizați;
- v. persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- vi. pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de

Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;

- vii. transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini, elaborate și eliberate în condițiile stabilite prin normele de aplicare elaborate de Ministerul Administrației și Internelor și aprobate prin ordin al ministrului, denumite în continuare Norme.

(2) Conducătorul mijlocului de transport în comun este obligat să prezinte la controlul în trafic următoarele documente, după caz:

- i. licența de traseu și caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenței;
- ii. programul de circulație;
- iii. copia conformă a licenței de transport, în cazul autobuzelor;
- iv. alte documente stabilite de legile în vigoare.

Având în vedere evoluția demografică și mișcările de domiciliu din zona urbană către localitățile limitrofe, mobilitatea la nivelul zonei metropolitane este în creștere. În lipsa unor servicii regulate și calitative de transport public, populația se poate deplasa aproape exclusiv au autoturismul către zona urbană, ceea ce contribuie la creșterea traficului de penetrație, congestie, atât la intrările în oraș, cât și în zona centrală unde converg arterele de penetrație, poluare și creșterea riscului de accidente rutiere.

Serviciul de transport public local face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general, desfășurate la nivelul unităților administrativ teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local. Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate este serviciul ce îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități, precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare;
- se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către Consiliul Local;
- se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- se efectuează de către operatorul de transport rutier cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz în localitatea respectivă;
- transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini.
- pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al cărui regim este stabilit de Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;

Ținând seama de distribuția populației în Zona Metropolitană Bacău, dar și de necesitatea asigurării unei alternative de transport pentru cât mai mulți locuitori, centrele importante din punct de vedere economic și/sau social, dar și efectuarea serviciului de transport în condițiile obținerii unui profit minim, rezonabil de către cei ce le efectuează, se impune asigurarea serviciului de transport public local de persoane în condiții optime, printr-un sistem de gestiune care să satisfacă nevoile cetățenilor și care să fie eficient din punct de vedere tehnic și financiar.

În contextul noilor reglementări privind protecția mediului și reducerea poluării aerului, solului și apei, dar și fonică și implicit reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, parcul actual de autobuze al operatorilor de transport care operează linii de transport județene între Municipiul Bacău și localitățile din Zona Metropolitană este depășit tehnologic și cu mult sub normele actuale privind emisiile, majoritatea fiind cu normă de poluare sub Euro 4.

În condițiile remodelării accesibilității în acord cu caracteristicile funcționale, morfologice și de valoare istorică, culturală ale diferitelor zone urbane și în acord cu planificarea evoluției lor urbanistice, se consideră necesară trecerea de la logica de investiții în infrastructură și de satisfacere necondiționată și nediferențiată a cererii de trafic motorizat, la logica de (re)modelare a accesibilității și structurii modale a deplasărilor prin strategii și politici integrate de mobilitate.

Având în vedere tendința clară de creștere a numărului de deplasări pe relațiile periurbane, și faptul că pentru aceste deplasări se folosește aproape exclusiv autoturismul, este de dorit să fie implementat un sistem de transport public metropolitan care să vină în întâmpinarea nevoilor de mobilitate și, totodată, să creeze premisele unor obiceiuri de deplasare mai sustenabile și a unui comportament de renunțare la autoturismul propriu, în favoarea transportului public.

Totodată, este de menționat că în baza legii 92/2007 autoritățile administrației publice au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen lung pentru organizare, extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare socio-economică a localităților și de nevoia de mobilitate a cetățenilor, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

Totodată, este necesară armonizarea cu legislația europeană și națională în vigoare, prin încheierea unui contract de servicii publice în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și a Legii 51/2006 actualizată, privind serviciile comunitare de utilități publice.

Astfel, se propune organizarea unui sistem de transport public metropolitan și stabilirea modalității de gestiune a acestuia în raport cu cele mai bune practici în acord cu reglementările și legislația națională și europeană cu beneficii asupra reducerii duratelor de

deplasare, impact pozitiv asupra repartiției modale în defavoare deplasărilor cu autoturismul propriu, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și ameliorarea siguranței rutiere la nivel local. Rețeaua sistemului de transport public va fi stabilită astfel încât acesta să deservească principalele zone care generează și atrag deplasări, dar și zonele cu accesibilitate redusă.

Prin organizarea serviciului de transport public se asigura în mod echitabil accesul tuturor cetățenilor la oportunități de muncă, educație și alte servicii și se creează o alternativă reală a transportului motorizat individual.

În cadrul direcțiilor de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport din cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) a fost identificată necesitatea de implementare a unui sistem de transport public metropolitan ecologic și sigur, accesibil tuturor categoriilor de calatori la nivelul ZMBC.

Astfel proiectul în cadrul PMUD a fost inclus proiectul **TP05. Semnarea unui contract de servicii publice pentru deservirea zonei metropolitane**, în care se propune **extinderea serviciilor de transport public local la nivelul zonei metropolitane**, având ca proiect conex **TP06. Achiziția de material rulant ecologic pentru deservirea rutelor în zona metropolitană**.

La nivel local a fost înființată Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău, având ca scop crearea și sprijinirea unor parteneriate durabile între UAT-urile membre, urmărind dezvoltarea infrastructurii și serviciilor publice, dezvoltarea economică și protecția mediului. Prin statutul său și în conformitate cu prevederile legale ADI poate încheia contracte de delegare a serviciilor publice.

Totodată, s-a identificat oportunitatea de a accesa fonduri pentru achiziția de mijloace de transport public prin PNRR – Componenta C10 – Fondul Local, pentru accesarea cărora este necesar, conform ghidurilor elaborate să existe o asociere între cel puțin două UAT-uri. La nivelul ZMBC această asociere s-a concretizat între Municipiul Bacău și Comunele Hemeiș, Măgura, Mărgineni, Letea Veche, Luizi-Călugăra și Nicolae Bălcescu. Prin această măsură se contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în municipiul reședință de județ, contribuindu-se totodată la creșterea coeziunii sociale în mediul rural.

Totodată, în 2011, Comisia Europeană a adoptat **Carta Albă privind transporturile**. Documentul prezintă o foaie de parcurs pentru 40 de inițiative concrete, implementate până în 2020, care vor contribui la creșterea mobilității, înlăturarea barierelor majore în domenii-cheie, **reducerea consumului de combustibil** și creșterea numărului de locuri de muncă. În același timp, propunerile sunt realizate pentru a **reduce dependența Europei de importurile de petrol** și pentru a **reduce emisiile de carbon în transport** cu 60% până în 2050.

În context urban, Carta Albă stabilește o strategie mixtă implicând amenajarea teritoriului, sisteme de tarificare, **servicii eficiente de transport public** și infrastructură pentru modurile de transport nemotorizat. Documentul recomandă ca orașele care depășesc o anumită dimensiune să dezvolte planuri de mobilitate urbană, pe deplin aliniate cu Planuri Integrate de Dezvoltare Urbană.

Conform documentelor programatice de la nivel european, mobilitatea urbană trebuie să devină **mult mai puțin dependentă de utilizarea autoturismelor personale**, prin schimbarea accentului de la o mobilitate bazată în principal pe utilizarea acestora, la o mobilitate bazată pe mersul pe jos, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare, **utilizarea transportului public** de înaltă calitate și eficiență, reducerea utilizării autoturismelor personale

Prin dezvoltarea unui **sistem de transport public atractiv** și eficient, prin crearea/modernizarea/extinderea unei rețele coerente de piste/trasee de biciclete, dar și prin crearea/modernizarea unor trasee/spații pietonale sau predominant pietonale confortabile pentru pietoni, se pot asigura condițiile pentru **realizarea unui transfer sustenabil al unei părți din ponderea modală a utilizării autoturismelor personale, către transportul public**, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare și mersul pe jos, astfel asigurându-se diminuării semnificative a traficului rutier și emisiile de echivalent CO₂ în orașe/municipii.

Prin măsurile/activitățile propuse în cadrul POR 2021-2027 și PNRR, se urmărește în principal îmbunătățirea eficienței transportului public de călători, timpilor săi de parcurs, accesibilității, transferului către acesta de la autoturismele personale, precum și a transferului de la autoturisme către modurile nemotorizate de transport așa cum este cazul organizării sistemului de transport public din zona Metropolitană Bacău.

Având în vedere cele menționate anterior dar și faptul că investiția este tratată în mod integrat prin achiziționarea autobuzelor, amenajarea stațiilor de călători și implementarea altor proiecte care vizează dezvoltarea mobilității, considerăm oportună implementarea unui Contract de Servicii Publice conform regulamentului CE 1370, și extinderea sistemului de transport public către zona metropolitană adiacentă municipiului Bacău, conducând la creșterea atractivității sistemului de transport public și asigurarea premiselor redistribuirii repartiției modale în favoarea transportului public, astfel că prezentul studiu se va concretiza prin recomandări privind limitele extinderii sistemului de transport, trasee și programe de transport propuse pentru serviciul de transport public precum și aspecte privind investițiile minime în material rulant, stații de călători, stații de încărcare autobuze electrice, ș.a.

5. Aspecte privind mobilitatea de transport

5.1. Caracteristicile de mobilitate ale locuitorilor ZMBC

În vederea analizării în detaliu a comportamentului de deplasare la nivelul ZMBC, a fost aplicat un chestionar de mobilitate prin care s-au colectat atât date socio-economice despre respondenți, cât și informații privind jurnalul de deplasări al acestora, din care au relevat frecvența și modul în care se deplasează în diverse scopuri, cât și aspecte calitative privind percepția acestora asupra transportului public.

Ancheta s-a desfășurat pe un eșantion calculat pe baza formulelor statistice, astfel încât să se asigure reprezentativitatea acestuia, respondenții fiind distribuiți pe întregul teritoriu al zonei metropolitane, în funcție de densitățile demografice ale localităților. Ancheta a fost realizată atât prin intermediul unui chestionar online, cât și prin interviuri în teritoriu, asigurând o reprezentativitate a populației la nivelul localităților, cât și la nivel educațional și ocupațional. Prezentăm în cele ce urmează rezultatele obținute în urma aplicării chestionarului privind mobilitatea, date care vor fi utilizate ulterior în formalizarea modelului de transport.

Caracteristicile socio-economice ale eșantionului intervievat

În cadrul anchetelor de mobilitate, repartitia pe grupe de vârstă relevă o preponderență a persoanelor active, cu o reprezentativitate de aproximativ 89%, dominantă fiind categoria de vârstă 46 – 65 ani, cu 32% din respondenți, urmată de cei cu vârste cuprinse între 35 și 45 de ani – 28%.

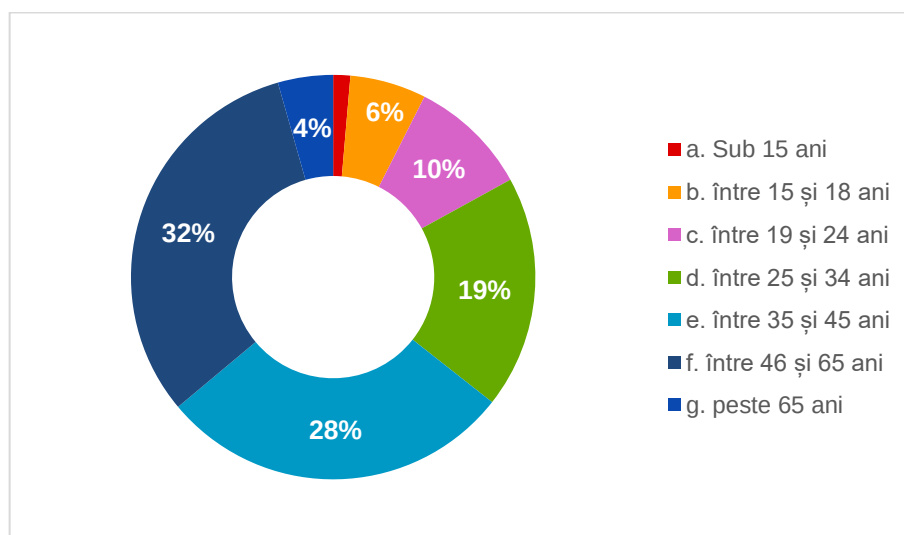


Figura 5.1-1: Distribuția populației intervievate pe grupe de vârstă

În ceea ce privește nivelul de educație, 44% din respondenți au declarat că au studii universitare sau postuniversitare, în special în rândul persoanelor cu vârste cuprinse între 25 și 45 de ani, dintre respondenții care au declarat că au absolvit doar studii medii, cei mai mulți se regăsesc în categoria de vârstă 46 – 65 ani.

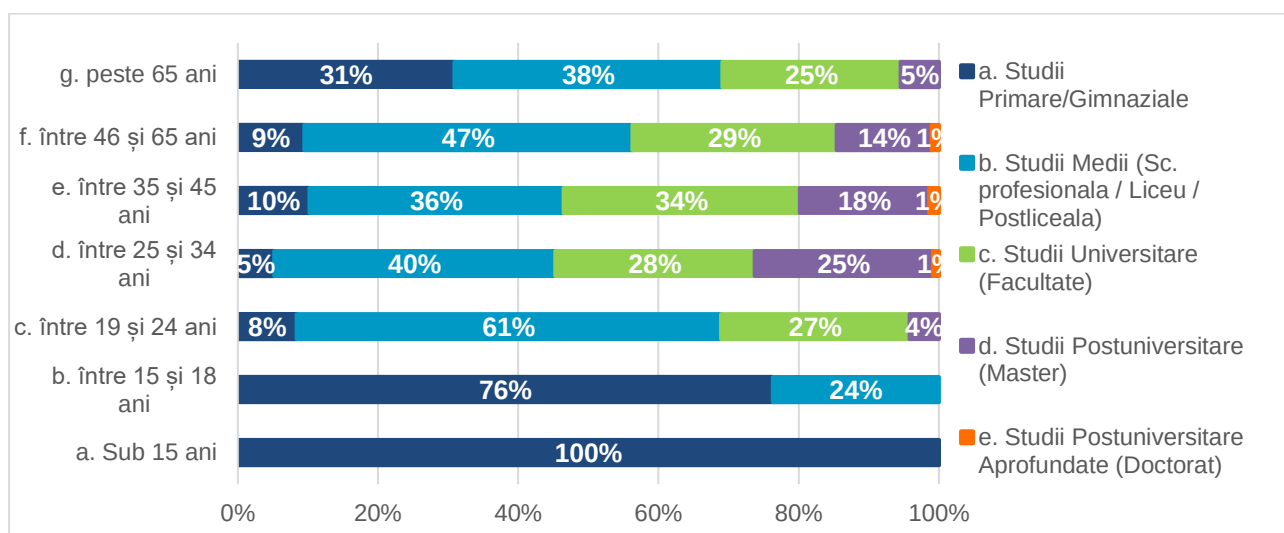


Figura 5.1-2. Distribuția nivelului de studii pe grupe de vârste

Aproximativ 78% dintre respondenți au declarat că sunt persoane ocupate, fiind angajați sau liber profesioniști, în timp ce 11% sunt elevi sau studenți, 7% pensionari și 4% de alte categorii de persoane fără ocupație.

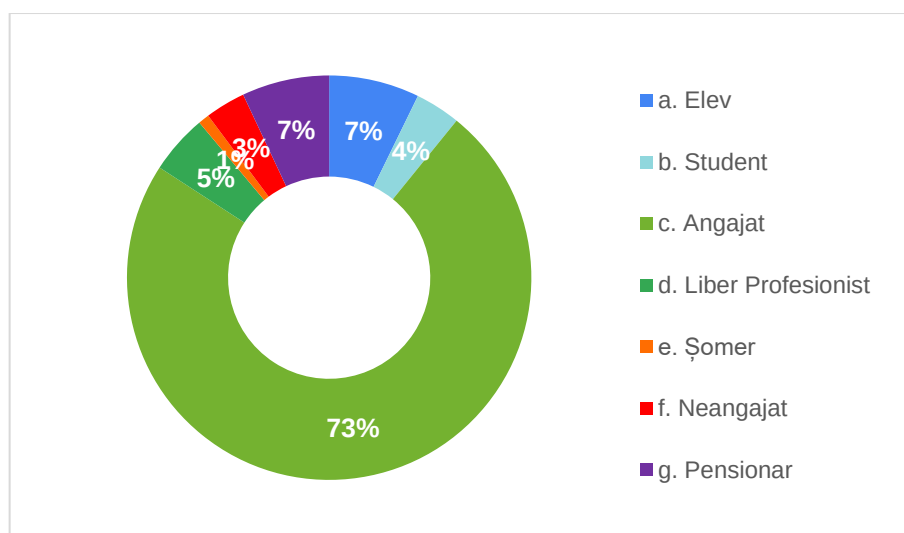


Figura 5.1-3. Distribuția populației intervievate pe ocupații

În ceea ce privește veniturile, 36% din respondenți înregistrează venituri nete lunare de peste 3000 lei, 7% dintre ei având venituri de peste 5000 lei. În capătul opus, se regăsesc respondenții care fac parte din rândul persoanelor inactive (elevi/studenți, șomeri și pensionari), aceștia înregistrând venituri sub 1500 lei.

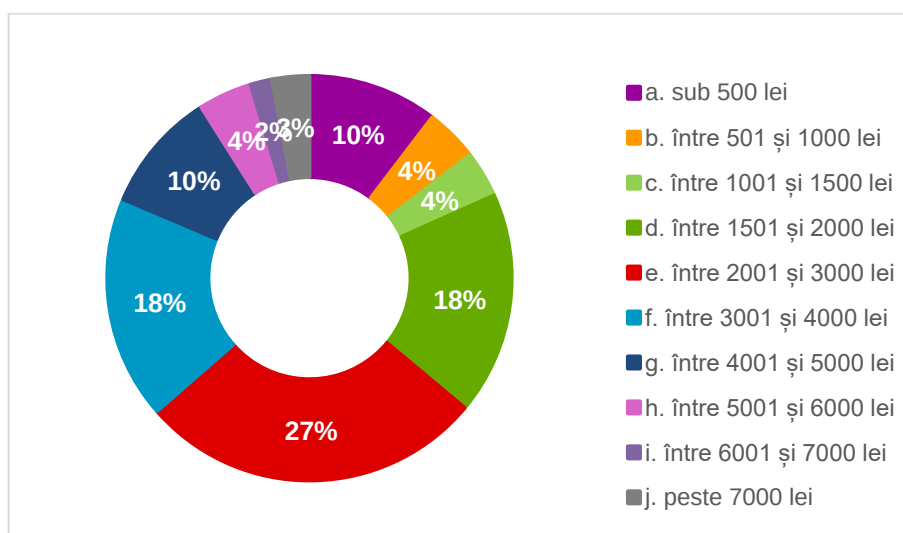


Figura 5.1-4. Distribuția populației intervievate pe ocupații

Din corelarea acestor rezultate cu ocupațiile respondenților reiese că veniturile mici sunt în general ale persoanelor neocupate – elevi, studenți, șomeri, pensionari și neangajați, în timp ce nivelul cel mai înalt de venituri mari se înregistrează în rândul liber profesioniștilor.

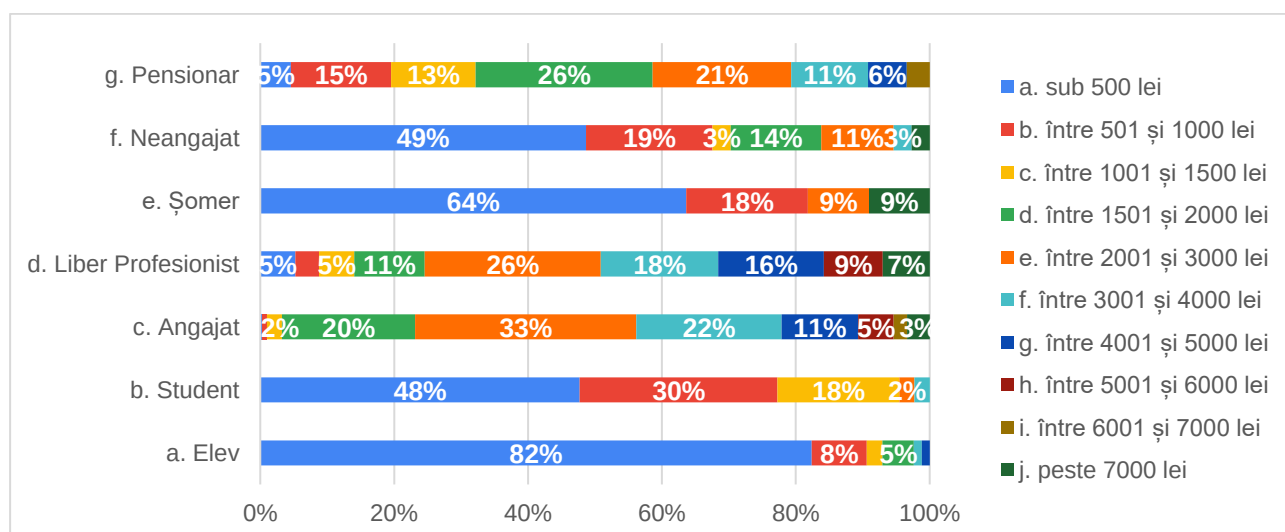


Figura 5.1-5. Distribuția nivelului de venit pe ocupații

Analiza disponibilității vehiculelor personale arată că 84% dintre respondenți au la dispoziție cel puțin un autoturism în gospodărie. Acest procent nu reprezintă însă gradul de motorizare, ținând cont de faptul că membri ai aceleiași gospodării pot dispune de același autoturism. În cazul bicicletelor procentul de disponibilitate este ceva mai redus, de 68%.

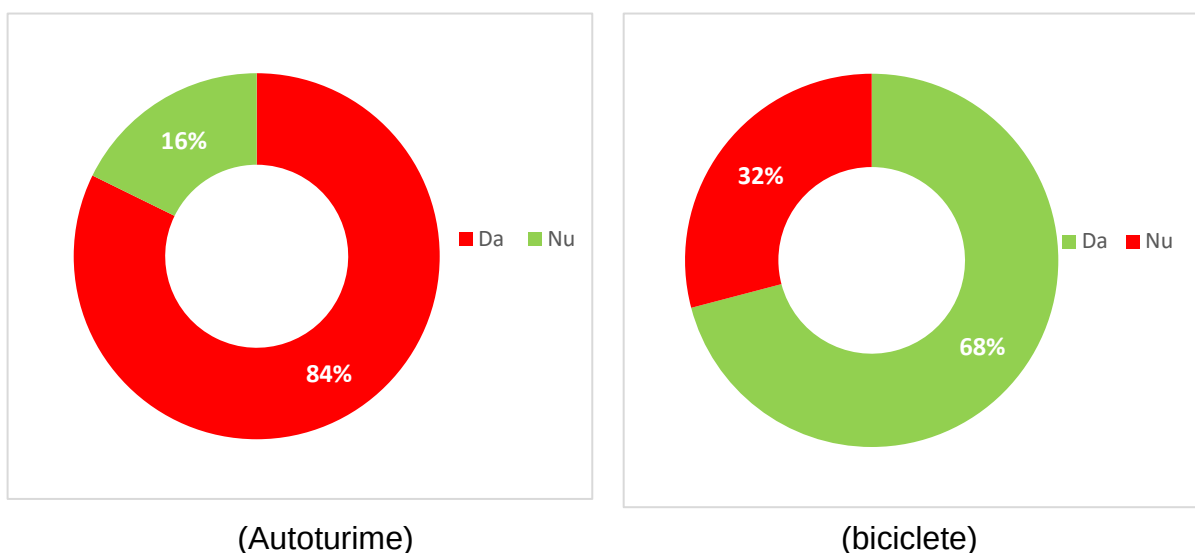


Figura 5.1-6. Posesia de autoturisme și biciclete

Dintre cei care au răspuns afirmativ în cazul disponibilității unui autoturism, 68% au răspuns afirmativ și în cazul bicicletelor, ceea ce indică faptul că marea majoritate a respondenților au la dispoziție, pentru a-și efectua deplasările zilnice, atât autoturisme, cât și biciclete.

Distribuția posesiei unui autovehicul în raport cu grupa de venit relevă faptul că disponibilitatea autoturismelor este mai redusă în rândul persoanelor cu venituri mai mici, sub 2000 lei.

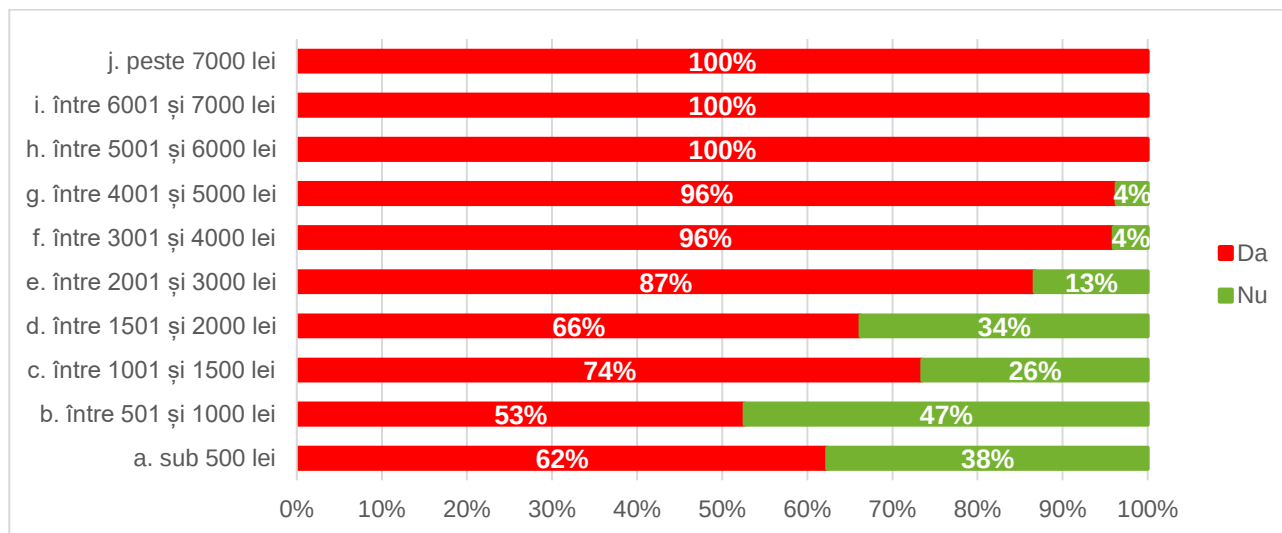


Figura 5.1-7. Distribuția posesiei unui autovehicul în raport cu grupa de venit

Corelat cu ocupația, se constată că grupele au un grad de disponibilitate a autoturismelor ce depășește 70%, excepție făcând persoanele fără ocupație, în rândul neangajaților și al elevilor, gradul de disponibilitate nu depășește 67%, iar dintre șomeri doar 38% au declarat că dispun de un autoturism, acest lucru se datorează și din cauza veniturilor nete lunare mici înregistrate de către aceste persoane.

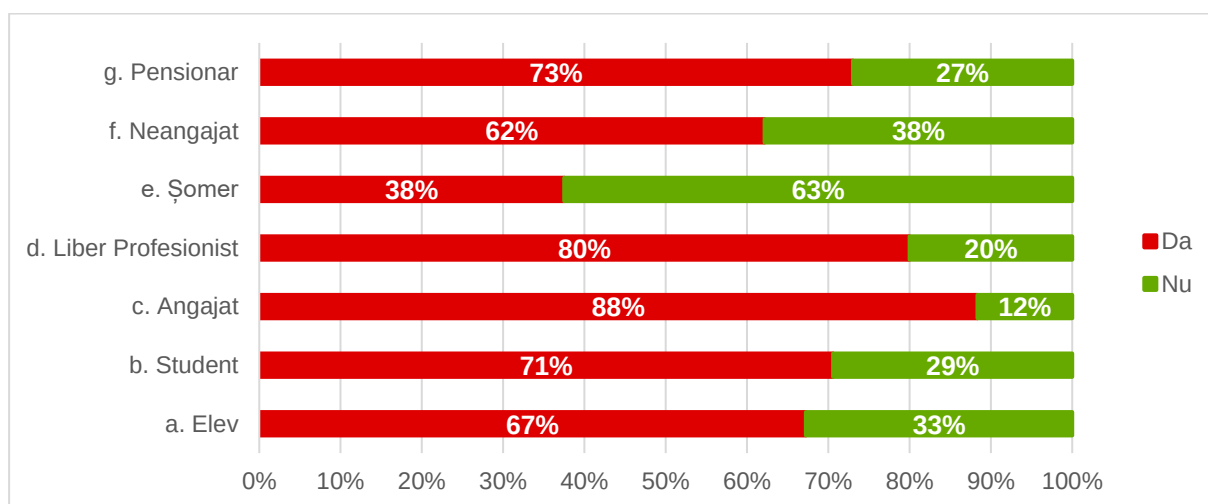


Figura 5.1-8. Distribuția posesiei de autoturisme în raport cu ocupația

În ceea ce privește numărul de vehicule din gospodărie, majoritatea respondenți au declarat că dețin cel puțin un autoturism, în timp ce doar 22% dintre acești dispun de 2, maxim 3 autoturisme în gospodărie. Situația este similară și în cazul vehiculelor nemotorizate (biciclete), însă cu mici diferențe, 43% au declarat că au la dispoziție cel puțin o bicicletă, 24% au două sau mai multe, iar de această dată, procentul persoanelor care au declarat că nu dețin vehicule nemotorizate este mult mai ridicat decât în cazul vehiculelor motorizate, acestea reprezentând aproximativ 32% din totalul respondenților.

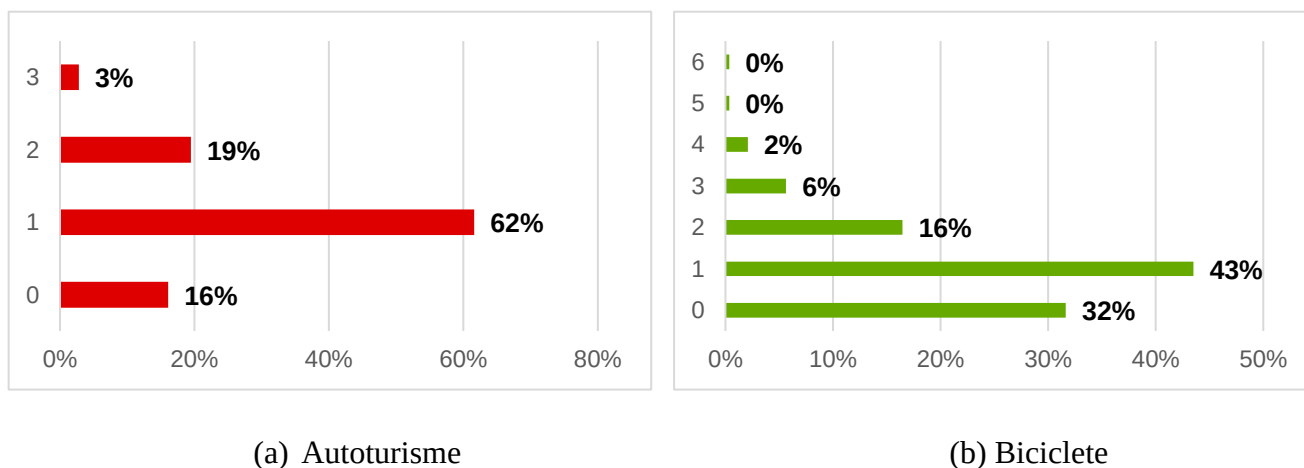


Figura 5.1-9. Distribuția numărului de autoturisme și biciclete deținute

Caracteristicile deplasărilor eșantionului interviuat

În vederea identificării comportamentului de deplasare a populației la nivelul zonei metropolitane, în cadrul anchetei de mobilitate s-au colectat date referitoare la frecvența și scopul deplasărilor, modul de transport utilizat, zona de origine și destinație a deplasărilor, precum și durata de deplasare și numărul de persoane aflate în autoturism, în cazul deplasărilor efectuate în acest mod. În această etapă a anchetei respondenții au descris comportamentul general de deplasare la nivel săptămânal.

Din totalul persoanelor intervievate, 78% reprezintă populație ocupată, ceea ce determină un comportament de deplasare relativ predictibil, ținând cont că pentru această categorie de persoane deplasarea principală este cea între locuință și locul de muncă.

În ceea ce privește comportamentul general de deplasare, 81% din respondenți au declarat că nu obișnuiesc să-și desfășoare activitatea recurentă de acasă, prin urmare aceștia se deplasează frecvent la locul de muncă, la școală sau în alte locații în care își desfășoară activitățile.

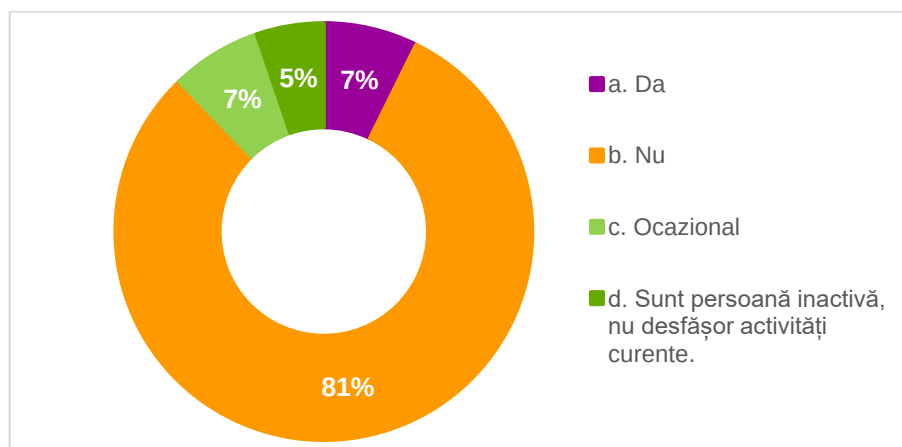


Figura 5.1-10. Distribuția desfășurării activității profesionale de la domiciliu

Ținând cont de repartitia teritorială a oportunităților de lucru și studiu, la nivelul zonei metropolitane fenomenul de navetism este ridicat. Astfel, majoritatea respondenților au declarat că fac naveta în altă localitate decât cea în care locuiesc pentru a își desfășura activitățile. Dintre aceștia, cei mai mulți, în proporție de 84%, se deplasează din localitățile aflate în primul și în al doilea inel din zona metropolitană către Municipiul Bacău, restul de 16% cumulat fac naveta în alte localități tot din zona metropolitană, cum ar fi Hemeiș, Nicolae Bălcescu, Sărata etc.

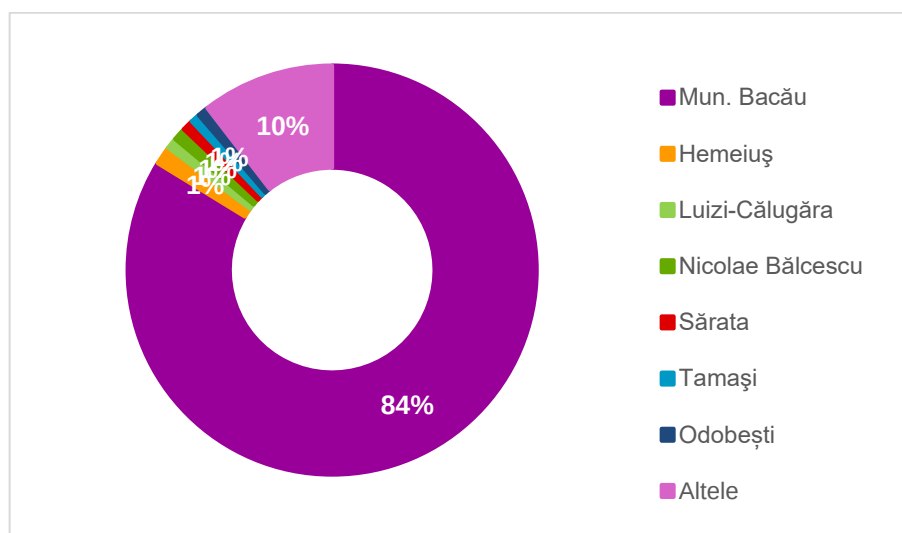


Figura 5.1-11. Distribuția navetismului

La nivel săptămânal, comportamentul de deplasare al respondenților în raport cu scopul și frecvența deplasărilor se prezintă conform graficului de mai jos. Se evidențiază ca preponderente deplasările zilnice către locul de muncă, urmate la mare distanță de deplasările efectuate în scop educațional și pentru cumpărături. Majoritatea respondenților au declarat că efectuează deplasări pentru cumpărături sau pentru desfășurarea activităților recreative de cel puțin 2 ori pe săptămână.

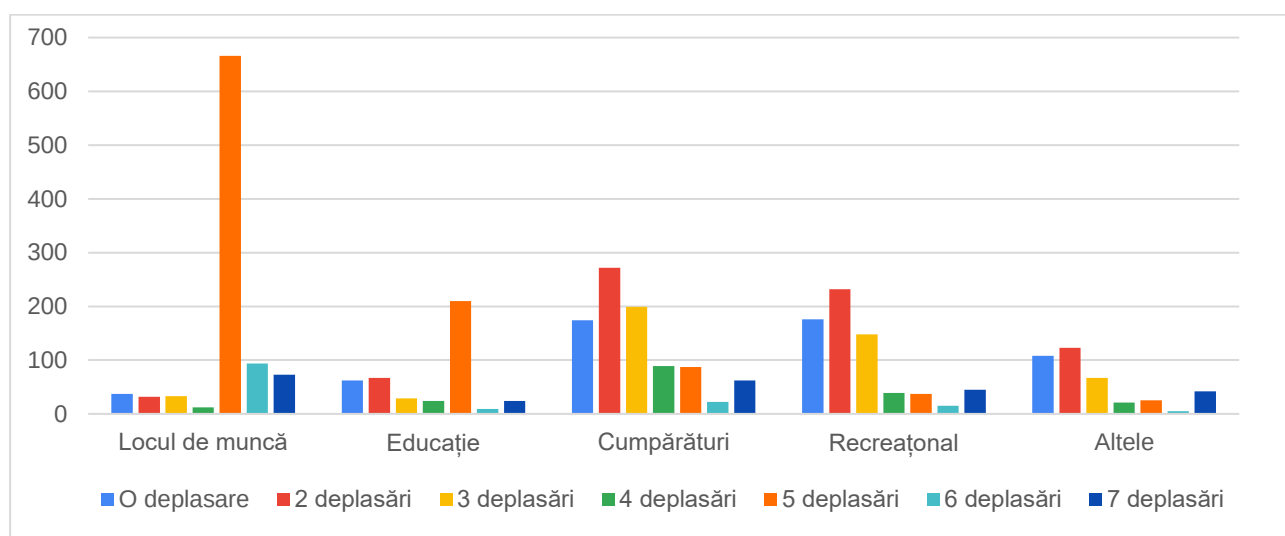


Figura 5.1-12. Distribuția navetismului în raport cu numărul de deplasări

Această distribuție a frecvenței deplasărilor a fost corelată cu modul de transport preferat pentru efectuarea deplasărilor. Așa cum se observă, autoturismul are o poziție dominantă, urmat la mare distanță de deplasările cu transportul public.

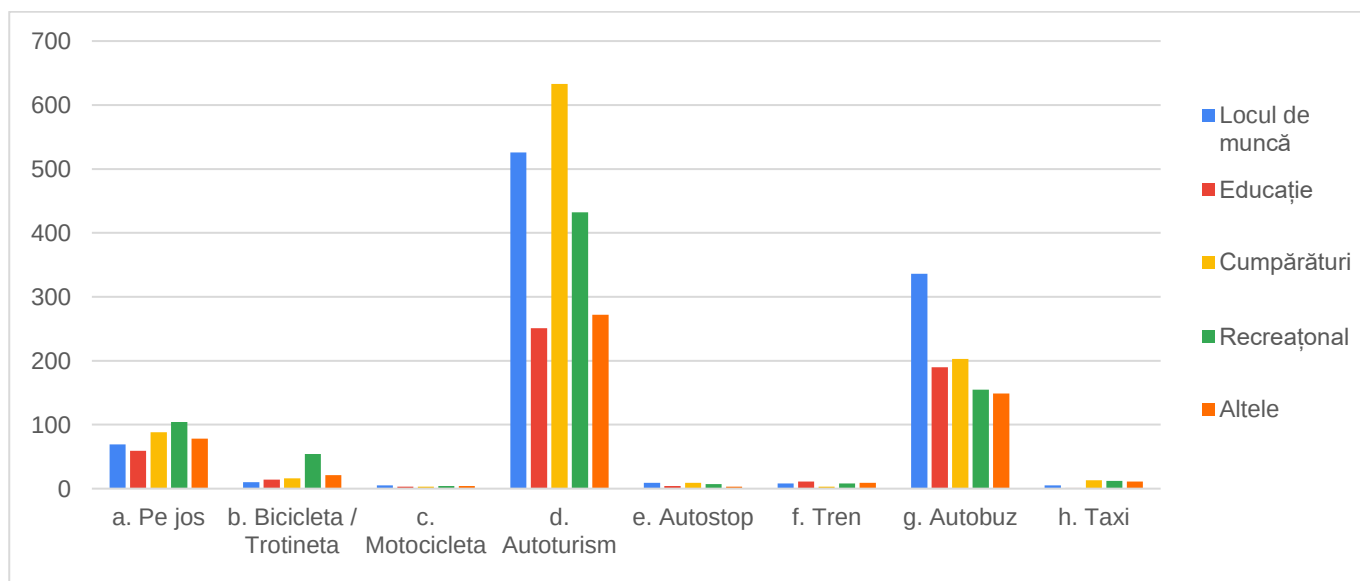


Figura 5.1-13. Preferințe în alegerea modală

În ceea ce privește comportamentul zilnic de deplasare, persoanele intervievate au răspuns cum se deplasează în mod obișnuit într-o zi lucrătoare, ținând cont de activitățile și obiceiurile acestora. Deplasările descrise au fost considerate a fi înlănțuite – deci destinația

unei deplasări reprezintă originea următoarei deplasări, conform exemplului din figura de mai jos.



Figura 5.1-14. Exemplu de trei deplasări înlănțuite

Ca repartiție modală, s-a observat faptul că deplasările nemotorizate au o pondere foarte scăzută, de numai 12%, respectiv 11% pietonal și doar 1% cu bicicleta. Acest lucru este totuși explicat prin amploarea navetismului și de distanțele lungi care sunt de parcurs între localități. Restul de 88% din deplasări se desfășoară cu mijloace de transport motorizate, dintre care dominant este autoturismul, cu 52% din deplasări, urmat de transportul public cu 31% dintre deplasări, iar alte 6% utilizând ale mijloace de transport motorizate.

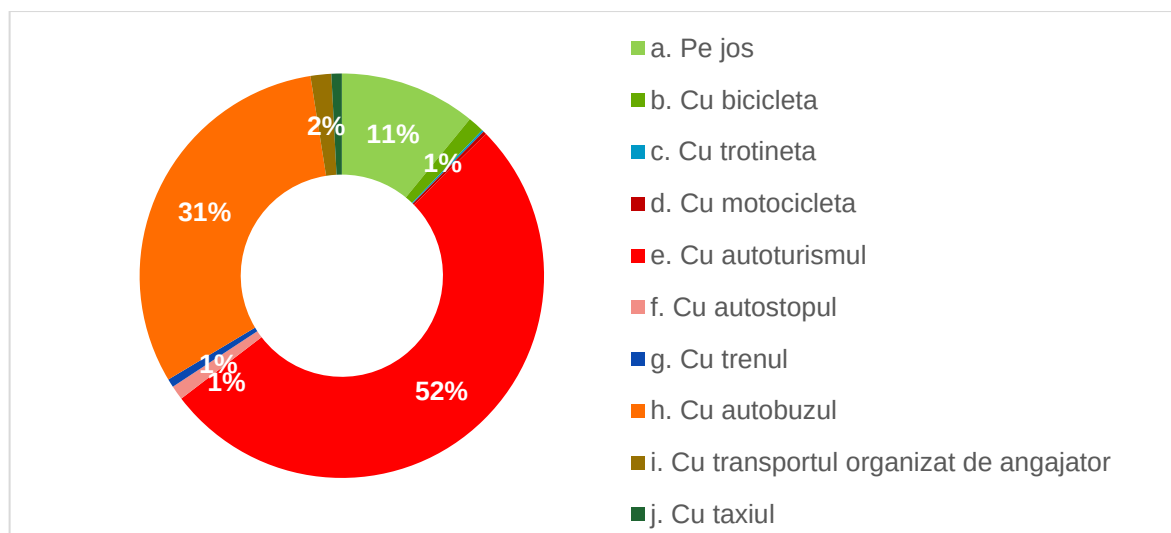


Figura 5.1-15. Repartiția modală a deplasărilor

În vederea analizării comportamentului de deplasare, respondenții au fost grupați în 3 categorii principale – Angajați (Angajații și Liber Profesioniștii), Neangajați (Pensionari, Șomeri, Casnici) și Elevi/Studenti. În figura de mai jos este prezentată frecvența zilnică a deplasărilor în funcție de scopuri, pentru cele trei categorii de persoane.

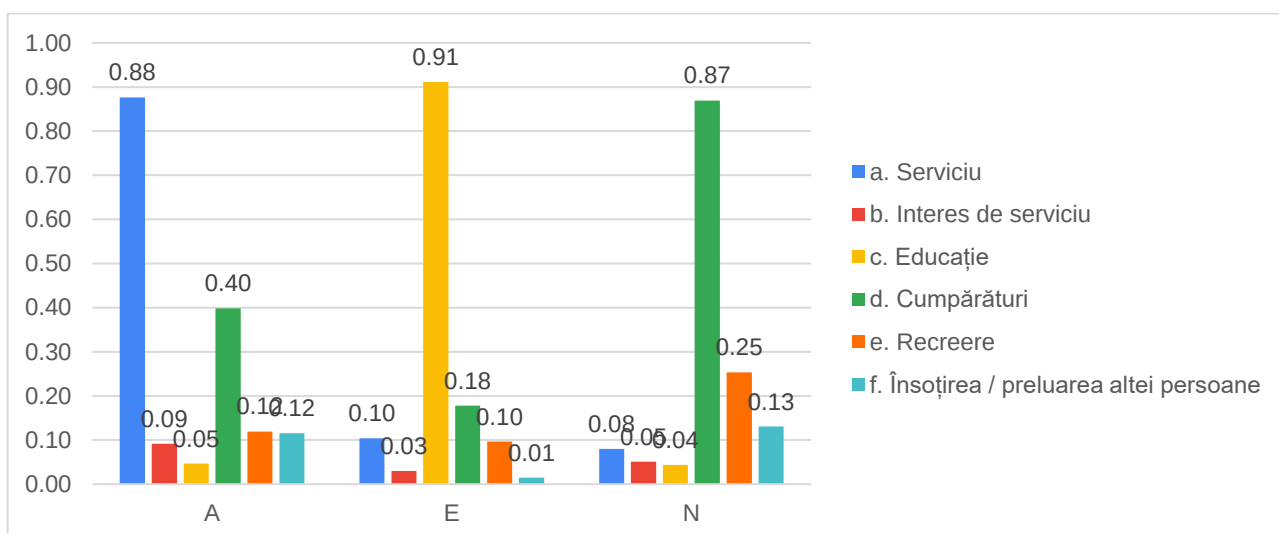


Figura 5.1-16. Frecvența zilnică a deplasărilor în raport cu scopul lor

Din acest grafic se evidențiază comportamentele generale de deplasare, respectiv angajații care se deplasează preponderent la locul de muncă, elevii și studenții se deplasează în scop educațional, în timp ce persoanele fără ocupație se duc preponderent la cumpărături. Valorile subunitare ale angajaților care se deplasează către locul de muncă se explică prin lucrul de acasă, similar și în cazul studenților care fie desfășoară ore online, fie nu se duc zilnic la cursuri.

Repartiția modală a deplasărilor diferă de la o categorie de persoană la alta, în funcție de specificul activităților și de accesul la anumite moduri de transport. Astfel, ancheta de mobilitate a relevat faptul că principalele moduri de transport alese de către respondenți sunt autoturismul și transportul public. S-a observat că serviciile de transport public sunt preferate în mod special de către elevi/ studenți, cu 69% din deplasări, urmate de persoanele fără ocupație și cele angajate, cu 39%, respectiv 26%. Deplasările efectuate cu autoturismul sunt preferate de către persoanele angajate, aceștia utilizează autoturismul în aproximativ 58% din deplasări, în timp ce persoanele fără ocupație(elevi, studenți , neangajați) se deplasează cu acest mijloc de transport într-un procent mult mai redus, fapt ce poate fi explicat și prin gradul redus de disponibilitate a autoturismelor.

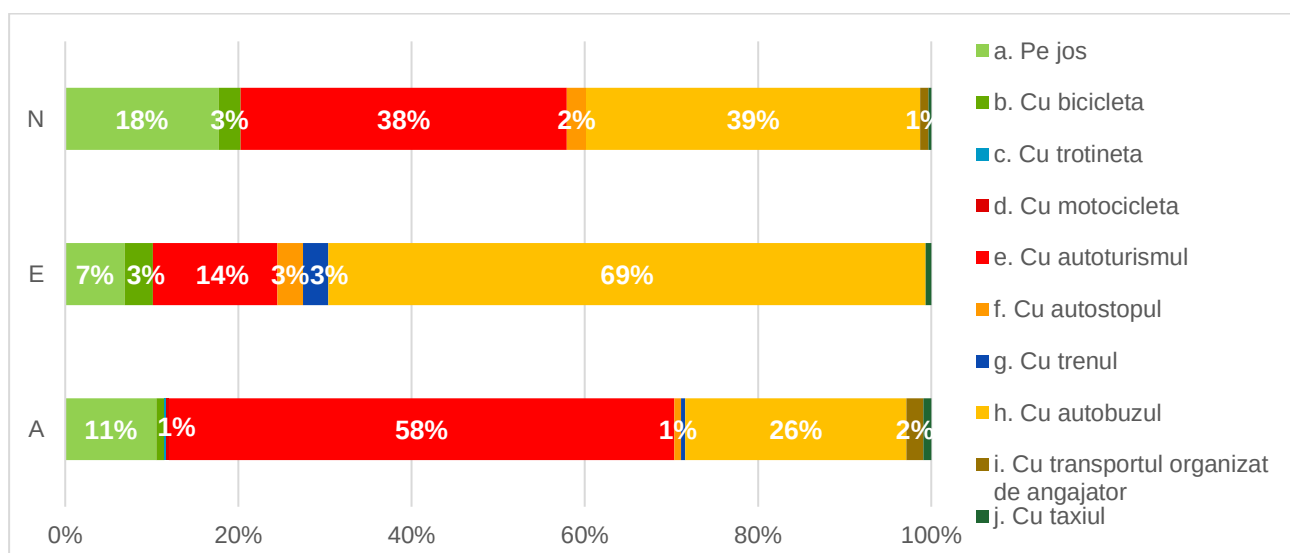


Figura 5.1-17. Repartiția modală a deplasărilor pe categorii de persoane

În ceea ce privește scopul deplasărilor, autoturismul are cele mai mari ponderi, de peste 50% în raport cu majoritatea scopurilor, în special în cazul deplasărilor în interes de serviciu (64%) sau a celor în care conducătorul auto însoțește sau preia o altă persoană dintr-un loc (83%), în timp ce serviciile de transport public prezintă o rată de utilizare mai ridicată decât autoturismul doar pentru deplasările în scop educațional, de 58%.

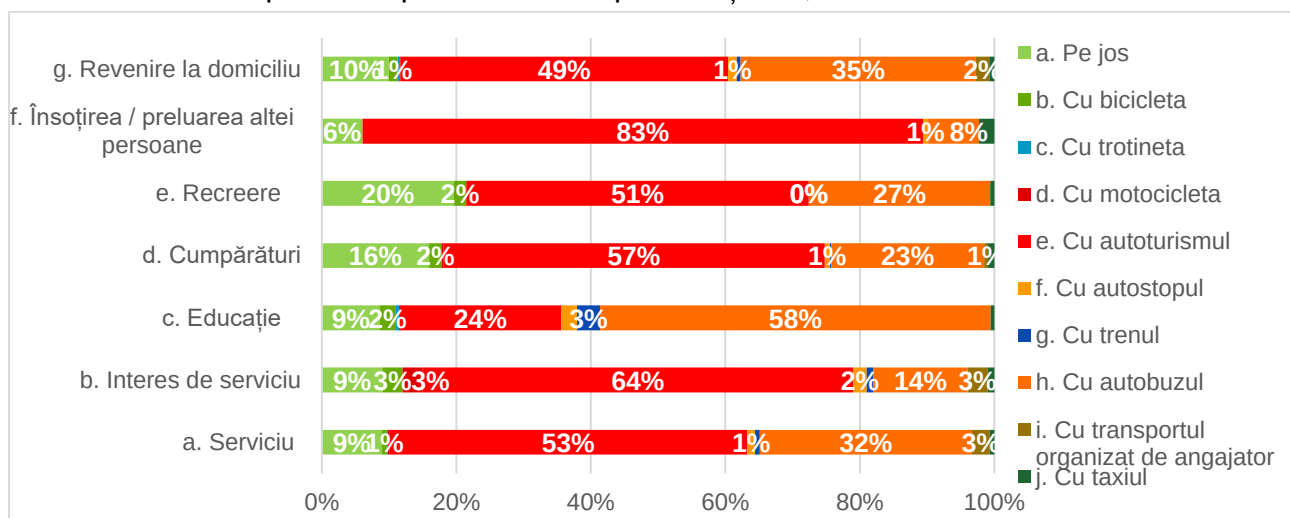


Figura 5.1-18. Repartiția modală a deplasărilor în raport cu scopul

Ancheta de mobilitate a relevat un grad mediu destul de ridicat de ocupare al autoturismelor, respectiv de 1,85 persoane / autoturism în cazul fiecărei deplasări cu autoturismul. Aceasta valoare indică o utilizare responsabilă – cea mai mare parte din utilizatori alegând să împartă autoturismul cu alte persoane în deplasările pe care le efectuează. Ancheta a relevat că în 49% din deplasări autoturismul este ocupat doar de conducătorul auto, în timp ce în 30% din situații există 2 ocupanți și în 21% din situații autoturismele au 3 sau mai mulți ocupanți.

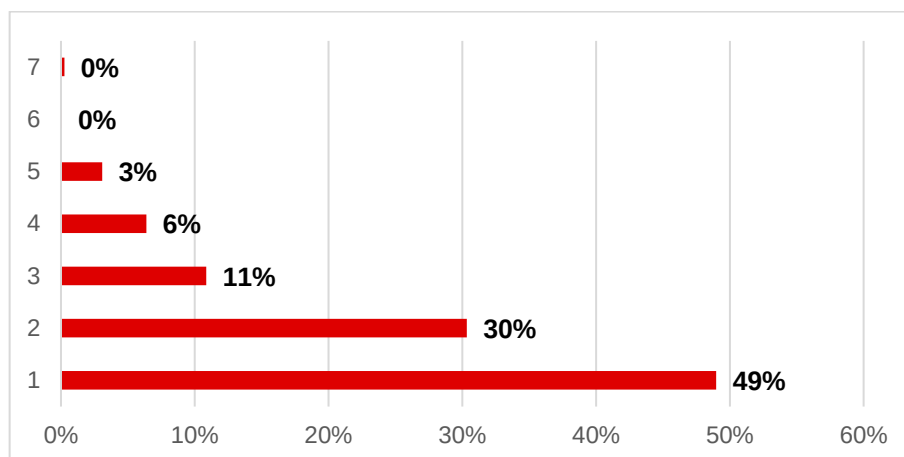


Figura 5.1-19. Gradul mediu de ocupare al autoturismelor

Aspecte privind calitatea serviciilor

În ultima parte a anchetei, respondenții au fost chestionați cu privire la calitatea percepută a serviciilor de transport existente.

În ceea ce privește disponibilitatea respondenților de a renunța la autoturismul personal pentru deplasările locale obișnuite, 46% au declarat că ar utiliza transportul public dacă acest serviciu ar fi îmbunătățit, 33% au declarat că este posibil să nu mai utilizeze autoturismul personal și doar 13% nu ar fi dispuși să renunțe la utilizarea autoturismului.

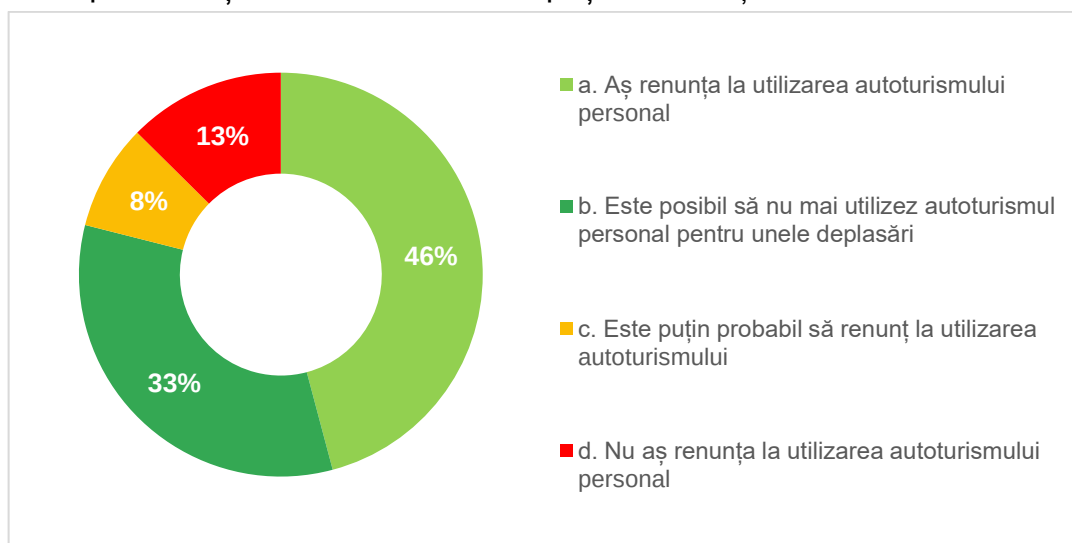


Figura 5.1-20. Disponibilitatea renunțării la utilizarea autoturismului

În ceea ce privește costul călătoriei, doar 34% dintre respondenți ar fi dispuși să plătească 5 lei sau mai mult pentru o călătorie cu transportul public local. Dintre cei dispuși să plătească sub această valoare, majoritatea consideră că un cost acceptabil este cuprins între 3 și 5 lei.

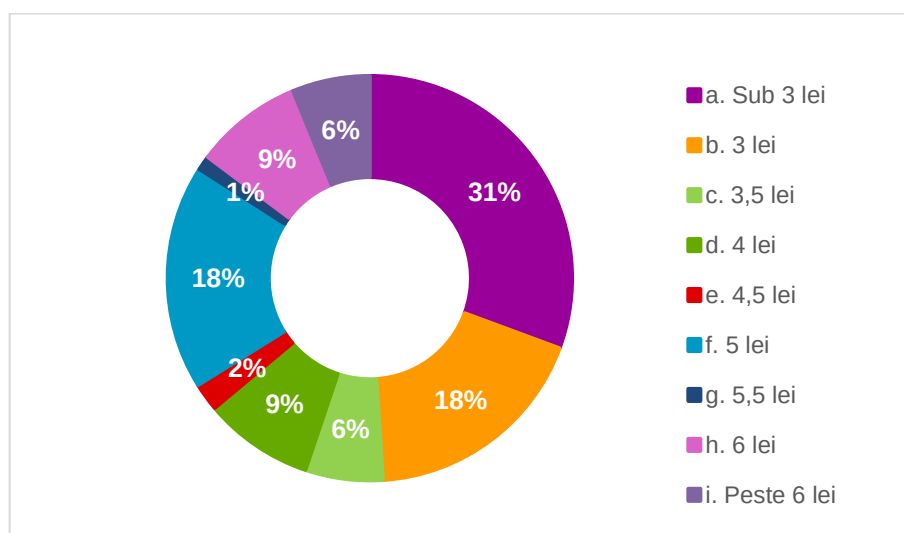


Figura 5.1-21. Disponibilitatea achitării costului călătoriei

Din punctul de vedere al accesului pietonal la stațiile de transport public, a rezultat că 54% din respondenți parcurg distanța până la stația aflată în proximitatea locuinței acestora în mai puțin de 8 minute, 37% sunt nevoiți să parcurgă distanța în mai mult de 10 minute, 5% dintre aceștia chiar depășind o durată de 25 minute, și doar 9% au declarat că nu au acces la o stație de transport public.

În cazul în care distanța de mers pe jos până la cea mai apropiată stație durează la fel de mult sau mai mult decât durata de deplasare în vehicul, acest lucru poate fi perceput ca un obstacol. De asemenea, poate determina utilizatorul să aleagă un alt mijloc de transport.

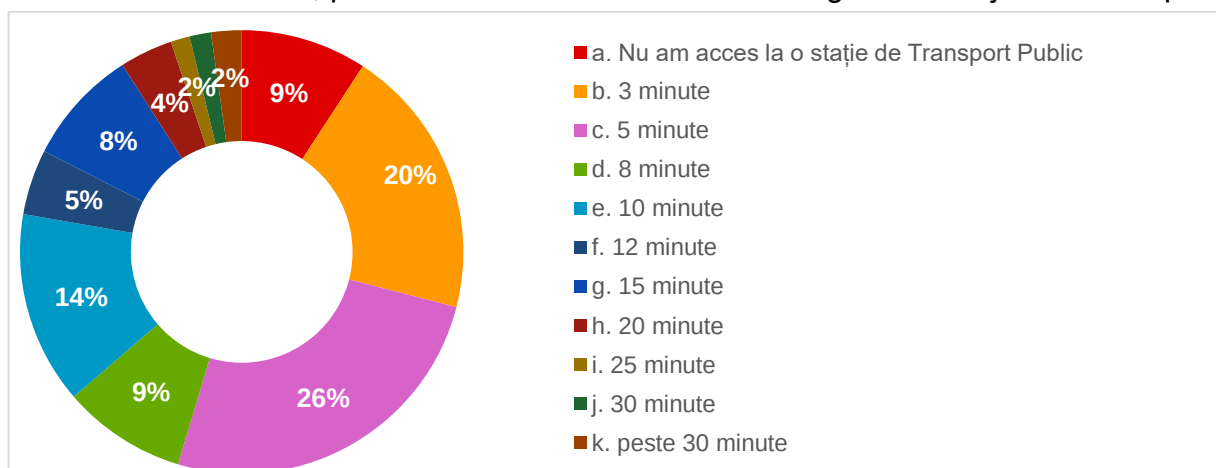


Figura 5.1-22. Durate de acces către cea mai apropiată stație de transport public

5.2. Relația Municipiului Bacău cu zona periurbană

Municipiul Bacău are un rol puternic polarizator la nivelul zonei metropolitane. Acesta reprezintă principalul centru economic al zonei, concentrând peste 86% din locurile de muncă din ZMBC și doar 62% din populație identificându-se un deficit de forță de muncă la nivelul municipiului ce este acoperită de populația din localitățile imediat învecinate. Totodată municipiul Bacău reprezintă un centru de interes din perspectiva locurilor de studiu și al accesului la oportunități medicale, recreaționale și comerciale așa cum se menționează și în studiul Băncii Mondiale “*Magnet Cities*”.

Așa cum se observă în harta din Figura 5.1-1, municipiul Bacău concentrează cea mai mare parte a dezvoltărilor, reprezentate prin suprafața construită, concentrarea mare de populație și zonă construită continuându-se în imediata vecinătate către localitățile din primul inel. Astfel, localități precum Letea Veche, Săucești, Hemeiș, Mărgineni, Măgura sau Luizi-Călugăra au atât teritoriul construit, cât și rețeaua stradală perfect integrate cu municipiul Bacău, formând o zonă compactă și puternic urbanizată în jurul municipiului. Pe de altă parte, localitățile din al doilea inel formează zone discrete, cu întindere redusă, filiforme în lungul Drumurilor județene, însă cu o distribuție spațială care acoperă un teritoriu vast, specific zonelor rurale de densitate extrem de scăzută și cu mult teren cultivabil adiacent (terenuri arabile, vii, islazuri, etc).

Ținând seama de distribuția spațială, localitățile din primul inel sunt mai favorizate și predispuse fenomenului de navetă, municipiul Bacău fiind ușor accesibil, atât ca distanță cât și ca alternative de alegere a traseului, în timp ce pentru restul localităților distanța crescută și implicit durata mai ridicată de atingere a oportunităților de lucru descurajează naveta.

Conform cercetărilor sociologice, o persoană este dispusă să aloce navetei (călătoria dus-întors) o durată maximă de până la 90 de minute pe zi, ținând seama că această durată se adaugă celor 8 ore de lucru. Așadar, cu cât distanța față de centrul de interes crește, cu atât atractivitatea navetei scade, întrucât durata de deplasare tinde să atingă și chiar să depășească pragul maxim acceptabil.

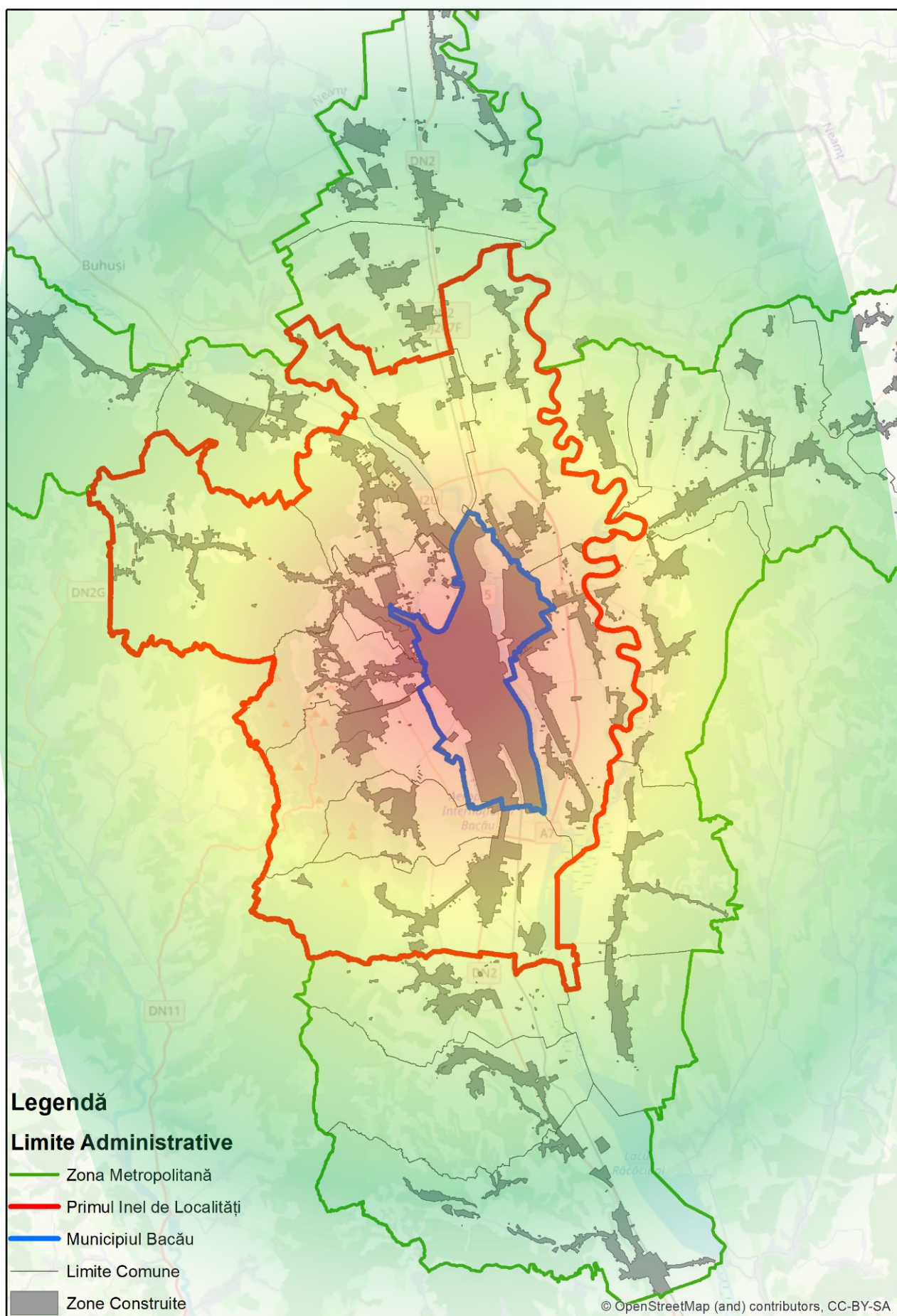


Figura 5.2-1: Distribuția spațială a fondului construit în ZMBC

Coroborarea rezultatelor anchetei de mobilitate cu fluxurile zilnice de penetrație în municipiul Bacău și anchete similare desfășurate în cadrul etapelor de elaborare ale PMUD, distribuția cererii de transport pe relațiile dintre localitățile zonei metropolitane și municipiul Bacău se prezintă conform hărții de mai jos, fiind relevat faptul că cele mai puternice deplasări sunt între Municipiul Bacău și localitățile din primul inel (Hemeiș, Măgura, Mărgineni, Luizi-Călugăra, Nicolae Bălcescu, Letea Veche, Săucești) și fluxuri mult mai reduse către localitățile din al doilea inel.

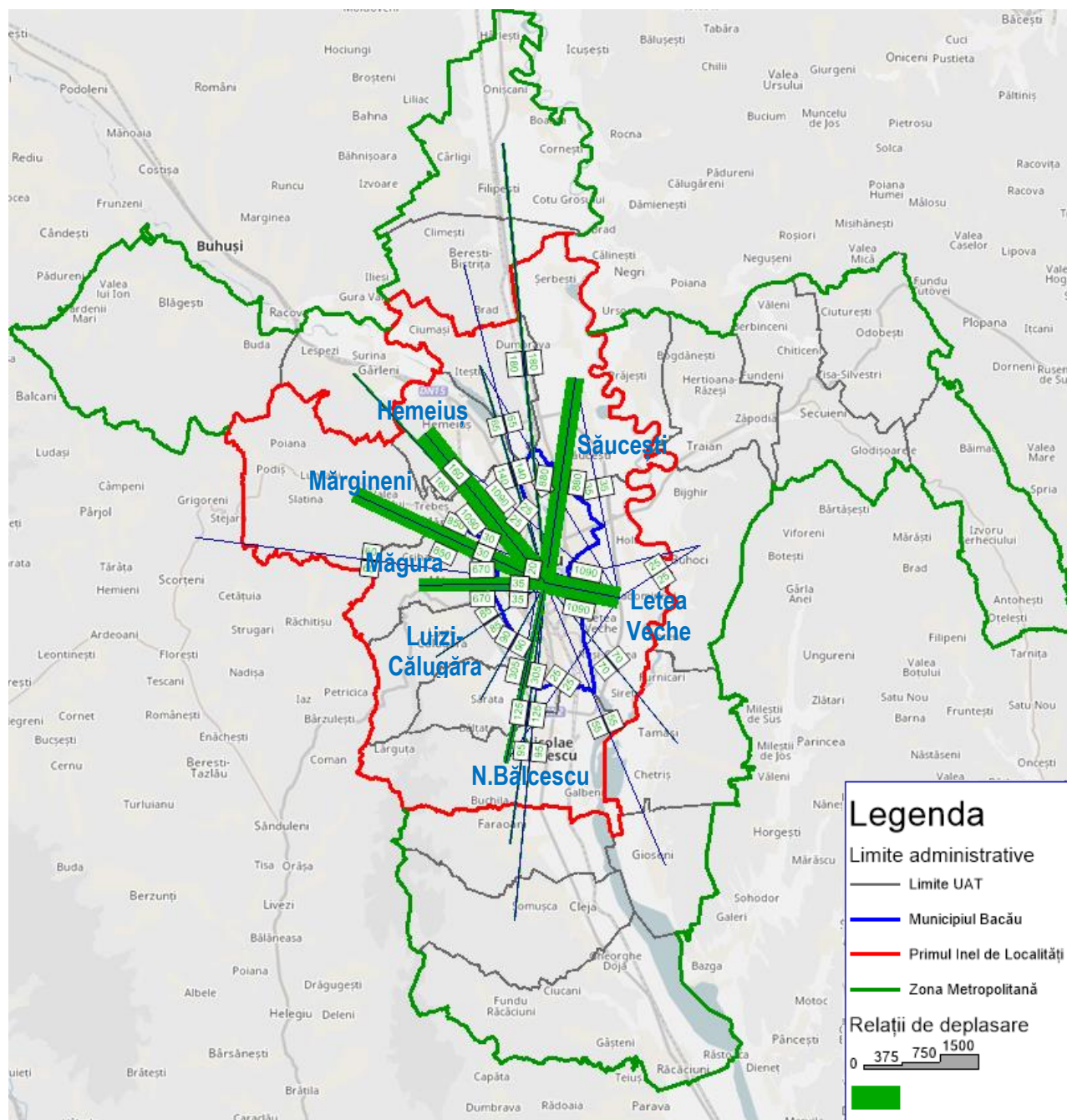


Figura 5.2-2. Principalele relații de deplasare în cadrul ZMBC

Astfel, concluzionând faptul că cele mai puternice relații de navetă au loc între municipiul Bacău și localitățile imediat satelite și ținând totodată seama de faptul că pe măsură ce distanțele de deplasare cresc, pe de-o parte scade atractivitatea navetei, iar în cazul operării unor servicii de transport public costurile de operare cresc cu un ordin de mărime mult mai mare decât cel al călătorilor beneficiari, **se recomandă în această fază, extinderea serviciilor de transport public de la nivelul municipiului Bacău către Zona Metropolitană până la nivelul primului inel de localități din jurul acestuia** cu care au fost identificate relații puternice de deplasări frecvente în scopuri lucrative, educaționale, sănătate, cumpărături și a accesarea către oportunitățile oferite de orașul polarizator.

6. Propuneri privind extinderea sistemului de transport public

6.1. Evaluarea cererii de transport

În prezent, sistemul de transport public acoperă cu preponderență zona urbană, deservind principalele cartiere de locuințe și zonele industriale. Rețeaua existentă acoperă un bazin de alimentare de puțin sub 100.000 de persoane, aflați la o durată de mers pe jos față de cea mai apropiată stație de transport public de maxim 7 minute (aproximativ 500 de metri), conform hărții din figura de mai jos care ilustrează liniile și stațiile de transport public existente.

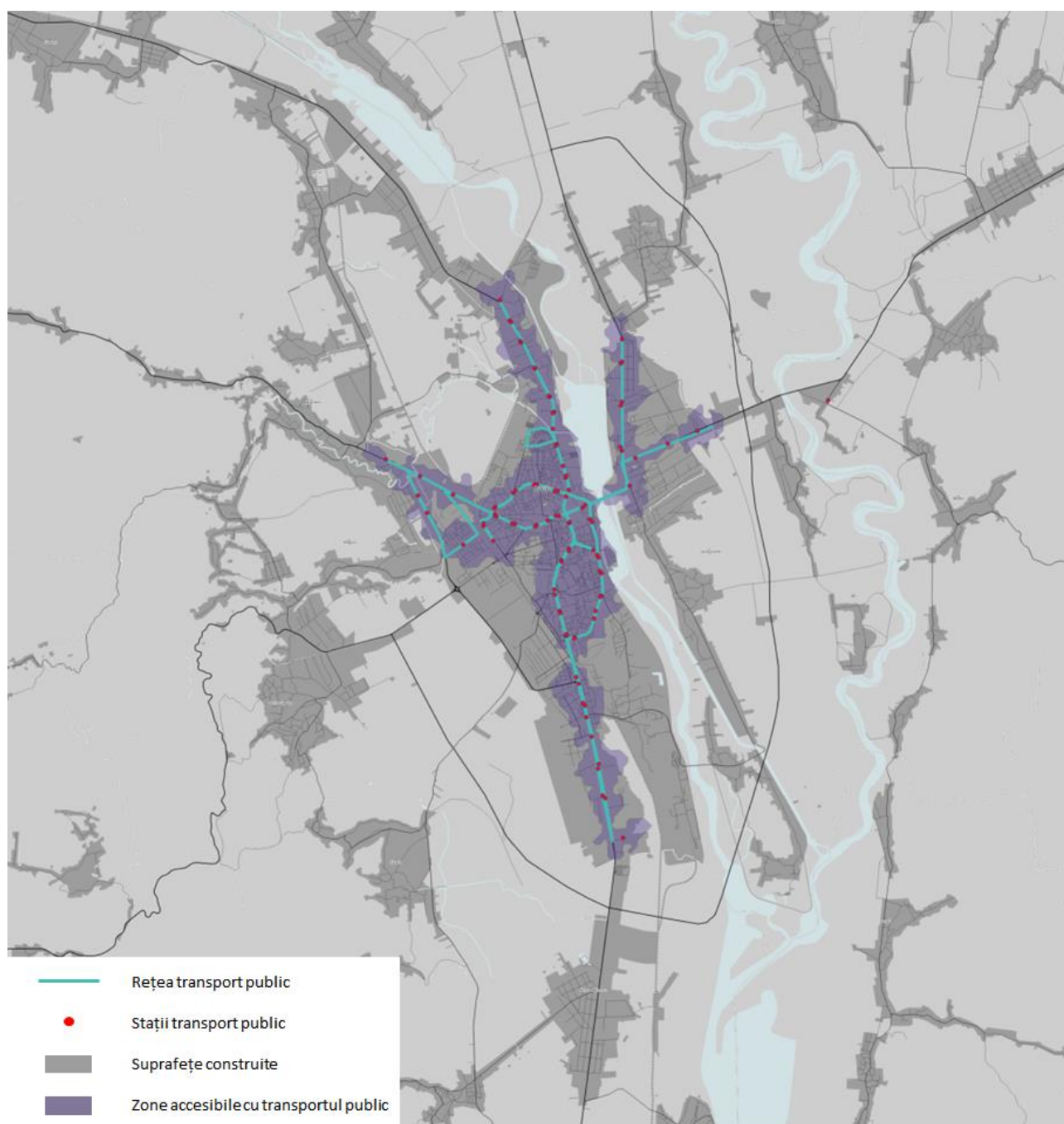


Figura 6.1-1: Accesibilitatea rețelei de transport public – situație existentă

În ceea ce privește frecvența serviciilor existente, se identifică un coridor principal pe direcția nord – sud cu frecvență ridicată (40 de vehicule / oră la un interval mediu de urmărire de 1.5 minute), indicând o cerere crescută pentru serviciile care leagă zona comercială și industrială din sudul municipiului Bacău de zona centrală și de cartiere. Intervalul mediu de urmărire pe segmente de rețea se prezintă conform hărții din figura de mai jos.

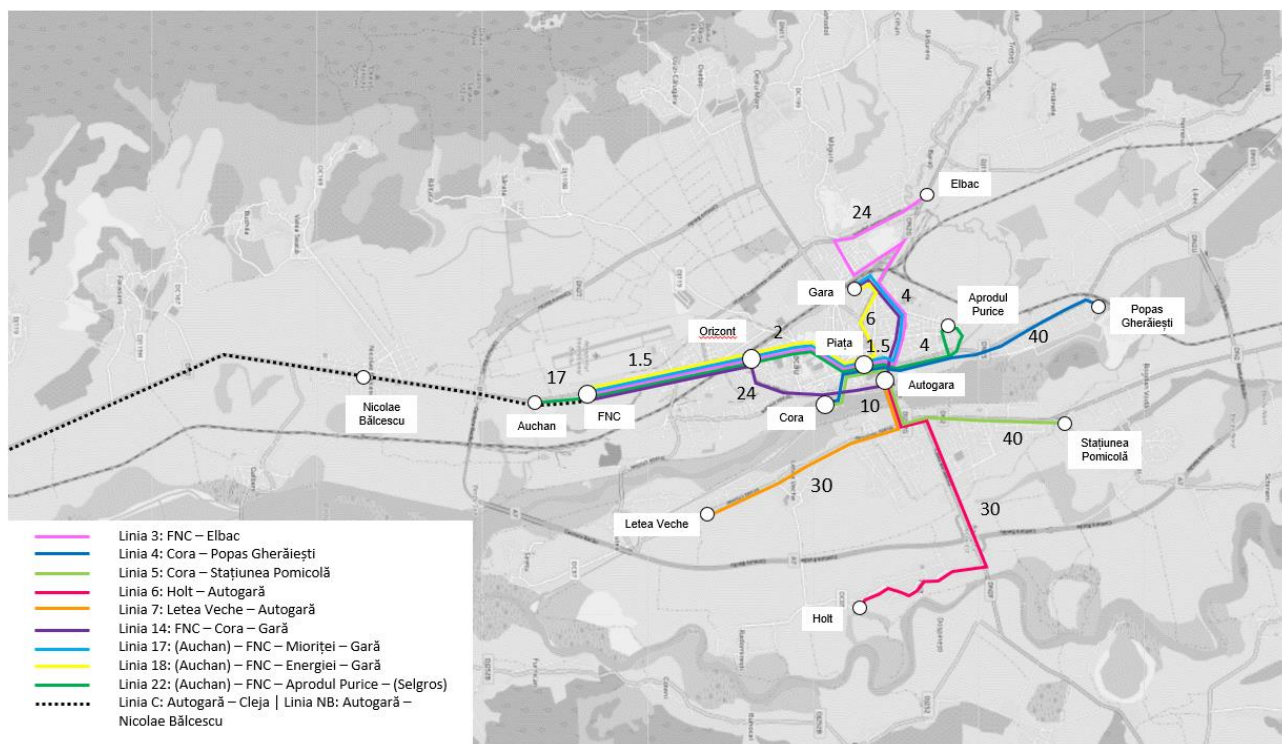


Figura 6.1-2: Rețeaua de transport public – intervale de urmărire – situație existentă

La nivelul Zonei Metropolitane se remarcă o creștere demografică însemnată în localitățile aflate în primul inel în jurul municipiului Bacău, cum sunt Hemeiuș, Mărgineni, Letea Veche sau Nicolae Bălcescu. Aceste localități au înregistrat în perioada 2008 – 2020 creșteri de până la 50% a populației cu domiciliu stabil, locuitorii din municipiul Bacău alegând să se reloce cu domiciliul datorită potențialului unei calități a locuirii mai bune (aer curat, zgomot redus, locuințe mai mari, în general individuale) și a conexiunii rapide pe cale rutieră cu zona urbană, continuând să-și desfășoare activitățile profesionale și cotidiene în municipiul Bacău.

Așa cum se observă și în harta din figura următoare, localitățile aflate în mod special în primul inel în jurul municipiului Bacău au avut o evoluție demografică puternic pozitivă în perioada 2015 – 2020, acestea fiind și localitățile cu densitatea de populație mai ridicată.

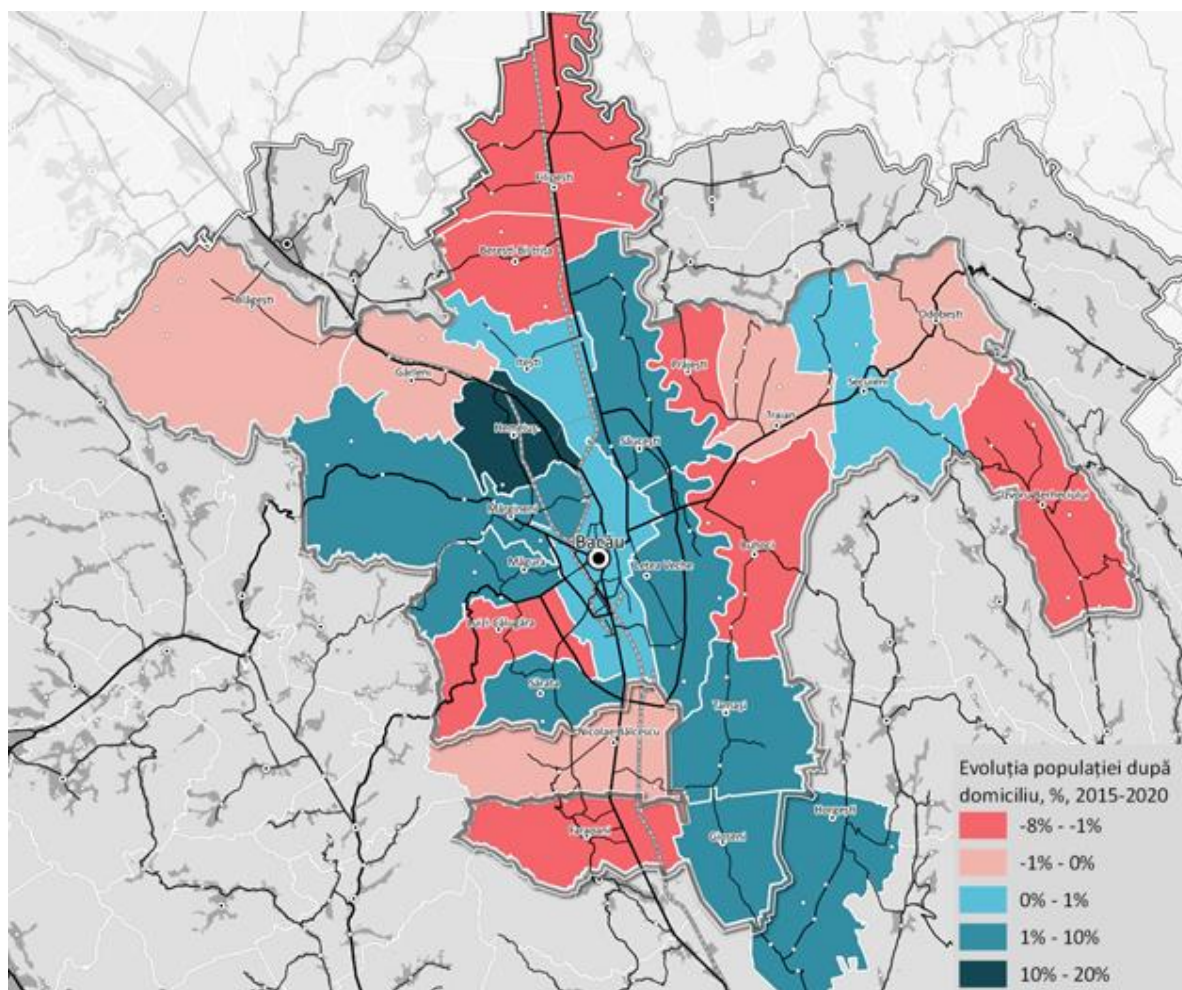


Figura 6.1-3: Evoluția populației stabile în ZMBC (2015 – 2020)

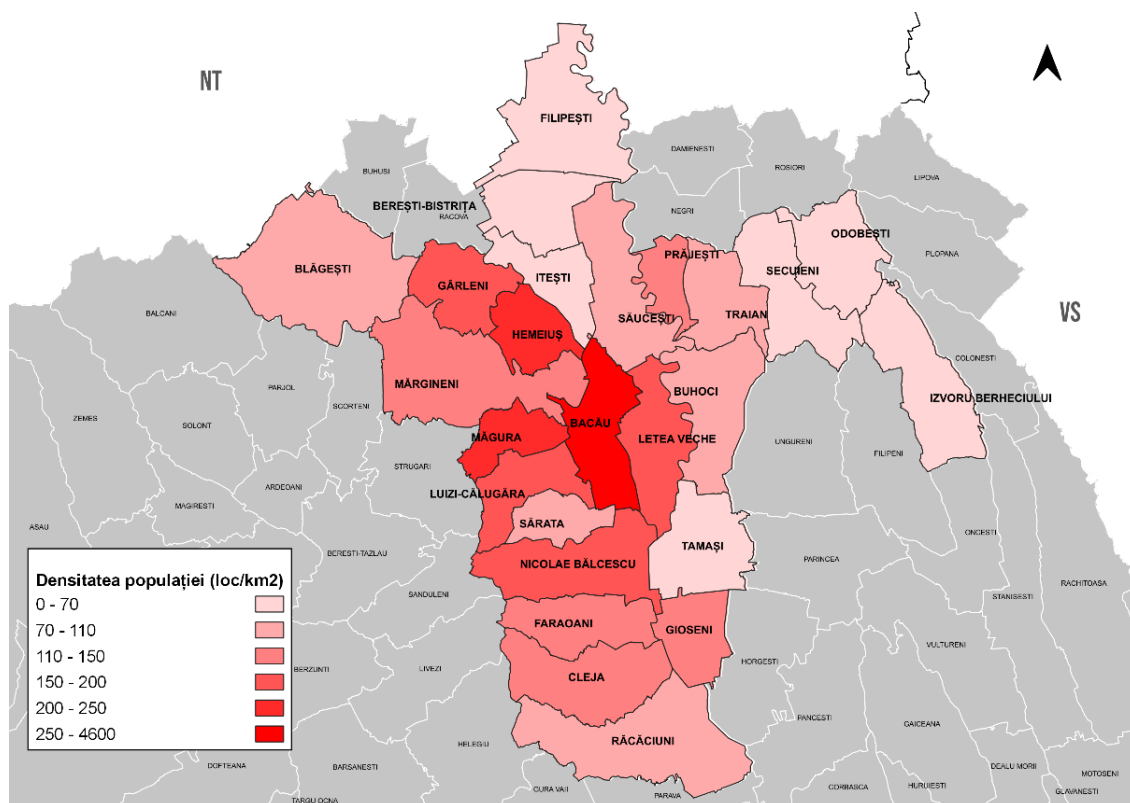


Figura 6.1-4: Densitatea populației în ZMBC

La nivel urban, principalele zone de atracție pentru fenomenul de navetă sunt zonele industriale, dispuse la periferie pe principalele artere de penetrație, cărora li se adaugă zone de interes major, cum este zona comercială din sud și centrul orașului.

Conform anchetelor realizate în cadrul PMUD, deplasările către locul de muncă reprezintă între 30 și 60% din totalul deplasărilor realizate de către navetiștii din localitățile periurbane, cele mai mari procente fiind dinspre Sud (Nicolae Bălcesc), Nord-Vest (Lilieci, Hemeiuș), Vest (Mărgineni, Măgura, Luizi-Călugăra). Și Nord-Est (Săucești).

Conform matricelor origine-destinație, relațiile dintre aceste localități și zonele de interes din municipiul Bacău se află între primele 50 de perechi OD ca număr total de deplasări zilnice, conform hărții din figura de mai jos, fiind astfel peste un număr însemnat de perechi OD în relație internă (dintr-o zonă a municipiului Bacău în alta).

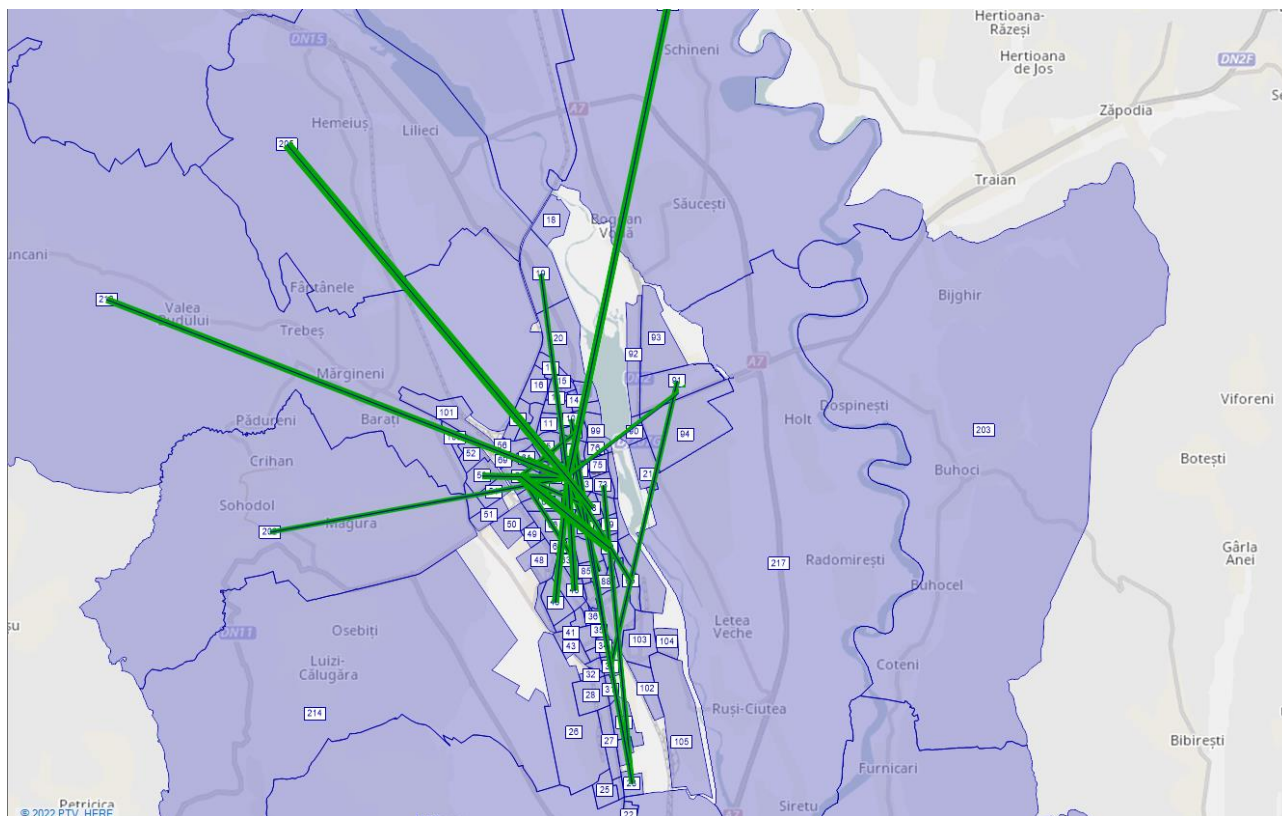


Figura 6.1-5: Analiza perechilor origine-destinație
(sursa: Model de Transport PMUD)

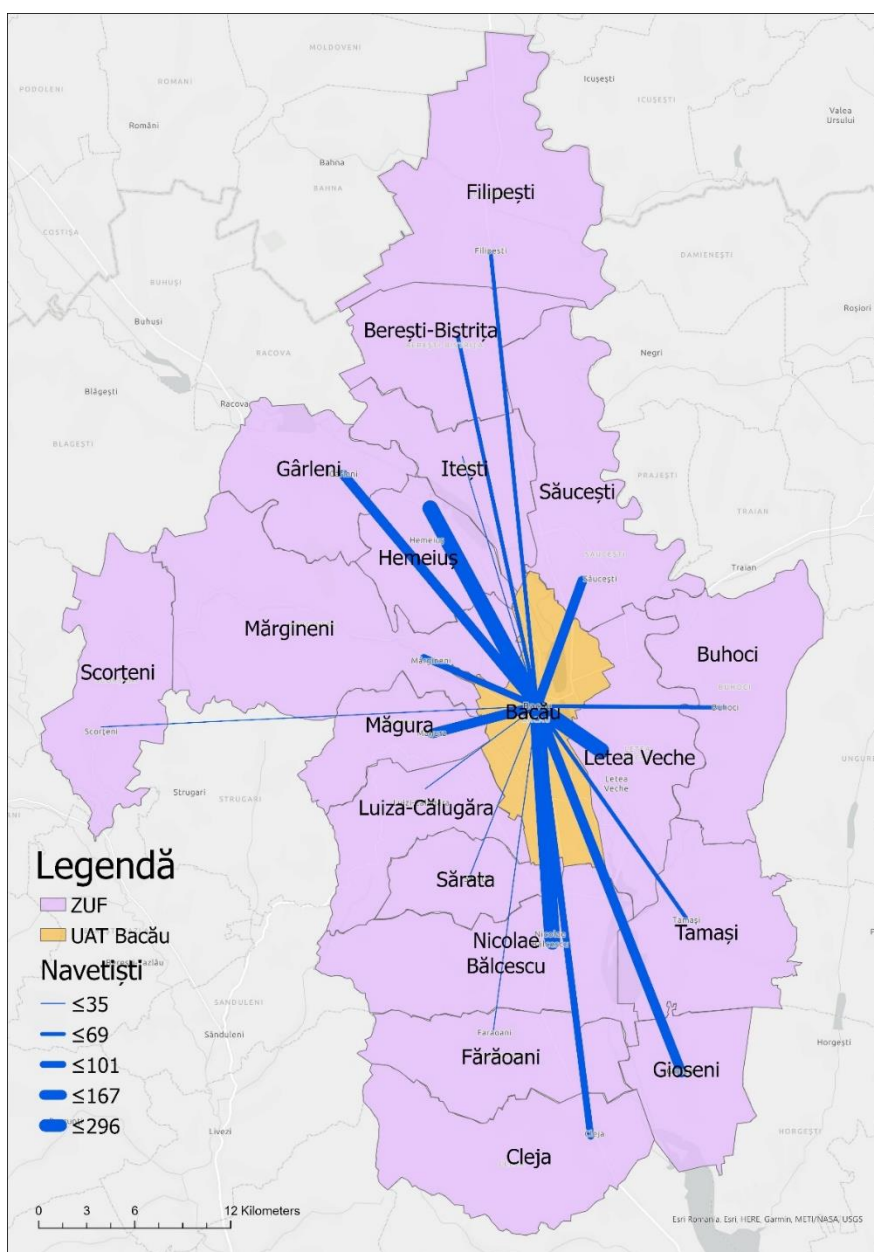


Figura 6.1-6: Principalele fluxuri de navetă

Aceste date sunt susținute și de un studiu realizat de către Banca Mondială privind fenomenele de migrațiune și navetă la nivelul Zonelor Urbane Funcționale (ZUF) din România. Conform studiului, aproximativ 9% din populația ZUF Bacău face naveta între localitatea de domiciliu și municipiul Bacău, în timp ce la nivelul localităților din zona metropolitană, se estimează că până la 55% din populația ocupată este navetistă, conform hărții din figura de mai jos.

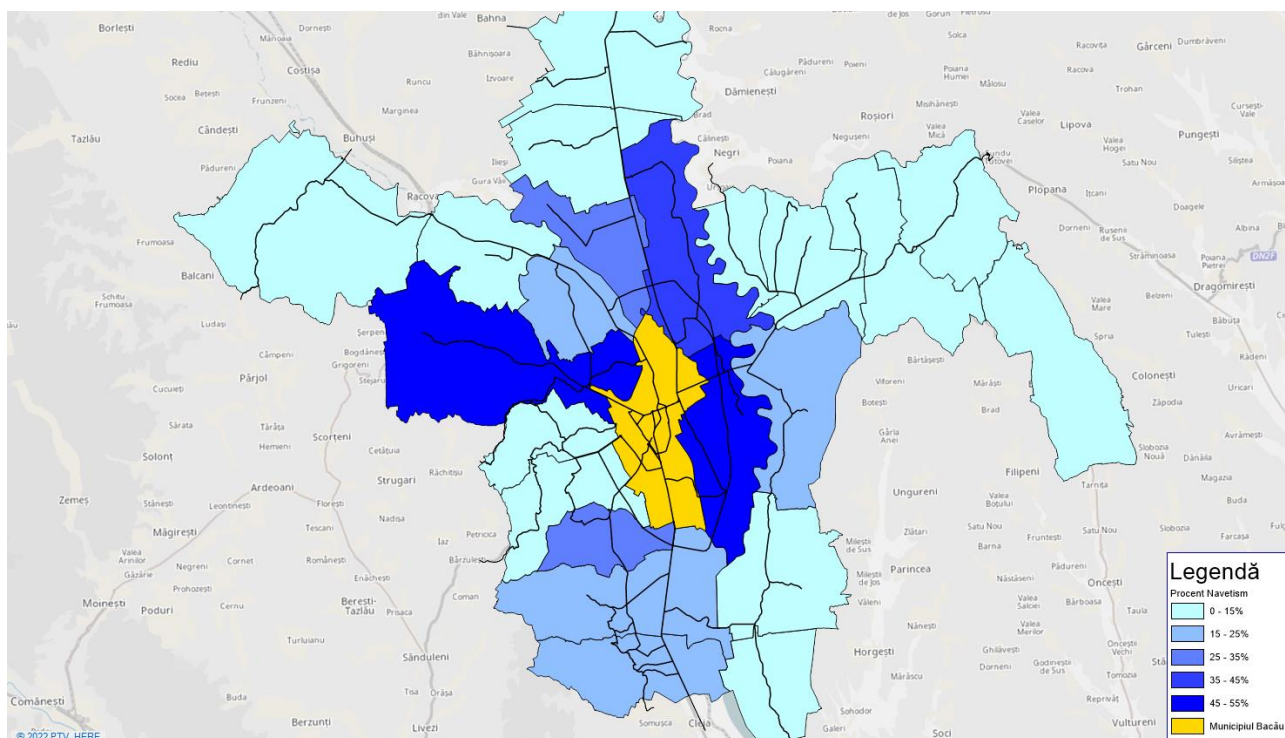


Figura 6.1-7: Ponderea navetiștilor din totalul populației ocupate

(Sursa: World Bank – Magnet Cities Migration and Commuting in Romania)

În ceea ce privește volumele de trafic de pe arterele de penetrație în oraș, conform modelului de transport asociat PMUD, jumătate dintre acestea reprezintă trafic de navetă, totalizând circa 16000 de vehicule pe sens pe zi (intrare-ieșire), restul fiind trafic în relație cu destinații externe sau trafic de tranzit. Aceste vehicule se împart pe arterele de penetrație după cum urmează:

- DN2G – dinspre Mărgineni: 1950 veh/zi;
- DN11 – dinspre Luizi-Călugăra: 2850 veh/zi;
- DN2 – dinspre Nicolae Bălcescu: 1900 veh/zi;
- Str. Cuza Vodă – dinspre Letea Veche: 3100 veh/zi;
- DN2F – dinspre Holt: 1200 veh/zi;
- DN2 – dinspre Roman: 2850 veh/zi;
- DN15 – dinspre Lilieci: 1350 veh/zi;

Dincolo de persoanele angajate care se deplasează la locul de muncă, o altă categorie de navetiști către care trebuie îndreptată atenția o reprezintă elevii din mediul rural care studiază la unități de învățământ din municipiul Bacău. Conform autorității locale, la nivelul municipiului Bacău există un număr de 3250 de elevi navetiști, reprezentând 8.2% din totalul elevilor de gimnaziu și liceu din Bacău. Dintre aceștia, 2122 sunt din localități ale zonei metropolitane, cu precădere din Nicolae Bălcescu, Letea Veche, Hemeiuș și Săucești, amplasate în imediata apropiere a municipiului Bacău și pe principalele coridoare de acces în zona urbană.

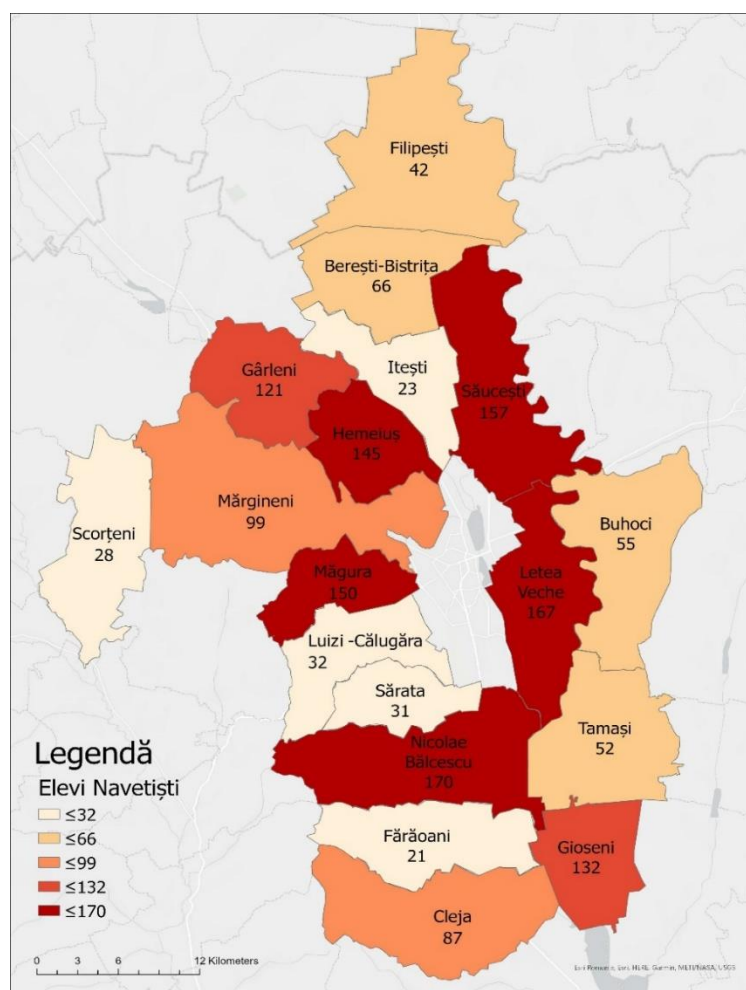


Figura 6.1-8: Navetismul elevilor

6.2. Conceptul rețelei

Așa cum rezultă din analizele prezentate în subcapitolul anterior, principalele localități care generează trafic de penetrație spre și dinspre municipiul Bacău sunt Hemeiș, Letea Veche, Luizi-Călugăra, Măgura, Mărgineni, Săucești și Nicolae Bălcescu, caracterizate printr-un spor demografic puternic pozitiv în ultimii 10 ani, generat de relocarea populației din municipiul Bacău.

Aceste localități au o densitate a populației în zonele locuite cuprinsă între 1000 și 2500 de locuitori pe km², totalizând o populație de peste 45.000 de locuitori. În prezent, deplasarea din aceste localități către zona urbană este facilă doar cu autoturismul.

Aceste localități sunt în prezent deservite de rute de transport public județean, care nu reprezintă o alternativă atractivă la transportul individual cu autoturismul, din următoarele puncte de vedere:

- Serviciile sunt infrecvente, cu plecări puține, stabilite în funcție de principalele activități de deplasare (dimineața spre oraș pentru deplasări la locul de muncă, seara înapoi spre localități, cu un număr redus de curse între aceste perioade sau chiar cu serviciul întrerupt);

- Mijloacele de transport sunt vechi și în general au o capacitate redusă, neadecvată acestui tip de transport;
- Stațiile și amenajările conexe sunt minimale, de o calitate slabă sau lipsesc cu desăvârșire;
- Nu există integrare tarifară cu transportul public urban;
- Necesitatea de a schimba mijlocul de transport la sosirea în oraș;

Ținând cont de aceste aspecte, în elaborarea noului program de transport s-a ținut cont ca serviciul de transport public să deservească, pe lângă municipiul Bacău și aceste localități din zona metropolitană. În vederea evitării suprapunerii serviciilor, și pentru asigurării complementarității și integrării teritoriale, odată cu implementarea programului de transport metropolitan este necesar ca programul de transport județean să fie ajustat în consecință.

Bunele practici puse în aplicare în marile zone metropolitane pleacă de la conceptul de separare funcțională a liniilor de transport. Astfel, liniile de transport metropolitan pătrund foarte puțin în interiorul zonelor urbane, asigurând schimbul cu liniile de transport urban în terminale intermodale plasate în zone periferice, cu scopul de a avea un parcurs cât mai omogen, neafectat de congestia din interiorul zonelor urbane, oferind totodată posibilitatea călătorilor ca în terminalul intermodal să se orienteze către cea mai favorabilă rută pentru a ajunge la destinația finală.

Cu toate acestea, dat fiind aria relativ compactă a zonei de desfășurare a noilor servicii, s-a considerat că această separare nu este necesară la nivelul rețelei din Zona Metropolitană Bacău, motiv pentru care rețeaua a fost realizată pe un concept cu linii radiale și diametrale care să conecteze localitățile limitrofe de zona centrală a municipiului Bacău.

În dezvoltarea conceptului rețelei au fost considerate următoarele aspecte:

- Creșterea accesibilității rețelei și asigurarea serviciului de transport pentru cât mai mulți locuitori;
- Definirea unor coridoare radiale și diametrale care să conecteze inelul 1 al Zonei Metropolitane de Municipiul Bacău;
- Asigurarea continuității călătoriei prin eliminarea transbordărilor la intrarea în oraș;
- Menținerea polilor de schimb consacrați: Gară, Piața Centrală, Autogara Bistrița, FNC;
- Armonizarea cu transportul județean și asigurarea complementarității serviciilor;
- Integrarea tarifară a transportului local cu cel metropolitan;
- Asigurarea unui program de circulație predictibil și cadenciat în zona metropolitană;
- Definirea unei rețele simple, ușor de înțeles, fără intervenții majore în rețeaua existentă;
- Stabilirea unor noi legături directe între cartierele municipiului;
- Îmbunătățirea intervalelor de urmărire pe liniile urbane secundare.
- Asigurarea unui serviciu de calitate, cu vehicul moderne și care să ofere un grad mare de încredere.

6.3. Definirea serviciilor de transport public

6.3.1. Trasee

Plecând de la conceptul de dezvoltare al rețelei, au fost definite 5 coridoare majore de transport metropolitan, constituite din 9 linii metropolitane, completate cu alte 5 linii urbane.

Coridorul NV – SE

Coridorul NV – SE este definit printr-o linie de transport (Linia 6) care asigură legătura între localitatea Holt cu Municipiul Bacău în zona Autogării Bistrița de unde continuă pe Str. Oituz prin pasajul Ștefan Gușă către localitățile Barați, Mărgineni, apoi pe DJ119B până în localitatea Hemeiș la intersecția DJ119B cu Str. Școlii.

Linia 6 asigură legătura localităților Holt, Barați, Mărgineni și Hemeiuș cu centrul orașului și Autogara Bistrița, oferind posibilitatea de transbordare cu linii de pe celelalte coridoare de transport în zona centrală. Această linie are prevăzut un serviciu suplimentar (Linia 6B) care deservește cu o cadentă mai redusă, adaptată cererii și localitățile Radomirești și Fântânele.

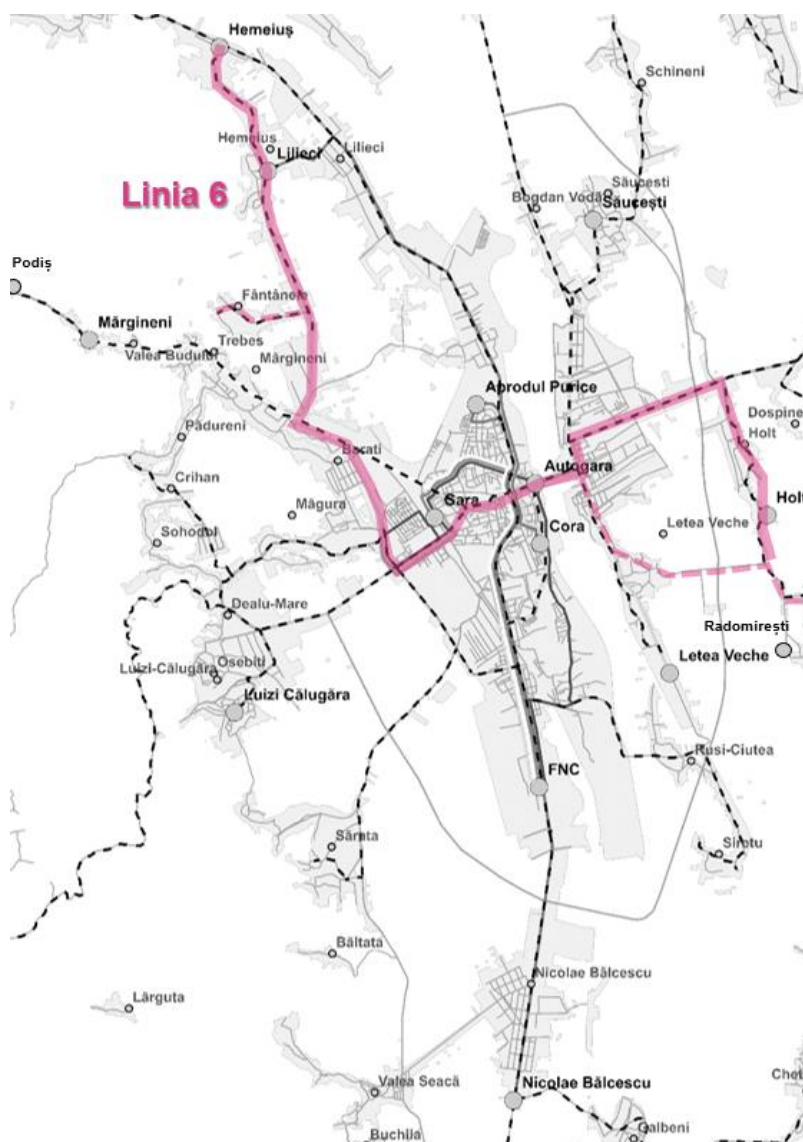


Figura 6.3-1: Coridorul NV-SE

Pe linia 6 traseul de bază este între Hemeiuş şi Holt cu frecvenţe de 30 de minute la orele de vârf în zilele lucrătoare, respectiv 60 de minute în afara lor. O dată pe oră la orele de vârf şi din 2 în 2 ore în afara acestora sunt prevăzute să circule curse suplimentare între localităţile Fântânele şi Radomireşti, rezultând astfel pe zona urbană frecvenţe de 20 – 30 de minute.

Coridorul NV – S

Coridorul NV – S este definit prin două linii de transport care deserveş localităţile comunei Mărgineni.

Linia 1 asigură legătura între localitatea Pădureni şi municipiul Bacău deserveş şi localităţile Mărgineni (DJ119B) şi Baraţi făcând legătura cu capătul de linie Cora din centrul oraşului. Linia 1 asigură legătura cu linii de pe celelalte coridoare în centrul oraşului, fiind o linie secundară cu rol de alimentare şi un serviciu cu intervale de urmărire de 60 de minute la orele de vârf, adaptat cererii reduse din localitatea Pădureni.

Linia 3 asigură legătura între localitatea Mărgineni (sat Podiş) cu zona centrală a municipiului Bacău prin Calea Moineşti şi Str. Energiei, de unde continuă pe Str. Oituz prin centrul oraşului pe Str. Nicolae Bălcescu şi Calea Mărăşeşti până în zona de sud a municipiului la capătul de linie FNC.

Linia 3 asigură creşterea accesibilităţii atât în localităţile Mărgineni, Trebeş, Valea Budului, Luncani şi Podiş, dar şi în zona centrală prin acoperirea Str. Nicolae Bălcescu, oferind posibilitatea de transbordări în zona centrală şi în zona Spitalului Judeţean.

Pe linia 3 traseul de bază este între FNC şi ELBAC pentru a asigura o frecvenţă îmbunătăţită în zona urbană. Pentru zona metropolitană vor exista două servicii distincte suprapuse peste linia de bază, FNC – Trebeş şi FNC – Podiş, astfel:

- Serviciul FNC – ELBAC cu 2 curse pe oră;
- Serviciul FNC – Trebeş cu 1 cursă pe oră;
- Serviciul FNC – Podiş cu 1 cursă pe oră;

Programul de transport este conceput ca din 2 în 2 curse să circule alternativ până în Trebeş sau până în Podiş. Astfel, pe zona urbană se obţin intervale de urmărire de 15 minute, până la Trebeş de 30 de minute şi până la Podiş frecvenţe mai reduse, de 60 de minute, adaptate cererii.

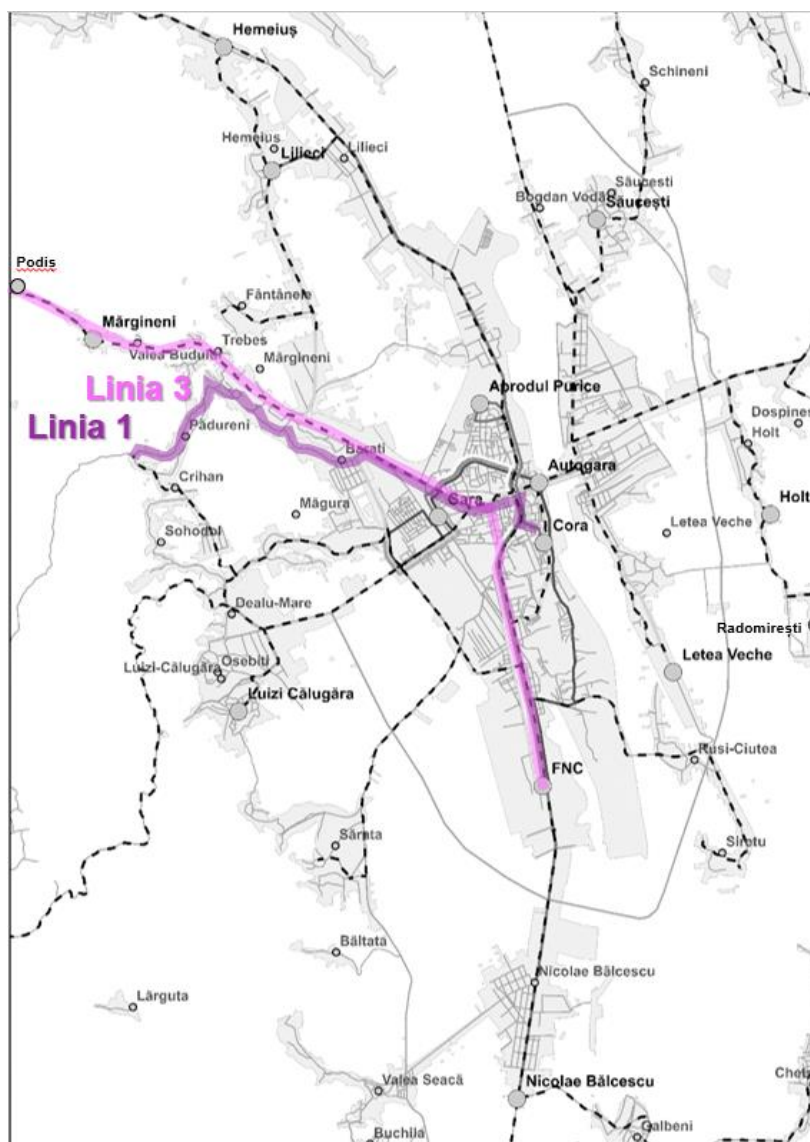


Figura 6.3-2: Coridorul NV-S

Coridorul N – S

Coridorul N – S este definit prin două linii de transport, astfel:

- Linia 4: Asigură legătura cartierului ANL Gherăiești cu zona comercială Cora. Aceasta deservește sub forma unui serviciu secundar și localitățile Hemeiș și Lileci;
- Linia 22: Asigură legătura localității Nicolae Bălcescu cu zona centrală a municipiului și zona de nord, reprezentând principala linie nord – sud a rețelei. Aceasta deservește sub forma unor servicii secundare și localitățile Buchila, Valea Seacă și Galbeni;

Ambele linii asigură posibilitatea de transbordare cu celelalte linii de transport în nodul de la Piața Centrală, dar și în alte stații de pe parcurs.

Intervalele de urmărire pe linia 4 Cora – Cartier ANL Gherăiești vor fi de 15 minute la orele de vârf și 20 de minute în afara lor, iar la fiecare două curse la orele de vârf și trei curse în afara orelor de vârf se va circula până în localitatea Lileci.

Pentru a ține seama de caracterul mixt urban/metropolitan al liniei 22, pentru corelarea cu fluxurile de călători și gradul de încărcare așteptat pe diferite segmente, se propune operarea a 5 servicii pe această linie, astfel:

- Un serviciu pe relația Aprodul Purice – FNC cu 4 curse pe oră;
- Un serviciu pe relația Aprodul Purice – Nicolae Bălcescu cu 1 cursă pe oră;
- Un serviciu pe relația Aprodul Purice – Buchila cu 1 cursă pe oră;
- Un serviciu pe relația Aprodul Purice – Valea Seacă cu 1 cursă pe oră;
- Un serviciu pe relația Aprodul Purice – Nicolae Bălcescu – Galbeni cu 1 cursă pe oră.

Astfel, prin suprapunerea serviciilor, pe tronsonul urban se asigură cadența unei linii principale, cu 8 treceri pe oră, în timp ce pe zona periurbană se asigură cadența standard a liniilor metropolitane de 4 treceri pe oră prin zona comercială, respectiv 2 treceri pe oră prin Nicolae Bălcescu. Pentru ramificațiile spre Buchila, Valea Seacă și Galbeni s-a ținut cont de un program redus, adaptat cererii.

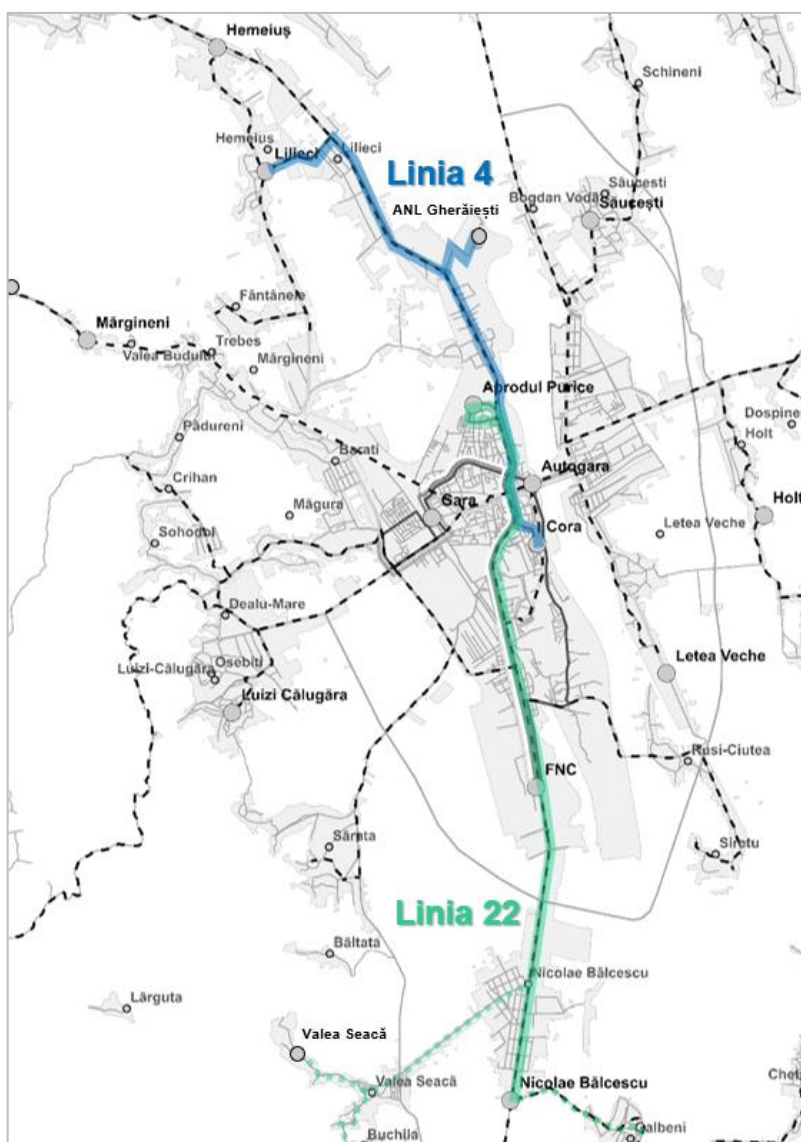


Figura 6.3-3: Coridorul N-S

Coridorul SE - V

Coridorul E – V este definit prin trei linii de transport, astfel:

- Linia 2: Asigură legătura localității Luizi-Călugăra cu municipiul Bacău în zona Gării CFR, de unde călătorii au la dispoziție o multitudine de linii care fac legătura cu toate cartierele din oraș. O dată la două curse această linie deservește și localitatea Osebiți.
- Linia 7: Asigură legătura localității Letea Veche atât cu zona centrală a municipiului Bacău de unde continuă pe Str. Oituz și Str. Energiei până la Gara CFR, cât și cu zona de sud-est a orașului (Izvoare, zona industrială) până la FNC.
- Linia 8: Asigură legătura localității Măgura cu municipiul Bacău în zona Gării CFR, de unde călătorii au la dispoziție o multitudine de linii care fac legătura cu restul orașului. Pe această linie se intercalează două servicii care circulă alternativ până la Valea Măgurii respectiv Dealul Mare. Totodată, linia va opera alternativ pe Str. Emil Brăescu, respectiv pe Str. Între Vii pentru o mai bună acoperire a localității.



Figura 6.3-4: Coridorul SE-V

Coridorul S

Coridorul S este definit printr-o linie de transport public (Linia 10) care asigură legătura între satele Siretu – Ruși-Ciutea cu zona centrală a municipiului Bacău prin Str. Chimiei și Str. Izvoare până la complexul comercial Cora.

Linia 10 asigură creșterea accesibilității atât în satele Siretu, Ruși-Ciutea, dar și în zona de sud-est a municipiului prin acoperirea Str. Chimiei și Str. Izvoare, oferind posibilitatea de transbordări în zona Izvoare (cu liniile 5 și 7) și în zona Cora (cu liniile 4 și 14).



Figura 6.3-5: Coridorul S

Deservire zona urbană

Pentru o bună acoperire teritorială la nivel urban, s-au definit o serie de linii care să completeze rețeaua și să aibă rol de linii majore în interiorul orașului. Pornind de la situația existentă, dar și de la necesitatea de a crește acoperirea teritorială a transportului public la nivel urban, cât și nevoia de a crea noi conexiuni directe, au fost definite 5 linii urbane care să răspundă nevoii de mobilitate.

Cartierele Milcov și CFR

În prezent cele două cartiere sunt deservite precar de linii cu intervale mari de urmărire și circulație limitată doar la orele de vârf din zilele lucrătoare. Conexiunea celor două cartiere cu centrul orașului se va realiza prin Linia 14 care va pleca din zona de sud a orașului (FNC) și va circula pe Str. Milcov, Str. I.L. Caragiale, Str. Mioriței, urmărind ca apoi să deservescă cartierul CFR prin Calea Moinești, Bd. Abatorului și Bd. Vasile Pârvan.

Linia va avea caracterul unei linii urbane, cu circulație permanentă, atât în zilele lucrătoare, cât și în zilele nelucrătoare pentru a asigura un serviciu de încredere.

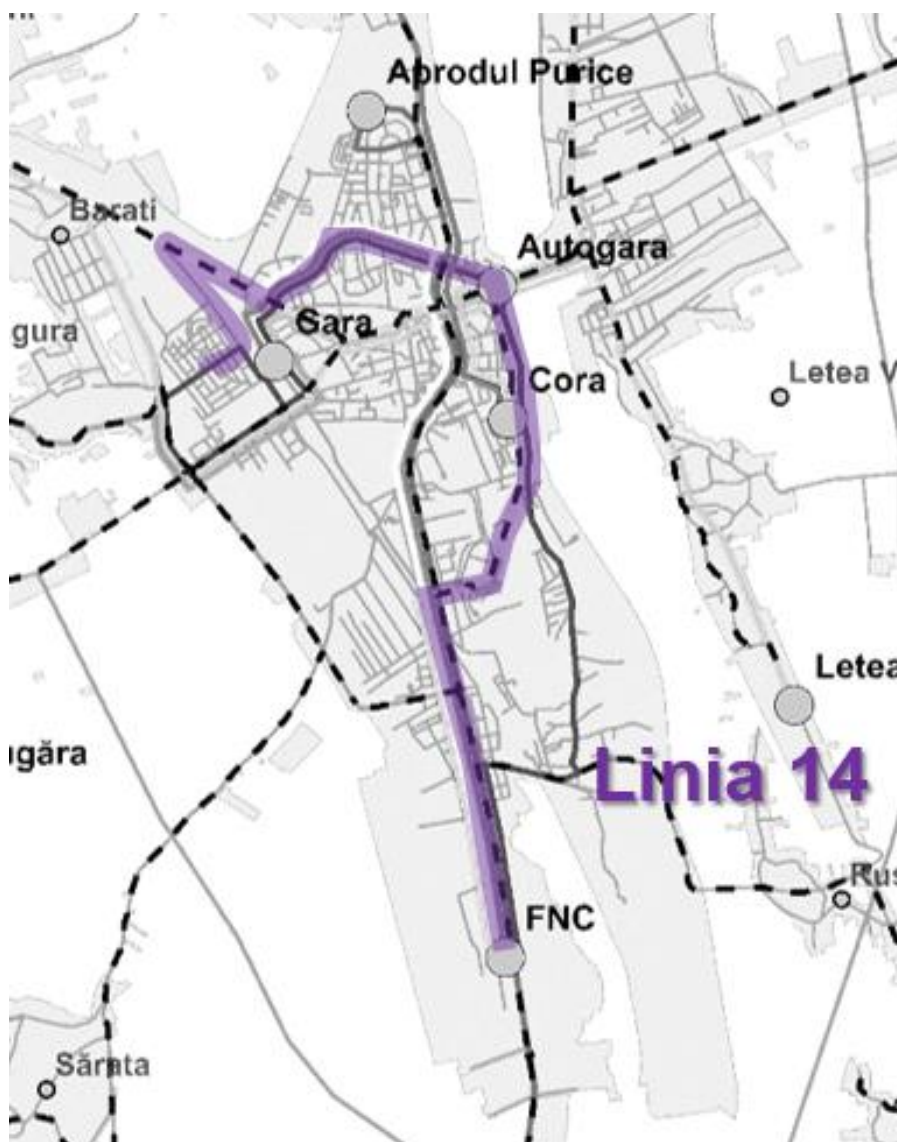


Figura 6.3-6: Deservire urbană – Cartierele Milcov și CFR

Cartierul Miorița și zona comercială sud

Legătura dintre centrul orașului și zona comercială din sud va fi asigurată prin Linia 17, cu un program de circulație îmbunătățit, care să acopere bine centrele comerciale. Astfel, linia va avea capăt în incinta Auchan, de unde va circula pe Calea Republicii, Calea Mărășești, Str. 9 Mai, deservind apoi cartierul dens de locuințe Miorița prin Str. Mioriței, cu capăt la Gara CFR.



Figura 6.3-7: Deservire urbană – Zona comercială sud și Cartier Miorița

Str. Energiei și zona Aeroportului

Str. Energiei va fi deservită de Linia urbană 18 care va avea totodată rol de complementaritate cu Linia 17 între centru și zona de sud (Cartierele Carpați, Republicii, Narcisa). Astfel, Linia 18 va pleca de la Gara CFR pe Str. Mioriței, apoi va parcurge Str. Energiei, Oituz și Bd. Unirii, iar de la Piața Centrală va continua spre sud pe Str. 9 Mai, Calea Mărășești și Calea Republicii până la capătul de linie FNC. La anumite ore, corelat

cu programul zborurilor, linia va ajunge la aeroport după un program care să corespundă sosirii la aeroport cu aproximativ 90 de minute înaintea plecării zborurilor programate și plecării de la Aeroport către centru la 30 de minute după sosirea unui zbor.



Figura 6.3-8: Deservire urbană – Str. Energiei și Aeroport

Cartierul Vasile Roaită (Tache) și zona centrală

Pentru acoperirea cartierului Vasile Roaită (Tache) care are în prezent o accesibilitate foarte scăzută, datorată în principal segregării acestuia de calea ferată, dar și pentru creșterea accesibilității zonei centrale s-a definit Linia 9 care va circula de pe Str. Mărăști (Cartier Tache), pe Str. Alexandru Lăpușneanu, Str. Alexei Tolstoi, Calea Mărășești, Bd. Ioniță Sandu Sturza (retur pe str. Vasile Alecsandri), Str. Bogdan Voievod, Gara CFR de unde va asigura în continuare legătura directă cu zona de nord a orașului prin Str. Mioriței, Str. Prelungirea Bradului, cu intrare pe Str. Tazlăului în zona noilor dezvoltări rezidențiale, având capăt pe Str. Aprodul Purice comun cu Linia 22.



Figura 6.3-9: Deservire urbană – Cartier Tache, centru și Prelungirea Bradului

Cartierele Izvoare și Șerbănești

Linia 5 asigură legătura cartierului Șerbănești cu zona centrală a municipiului în zona Autogării și a Pieței Centrale, continuând spre Cora, apoi spre Str. Izvoare având rol de deservire al cartierului Izvoare, până la FNC. În prezent cartierul Izvoare nu este deservit de serviciul de transport public, astfel că această linie va crește accesibilitatea cartierului, oferind posibilitatea de transfer cu alte linii de transport în zona Pieței Centrale, dar și în capătul sudic, unde va fi posibilă transbordarea cu linia 17 care asigură legătura cu zona comercială din sud.



Figura 6.3-10: Deservire urbană – Cartierele Izvoare și Șerbănești

6.3.2. Programul de Transport

Programul de transport a fost gândit încât să satisfacă nevoile de mobilitate ale populației, atât în municipiul Bacău, cât și în zona metropolitană și a ținut seama de menținerea unor intervale de circulație atractive și ușor de reținut.

Astfel, în zilele lucrătoare s-a ținut seama de asigurarea unor intervale mai mici la orele de vârf, ținând seama și de suprapunerile liniilor pe anumite tronsoane, respectiv intervale adaptate cererii în afara orelor de vârf la prânz, dimineața devreme și seara târziu. Pentru zilele nelucrătoare, programul de transport este conceput cu intervale omogene pe întreaga durată a zilei. Intervalele de urmărire propuse sunt prezentate în tabelul 6.3-1. Pentru liniile care au mai multe servicii suprapuse s-au prezentat separat frecvența pe fiecare serviciu pe rândurile cu text gri, respectiv frecvența cumulată pe zonele comune ale serviciilor pe rândurile cu text negru.

În stabilirea programului de circulație s-a ținut cont și de necesarul de autobuze, de optimizarea parcursurilor în vederea creșterii acoperirii rețelei și de utilizarea resurselor, inclusiv de duratele de încărcare necesare autobuzelor electrice. Având în vedere rețeaua propusă, lungimea liniilor, numărul zilnic de curse și mișcările materialului rulant (acces și retragere), prestația zilnică și anuală a fiecărei linii se prezintă conform tabelului 6.3-2.

Tabelul 6.3-1: Programul de transport – Intervale de urmărire

Linia	Serviciul	Relația de deplasare	Lungime cursă [km]	Intervale de urmărire [min]							
				Zile Lucrătoare						Sâmbătă (05:00 - 23:00)	Duminică și S.L. (05:00 - 23:00)
				Dimineată (05:00 - 07:00)	Vârf AM (07:00 - 09:00)	Intervârf (09:00 - 14:00)	Vârf PM (14:00 - 18:00)	Seară (18:00 - 20:00)	Noapte (20:00 - 23:00)		
1	-	Cora – Energiei – Barați - Pădureni	21.6	120	60	120	60	120	120	120	120
2	-	Gara CFR – Luizi-Călugăra	-	60	30	60	30	60	60	60	60
	2	Gara CFR – DN11 – Luizi-Călugăra	14	120	60	120	60	120	120	120	120
	2B	Gara CFR – Osebiți – Luizi-Călugăra	17.4	120	60	120	60	120	120	120	120
3	-	FNC - Centru - Energiei - Mărgineni	-	20	15	20	15	20	30	30	30
	3	FNC - ELBAC	19	30	30	30	30	30	60	60	60
	3A	FNC - Trebeș	24.8	-	60	-	60	-	-	120	120
	3B	FNC - Podiș	43.8	60	60	60	60	60	60	120	120
4	-	Cora - Gherăiești - Lilieci	-	20	15	20	15	20	30	30	30
	4	Cora - ANL Gherăiești	13.1	30	30	30	30	30	60	60	60
	4B	Cora - Lilieci	21.8	60	30	60	30	60	60	60	60
5	-	FNC - Izvoare - Stațiunea Pomicolă	22	20	15	20	15	20	30	30	30
6	-	Hemeiuș - Holt - Radomirești	-	40	20	40	20	40	40	40	40
	6	Hemeiuș - Holt	47.8	60	30	60	30	60	60	60	60
	6B	Fântânele - Letea Veche - Radomirești	38	120	60	120	60	120	120	120	120
7	-	FNC - Letea Veche - Gară	32.2	60	30	60	30	60	60	60	60
8	-	Gara CFR – Măgura	-	60	30	60	30	60	60	60	60
	8	Gara CFR – Măgura – Dealul Mare	15	120	60	120	60	120	120	120	120
	8B	Gara CFR – Colina – Valea Măgurii	15	120	60	120	60	120	120	120	120
9	-	Aprodul Purice - Cart. Tache	16.7	20	15	20	15	20	30	30	30
10	-	Cora - Ruși-Ciutea - Siretu	20	60	30	60	30	60	60	60	60
14	-	FNC - Mioriței - Cart. CFR	23.5	15	10	15	10	15	15	15	15
17	-	Auchan - FNC - Mioriței - Gară	20	10	7.5	10	7.5	10	15	12	12
18	-	FNC - (Aeroport) - Energiei - Gară	-	10	7.5	10	7.5	10	15	12	12
	18	FNC - Gară	16.8	10	7.5	10	7.5	10	15	12	12
	18A	Aeroport - Gară	14.8	240	240	240	240	240	240	240	240
22	-	Aprodul Purice - FNC - Nicolae Bălcescu / Buchila / Galbeni	-	10	7.5	10	7.5	10	15	12	12
	22	Aprodul Purice - FNC	16.7	20	15	20	15	20	60	20	20
	22A	Aprodul Purice - Nicolae Bălcescu	29.1	-	60	-	60	-	-	-	-
	22B	Aprodul Purice - Bălcescu - Galbeni	34.1	60	60	60	60	60	60	60	60
	22C	Aprodul Purice - Buchila	36.5	60	60	60	60	60	60	120	120
	22D	Aprodul Purice - Valea Seacă	35.1	60	60	60	60	60	60	120	120

Pe linia 2 se va circula alternativ cu deservirea stației Osebiți doar din 2 în 2 curse. Traseul este definit pe DN11 pentru a asigura o legătură rapidă cu municipiul Bacău.

Pentru linia 3 a fost adoptat un program compus din trei servicii. Traseul de bază este între FNC și ELBAC, cu intervalul de urmărire de 15 minute la orele de vârf. La fiecare 2 curse la orele de vârf circulă alternativ până la Trebeș sau Podiș și la fiecare 3 curse în afara orelor de vârf circulă până la Podiș.

Pe traseul de bază al liniei 4, între Cora și cartierul ANL Gherăiești, intervalul de urmărire este de 15 de minute la orele de vârf, iar la fiecare 2 curse la orele de vârf și la fiecare 3 curse în afara orelor de vârf este asigurat serviciul prelungit până în Lilieci. Până la reabilitarea podului peste Canalul Bistrița, linia va păstra provizoriu capătul existent de la Popas Gherăiești, fără a ajunge în cartierul ANL.

Pe Linia 6 se vor suprapune 2 servicii, astfel încât pe tronsonul de bază între Hemeiuș și Holt, intervalul de urmărire la ora de vârf să fie de 30 minute, din oră în oră fiind asigurat serviciul suplimentar care face legătura între localitățile Fântânele și Radomirești, deservind și linia de bază pe zona urbană.

Pe Linia 8 se vor suprapune de asemenea 2 servicii, unul spre Valea Măgurii, altul spre Dealul Mare. Plecărilor de la capetele de linie se vor face alternativ, astfel încât pe porțiunile comune cele două servicii să circule intercalat cu frecvențe de 30 de minute la orele de vârf și 60 de minute în afara acestora.

Linia 18, în corelație cu programul de zbor va deservi și zona aeroportului. Cursele pentru aeroport se vor programa operativ astfel încât să ajungă la aeroport cu circa 90 de minute înaintea decolării unui zbor, respectiv să plece de la aeroport spre centru la 30 de minute după sosirea unui zbor.

Pentru Linia 22 a fost adoptat un program compus din cinci servicii distincte, ținând seama atât de importanța la nivel urban a acestei linii, cât și de acoperirea localităților Valea Seacă, Buchila și Galbeni care vor avea asigurat un serviciu mai redus, adaptat cererii. Astfel, prin compunerea celor cinci servicii, pe zona urbană între Aprodul Purice și FNC se vor asigura intervale de urmărire scăzute, specifice liniilor urbane, respectiv 7.5 minute la orele de vârf și 10/15 minute în afara acestora, după caz. Spre localitatea Nicolae Bălcescu se va circula la intervale de 30 de minute la orele de vârf și 60 de minute în afara lor, în timp ce spre Galbeni, Valea Seacă și Buchila se asigură câte o cursă pe oră pe parcursul întregii zile.

Programul de transport propus crește totodată accesibilitatea în zona comercială de sud prin păstrarea unei linii cu intervale reduse de timp, respectiv Linia 17 și întărirea deservirii cartierului Milcov prin păstrarea Liniei 14 în circulație pe toată durata zilei.

Operatorul de transport, în baza contractului de servicii publice se va ocupa de planificarea operațională a mijloacelor de transport și a ciclogramei, cu respectarea frecvențelor de circulație impuse de autoritatea contractantă prin programul de transport anexat contractului de servicii publice. În planificarea curselor, operatorul va ține seama de corelarea graficelor de circulație cu orarele traseelor județene de transport, acolo unde serviciile județene și metropolitane se suprapun, astfel încât plecările să fie intercalate, cu respectarea intervalelor de urmărire impuse prin contractul de servicii publice.

Tabelul 6.3-2: Programul de transport – Prestație zilnică și anuală

Linia	Serviciu	Traseu	Lungime Tur- Retur [km]	Număr curse zilnice		Dislocări zilnice [km]		Parcurs zilnic [km]		Parcurs anual [km]
				L-V	S/D/SL	L-V	S/D/SL	L-V	S/D/SL	
1	-	Cora – Energiei – Barați - Pădureni	21.6	12	9	10	10	269	204	90806
2	-	Gară - (Osebiți) - Luizi-Călugăra	-	-	-	-	-	-	-	-
	2	Gară - Luizi-Călugăra	14	12	9	13.4	13.4	181	139	61381
	2B	Gară - Osebiți - Luizi-Călugăra	17.4	12	9	33.5	0	242	157	78584
3	-	FNC - Centru - Energiei - Mărgineni - Trebeș - Podiș	-	-	-	-	-	-	-	-
	3	FNC - ELBAC	19	33	18	16.8	8.4	644	350	201246
	3A	FNC – Trebeș	24.8	6	9	33.6	8.4	182	232	72234
	3B	FNC - Podiș	43.8	18	9	16.8	8.4	805	403	247599
4	-	Cora - Piața Centrală - Gherăiești - Lilieci	-	-	-	-	-	-	-	-
	4	Cora - Gherăiești	13.1	33	18	20	10	452	246	141342
	4B	Cora - Lilieci	21.8	24	18	35	20	558	412	186976
5	-	FNC - Izvoare - Cora - Piața Centrală - Stațiunea Pomicolă	22	57	36	50.4	25.2	1304	817	420078
6	-	Hemeiuș - Barați - CAEx - Autogară - Holt - Radomirești	-	-	-	-	-	-	-	-
	6	Hemeiuș - Holt	47.8	24	18	117.6	50.4	1265	911	420942
	6B	Fântânele - Letea Veche - Radomirești	38	12	9	64.2	21.4	520	363	171841
7	-	FNC - Ruși-Ciutea - Letea Veche - Gară	32.2	24	18	33.6	16.8	806	596	270186
8	-	Gară - Măgura - Luizi-Călugăra	-	-	-	-	-	-	-	-
	8	Gară - Măgura - Osebiți - Luizi-Călugăra	15	12	9	13.4	13.4	193	148	65416
	8B	Gară - Colina Măgurii - Valea Măgurii	15	12	9	33.5	0	214	135	68900
9	-	A. Purice – Fiald – Gară - Centru - Cart. Tache	16.7	57	36	96	48	1048	649	336633
10		Cora - Ruși-Ciutea - Siretu	20	24	18	30	10	510	370	170050
14	-	FNC - Milcov - Autogară - Mioriței - Abatorului - Cart. CFR	23.5	84	72	109.2	58.8	2083	1751	722142
17	-	Auchan - FNC - Republicii - 9 Mai - Mioriței - Gară	20	114	90	159	74.2	2439	1874	825283
18	-	FNC - (Aeroport) - 9 Mai - Oituz - Energiei - Gară	-	-	-	-	-	-	-	-
	18	FNC - Gară	16.8	114	90	109.2	50.4	2024	1562	685776
	18A	Aeroport - Gară	14.8	5	5	0	0	67	67	24309
22	-	A.Purice - FNC – N. Bălcescu / Buchila / V. Seacă / Galbeni	-	-	-	-	-	-	-	-
	22	Aprodul Purice - FNC	16.7	54	54	50.4	33.6	952	935	345621
	22A	Aprodul Purice - Nicolae Bălcescu	29.1	6	0	64	0	239	0	59650
	22B	Aprodul Purice - Bălcescu - Galbeni	34.1	18	18	32	32	646	646	235717
	22C	Aprodul Purice - Buchila	36.5	18	9	32	16	689	345	211868
	22D	Aprodul Purice - Valea Seacă	35.1	18	9	32	16	664	332	204119

Aceste modificări au fost propuse luând în considerare asigurarea unui interval de urmărire de bază de 30 minute în localitățile din zona metropolitană, considerat un interval rezonabil la orele de vârf pentru servicii de tip metropolitan care oferă predictibilitate utilizatorilor și un orar ușor de reținut. Aceste modificări vin totodată în întărirea serviciilor la nivel urban prin reducerea intervalelor de urmărire pe unele tronsoane, ținând seama și de opinia călătorilor care conform PMUD, au apreciat că mijloacele de transport în comun sunt aglomerate. Astfel, pe tronsoane de rețea, intervalele medii de urmărire între vehicule se vor prezenta conform hărții din figura de mai jos.

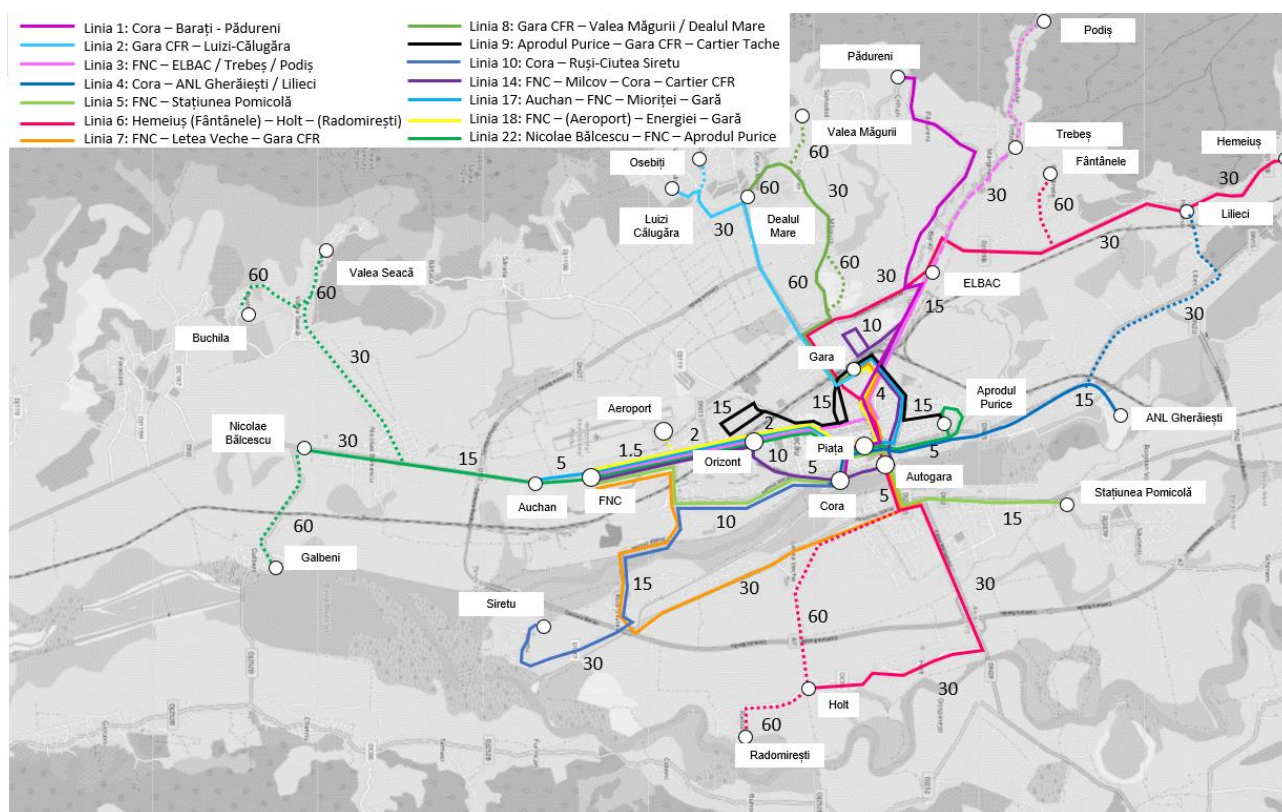


Figura 6.3-11: Rețeaua de transport public – intervale de urmărire – situație propusă

6.3.3. Stații de transport

În ceea ce privește stațiile îmbarcare-debarcare, la nivel urban localizarea acestora nu va suferi modificări majore, recomandările fiind de înființare a unor noi stații în zonele nou acoperite și de relocare punctuală în zonele de schimb pentru a facilita transferul călătorilor. Așadar, în municipiul Bacău, față de rețeaua existentă de stații se aduc următoarele modificări:

- **Pe Calea Republicii:** amenajarea unei noi perechi de stații la intersecția cu Str. Aviatorilor între stațiile existente Chimiei și Narcisa, pentru deservirea Cartierului Aviatori și Cartierului Letea 2. Pentru creșterea accesibilității cartierului Letea 2 se recomandă amenajarea unei supratraversări pietonale peste CF500 între Str. Letea și Alea Metalurgiei.
- **Pe Str. Chimiei:** amenajarea unei stații după intersecția cu Calea Republicii pentru Linia 5;

- **Pe Str. Înfrățirii și Str. Izvoare:** amenajarea a 5 perechi de stații pentru Linia 5 și deservirea Cartierului Izvoare la intersecțiile cu Str. Chimiei, Str. Ciprian Porumbescu, Str. Veronica Micle, Str. Rozelor și Str. Ștefan Luchian;
- **Pe Str. Chimiei:** amenajarea a 2 perechi de stații pentru linia 10;
- **Pe Str. Tazlăului:** amenajarea unei stații în zona noului complex rezidențial pentru Linia 9;
- **Pe Str. Prelungirea Bradului:** amenajarea unei perechi de stații la intersecția cu Str. Primăverii, pentru Linia 9;
- **Pe Str. Gării:** amenajarea unei stații pe sensul spre Str. Mioriței pentru Liniile 8 și 9, corespondentă cu stația existentă;
- **Pe Str. Bogdan Voievod:** amenajarea unei perechi de stații în apropiere de intersecția cu str. Oituz pentru Liniile 8 și 9;
- **Pe Str. Vasile Alecsandri:** amenajarea a două stații pentru Linia 9 la intersecția cu Str. Măgura Cașin și în dreptul Liceului V. Alecsandri;
- **Pe Bd. Ioniță Sandu Sturza:** amenajarea a două stații pentru Linia 9, în zona imobilelor 26-30 și a Școlii Alexandru cel Bun;
- **Pe Calea Mărășești:** amenajarea a două perechi de stații pentru Liniile 3 și 9 în zona Serviciului de Stare Civilă și a intersecției cu Str. Războieni;
- **Pe Str. Nicolae Bălcescu:** amenajarea unei stații pentru Linia 3 pe sensul spre nord înaintea intersecției cu Bd. Unirii;
- **Pe Str. Spiru Haret:** amenajarea a două stații pentru Linia 9 după intersecția cu Calea Mărășești pe sensul spre Cart. Tache și în dreptul Universității Vasile Alecsandri;
- **Pe Str. Alexei Tolstoi:** amenajarea unei stații pentru Linia 9 în dreptul IPJ Bacău și a unei perechi de stații la intersecția cu Str. Bucegi;
- **Pe Str. Bucegi:** amenajarea unei stații pentru Linia 9 spre sud la intersecția cu Str. Gheorghe Glod;
- **Pe Str. Mărăști:** amenajarea unei stații pentru Linia 9 la intersecția cu Str. Bucegi;
- **Pe Str. George Enescu:** amenajarea a trei stații pentru Linia 9 la intersecțiile cu Str. Mărăști, Str. Gheorghe Glod și Str. Alexei Tolstoi;
- **Pe Str. General Ștefan Gușă:** amenajarea a două perechi de stații pentru Liniile 6 și 8 la intersecția cu Str. Arcadie Șeptilici și în dreptul unității militare.
- **Pe Str. Arcadie Șeptilici:** amenajarea unei perechi de stații pentru Liniile 6 și 8 la intersecția cu Bd. Vasile Pârvan;
- **Pe Bd. Abatorului:** amenajarea unei perechi de stații pentru Linia 14 la intersecția cu Str. Brândușei;
- **Pe Str. Gheorghe Donici:** amenajarea a două stații pentru Linia 14 la intersecțiile cu Bd. Vasile Pârvan și Str. Tineretului;
- **Pe Str. 9 Mai:** se recomandă relocarea perechii de stații Piața Centrală mai aproape de intersecția cu Bd. Unirii pentru a facilita corespondența cu stațiile de pe Bd. Unirii
- **Pe Str. Mioriței:** se recomandă relocarea perechii de stații Petrom V la sud de intersecția cu Prelungirea Bradului pentru a fi utilizată și de Linia 9;

- **Pe Bd. Unirii:** se recomandă relocarea stației Catedrala Ortodoxă spre est în apropiere de intersecția cu Str. 9 Mai pentru a facilita corespondența cu stațiile de pe Str. 9 Mai și înființarea pe latura de sud a bulevardului a unei stații pereche acestuia;
- **Pe Str. Lunca Bistriței:** amenajarea unei stații pentru linia 4 și deservirea cartierului ANL Gherăiești.

În localitățile din zona metropolitană se are în vedere creșterea numărului de stații și reducerea distanței dintre acestea până în jurul valorii de 500 de metri, în vederea creșterii nivelului de accesibilitate și a reducerii duratelor de acces la serviciile de transport. Acestea sunt prezentate la nivel general în harta din figura 6.3-12 și detaliate pe larg și prezentate grafic și tabelar în capitolul 6.4.4.

Analizele de accesibilitate realizate au relevat că la nivelul municipiului Bacău peste 90% din populație are acces în mai puțin de 7 minute (500 metri) la o stație de transport public, așa cum se observă și în harta din figura 6.3-13 cu izocrona de accesibilitate și densitatea de populație.

Localitățile atinse de extensiile propuse au o populație cumulată de circa 38000 de locuitori. Dintre aceștia, circa 70% au acces facil la o stație de transport public în mai puțin de 7 minute de mers pe jos (500 de metri).

Aceste analize, au fost coroborate cu rata de mobilitate a populației obținută din anchetele de mobilitate desfășurate, obținându-se un potențial suplimentar ca urmare a extinderii sistemului de transport public de aproximativ 9500 de călători pe zi din zona extinsă. Aceasta reprezintă o creștere a numărului de călători cu aproximativ 20% față de statisticile existente ale operatorului de transport public bazate pe activitatea de transport la nivelul municipiului Bacău.

Cu toate acestea, prestația zilnică realizată este estimată a crește cu aproximativ 40%, de la circa 12.000 de veh-km pe zi la peste 17.000 de veh-km pe zi, așa cum este detaliat pe larg în capitolul 6.2.3, ceea ce va duce la o creștere a cheltuielilor de operare mai mare decât încasările suplimentare aduse de aportul de călători din zona metropolitană, acest lucru fiind unul așteptat dat fiind că zona metropolitană din jurul mun. Bacău este caracterizată de o densitate de populație mult mai mică decât cartierele de blocuri P+10 din mun. Bacău, astfel că va fi necesară, pe de o parte alinierea serviciului de transport la prevederile Regulamentului European 1370 și asigurarea funcționării sistemului de transport public prin acordarea compensației cuvenite operatorului, susținută proporțional de toate UAT-urile deservite de transportul public, în raport cu populația deservită și/sau cu prestația realizată pe teritoriul fiecărui UAT.

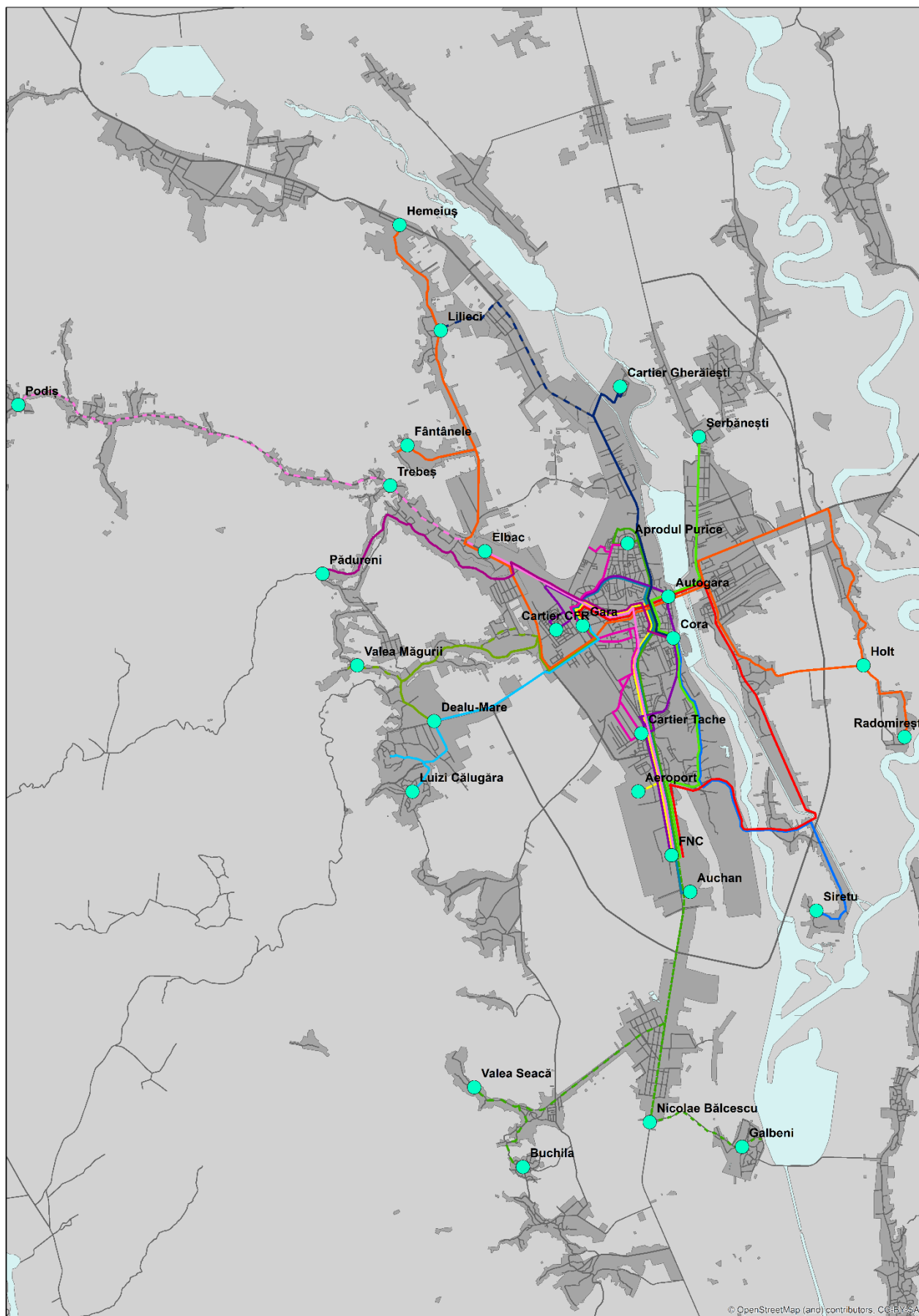


Figura 6.3-12: Rețeaua de transport public – situație propusă la nivel ZM

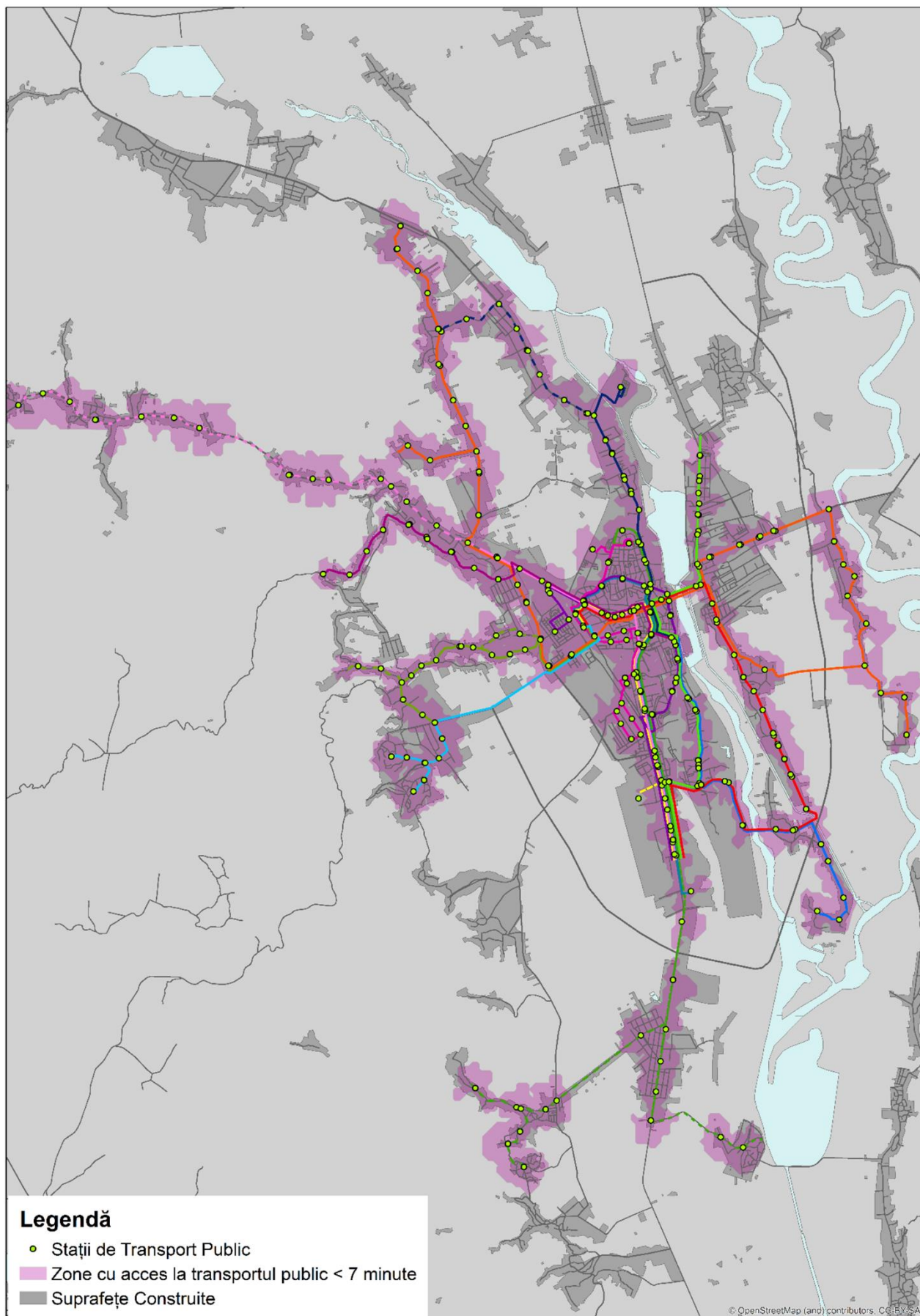


Figura 6.3-13: Accesibilitatea rețelei de transport public – situație propusă la nivel ZM

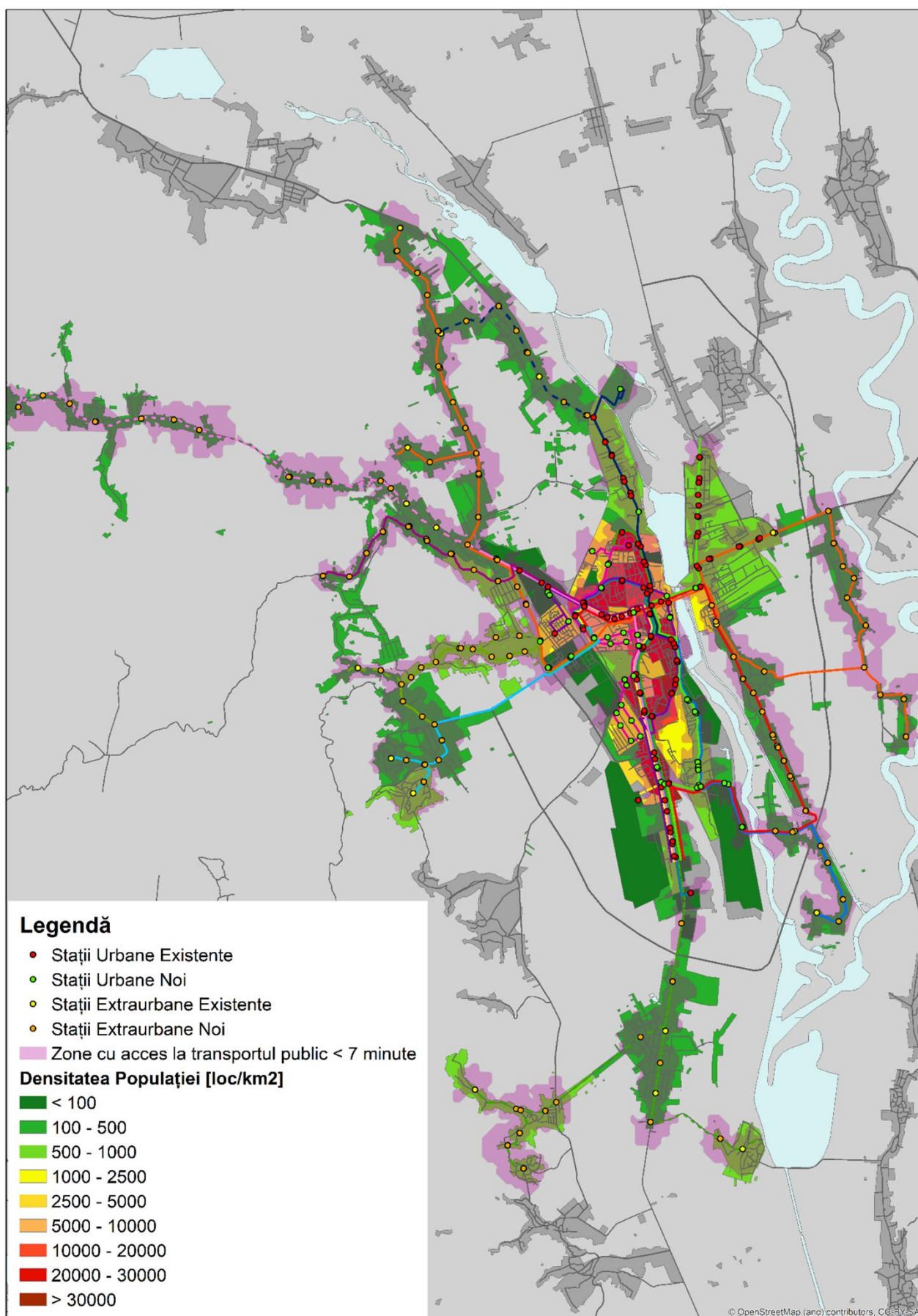


Figura 6.3-14: Accesibilitatea rețelei de transport public în corelare cu densitatea populației – situație propusă la nivel de ZM

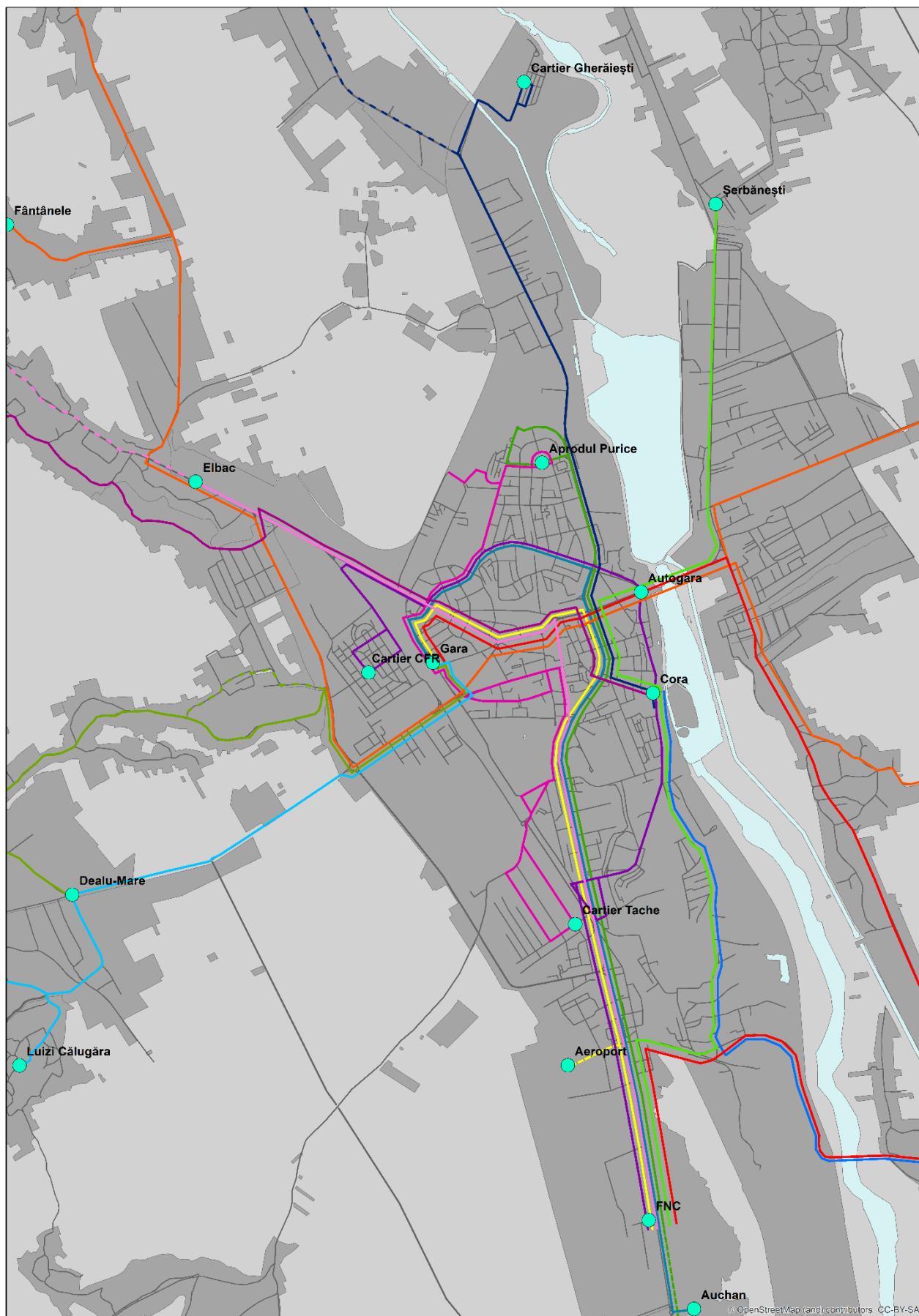


Figura 6.3-15: Rețeaua de transport public – situație propusă la nivel urban

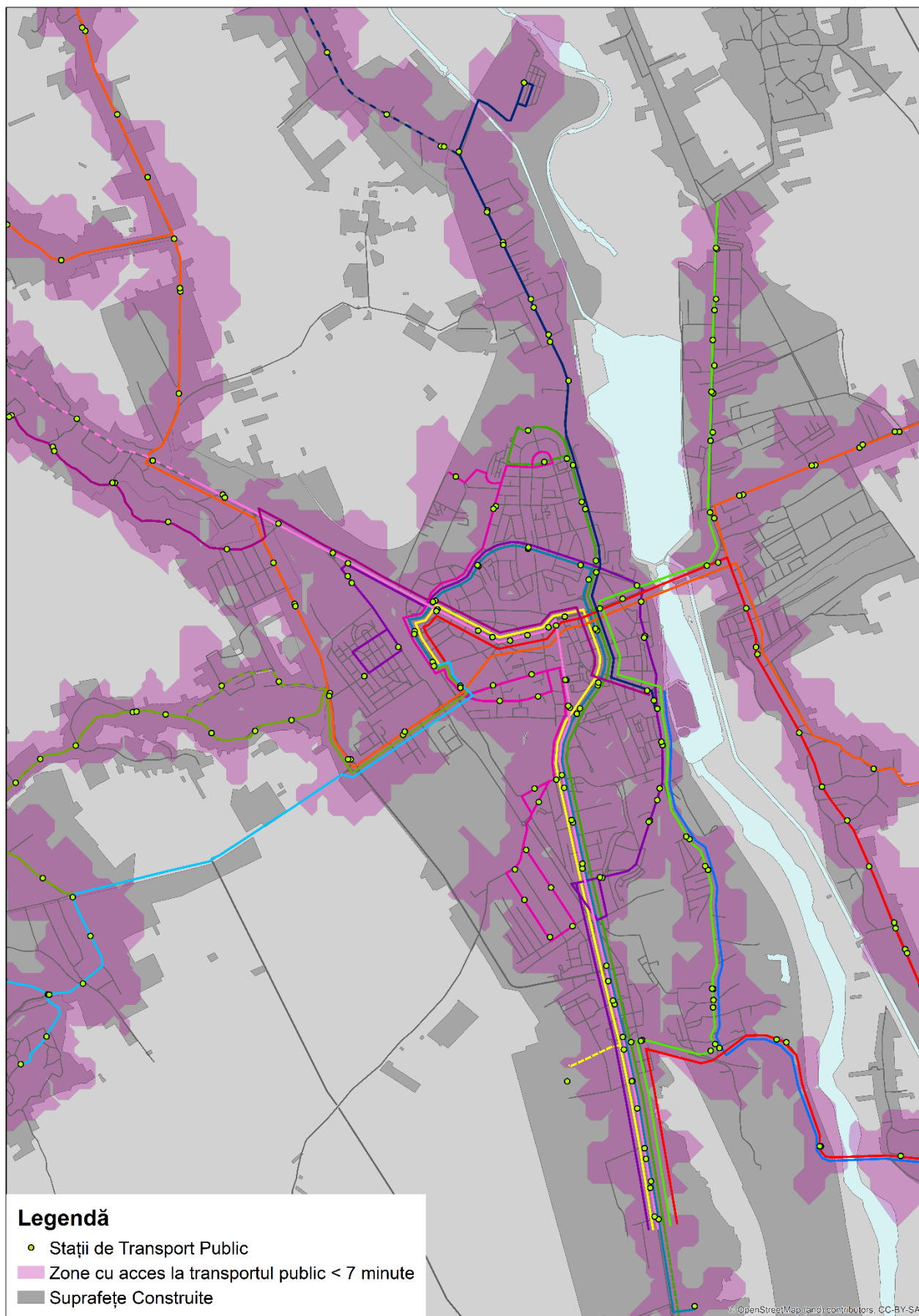


Figura 6.3-16: Accesibilitatea rețelei de transport public – situație propusă la nivel urban

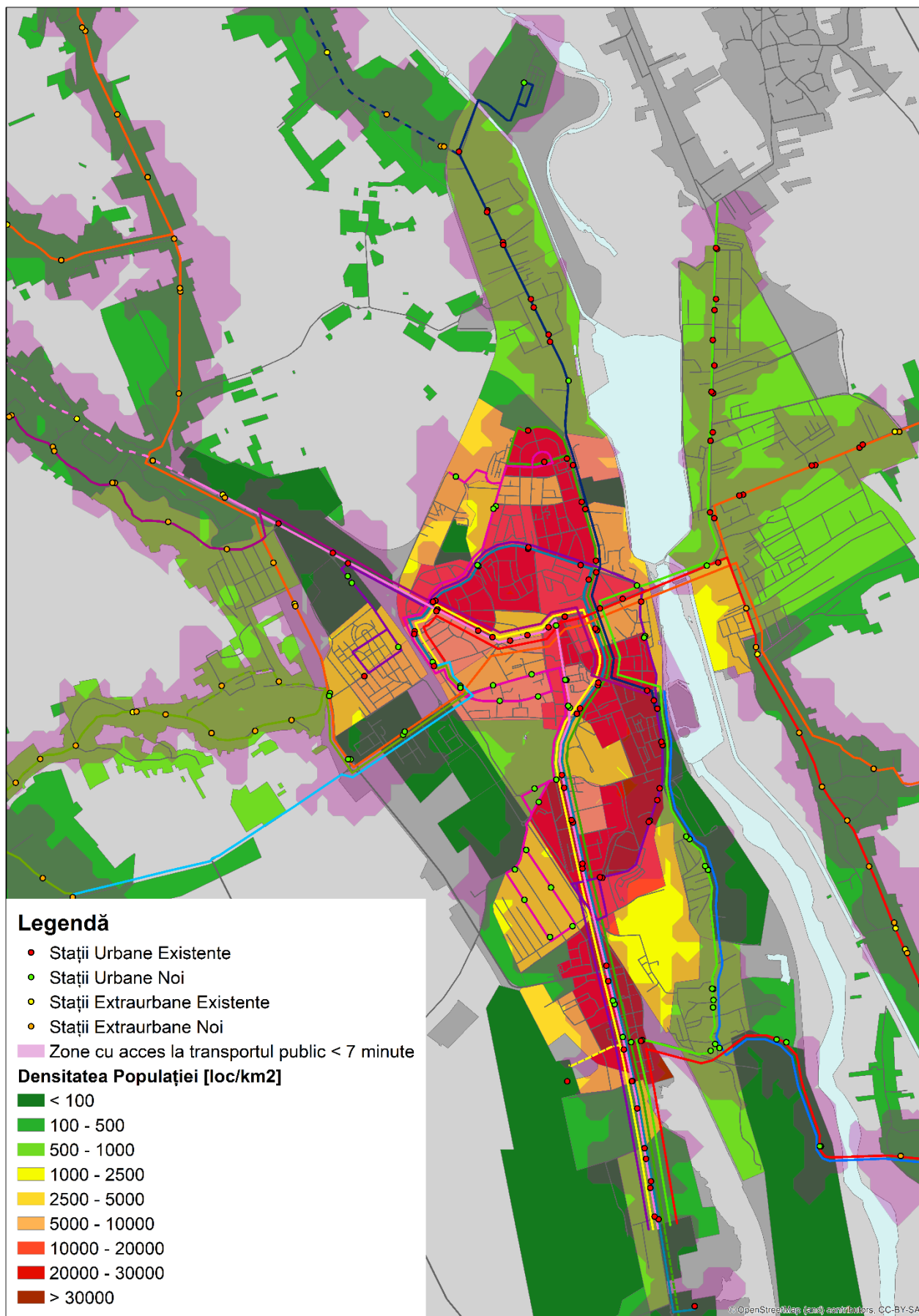


Figura 6.3-17: Accesibilitatea rețelei de transport public în corelare cu densitatea populației – situație propusă la nivel urban

Pentru asigurarea unui nivel ridicat de accesibilitate la servicii în zona metropolitană se propune înființarea de noi stații în localitățile unde se extinde serviciul, în vederea satisfacerii nevoii de mobilitate și a asigurării unei lungimi rezonabile a interstației medii, situată în jurul valorii de 500 de metri. Noile stații sunt amplasate conform hărților de accesibilitate de mai sus și marcate conform legendei.

În forma propusă, noua rețea de transport public asigură acces locuitorilor din principalele localități ale zonei metropolitane către zona urbană, unde există cele mai multe oportunități de muncă, educaționale sau de loisir care pot fi atinse fie prin legături directe, fie prin transbordări în nodurile deja cunoscute de utilizatorii serviciilor de transport public.

În ceea ce privește accesul elevilor la unitățile de învățământ, trebuie avute în vedere resursele necesare organizării unui transport școlar, care exced resursele disponibile în materie de parc auto. Totodată, trebuie ținut cont că această categorie de călători are o pondere redusă din totalul potențialului generat de zona metropolitană. Având în vedere aceste, aspecte, dar și faptul că rețeaua extinsă deservește unitățile de învățământ prin izocrona de acces, considerăm că la momentul de față nu este oportună înființarea unui transport școlar, rolul acestuia putând fi susținut de rețeaua metropolitană propusă.

6.3.4. Necesarul de material rulant

Necesarul de material rulant a fost stabilit astfel încât să corespundă satisfacerii programului de transport propus.

În stabilirea programului de transport s-au pornit de la următoarele ipoteze:

- Pentru deservirea UAT-urilor Hemeiș, Mărgineni, Nicolae Bălcescu și Letea Veche se vor prelungi liniile secundare existente;
- Pentru deservirea UAT-urilor Măgura, Luizi-Călugăra și localităților Pădureni din UAT Mărgineni și Siretu din UAT Letea Veche se vor înființa noi linii de transport;
- Pentru creșterea deservirii teritoriale la nivel urban se înființează o nouă linie între Aprodul Purice, Gara CFR și Cartierul Tache;
- Liniile principale nu vor suferi modificări majore față de situația existentă;
- Se asigură staționări la capetele de linie de până la 8 minute pentru liniile operate cu autobuze diesel, respectiv 15 minute (medie) pentru liniile operate cu autobuze electrice în vederea asigurării duratei necesare de încărcare rapidă la capăt de linie sau pentru liniile cu o durată de mers pe cursă calculată mai mare de 60 de minute;
- Pentru deservirea zonei metropolitane se stabilesc intervale de urmărire de 30 minute la orele de vârf pe serviciile de bază și de 60 de minute sau la cerere pe serviciile secundare;
- Pentru liniile urbane, intervalele de urmărire suferă ajustări minore pentru adaptarea capacității, urmărind asigurarea la orele de vârf a unor intervale de 7.5 minute pe liniile principale și 15 minute pe liniile secundare.

Pornind de la aceste ipoteze, s-a stabilit necesarul de vehicule la ora de vârf pe fiecare dintre liniile propuse în noul program de transport metropolitan, rezultând astfel un necesar de 83 de vehicule în serviciu, conform tabelului 6.3-3.

În vederea asigurării operațiunilor curente de mentenanță, ținând cont că aceasta implică imobilizarea temporară a unor vehicule, cât și pentru acoperirea unor situații neprevăzute, bunele practici recomandă o rezervă a parcului auto cuprinsă între 10% și 15% din necesarul maxim în serviciu, adică între 8 și 12 mijloace de transport, la dimensiunea parcului activ necesar.

Astfel, pentru asigurarea optimă a noului program de transport și pentru asigurarea corespunzătoare a mentenanței, necesarul de material rulant este de minim 91 de vehicule, însă numărul ideal este 95 de vehicule pentru a asigura o rezervă confortabilă de 15%.

Tabelul 6.3-3: Necesarul de parc auto pentru programul de transport propus

Linia	Relația de deplasare	Lungime cursă [km]	Interval Urmărire [min]	Durată Cursă [min]	Vehicule în Traseu
1	Cora – Pădureni	21.6	60	60	1
2	Gara CFR – Luizi-Călugăra	14	60	60	1
2B	Gara CFR – Osebiți – Luizi-Călugăra	17.4	60	60	1
3	FNC – ELBAC	19	30	60	2
3A	FNC – ELBAC – Trebeș	24.8	60	120	2
3B	FNC – ELBAC – Trebeș - Podiș	43.8	60	120	2
4	Cora – ANL Gherăiești	13.1	30	60	2
4B	Cora – Gherăiești – Lileci	21.8	30	90	3
5	FNC – Izvoare – Cora - Stațiunea Pomicola	22	15	75	5
6	Hemeiuș – CAEx – Autogară – Holt	47.8	30	150	5
6B	Fântânele – CAEx – Autogară – Letea V – Radomirești	38	60	120	2
7	FNC – Ruși-Ciutea – Letea Veche – Gara CFR	32.2	30	90	3
8	Gara CFR – Măgura – Dealul Mare	15	60	60	1
8B	Gara CFR – Colina Măgurii – Valea Măgurii	15	60	60	1
9	A. Purice – Gara CFR – V. Alecsandri – Cart. Tache	16.7	15	75	5
10	Cora – Ruși-Ciutea – Siretu	20	30	60	2
14	FNC – Str. Milcov – Str. Mioriței – Cartier CFR	23.5	10	100	10
17	Auchan – Str. Mioriței – Gara CFR	20	7.5	90	12
18	FNC – Str. Energiei – Gara CFR	16.8	7.5	75	10
18A	Aeroport – Str. Energiei – Gara CFR	14.8	240	60	0*
22	Aprodul Purice – FNC	16.7	15	75	5
22A	Aprodul Purice – FNC – Nicolae Bălcescu	29.1	60	120	2
22B	Aprodul Purice – FNC – N. Bălcescu – Galbeni	34.1	60	120	2
22C	A. Purice – FNC – N. Bălcescu – Buchila	36.5	60	120	2
22D	A. Purice – FNC – N. Bălcescu – Valea Seacă	35.1	60	120	2
TOTAL VEHICULE ÎN TRASEU LA ORA DE VÂRF					83
REZERVE					8 - 12

* Serviciile către Aeroport (Linia 18A) se asigură cu autobuze din Linia 18, nefiind necesare autobuze suplimentare pentru aceste curse.

Ținând seama de analizele privind cererea de transport, dar și de trama stradală existentă la nivelul zonei metropolitane, se propune ca sistemul să fie operat atât cu autobuze standard de 12 metri, cât și cu midibuze de 6-8 metri, astfel:

Tabelul 6.3-4: Necesarul de parc auto pentru programul de transport propus

Linia	Necesar Vehicule	
	Autobuz 12 m	Midibuz 6-8 metri
1	-	1
2	1	-
2B	-	1
3	2	-
3A	2	-
3B	2	-
4	2	-
4B	3	-
5	5	-
6	5	-
6B	-	2
7	3	-
8	1	-
8B	-	1
9	-	5
10	2	-
14	10	-
17	12	-
18	10	-
18B	-	-
22	5	-
22A	2	-
22B	2	-
22C	2	-
22D	2	-
În circulație	73	10
Rezerve	7	1
TOTAL	80	11

6.3.5. Sistemul de tarificare

În prezent tarifele de transport la nivelul zonei metropolitane Bacău nu sunt integrate. Astfel, fiecare operator are propriul sistem de titluri de călătorie care sunt valabile doar pentru călătoria cu un vehicul sau pe o rută aleasă.

La nivel urban, tarifele de transport public au în prezent următoarea structură:

- Bilet 1 călătorie valabil în mijlocul de transport în care a fost validat: 3 lei;
- Abonament 30 zile valabil pe 1 linie: 85 lei;
- Abonament 30 zile valabil pe 2 linii: 109 lei;
- Abonament 30 zile valabil pe toate liniile: 140 lei;
- Abonament 7 zile valabil pe 1 linie: 29 lei;
- Bilet de suprataxă: 29 lei.

Pentru transportul metropolitan tarifele variază în funcție de distanța parcursă, astfel:

- Pentru relațiile Bacău – Letea Veche și Bacău - Holt:
 - Bilet 1 călătorie: 5 lei;
 - Abonament 30 zile: 120 lei;
- Pentru relația Bacău – Nicolae Bălcescu:
 - Bilet 1 călătorie: 7 lei;
 - Abonament 30 zile: 130 lei;
- Pentru relația Bacău – Hemeiș:
 - Bilet 1 călătorie: 3.5 lei (la nivelul anului 2020);

Conform chestionarului de mobilitate aplicat populației, din populația care a declarat că nu face naveta în altă localitate 49% din respondenți au indicat că sunt dispuși să plătească sub 3 lei pentru o călătorie cu transportul public, 23% suma de 3 lei, iar alți 28% tarife mai mari. În schimb, persoanele care fac naveta în altă localitate decât cea de domiciliu sunt dispuse să plătească un tarif mai mare. Astfel, cei mai mulți, respectiv 25% ar fi de acord să plătească un tarif de 5 lei pentru o călătorie, în timp ce 17% ar fi dispuși să plătească sub 3 lei, 15% suma de 3 lei, și 11% suma de 4 lei.

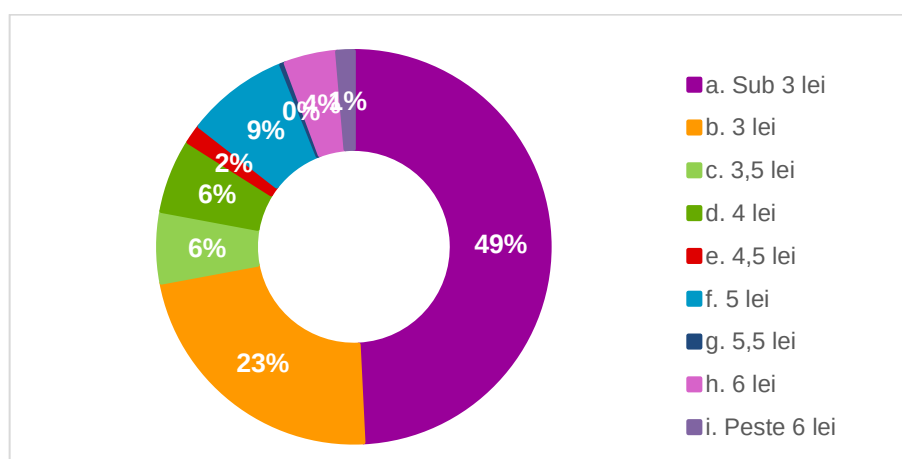


Figura 6.3-18: Disponibilitatea de plată a unei călătorii cu transportul public (fără navetă)

(sursa: Chestionar mobilitate)

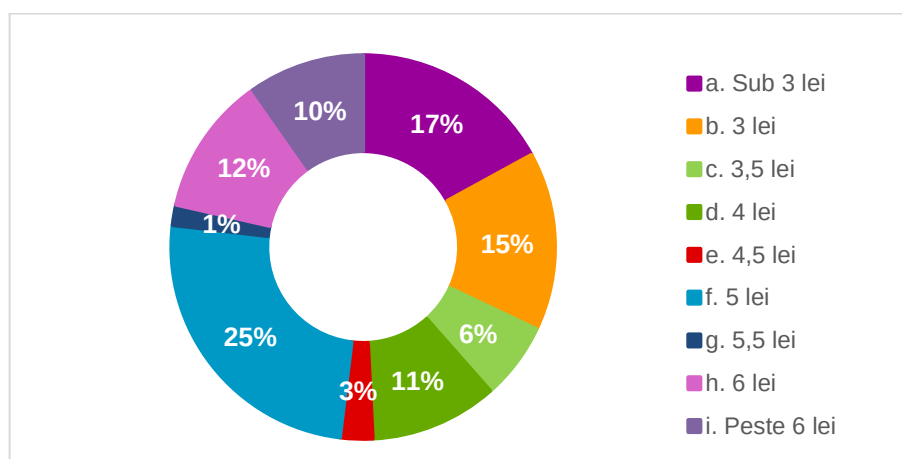


Figura 6.3-19: Disponibilitatea de plată a unei călătorii cu transportul public (navetiști)

(sursa: Chestionar mobilitate)

Astfel, pentru realizarea tarifării în noul sistem de transport metropolitan, se propun două variante de tarife, urmând a fi aleasă una din cele două. În ambele variante s-a ținut seama de următoarele aspecte:

- Biletele de călătorie vor fi valabile pe timp pentru a permite transferuri în perioada de valabilitate;
- Abonamentele de călătorie vor fi unice, valabile pe toate liniile pentru a încuraja utilizarea transportului public și a facilita transferul între linii acolo unde este cazul.

Tarifele propuse au la bază tarifele actuale practicate în municipiul Bacău, rezultatele chestionarului de mobilitate, dar și o analiză a tarifelor practicate în alte orașe din țară, prezentate în tabelul de mai jos.

Tabelul 6.3-5: Comparatie a tarifelor de călătorie în orașele din România

Oraș	Bilet 1 călătorie	Bilet 1 zi / 24 ore	Abonament 30 zile
Alba Iulia	3.5 lei	15 lei	105 lei
Arad	4 lei	16 lei	120 lei
Brașov	4 lei	12 lei	85 lei
București	3 lei	8 lei	80 lei
Cluj-Napoca	3 lei	20 lei	177 lei
Craiova	2.5 lei	9 lei	100 lei
Constanța	2.5 lei	10 lei	125 lei
Galați	2.5 lei	-	114 lei
Iași	3 lei	12 lei	110 lei
Oradea	3 lei	15 lei	80 lei
Ploiești	2.5 lei	6 lei	122 lei
Timișoara	4 lei	15 lei	130 lei

Varianta 1 – tarifyare unică

Această variantă definește sistemul de transport din zona metropolitană Bacău ca o singură zonă de transport cu tarifyare unice. Structura de tarifyare propusă cuprinde:

- Bilet de călătorie valabil 90 de minute: 3.5 lei;
- Bilet de călătorie valabil 24 de ore: 10 lei;
- Abonament 7 zile: 35 lei;
- Abonament 30 zile: 100 lei;
- Abonament 3 luni: 270 lei;
- Abonament 6 luni: 520 lei;
- Abonament 12 luni: 1000 lei;
- Suprataxa: 35 lei;
- Taxă reemitere card transport: 5 lei;

Abonamentele sunt valabile pe orice linie, un număr nelimitat de călătorii. Pentru beneficiarii de diferențe de tarifyare acordate prin legi speciale (elevi, studenți, donatori, veterani, etc.) sau hotărâri de consiliu local (pensionari, șomeri, etc.), se propun următoarele tarifyare:

Tabelul 6.3-6: Propunere tarifyare abonamente reduse – varianta 1

Tip Abonament	30 de zile	3 luni	6 luni	12 luni
Redus 50%	50 lei	135 lei	260 lei	500 lei
Redus 100%	0 lei	0 lei	0 lei	0 lei

Varianta 2 – tarifyare pe zone

Varianta a doua de tarifyare presupune formarea a două zone tarifyare, zona urbană, care cuprinde teritoriul municipiului Bacău și zona metropolitană care include municipiul Bacău, și UAT-urile din inelul 1. Structura tarifyară în această variantă cuprinde:

- Bilet de 60 de minute valabil în zona urbană: 3 lei;
- Bilet de 90 de minute valabil în zona metropolitană: 5 lei;
- Bilet de 24 de ore valabil în zona urbană: 10 lei;
- Bilet de 24 de ore valabil în zona metropolitană: 15 lei;
- Abonament 7 zile valabil în zona urbană: 30 lei;
- Abonament 7 zile valabil în zona metropolitană: 45 lei;
- Abonament 30 zile valabil în zona urbană: 100 lei;
- Abonament 30 zile valabil în zona metropolitană: 150 lei;
- Abonament 3 luni valabil în zona urbană: 270 lei;
- Abonament 3 luni valabil în zona metropolitană: 410 lei;
- Abonament 6 luni valabil în zona urbană: 520 lei;
- Abonament 6 luni valabil în zona metropolitană: 770 lei;
- Abonament 12 luni valabil în zona urbană: 1000 lei;
- Abonament 12 luni valabil în zona metropolitană: 1500 lei;
- Suprataxă: 35 lei;
- Taxă reemitere card transport: 5 lei;

Abonamentele sunt valabile pe orice linie, un număr nelimitat de călătorii în zona tarifară pentru care a fost emis. Pentru beneficiarii de diferențe de tarif acordate prin legi speciale (elevi, studenți, donatori, veterani, etc.) sau hotărâri de consiliu local (pensionari, șomeri, etc.), se propun următoarele tarife:

Tabelul 6.3-7: Propunere tarife abonamente reduse – varianta 2

	Urban	Metro.	Urban	Metro.	Urban	Metro.	Urban	Metro.
Tip Abonament	30 de zile		3 luni		6 luni		12 luni	
Redus 50%	50 lei	75 lei	135 lei	205 lei	255 lei	385 lei	500 lei	750 lei
Redus 100%	0 lei	0 lei	0 lei	0 lei	0 lei	0 lei	0 lei	0 lei

Prima variantă de tarificare are ca avantaj constituirea unui tarif competitiv față de alte mijloace de transport, ceea ce reprezintă un factor important de atragere a călătorilor. Totuși, trebuie ținut cont de faptul că prin diminuarea veniturilor din încasări cresc costurile cu compensația care trebuie plătită pentru operarea rețelei.

Planul tarifar, inclusiv categoriile de călători beneficiare de diferențe de tarif și cuantumul acestora se aprobă în consiliul local al fiecărui UAT-urilor din zona de transport metropolitan.

Acordarea diferențelor de tarif

Diferențele de tarif se acordă în baza unor hotărâri de consiliu local emise de către fiecare UAT categoriilor sociale vulnerabile sau beneficiare de legi speciale:

- Elevi / studenți;
- Pensionari;
- Șomeri și persoane fără venit sau beneficiare de venit minim garantat;
- Veterani de război;
- Donatori de sânge;
- Deținuți politici;
- Persoane cu handicap;

Valoarea diferențelor de tarif, cât și metodologia de decont se stabilește prin hotărâri de consiliu local. În vederea justificării efectuării activității de transport, se recomandă ca pentru beneficiarii de diferențe de tarif operatorul de transport să elibereze abonamente valabile după caz 1/3/6/12 luni pe carduri de călătorie reîncărcabile și obligarea beneficiarilor să valideze cardul la urcarea în vehicul pentru evidența călătoriilor efectuate în mod real.

Autoritatea contractantă va deconta operatorului fiecare abonament eliberat beneficiarilor, la o valoare proporțională cu numărul de călătorii efectuate, conform următorului exemplu de calcul:

Tabelul 6.3-8: Propunere calcul diferențe de tarif

Tip Abonament		30 de zile	3 luni	6 luni	12 luni
Număr călătorii considerate		50	150	300	600
Redus 50%	Preț	50 lei	135 lei	260 lei	500 lei
	Tarif/căl	1 leu	0.9 lei	0.87 lei	0.83 lei
Redus 100%	Preț	100 lei	270 lei	520 lei	1000 lei
	Tarif/căl	2 lei	1.8 lei	1.73 lei	1.67 lei

Astfel, pentru fiecare abonament la preț redus eliberat de operator, autoritatea contractantă va deconta un tarif egal cu produsul dintre tariful pe călătorie calculat pentru tipul de abonament și numărul de călătorii real efectuate a căror evidență va fi realizată electronic de către operator.

6.4. Investițiile necesare pentru extinderea sistemului de transport public

6.4.1. Parc Auto

În urma analizelor efectuate a reieșit faptul că parcul auto existent este învechit și necesită în mare parte a fi înlocuit. 44% din totalul flotei este formată din autobuze cu o vârstă de 17-19 ani și normă de poluare Euro 3, restul de 56% având o vârstă cuprinsă între 2 și 12 ani și norme de poluare Euro 5 și Euro 6.

În prezent, pentru asigurarea programului de circulație, este necesar un număr maxim de 55 de vehicule în serviciu la orele de vârf, din totalul de 59 de care operatorul dispune. În contextul extinderii serviciilor de transport public în zona metropolitană, acest număr de autobuze va fi insuficient pentru a asigura serviciul propus. Conform programului de transport propus, necesarul de vehicule în serviciu la orele de vârf va crește până la 83 de vehicule. Aceștia li se adaugă rezerva necesară activităților de mentenanță preventivă și corectivă, crescând necesarul total de material rulant până la 91-95 de vehicule.

În elaborarea PMUD s-au avut în vedere aceste aspecte, fiind prevăzut ca obiect de investiții achiziția de mijloace de transport destinate transportului metropolitan. În acest sens, autoritatea locală a făcut deja primii pași în implementarea acestui proiect, fiind depusă o cerere de finanțare pentru achiziția a 24 de autobuze electrice de 12m și 5 microbuze electrice cu finanțare PNRR precum și achiziția a 10 autobuze electrice cu finanțare POR.

Prin această achiziție se asigură necesarul de vehicule pentru a opera pe noua rețea extinsă, nefiind adresată însă problema vechimii parcului auto existent. Pentru a asigura un serviciu de calitate, cu vehicule moderne și prietenoase cu mediul, este imperios necesară înlocuirea celor mai vechi dintre acestea.

Astfel, în urma asigurării parcului necesar pentru noul serviciu, este necesar să fie realizată o achiziție etapizată care să urmărească înlocuirea vechilor autobuze, astfel:

- 26 de vehicule cu o vechime de 17-19 ani care necesită înlocuire imediată;

- 10 vehicule cu o vechime de 11-12 ani care necesită înlocuire până în anul 2024-2025. Ulterior, se recomandă realizarea unei achiziții multi-anuale care să urmărească înlocuirea ciclică și treptată a unor loturi de mijloace de transport, astfel încât să existe o ritmicitate în reînnoirea parcului și păstrarea unei vechimi medii conform practicilor din domeniu, de până în 8-10 ani.

Pe lângă cele 24 de autobuze electrice și 5 microbuze electrice pentru care s-a depus Cerere de finanțare prin PNRR C10, mai sunt necesare încă până la 60 de autobuze pentru completarea flotei, care în primă fază vor fi puse la dispoziție de operator, iar în perioada următoare, autoritatea contractantă va implementa proiectul TP06 din PMUD Achiziția de material rulant ecologic - deservirea rutelor în zona metropolitană, prin accesarea fondurilor disponibile prin POR 2021-2027: PI 4 – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă; Ob.Spec. BIII - Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile sau Buget local, fiind prevăzute a se achiziționa în primă fază alte 20 de autobuze electrice.

6.4.2. Stații de încărcare autobuze electrice

Autobuzele electrice care vor fi achiziționate vor fi însoțite de stații pentru încărcare lentă și stații pentru încărcare rapidă. Stațiile de încărcare lentă vor fi în număr egal cu autobuzele, și vor fi destinate încărcării peste noapte în autobază. Stațiile pentru încărcare rapidă vor fi amplasate la capetele de linie, în raport de 1 stație pentru fiecare 3 vehicule, rolul lor fiind acela de creștere a autonomiei în traseu fără retragerea vehiculului în autobază.

Ținând seama de noua configurație a rețelei și de necesarul de autobuze pe fiecare linie, s-au făcut o selecție de linii pe care se recomandă operarea autobuzelor electrice. Electrificarea completă a unui număr limitat de linii prezintă o serie de avantaje față de utilizarea mixtă a autobuzelor electrice și clasice pe toate liniile, deoarece se asigură o exploatare uniformă ce permite utilizarea mai eficientă a infrastructurii de încărcare. Se recomandă ca distribuția autobuzelor să se realizeze conform tabelului următor:

Tabelul 6.4-1: Linii operate cu autobuze electrice

Linia	Relația de deplasare	Lungime cursă [km]	Interval Urmărire [min]	Durată Cursă [min]	Vehicule în Traseu	
					Total	Din care electrice
2	Gara CFR – Luizi-Călugăra	14	60	60	1	1
3A	FNC – Trebeș	24.8	60	120	2	2
4B	Cora - Lilieci	21.8	30	90	3	3
7	FNC – Letea V. – Gara CFR	32.2	30	90	3	3
8	Gara CFR – V. Măgurii	15	60	60	1	1
8B	Gara CFR – Dealul Mare	15	60	60	1	1
9	Aprodul Purice – Tache	16.7	15	75	5	5*
10	Cora - Siretu	20	30	60	2	2
22	Aprodul Purice - FNC	16.7	15	75	5	5
22A	A. Purice – N. Bălcescu	29.8	60	120	2	2
22B	A. Purice - Galbeni	34.1	60	120	2	2
TOTAL					27	22+5*

* Pe Linia 9: Aprodul Purice – Gara CFR – Cartier Tache vor opera microbuze electrice, întrucât trama stradală parcursă este îngustă, neadecvată circulației vehiculelor lungi. Pentru acestea sunt prevăzute 2 stații cu încărcare rapidă la capăt de linie Aprodul Purice.

Cele 24 de autobuze de 12 metri vor fi operate pe liniile 2 (Gara CFR – Luizi-Călugăra), 3A (FNC – Trebeș), 4B (Cora – Lilieci), 7 (FNC – Letea V. – Gara CFR), 8 și 8B (Gara CFR – Măgura), 10 (Cora – Siretu) și parțial pe Linia 22 pe serviciile 22: Aprodul Purice – FNC, 22A: Aprodul Purice – Nicolae Bălcescu și 22B: Aprodul Purice – Galbeni, cu distribuirea a 8 stații de încărcare rapidă, astfel:

- 2 stații de încărcare la capătul de linie FNC;
- 1 stație de încărcare la capătul de linie Gara CFR;
- 1 stație de încărcare la capătul de linie Lilieci;
- 1 stație de încărcare la capătul de linie Trebeș;
- 1 stație de încărcare la capătul de linie Luizi-Călugăra;
- 1 stație de încărcare la capătul de linie Galbeni;
- 1 stație de încărcare la capătul de linie Siretu;

Alocarea prezentată asigură o rezervă de parc de 2 autobuze de 12m.

6.4.3. Autobaza

Autobaza utilizată în prezent pentru gararea și întreținerea mijloacelor de transport care asigură serviciul de transport public se află în proprietatea operatorului privat căruia i s-a delegat gestiunea serviciului.

Astfel, municipalitatea se află în prezent în imposibilitatea de a asigura unui operator de transport un spațiu adecvat pentru gararea și întreținerea mijloacelor de transport cu care va asigura obligațiile din contractul de servicii publice. Prin urmare, este absolut necesar ca autoritățile locale să demareze proiectul de construire a unei autobaze pentru mijloacele de transport public care să asigure condițiile necesare desfășurării activității de transport, astfel:

- Spațiu pentru gararea autobuzelor;
- Spațiu pentru amplasarea stațiilor de încărcare lentă și rapidă pentru mijloacele de transport electrice și alimentare cu energie electrică;
- Spațiu pentru asigurarea diverselor operațiuni de mentenanță preventivă și corectivă a mijloacelor de transport (revizii tehnice, ITP, reparații, etc.);
- Spațiu pentru activitățile administrative;
- Dotări pentru salariații unității – grupuri sanitare, sală de mese, vestiare.

În primă fază Autoritatea contractantă ar trebui să identifice un teren disponibil pentru organizarea autobazei pe care să îl pună la dispoziția operatorului, urmând ca pe durata desfășurării contractului să realizeze investițiile necesare pentru dezvoltarea autobazei. Investiția a fost prevăzută în cadrul PMUD, proiectul TP07 - Construire autobaza pentru operatorul regional, inclusiv dotare echipamente și poate fi finanțată prin accesarea fondurilor disponibile prin POR 2021-2027: PI 4 – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă; Ob.Spec. BIII - Promovarea mobilitatii urbane multimodale sustenabile sau Buget local. Investiția totală se ridică la 3-5 mil €.

6.4.4. Stații călători

Așa cum a fost prezentat în capitolul de analiză a situației existente, cea mai mare parte din stații au amenajări minimale, cele mai multe prezentând semne de degradare și nu asigură călătorilor condiții adecvate de așteptare și accesibilitate, fapt ce are implicații asupra alegerii modale a utilizatorilor, care sunt descurajați să aleagă transportul public ca mod de deplasare.

Astfel, în vederea creșterii calității serviciului, sunt necesare intervenții pe două paliere:

- La nivelul municipiului Bacău:
 - Modernizarea stațiilor de transport public existente, vizând căile de acces, structurile de adăpostire a călătorilor și dotările – sisteme de informare dinamică și statică a călătorilor, supraveghere video, puncte de vânzare a titlurilor de călătorie (după caz centre de distribuție sau automate de vânzare)
 - Înființarea de noi stații în zonele de extindere a rețelei, vizând același tip de amenajări ca și în cazul stațiilor existente cf. propunerii de amplasamente din figura 6.3-17.
- La nivelul localităților din Zona Metropolitană:
 - Modernizarea stațiilor de transport public existente, vizând căile de acces, structurile de adăpostire a călătorilor și dotările – sisteme de informare statică, supraveghere video, puncte de vânzare a titlurilor de călătorie;

- Înființarea de noi stații pe traseele extinse ale liniilor metropolitane, vizând același tip de amenajări ca și în cazul stațiilor existente cf. propunerii de amplasamente din figura 6.3-14.

La nivelul Mun. Bacău s-au realizat investiții de modernizare a stațiilor de călători, urmând ca în perioada următoare să se implementeze faza a 2-a. Investiția a fost prevăzută în cadrul PMUD, proiectul TP03 – Modernizarea stațiilor de îmbarcare-debarcare calatori - etapa a II-a și poate fi finanțată prin accesarea fondurilor disponibile prin POR 2021-2027: PI 4 – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă; Ob.Spec. BIII - Promovarea mobilitatii urbane multimodale sustenabile sau Buget local. Investiția totală se ridică la 3 mil €.

La nivelul zonei metropolitane, există deja amenajate o serie de stații de transport public însă ar trebui amenajate pe ambele sensuri de circulație; în plus există zone cu densitate mică de stații unde s-a propus îndesirea lor. Amenajarea stațiilor se va realiza din bugetele Locale ale UAT-urilor semnatare ale acordului de parteneriat PNRR pentru extinderea sistemului de transport public. Investiția totală se ridică la până la 250 mii €.

În funcție de volumele de călători estimate și de importanța la nivelul rețelei, se propun trei configurații de amenajări de stații.

Amenajări minimaliste

Amenajarea minimalistă constă în semnalizarea stației cu indicatorul rutier de stație de autobuz, un panou informativ cu denumirea stației, liniile care o tranzitează și orarul acestora, zonă de acces (trotuar), marcaje rutiere zig-zag și trecere de pietoni.



Figura 6.4-1: Model amenajare stație minimalistă cu panou denumire și orar de circulație (stânga), marcaje și indicator rutier (dreapta)

Astfel de amenajări se pretează în stațiile cu flux redus de călători, îndeosebi cele utilizate de o singură linie de transport sau în acele stații aflate pe sensul de deplasare către periferie, folosite mai des pentru coborâre decât pentru urcare.

Amenajare de nivel mediu

Amenajarea de nivel mediu constă pe lângă elementele incluse în amenajarea minimalistă și în dotarea stației cu un adăpost pentru călători, bancă, coș de gunoi și un panou de informații mai detaliate despre rețeaua de transport – harta completă a rețelei și indicarea stației curente pe aceasta, programul de circulație al liniilor care trec prin stație și în funcție de configurația tramei stradale alveolă pentru staționarea autobuzelor. Stațiile cu flux mai ridicat de călători pot dispune și de automate pentru eliberarea biletelor de călătorie.

Astfel de amenajări se pretează pentru majoritatea stațiilor de transport, stații cu un flux constant de călători pe durata zilei, care sunt tranzitate de mai multe linii de transport sau în care călătorii trebuie să aștepte un mijloc de transport mai mult de 5 minute. În zonele periferice astfel de amenajări sunt recomandate pentru stațiile situate pe sensul de deplasare către centru.



Figura 6.4-2: Model amenajare stație medie cu adăpost și bancă

Amenajare complexă

Amenajarea complexă cuprinde o serie de dotări suplimentare față de cele prezentate anterior. Astfel de stații sunt pretabile în zona centrală și în zonele aglomerate ale cartierelor sau localităților din zona metropolitană. Astfel de stații includ suplimentar automate de eliberare a biletelor de călătorie, sistem de supraveghere video, panouri cu informații în timp real privind durata de așteptare până la sosirea următorului mijloc de transport și alveolă pentru staționarea autobuzelor. În nodurile majore ale rețelei pot exista centre de vânzare ale titlurilor de călătorie (bilete și abonamente).



Figura 6.4-3: Model amenajare stație complexă cu panou de afișaj electronic și punct de vânzare

În urma analizelor efectuate în teren și pe baza propunerilor de extindere a rețelei s-a constatat necesitatea amenajării de noi stații, atât în Municipiul Bacău, cât și în localitățile din Zona Metropolitană. Noile stații au ca scop creșterea accesibilității populației la serviciile de transport public.

Astfel, pe teritoriul municipiului Bacău se propune o rețea de 164 de stații, dintre care 98 reprezintă stații existente și 66 sunt stații necesare de înființat, conform propunerilor din capitolul 6.3-3 atât în zonele nou acoperite de transportul public, dar și inserții pe traseele existente. Aceste stații reprezintă amenajări unidirecționale (pe fiecare parte a străzii), astfel că o pereche de stații (pe ambele sensuri ale unei artere) se consideră a fi 2 stații distincte.

Pe teritoriul comunelor din zona metropolitană există în prezent 70 de stații amenajate. Acestea sunt amplasate în general unidirecțional pe sensul de deplasare către municipiul

Bacău, în sens invers nefiind marcate stații pentru debarcarea călătorilor. Astfel, la nivelul comunelor se propune în primul rând amenajarea stațiilor existente pe sensul spre periferie prin amenajări minimaliste cu indicatoare rutiere, marcaje și panou informativ cu denumirea stației și inserția de noi stații pentru asigurarea unei acoperiri teritoriale satisfăcătoare. În total se recomandă amenajarea a 148 de stații cu recomandarea ca pe sensul spre municipiul Bacău amenajările să fie luate în considerare amenajări de nivel mediu, conform principiilor prezentate mai sus, în timp ce pe sensul spre capetele din localități pot fi adoptate amenajări minimale, ținând seama că pe acest sens de deplasare stațiile sunt folosite în general doar pentru coborâre.

Sintetic, situația pe localități a stațiilor se prezintă conform tabelului și figurilor de mai jos.

Tabelul 6.4-2: Sinteza numărului de stații existente și propuse

UAT	Localitate	Stații existente	Stații propuse		
			Total	De amenajat minimal	De amenajat mediu
Municipiul Bacău	Bacău	100	68	45	23
Comuna Hemeiș	Hemeiș	7	12	7	5
	Fântânele	2	1	1	0
	Lilieci	6	6	5	1
Comuna Letea Veche	Holt	5	11	7	4
	Letea Veche	6	18	9	9
	Radomirești	1	4	2	2
	Siretu	3	4	3	1
	Ruși-Ciutea	3	3	3	0
Comuna Luizi-Călugăra	Luizi-Călugăra	3	8	3	5
	Osebiți	1	2	2	0
Comuna Măgura	Colina Măgurii	0	4	2	2
	Dealul Mare	1	3	1	2
	Măgura	7	11	9	2
	Valea Măgurii	2	1	1	0
Comuna Mărgineni	Barați	2	8	5	3
	Mărgineni	4	12	8	4
	Trebeș	1	3	1	2
	Valea Budului	0	6	3	3
	Luncani	4	4	0	4
	Podiș	2	3	2	1
	Pădureni	0	7	3	4
Comuna Nicolae Bălcescu	Buchila	0	1	0	1
	Galbeni	1	2	1	1
	Nicolae Bălcescu	6	10	6	4
	Valea Seacă	3	10	5	5



Figura 6.4-4: Harta stațiilor propuse – Cartier Izvor, Cartier Tache, inserții Calea Republicii



Figura 6.4-5: Harta stațiilor existente și propuse – Zona Centrală, Nord, Cartier CFR



Figura 6.4-6: Harta stațiilor existente și propuse –UAT Hemeiș



Figura 6.4-7: Harta stațiilor existente și propuse –UAT Mărgineni (1)



Figura 6.4-8: Harta stațiilor existente și propuse –UAT Mărgineni (2)



Figura 6.4-9: Harta stațiilor existente și propuse – UAT Măgura și UAT Luizi-Călugăra

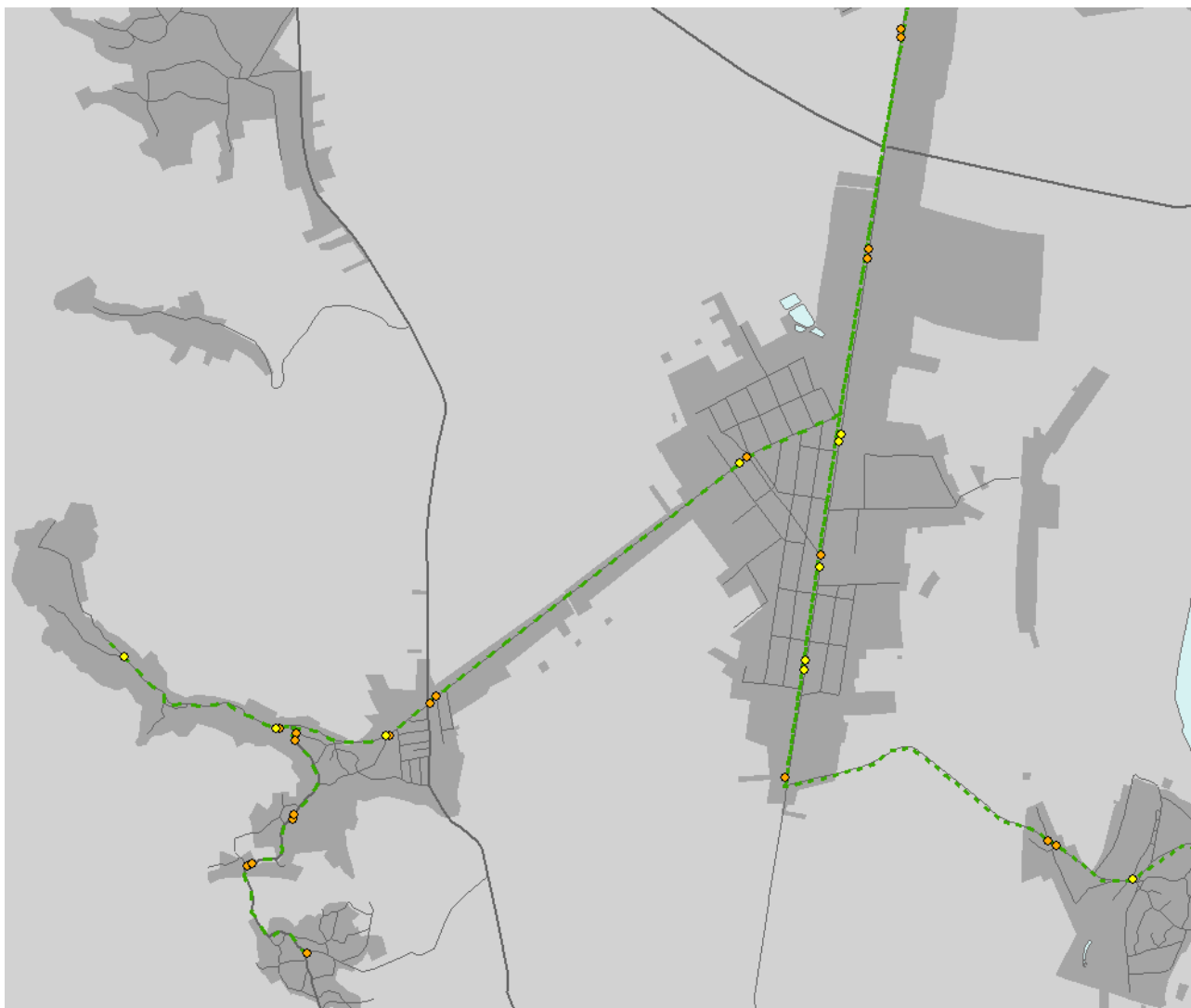


Figura 6.4-10: Harta stațiilor existente și propuse – UAT Nicolae Bălcescu

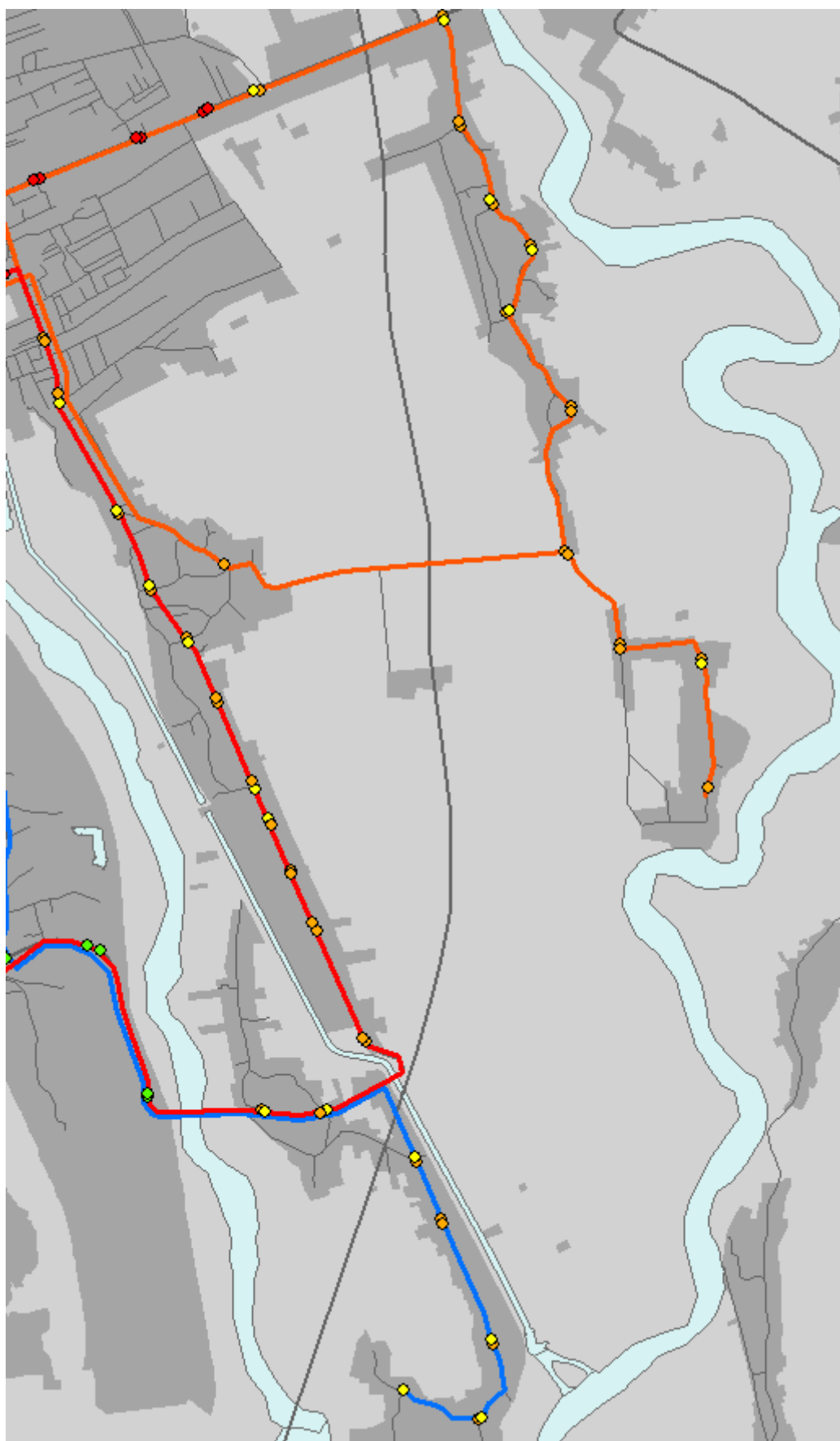


Figura 6.4-11: Harta stațiilor existente și propuse – UAT Letea Veche

6.4.5. Sisteme de e-ticketing și informare

Sistemele de e-ticketing au ca principal avantaj posibilitatea monitorizării fluxurilor de călători, prin contorizarea numărului de validări efectuate pe fiecare linie și interval orar, ușurând totodată activitatea de emitere a titlurilor de călătorie.

Implementarea sistemului va cuprinde cel puțin următoarele componente:

- Echipamente de validare în vehicul – cu posibilitatea urmăririi numărului de validări pe vehicul / linie / interval orar;
- Echipamente de emitere și reîncărcare a cardurilor de transport – centre de distribuție cu operatori sau automate în regim self-service;
- Sistem de management al flotei integrat cu sistemul de taxare;
- Sistem de informare dinamică a călătorilor în stații;

Sistemul va permite emiterea titlurilor de călătorie pe carduri reîncărcabile și de unică folosință și monitorizarea în timp real a gradului de încărcare pe fiecare linie și vehicul, în funcție de numărul validărilor efectuate, ușurând totodată activitatea de monitorizare a contractului de servicii publice pe care autoritatea contractantă trebuie să o realizeze.

Investiția a fost prevăzută în cadrul PMUD, proiectul TP09 – Implementarea unui sistem modern de e-ticketing și informare călători și poate fi finanțată prin accesarea fondurilor disponibile prin POR 2021-2027: PI 4 – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă; Ob.Spec. BIII - Promovarea mobilitatii urbane multimodale sustenabile sau PNRR – Pilonul I – Coeziune sociala si teritoriala, Componenta IV.1 – Fondul local pentru tranziția verde si digitala, Investiția I.1 Intervenții pentru tranziția verde si digitala in municipiile reședința de județ, I.1.3 – Mobilitate urbana verde - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS. Investiția totală se ridică la 3 mil €.

6.4.6. Rețea de distribuție titluri de călătorie

Rețeaua de distribuție a titlurilor de călătorie, dar și mediile prin care acestea pot fi obținute trebuie corelată cu investițiile în sistemul de e-ticketing.

Astfel, se propune o ierarhizare a modalităților de distribuție a titlurilor de călătorie, ținând cont și de specificul dat de categoriile de călători care beneficiază de diverse facilități tarifare – elevi, studenți, pensionari, după cum urmează:

- Centre de distribuție – puncte de vânzare care eliberează carduri de călătorie și emit titluri – inclusiv cele reduse pentru care se solicită documente justificative, conform prevederilor legale, situate în zonele de interes aglomerate (zona centrală, zona gării, centrele cartierelor);
- Automate de vânzare (TVM) – automate pentru emiterea și reîncărcarea cardurilor de călătorie amplasate în principalele stații ale rețelei de transport, inclusiv în cele care se află centre de distribuție;

- Aplicație mobilă – pentru plata titlurilor de călătorie, atât bilet (pentru călătorii ocazionali), cât și abonament, direct cu cardul bancar, în orice locație, cu posibilitatea de integrare a cardului de călătorie.
- Plata în vehicul cu cardul bancar prin intermediul validatoarelor.

Aplicația mobilă are ca principal avantaj faptul că nu necesită instalarea unor echipamente fizice în teren și nici personal de exploatate, aceasta având nevoie de un număr limitat de persoane care să se ocupe de mentenanță, serviciu care poate fi externalizat. Mai mult, oferă posibilitatea călătorilor să-și achite călătoria la orice oră, independent de disponibilitatea unor puncte de vânzare în stație.

6.4.7. Managementul traficului

Modernizarea străzilor și managementul traficului cuprinse în proiectele dezvoltate în cadrul PMUD reprezintă o serie de proiecte complementare de pe urma cărora sistemul de transport public poate beneficia, prin îmbunătățirea condițiilor de deplasare, creșterea vitezei de deplasare a mijloacelor de transport și creșterea calității deplasărilor pietonale pe aceste artere.

Modernizările de străzi au fost realizate cu precădere până în anul 2015, vizând inclusiv coridoare în lungul cărora se desfășoară rețeaua de transport public. Astfel, în perioada 2012 – 2014 a fost modernizată Calea Moinești, prin lărgirea pasajului peste CF500 de la 2 la 4 benzi, refacerea suprafețelor de rulare pentru vehicule, a trotuarelor, crearea de piste de biciclete și modernizarea iluminatului public. În aceeași perioadă s-au desfășurat lucrări de modernizare la Pasajul Letea, vizând calea de rulare și dispozitivele de acoperire ale rosturilor de dilatație, reabilitatea coridorului Str. Ion Luca Caragiale – Str. Milcov din cartierul Cornișa, reabilitarea Str. Ștefan cel Mare din cartierul Nord, respectiv coridorul central desfășurat pe Str. Mioriței, Str. 9 Mai, Str. Vințului și Str. Vadul Bistriței

În prezent există în derulare un proiect de introducere a unui sistem de management al traficului pentru prioritizarea coridoarelor de transport public local și a deplasărilor cu bicicleta, având ca obiectiv reducerea emisiilor de carbon. Sistemul inteligent de management al traficului propus a fi implementat prin prezentul proiect este compus din mai multe componente. Astfel, se propune implementarea componentei de trafic de management care să asigure o adaptare a timpilor de semaforizare în funcție de informațiile asupra fluxurilor de trafic primite în timp real de la echipamentele din teren—management adaptiv al traficului; componentei de monitorizare care asigură monitorizarea video a locațiilor semaforizate, în vederea creșterii siguranței rutiere pentru toți participanții la trafic: calatori cu transportul public, biciclisti, pietoni, conducatori auto; componenta de identificare automata a numărului de înmatriculare cu rol de creștere a siguranței traficului rutier și de suport pentru luarea de decizii asupra organizării circulației, prin înregistrarea vehiculelor care intra/ies din municipiu; și nu în ultimul rând, componenta de prioritizare a vehiculelor de transport public al cărui rol este de asigurare a adaptării timpilor de semaforizare în

funcție de informațiile primite în timp real asupra poziției vehiculelor de transport public, astfel încât să asigure mijloacelor de transport public o traversare cât mai rapidă a intersecțiilor semaforizate. Astfel, Municipiul Bacău urmărește dezvoltarea mobilității urbane prin implementarea unor soluții care facilitează transportul în comun și încurajează persoanele să utilizeze mijloace alternative de transport prin sporirea atractivității și utilității acestuia, creșterea fluidității traficului pe principalele artere ale municipiului, reducerea poluării mediului, precum și a poluării fonice la nivelul întregului oraș. Proiectul vine în întâmpinarea obiectivului specific 4.1 al priorității de investiții 4e al POR 2014-2020, prin implementarea unor măsuri strategice, bazate pe datele din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Bacău, ce vor conduce la promovarea mobilității urbane multimodale durabile și la reducerea emisiilor de CO₂, ca urmare a îmbunătățirii transferului către transportul public și către modurile nemotorizate de transport în detrimentul transportului cu autoturismele personale. o subsistem de control al traficului;

- subsistem de monitorizare video a traficului;
- subsistem de comunicării cu fibra optică;
- subsistem de comunicații radio;
- subsistem centru de comandă și control;
- subsistem semnalizare rutieră (marcaje orizontale și verticale)
- subsistem de priorizare a vehiculelor de transport public în intersecții semaforizate.
- subsistem informare/identificare automată a numerelor de înmatriculare

6.4.8. Benzi unice pentru transportul public

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă au fost prevăzute o serie de proiecte de realizare a unor coridoare de mobilitate care includ și benzi dedicate transportului public.

Din perspectiva funcționalității, aceste benzi dedicate se justifică cu precădere pe acele tronsoane pe care mijloacele de transport public circulă cu o frecvență ridicată.

Astfel, ținând cont de propunerile de reorganizare a rețelei de transport public, în perspectiva extinderii la nivelul zonei metropolitane și de programul de circulație avut în vedere, s-au identificat următoarele tronsoane cu o frecvență ridicată:

- FNC – Calea Republicii – Piața Centrală: până la 40 de vehicule / oră și sens la un interval de urmărire de 1.5 minute;
- Piața Centrală – Str. Mioriței – Gară: până la 16 vehicule / oră și sens la un interval de urmărire de 3.5 minute;
- Piața Centrală – Str. Energiei – Gară: până la 16 vehicule / oră și sens la un interval de urmărire de 3.5 minute;
- Piața Centrală – Str. Ștefan cel Mare (până la intersecția cu Str. Aprodul Purice): până la 12 vehicule / oră și sens la un interval de urmărire de 5 minute;

ANEXA 1: Lista stațiilor de transport public de pe raza ZMBC

ID	Status	Arteră	Denumirea stației	Direcție	Coordonate		Adăpost călători	Alveolă	Obs.
BC001	Existentă	Calea Republicii	FNC	spre Nord	46.51848614	26.92362014	NU	DA	C; 2 x SIR
BC002	Existentă	Calea Republicii	FNC	spre Sud	46.51871553	26.92312518	NU	DA	
BC003	Existentă	Calea Republicii	WMW	spre Sud	46.52115506	26.92259645	NU	NU	
BC004	Existentă	Calea Republicii	WMW	spre Nord	46.52171347	26.92266713	NU	DA	
BC005	Existentă	Calea Republicii	Robinete Industriale	spre Sud	46.52361652	26.92206075	NU	DA	
BC006	Existentă	Calea Republicii	Robinete Industriale	spre Nord	46.52451039	26.92187431	NU	DA	
BC007	Existentă	Calea Republicii	Eximprod Grup	spre Sud	46.52789903	26.92098077	NU	DA	
BC008	Existentă	Calea Republicii	Aerostar	spre Nord	46.53021651	26.92038406	DA	DA	
BC009	Existentă	Calea Republicii	Aerostar	spre Sud	46.53020632	26.92032643	NU	DA	
BC010	Existentă	Calea Republicii	Chimiei	spre Sud	46.53289273	26.91933348	NU	DA	
BC011	Nouă	Calea Republicii	Chimiei	spre Nord	46.53394671	26.91920424	NU	DA	
BC012	Nouă	Calea Republicii	Aviatorilor	spre Nord	46.53673541	26.91818525	NU	Nu	
BC013	Nouă	Calea Republicii	Aviatorilor	spre Sud	46.53704225	26.91799562	NU	Nu	
BC014	Existentă	Calea Republicii	Narcisa	spre Sud	46.53869997	26.91740991	NU	DA	A
BC015	Existentă	Calea Republicii	Narcisa	spre Nord	46.54000412	26.91717525	NU	DA	B
BC016	Existentă	Calea Republicii	Orizont	spre Sud	46.54825189	26.91420933	NU	DA	
BC017	Existentă	Calea Republicii	Orizont	spre Nord	46.54866062	26.91421463	NU	DA	B
BC018	Existentă	Calea Republicii	Piața Sud	spre Nord	46.55216459	26.91304027	DA	DA	
BC019	Existentă	Calea Republicii	Piața Sud	spre Sud	46.55236953	26.91288118	Nu	DA	B
BC020	Existentă	Calea Republicii	Tic-Tac	spre Nord	46.55617886	26.91168453	NU	NU	
BC021	Existentă	Calea Republicii	Tic-Tac	spre Sud	46.55509738	26.91197135	DA	DA	A
BC022	Nouă	Str. Spiru Haret	Spitalul Județean	spre Vest	46.55579574	26.91100494	NU	NU	
BC023	Existentă	Str. 9 Mai	Policlinica Veche	spre Nord	46.56137414	26.91353916	NU	DA	
BC024	Existentă	Str. 9 Mai	Policlinica Veche	spre Sud	46.56183617	26.91392616	DA	AD	
BC025	Existentă	Str. 9 Mai	Precista	spre Nord	46.56379366	26.91611758	NU	NU	
BC026	Existentă	Str. 9 Mai	Precista	spre Sud	46.56402106	26.91618313	DA	DA	A
BC027	Existentă	Str. 9 Mai	Piața Centrală	spre Nord	46.56845207	26.91602454	DA	NU	
BC028	Existentă	Str. 9 Mai	Piața Centrală	spre Sud	46.56859768	26.91582112	DA	NU	A
BC029	Existentă	Str. Milcov	Bazar Letea	spre Nord	46.54745915	26.91665947	NU	DA	

ID	Status	Arteră	Denumirea stației	Direcție	Coordonate		Adăpost călători	Alveolă	Obs.
BC030	Existentă	Str. Milcov	Bazar Letea	spre Sud	46.54751043	26.91638587	NU	NU	
BC031	Nouă	Str. Milcov	Pompieri	spre Nord	46.55231513	26.92254026	NU	NU	
BC032	Existentă	Str. Milcov	Pompieri	spre Sud	46.55221157	26.92241507	NU	DA	B
BC033	Existentă	Str. Milcov	Izvoare	spre Nord	46.55406378	26.92344706	NU	DA	
BC034	Existentă	Str. Milcov	Izvoare	spre Sud	46.55504991	26.92374093	NU	DA	B
BC035	Existentă	Str. Milcov	Subex	spre Nord	46.5587175	26.92411636	NU	NU	
BC036	Existentă	Str. Milcov	Subex	spre Sud	46.55899968	26.92395597	NU	NU	
BC037	Existentă	Str. Milcov	Cora	spre Nord	46.56181311	26.92346225	NU	DA	
BC038	Existentă	Str. Milcov	Cora	spre Sud	46.56250716	26.92303035	DA	DA	
BC039	Existentă	Bd. Alexandru cel Bun	Cora	spre Sud	46.56335033	26.92221433	NU	DA	C
BC040	Nouă	Str. Ion Luca Caragiale	Ion Luca Caragiale	spre Nord	46.56797094	26.92194185	NU	NU	
BC041	Nouă	Str. Ion Luca Caragiale	Ion Luca Caragiale	spre Sud	46.56784517	26.92182927	NU	NU	
BC042	Existentă	Bd. Unirii	Autogara Bistrița	spre Vest	46.57112674	26.91918164	NU	NU	
BC043	Existentă	Bd. Unirii	Colegiul Economic	spre Est	46.57030525	26.91638844	NU	NU	
BC044	Nouă	Str. Vadul Bistriței	Autogara Bistrița	spre Nord	46.57225716	26.92095476	NU	NU	
BC045	Existentă	Str. Ion Luca Caragiale	Autogara Bistrița	spre Sud	46.57088937	26.92147031	NU	NU	
BC046	Existentă	Str. Vadul Bistriței	Mioriței	spre Est	46.57338463	26.91592948	NU	DA	
BC047	Existentă	Str. Mioriței	Mioriței	spre Vest	46.57398711	26.9140081	NU	DA	
BC048	Existentă	Str. Mioriței	Banca Națională	spre Est	46.57537368	26.90752243	DA	DA	B
BC049	Existentă	Str. Mioriței	Banca Națională	spre Vest	46.57549369	26.90756817	NU	DA	
BC050	Nouă	Str. Mioriței	Petrom V	spre Nord	46.57389908	26.90140604	NU	NU	
BC051	Nouă	Str. Mioriței	Petrom V	spre Sud	46.57398565	26.90127329	NU	NU	
BC052	Existentă	Str. Mioriței	Liceul N. V. Karpen	spre Nord	46.57096104	26.89608714	NU	DA	B
BC053	Existentă	Str. Mioriței	Liceul N. V. Karpen	spre Sud	46.57088017	26.8957909	NU	DA	
BC054	Existentă	Str. Gării	Vama Bacău	spre Nord	46.56837036	26.89353453	NU	NU	
BC055	Existentă	Str. Gării	Autogara Massaro	spre Sud	46.56813284	26.89348012	NU	NU	
BC056	Nouă	Str. Gării	Gara CFR	spre Nord	46.56577593	26.89575359	NU	NU	
BC057	Existentă	Str. Gării	Gara CFR	spre Sud	46.56541303	26.89591184	NU	DA	B; C; SIR
BC058	Existentă	Str. Ștefan cel Mare	Curtea de Apel	spre Nord	46.5743545	26.91588578	NU	DA	
BC059	Existentă	Str. 9 Mai	Banca Transilvania	spre Sud	46.57276013	26.91500158	NU	DA	B
BC060	Existentă	Str. Ștefan cel Mare	Arena Mall	spre Nord	46.57874176	26.91457532	NU	DA	

ID	Status	Arteră	Denumirea stației	Direcție	Coordonate		Adăpost călători	Alveolă	Obs.
BC061	Existentă	Str. Ștefan cel Mare	Arena Mall	spre Sud	46.57934454	26.91413192	NU	DA	
BC062	Existentă	Str. Ștefan cel Mare	Podul cu lanțuri	spre Nord	46.58245686	26.91306231	NU	DA	
BC063	Existentă	Str. Ștefan cel Mare	Podul cu lanțuri	spre Sud	46.5830129	26.9123212	NU	DA	
BC064	Existentă	Str. Aprodul Purice	Aprodul Purice	spre Vest	46.58273502	26.90951437	NU	NU	A; C; SIRm
BC065	Existentă	Str. Digul Bârnat	Selgros	spre Est	46.58539901	26.90751876	NU	NU	
BC066	Existentă	Bd. Unirii	Parcul Catedralei	spre Vest	46.5696199	26.91205326	DA	NU	
BC067	Existentă	Str. M. Kogălniceanu	Parcul Trandafirilor	spre Nord	46.56872145	26.91002753	NU	NU	
BC068	Nouă	Str. Nicolae Bălcescu	Parcul Trandafirilor	spre Sud	46.56886474	26.91098091	NU	DA	
BC069	Nouă	Calea Mărășești	Piața Tricolorului	spre Nord	46.56423841	26.91225277	NU	NU	
BC070	Nouă	Calea Mărășești	Piața Tricolorului	spre Sud	46.56425309	26.91209856	NU	DA	
BC071	Nouă	Calea Mărășești	Primărie	spre Nord	46.56188513	26.91267686	NU	NU	
BC072	Nouă	Calea Mărășești	Primărie	spre Sud	46.56204622	26.91246969	NU	DA	
BC073	Existentă	Str. Oituz	Tribunal	spre Est	46.56758411	26.90529975	NU	NU	
BC074	Existentă	Str. Oituz	Tribunal	spre Vest	46.56804715	26.907433	NU	DA	
BC075	Existentă	Str. Energiei	RMB	spre Nord	46.56787368	26.90313472	NU	NU	
BC076	Existentă	Str. Energiei	RMB	spre Sud	46.56842313	26.90135348	NU	NU	
BC077	Existentă	Str. Energiei	Energiei	spre Nord	46.57023259	26.89632682	NU	DA	
BC078	Existentă	Str. Energiei	Energiei	spre Sud	46.57008068	26.89621781	NU	DA	
BC079	Existentă	Calea Moinești	Pod Mărgineni	spre Nord	46.57501551	26.88344207	NU	DA	
BC080	Existentă	Calea Moinești	Pod Mărgineni	spre Sud	46.57414033	26.88530264	NU	DA	
BC081	Existentă	Calea Moinești	Alexandru Pîru	spre Nord	46.5775093	26.8767399	NU	NU	
BC082	Nouă	Str. Abatorului	Abatorului	spre Nord	46.57305153	26.88527253	NU	NU	
BC083	Nouă	Str. Abatorului	Abatorului	spre Sud	46.57247355	26.88577219	NU	NU	
BC084	Nouă	Str. Gheorghe Donici	Gheorghe Donici	spre Nord	46.56704392	26.8915123	NU	NU	
BC085	Nouă	Str. Procopie Strat	Cartier CFR	Spre Sud	46.564962	26.887685	NU	NU	B; C
BC086	Nouă	Str. Poet Cârlova Vasile	Vasile Cârlova	spre Vest	46.56704392	26.8915123	NU	NU	
BC087	Nouă	Str. Poet Cârlova Vasile	Nicolae Grigorescu	spre Vest	46.566643	26.885942	NU	NU	
BC088	Existentă	Calea Moldovei	Holding	spre Nord	46.58960634	26.91251759	NU	NU	
BC089	Nouă	Calea Moldovei	Holding	spre Sud	46.58960634	26.91251759	NU	NU	
BC090	Existentă	Calea Moldovei	A.R.A	spre Nord	46.59352478	26.91004527	NU	DA	
BC091	Existentă	Calea Moldovei	A.R.A	spre Sud	46.59291603	26.9102275	NU	DA	

ID	Status	Arteră	Denumirea stației	Direcție	Coordonate		Adăpost călători	Alveolă	Obs.
BC092	Existentă	Calea Moldovei	Școala Generală nr. 9	spre Nord	46.59653849	26.90788509	NU	DA	
BC093	Existentă	Calea Moldovei	Școala Generală nr. 9	spre Sud	46.59583209	26.90821024	NU	DA	
BC094	Existentă	Calea Moldovei	Ecaterina Teodoroiu	spre Nord	46.6013517	26.90441406	NU	DA	
BC095	Existentă	Calea Moldovei	Ecaterina Teodoroiu	spre Sud	46.60113274	26.9044724	NU	DA	
BC096	Existentă	Calea Moldovei	Agricola	spre Nord	46.60404965	26.90250962	NU	NU	
BC097	Existentă	Calea Moldovei	Agricola	spre Sud	46.60391526	26.90245482	NU	NU	
BC098	Existentă	Calea Moldovei	Popas Gherăiești	spre Nord	46.60903395	26.89899428	NU	DA	
BC099	Nouă	Str. Lunca Bistriței	Cartier ANL Gherăiești	spre Sud	46.61487889	26.90702585	NU	NU	C
BC100	Existentă	Bd. Unirii	Calea Romanului	spre Est	46.57420547	26.93095917	NU	NU	
BC101	Nouă	Bd. Unirii	Calea Romanului	spre Vest	46.57393512	26.9295781	NU	NU	
BC102	Existentă	Calea Romanului	Calea Bârladului	spre Nord	46.57796244	26.93047608	NU	NU	
BC103	Existentă	Calea Romanului	Calea Bârladului	spre Sud	46.5784546	26.92997335	NU	NU	
BC104	Existentă	Calea Romanului	Școala Generală nr. 6	spre Nord	46.58524065	26.93029942	NU	DA	
BC105	Existentă	Calea Romanului	Școala Generală nr. 6	spre Sud	46.58452934	26.93001447	NU	DA	
BC106	Existentă	Calea Romanului	Costache Radu	spre Nord	46.58855591	26.93035326	NU	NU	
BC107	Existentă	Calea Romanului	Costache Radu	spre Sud	46.58867297	26.93013599	NU	DA	
BC108	Existentă	Calea Romanului	Iasomie	spre Nord	46.5909096	26.93049566	NU	DA	
BC109	Existentă	Calea Romanului	Iasomie	spre Sud	46.59306362	26.93030657	NU	NU	
BC110	Existentă	Calea Romanului	Spicului	spre Nord	46.59653265	26.93069068	NU	DA	
BC111	Existentă	Calea Romanului	Spicului	spre Sud	46.59560345	26.93051426	NU	DA	
BC112	Existentă	Calea Romanului	Stațiunea Pomicolă	spre Nord	46.60077398	26.93083468	NU	DA	
BC113	Existentă	Calea Romanului	Stațiunea Pomicolă	spre Sud	46.60086738	26.93070378	NU	NU	C
BC114	Existentă	Calea Bârladului	Theodor Neculuță	spre Est	46.57995358	26.93403754	NU	NU	
BC115	Existentă	Calea Bârladului	Theodor Neculuță	spre Vest	46.57988712	26.93356996	NU	NU	
BC116	Existentă	Calea Bârladului	Triumfului	spre Est	46.58245707	26.94294038	NU	NU	
BC117	Existentă	Calea Bârladului	Triumfului	spre Vest	46.58243019	26.94251827	NU	NU	
BC118	Existentă	Calea Bârladului	Calea Bârladului nr. 206	spre Est	46.58394847	26.94839715	NU	NU	
BC119	Existentă	Calea Bârladului	Calea Bârladului nr. 151	spre Vest	46.58419562	26.94879308	NU	NU	
BC120	Nouă	Str. Izvoare	Ștefan Luchian	spre Nord	46.55075528	26.92743344	NU	NU	
BC121	Nouă	Str. Izvoare	Ștefan Luchian	spre Sud	46.55096912	26.92703304	NU	NU	
BC122	Nouă	Str. Izvoare	Remat	spre Nord	46.5481364	26.92972918	NU	NU	

ID	Status	Arteră	Denumirea stației	Direcție	Coordonate		Adăpost călători	Alveolă	Obs.
BC123	Nouă	Str. Izvoare	Anca-Rom	spre Sud	46.54846262	26.92935944	NU	NU	
BC124	Nouă	Str. Înfrățirii	Veronica Micle	spre Nord	46.53802692	26.93036551	NU	NU	
BC125	Nouă	Str. Înfrățirii	Veronica Micle	spre Sud	46.53806578	26.93021219	NU	NU	
BC126	Nouă	Str. Înfrățirii	Toporași	spre Nord	46.53709848	26.93037682	NU	NU	
BC127	Nouă	Str. Înfrățirii	Toporași	spre Sud	46.53646454	26.93033844	NU	NU	
BC128	Nouă	Str. Înfrățirii	Chimiei	spre Nord	46.53336369	26.93060222	NU	NU	
BC129	Nouă	Str. Chimiei	Înfrățirii	spre Vest	46.53278587	26.93003054	NU	NU	
BC130	Nouă	Str. Chimiei	Arako Trading	Spre Est	46.53302174	26.93113606	NU	NU	
BC131	Nouă	Str. Chimiei	Chimiei	Spre Est	46.53352228	26.92021859	NU	NU	
BC132	Nouă	Str. Chimiei	Selena	Spre Vest	46.53368431	26.9215898	NU	NU	
BC133	Existentă	Str. Chimiei	Selena	Spre Est	46.53362637	26.92143328	NU	DA	
BC134	Nouă	Str. Chimiei	CET SA	spre Nord	46.53350502	26.93936824	NU	NU	
BC135	Nouă	Str. Chimiei	CET SA	spre Sud	46.53374483	26.93818426	DA	DA	
BC136	Nouă	Str. Chimiei	Pista de Karting	spre Nord	46.52468104	26.94364036	NU	NU	
BC137	Nouă	Str. Chimiei	Pista de Karting	spre Sud	46.52468572	26.94349739	NU	NU	
BC138	Existentă	Str. Aeroportului	Aeroport		46.53019974	26.91234519	NU	NU	C
BC139	Existentă	Parcare Auchan	Auchan		46.51110645	26.92807082	NU	NU	C
BC140	Nouă	Str. Tazlăului	Fiald	spre Vest	46.58149039	26.89860834	NU	DA	
BC141	Nouă	Str. Prelungirea Bradului	Primăverii	spre Nord	46.57897884	26.90355	NU	NU	
BC142	Nouă	Str. Prelungirea Bradului	Primăverii	spre Sud	46.57876441	26.90325375	NU	NU	
BC143	Nouă	Str. Bogdan Voievod	Bogdan Voievod	spre Nord	46.56374777	26.89916303	NU	NU	
BC144	Nouă	Str. Bogdan Voievod	Bogdan Voievod	spre Sud	46.56358173	26.89916771	NU	NU	
BC145	Nouă	Str. Vasile Alecsandri	Direcția Taxe și Impozite	spre Est	46.56246972	26.9040281	NU	NU	
BC146	Nouă	Str. Vasile Alecsandri	C.N.V.A	spre Est	46.56284675	26.90875857	NU	NU	
BC147	Nouă	Bd. Ioniță Sandu Sturza	Școala Alexandru cel Bun	spre Vest	46.56379309	26.90318819	NU	NU	
BC148	Nouă	Bd. Ioniță Sandu Sturza	Creșa Star Kids	spre Vest	46.56472365	26.90796435	NU	NU	
BC149	Nouă	Str. Spiru Haret	Universitatea Vasile Alecsandri	spre Vest	46.55504408	26.90831651	NU	NU	
BC150	Nouă	Str. Alexei Tolstoi	IPJ Bacău	spre Est	46.55389682	26.90884222	NU	NU	
BC151	Nouă	Str. Bucegi	Bucegi	spre Sud	46.54982334	26.90728177	NU	NU	
BC152	Nouă	Str. Bucegi	Gheorghe Glod	spre Sud	46.54663665	26.91034591	NU	NU	
BC153	Nouă	Str. Mărăști	Mărăști	spre Vest	46.5433651	26.91300214	NU	NU	C

ID	Status	Arteră	Denumirea stației	Direcție	Coordonate		Adăpost călători	Alveolă	Obs.
BC154	Nouă	Str. Alexandru Lăpușneanu	Alexandru Lăpușneanu	spre Nord	46.5424477	26.91023273	NU	NU	
BC155	Nouă	Str. Alexandru Lăpușneanu	Gheorghe Glod	spre Nord	46.54559702	26.90706007	NU	NU	
BC156	Nouă	Str. Alexei Tolstoi	Casa Didulci	spre Est	46.54817037	26.90588683	NU	NU	
BC157	Nouă	Str. General Ștefan Gușă	Unitatea Militară	spre Est	46.55958822	26.89210556	NU	NU	
BC158	Nouă	Str. General Ștefan Gușă	Unitatea Militară	spre Vest	46.55985968	26.89230755	NU	NU	
BC159	Nouă	Str. Arcadie Șeptilici	Becomagri	spre Nord	46.55750622	26.88564334	NU	NU	
BC160	Nouă	Str. Arcadie Șeptilici	Becomagri	spre Sud	46.55751993	26.88533156	NU	NU	
BC161	Nouă	Str. Arcadie Șeptilici	Vasile Pârvan	spre Nord	46.56313056	26.883085	NU	NU	
BC162	Nouă	Str. Arcadie Șeptilici	Vasile Pârvan	spre Sud	46.56289398	26.88298922	NU	NU	
BC163	Existentă	Calea Moinești	Elbac	spre Nord	46.57995767	26.86987214	NU	DA	C
BC164	Nouă	Calea Moinești	Pensiunea Perla	spre Sud	46.57970512	26.87012175	NU	NU	
BC165	Existentă	Str. Oituz	Spitalul TBC	spre Vest	46.56426071	26.90047379	NU	NU	
BC166	Existentă	Str. Oituz	Spitalul TBC	spre Est	46.5635029	26.89978721	NU	NU	
BC167	Nouă	Calea Moldovei	Popas Gherăiești	spre Nord	46.60834582	26.89942598	NU	NU	
BC168	Nouă	Calea Moldovei	Popas Gherăiești	spre Sud	46.60841449	26.89920393	NU	NU	
HM001	Existentă	Fântânele, DC194	Fântânele Teilor	spre Est	46.59983438	26.84995347	DA	NU	
HM002	Nouă	Fântânele, DC194	Fântânele Teilor	spre Vest	46.59983438	26.84995347	NU	NU	
HM003	Existentă	Fântânele, DC194	Fântânele Caișilor	spre Vest	46.60285107	26.84325705	DA	NU	C
HM004	Existentă	Hemeiuș, Str. Ion Simionescu	Hemeiuș Vila Karadayi	spre Nord	46.61218685	26.85684035	DA	NU	
HM005	Nouă	Hemeiuș, Str. Ion Simionescu	Hemeiuș Vila Karadayi	spre Sud	46.61218685	26.85684035	NU	NU	
HM006	Existentă	Hemeiuș, Str. Ion Simionescu	Hemeiuș Fundătura Codrului	spre Sud	46.63419523	26.84918001	DA	NU	
HM007	Nouă	Hemeiuș, Str. Ion Simionescu	Hemeiuș Fundătura Codrului	spre Nord	46.63419523	26.84918001	NU	NU	
HM008	Existentă	Hemeiuș, Str. Ion Simionescu	Hemeiuș Ion Simionescu	spre Sud	46.63877786	26.84616369	DA	NU	
HM009	Nouă	Hemeiuș, Str. Ion Simionescu	Hemeiuș Ion Simionescu	spre Nord	46.63877786	26.84616369	NU	NU	
HM010	Existentă	Hemeiuș, Str. Ion Simionescu	Hemeiuș Troiță	spre Sud	46.6432378	26.83995428	DA	NU	
HM011	Nouă	Hemeiuș, Str. Ion Simionescu	Hemeiuș Troiță	spre Nord	46.64332009	26.84015232	NU	NU	
HM012	Existentă	Hemeiuș, Str. Ion Simionescu	Hemeiuș Școala Primară	spre Nord	46.64802888	26.84107669	DA	NU	C
HM013	Nouă	Hemeiuș, Str. Gării	Hemeiuș Școala Grigore Tăbăcaru	spre Vest	46.6263172	26.85329196	NU	DA	C; SIR
HM014	Existentă	Hemeiuș, Str. Gării	Hemeiuș Școala Grigore Tăbăcaru	spre Est	46.6263172	26.85329196	DA	NU	
HM015	Existentă	Hemeiuș, Str. Gării	Hemeiuș Vimercati	spre Est	46.62888014	26.86083395	DA	NU	
HM016	Nouă	Hemeiuș, Str. Gării	Hemeiuș Vimercati	spre Vest	46.62888014	26.86083395	NU	NU	

ID	Status	Arteră	Denumirea stației	Direcție	Coordonate		Adăpost călători	Alveolă	Obs.
HM017	Nouă	Lilieci, Calea Moldovei	Lilieci Narcisei	spre Sud	46.60949172	26.89675831	NU	NU	
HM018	Nouă	Lilieci, Calea Moldovei	Lilieci Narcisei	spre Nord	46.60946795	26.89715756	NU	NU	
HM019	Existentă	Lilieci, Calea Moldovei	Lilieci Avicolei	spre Sud	46.61219666	26.89007972	DA	NU	
HM020	Nouă	Lilieci, Calea Moldovei	Lilieci Avicolei	spre Nord	46.61219666	26.89007972	NU	NU	
HM021	Existentă	Lilieci, Calea Moldovei	Lilieci Calea Moldovei	spre Sud	46.6174389	26.88273061	DA	NU	
HM022	Existentă	Lilieci, Calea Moldovei	Lilieci Calea Moldovei	spre Nord	46.6174389	26.88273061	DA	NU	
HM023	Existentă	Lilieci, Calea Moldovei	Lilieci Izlazului	spre Sud	46.62247306	26.87896585	DA	NU	
HM024	Nouă	Lilieci, Calea Moldovei	Lilieci Izlazului	spre Nord	46.6223429	26.87927549	NU	NU	
HM025	Existentă	Lilieci, Calea Moldovei	Lilieci Bujorilor	spre Sud	46.626888	26.87584434	DA	NU	
HM026	Nouă	Lilieci, Calea Moldovei	Lilieci Bujorilor	spre Nord	46.626888	26.87584434	NU	NU	
HM027	Existentă	Lilieci, Calea Moldovei	Lilieci Lacului	spre Sud	46.63194376	26.87056482	DA	NU	
HM028	Nouă	Lilieci, Calea Moldovei	Lilieci Lacului	spre Nord	46.63194376	26.87056482	NU	NU	
HM029	Nouă	Hemeiuș, Str. Ion Simionescu	Hemeiuș Prisăcii	spre Nord	46.6192643	26.85290895	NU	NU	
HM030	Nouă	Hemeiuș, Str. Ion Simionescu	Hemeiuș Prisăcii	spre Sud	46.61954235	26.85251159	NU	NU	
HM031	Nouă	Hemeiuș, Str. Ion Simionescu	Hemeiuș Școala Grigore Tăbăcaru	spre Nord	46.62679934	26.85256869	NU	NU	
HM032	Nouă	Hemeiuș, Str. Ion Simionescu	Hemeiuș Școala Grigore Tăbăcaru	spre Sud	46.6267942	26.85234436	NU	NU	
HM033	Nouă	Hemeiuș, Str. Ion Simionescu	Hemeiuș Talenting Agriculture	spre Nord	46.60687533	26.86059793	NU	NU	
HM034	Nouă	Hemeiuș, Str. Ion Simionescu	Hemeiuș Talenting Agriculture	spre Sud	46.60687533	26.86059793	NU	NU	
MR001	Existentă	Mărgineni, Calea Moinești	Mărgineni Școala Alexandru Piru	spre Nord	46.58638824	26.85186705	NU	NU	
MR002	Existentă	Mărgineni, Calea Moinești	Mărgineni Școala Alexandru Piru	spre Sud	46.58638824	26.85186705	NU	NU	
MR003	Existentă	Mărgineni, Calea Moinești	Mărgineni Buzdrugi	spre Nord	46.59131643	26.84291836	NU	NU	
MR004	Existentă	Mărgineni, Calea Moinești	Mărgineni Buzdrugi	spre Sud	46.59129971	26.84290262	NU	NU	
MR005	Existentă	Trebeș, Calea Moinești	Trebeș Corbului	spre Nord	46.59445941	26.83825564	NU	NU	C; SIR
MR006	Nouă	Trebeș, Calea Moinești	Trebeș Corbului	spre Sud	46.59445941	26.83825564	DA	NU	
MR007	Existentă	Luncani, Calea Moinești	Luncani Calea Moinești	spre Nord	46.60647381	26.78081074	NU	NU	
MR008	Nouă	Luncani, Calea Moinești	Luncani Calea Moinești	spre Sud	46.60645125	26.78086281	NU	NU	
MR009	Existentă	Luncani, Calea Moinești	Luncani Farmacie	spre Nord	46.60855422	26.77326619	NU	NU	
MR010	Nouă	Luncani, Calea Moinești	Luncani Farmacie	spre Sud	46.60855422	26.77326619	NU	NU	
MR011	Existentă	Luncani, Calea Moinești	Luncani Biserică	spre Nord	46.60880059	26.76348525	NU	NU	
MR012	Nouă	Luncani, Calea Moinești	Luncani Biserică	spre Sud	46.60880059	26.76348525	NU	NU	
MR013	Existentă	Luncani, Calea Moinești	Luncani Calbea	spre Nord	46.60816632	26.74987374	NU	NU	

ID	Status	Arteră	Denumirea stației	Direcție	Coordonate		Adăpost călători	Alveolă	Obs.
MR014	Nouă	Luncani, Calea Moinești	Luncani Calbea	spre Sud	46.60817212	26.749665	NU	NU	
MR015	Existentă	Podiș, Calea Moinești	Podiș Magazin Robu	spre Nord	46.61186516	26.74205004	NU	NU	
MR016	Nouă	Podiș, Calea Moinești	Podiș Magazin Robu	spre Sud	46.61186516	26.74205004	NU	NU	
MR017	Existentă	Podiș, Calea Moinești	Podiș Calea Moinești	spre Nord	46.6135921	26.73398383	NU	NU	
MR018	Nouă	Podiș, Calea Moinești	Podiș Calea Moinești	spre Sud	46.6135921	26.73398383	NU	NU	
MR019	Nouă	Podiș, Calea Moinești	Podiș Cap Linie	spre Nord	46.6111601	26.72666548	NU	NU	C
MR020	Existentă	Barați, Str. Arcadie Șeptilici	Barați Arcadie Șeptilici	spre Nord	46.57069774	26.87871492	NU	NU	
MR021	Nouă	Barați, Str. Arcadie Șeptilici	Barați Arcadie Șeptilici	spre Sud	46.57050155	26.87882138	NU	NU	
MR022	Existentă	Barați, Str. Arcadie Șeptilici	Barați Prinipală	spre Sud	46.5741928	26.87610551	NU	NU	
MR023	Nouă	Barați, Str. Arcadie Șeptilici	Barați Prinipală	spre Nord	46.5741928	26.87610551	NU	NU	
MR024	Nouă	Mărgineni, Calea Moinești	Mărgineni Tineretului	spre Nord	46.58284603	26.86122376	NU	NU	
MR025	Nouă	Mărgineni, Calea Moinești	Mărgineni Tineretului	spre Sud	46.58284603	26.86122376	NU	NU	
MR026	Nouă	Mărgineni, Str. Tineretului	Mărgineni Jafar	spre Nord	46.58852961	26.86443919	NU	NU	
MR027	Nouă	Mărgineni, Str. Tineretului	Mărgineni Jafar	spre Sud	46.58852961	26.86443919	NU	NU	
MR028	Nouă	Mărgineni, Str. Tineretului	Mărgineni Lalelelor	spre Nord	46.59717993	26.86463874	NU	NU	
MR029	Nouă	Mărgineni, Str. Tineretului	Mărgineni Lalelelor	spre Sud	46.59746754	26.864568	NU	NU	
MR030	Nouă	Mărgineni, Str. Tineretului	Mărgineni Fântânelelor	spre Nord	46.60165512	26.86386526	NU	NU	
MR031	Nouă	Mărgineni, Str. Tineretului	Mărgineni Fântânelelor	spre Sud	46.60165512	26.86386526	NU	NU	
MR032	Nouă	Trebeș, Calea Moinești	Trebeș Cantonului	spre Nord	46.59598366	26.83518882	NU	NU	
MR033	Nouă	Trebeș, Calea Moinești	Trebeș Cantonului	spre Sud	46.59598366	26.83518882	NU	NU	
MR034	Nouă	Valea Budului, Calea Moinești	Valea Budului Alunului	spre Nord	46.59579066	26.81956031	NU	NU	
MR035	Nouă	Valea Budului, Calea Moinești	Valea Budului Alunului	spre Sud	46.59579066	26.81956031	NU	NU	
MR036	Nouă	Valea Budului, Calea Moinești	Valea Budului Casa Amaya	spre Nord	46.59600544	26.81477612	NU	NU	
MR037	Nouă	Valea Budului, Calea Moinești	Valea Budului Casa Amaya	spre Sud	46.59600544	26.81477612	NU	NU	
MR038	Nouă	Valea Budului, Calea Moinești	Valea Budului Mănăstire	spre Nord	46.59680373	26.80800512	NU	NU	
MR039	Nouă	Valea Budului, Calea Moinești	Valea Budului Mănăstire	spre Sud	46.59679646	26.8076278	NU	NU	
MR040	Nouă	Barați, Str. Alexandru Piru	Barați Școala Gimnazială	spre Nord	46.57533276	26.87037183	NU	NU	
MR041	Nouă	Barați, Str. Alexandru Piru	Barați Școala Gimnazială	spre Sud	46.57533276	26.87037183	NU	NU	
MR042	Nouă	Barați, Str. Alexandru Piru	Barați Bologești	spre Nord	46.57766018	26.86312906	NU	NU	
MR043	Nouă	Barați, Str. Alexandru Piru	Barați Bologești	spre Sud	46.57766018	26.86312906	NU	NU	
MR044	Nouă	Barați, Str. Alexandru Piru	Barați Alexandru Piru	spre Nord	46.58095713	26.85654753	NU	NU	

ID	Status	Arteră	Denumirea stației	Direcție	Coordonate		Adăpost călători	Alveolă	Obs.
MR045	Nouă	Barați, Str. Alexandru Piru	Barați Alexandru Piru	spre Sud	46.58096666	26.85625595	NU	NU	
MR046	Nouă	Mărgineni, DJ119B	Mărgineni Șipotei	spre Nord	46.58401938	26.84890286	NU	NU	
MR047	Nouă	Mărgineni, DJ119B	Mărgineni Șipotei	spre Sud	46.58365688	26.84907861	NU	NU	
MR048	Nouă	Mărgineni, DJ119B	Mărgineni Vânătorului	spre Nord	46.58667217	26.84381425	NU	NU	
MR049	Nouă	Mărgineni, DJ119B	Mărgineni Vânătorului	spre Sud	46.58655386	26.84350073	NU	NU	
MR050	Nouă	Pădureni, DJ118B	Pădureni Cumpăna	spre Nord	46.58547481	26.83592136	NU	NU	
MR051	Nouă	Pădureni, DJ118B	Pădureni Cumpăna	spre Sud	46.58554262	26.83585541	DA	NU	
MR052	Nouă	Pădureni, DJ118B	Pădureni Principală	spre Nord	46.5811243	26.8309583	NU	NU	
MR053	Nouă	Pădureni, DJ118B	Pădureni Principală	spre Sud	46.5811243	26.8309583	NU	NU	
MR054	Nouă	Pădureni, DJ118B	Pădureni Văii	spre Nord	46.5762884	26.82581076	NU	NU	
MR055	Nouă	Pădureni, DJ118B	Pădureni Văii	spre Sud	46.5762884	26.82581076	NU	NU	
MR056	Nouă	Pădureni, DJ118B	Pădureni Cap Linie		46.57641946	26.81792442	NU	NU	C
MG001	Existentă	Măgura, Str. Emil Brăescu	Măgura Centrul Viața Liniștită	spre Est	46.56083842	26.87834151	DA	NU	
MG002	Nouă	Măgura, Str. Emil Brăescu	Măgura Centrul Viața Liniștită	spre Vest	46.56083842	26.87834151	NU	NU	
MG003	Existentă	Măgura, Str. Emil Brăescu	Măgura Luminii	spre Est	46.55992135	26.87385511	DA	NU	
MG004	Nouă	Măgura, Str. Emil Brăescu	Măgura Luminii	spre Vest	46.55992135	26.87385511	NU	NU	
MG005	Existentă	Măgura, Str. Emil Brăescu	Măgura Emil Brăescu	spre Est	46.55974202	26.86847532	DA	NU	
MG006	Nouă	Măgura, Str. Emil Brăescu	Măgura Emil Brăescu	spre Vest	46.55974202	26.86847532	NU	NU	
MG007	Existentă	Măgura, Str. Emil Brăescu	Măgura Școala Nr. 2	spre Est	46.56132292	26.86281661	DA	NU	
MG008	Nouă	Măgura, Str. Emil Brăescu	Măgura Școala Nr. 2	spre Vest	46.56132292	26.86281661	NU	NU	
MG009	Existentă	Măgura, Str. Emil Brăescu	Măgura Răzășiei	spre Est	46.56151965	26.85876989	DA	NU	
MG010	Nouă	Măgura, Str. Emil Brăescu	Măgura Răzășiei	spre Vest	46.56155832	26.85922784	NU	NU	
MG011	Existentă	Măgura, Str. Emil Brăescu	Măgura Troiță	spre Est	46.55868722	26.85173807	DA	NU	
MG012	Nouă	Măgura, Str. Emil Brăescu	Măgura Troiță	spre Vest	46.55868722	26.85173807	NU	NU	
MG013	Existentă	Măgura, Str. Emil Brăescu	Măgura Fântână	spre Est	46.55754574	26.84734017	DA	NU	
MG014	Nouă	Măgura, Str. Emil Brăescu	Măgura Fântână	spre Vest	46.55754574	26.84734017	NU	NU	
MG015	Existentă	Măgura, Str. Valea Măgurii	Măgura Fermă	spre Est	46.55695926	26.83524153	DA	NU	
MG016	Nouă	Măgura, Str. Valea Măgurii	Măgura Fermă	spre Vest	46.55695926	26.83524153	NU	NU	
MG017	Existentă	Măgura, Str. Valea Măgurii	Măgura Valea Măgurii	spre Est	46.55747052	26.8283998	DA	NU	C
MG018	Existentă	Dealul Mare, DJ119B	Dealul Mare Poliție	spre Sud	46.55057951	26.84186667	DA	NU	
MG019	Nouă	Dealul Mare, DJ119B	Dealul Mare Poliție	spre Nord	46.55057951	26.84186667	NU	NU	

ID	Status	Arteră	Denumirea stației	Direcție	Coordonate		Adăpost călători	Alveolă	Obs.
MG020	Nouă	Dealul Mare, DN11	Dealul Mare Metalbac	spre Sud	46.54743914	26.84766493	NU	NU	
MG021	Nouă	Dealul Mare, DN11	Dealul Mare Metalbac	spre Nord	46.54743914	26.84766493	NU	NU	
MG022	Nouă	Măgura, Str. Emil Brăescu	Măgura Primărie	spre Sud	46.55437901	26.84152767	NU	NU	
MG023	Nouă	Măgura, Str. Emil Brăescu	Măgura Primărie	spre Nord	46.55431686	26.84172743	NU	NU	
MG024	Nouă	Măgura, Str. Emil Brăescu	Măgura Dascălului	spre Est	46.55553312	26.84432361	NU	NU	
MG025	Nouă	Măgura, Str. Emil Brăescu	Măgura Dascălului	spre Vest	46.55553312	26.84432361	NU	NU	
MG026	Nouă	Măgura, Str. Casa de Apă	Măgura Casa de Apă	spre Est	46.56374991	26.86971719	NU	NU	
MG027	Nouă	Măgura, Str. Casa de Apă	Măgura Casa de Apă	spre Vest	46.56374991	26.86971719	NU	NU	
MG028	Nouă	Măgura, Str. Între Vii	Măgura Între Vii	spre Nord	46.56410527	26.87678245	NU	NU	
MG029	Nouă	Măgura, Str. Între Vii	Măgura Între Vii	spre Sud	46.56410527	26.87678245	NU	NU	
LC001	Existentă	DN11	DN11 Trei-Cruci	spre Nord	46.54582364	26.85134559	DA	NU	C
LC002	Nouă	DN11	DN11 Trei-Cruci	spre Sud	46.54582364	26.85134559	NU	NU	
LC003	Existentă	Luizi-Călugăra, DN119B	Luizi-Călugăra Lucian Blaga	spre Nord	46.54252307	26.85354066	DA	NU	
LC004	Nouă	Luizi-Călugăra, DN119B	Luizi-Călugăra Lucian Blaga	spre Sud	46.54252307	26.85354066	NU	NU	
LC005	Existentă	Osebiți, Str. Al. Ioan Cuza	Osebiți Biserică		46.53882587	26.83832422	DA	NU	
LC006	Existentă	Luizi-Călugăra, DN119B	Luizi-Călugăra Biserică	spre Nord	46.531653	26.84495229	DA	NU	C; SIR
LC007	Nouă	Luizi-Călugăra, DN119B	Luizi-Călugăra Școala Generală	spre Nord	46.53399982	26.84812766	NU	NU	
LC008	Nouă	Luizi-Călugăra, DN119B	Luizi-Călugăra Școala Generală	spre Sud	46.53399982	26.84812766	NU	NU	
LC009	Nouă	Luizi-Călugăra, DN119B	Luizi-Călugăra Pârâului	spre Nord	46.53757402	26.84829131	NU	NU	
LC010	Nouă	Luizi-Călugăra, DN119B	Luizi-Călugăra Pârâului	spre Sud	46.53754427	26.84845781	NU	NU	
LC011	Nouă	Luizi-Călugăra, DN119B	Luizi-Călugăra Materiale Construcții	spre Nord	46.5384899	26.85261051	NU	NU	
LC012	Nouă	Luizi-Călugăra, DN119B	Luizi-Călugăra Materiale Construcții	spre Sud	46.5384899	26.85261051	NU	NU	
LC013	Nouă	Osebiți, Str. Nucului	Osebiți Magazin Cotaș	spre Vest	46.53871242	26.84323267	NU	NU	
LC014	Nouă	Osebiți, Str. Nucului	Osebiți Magazin Cotaș	spre Est	46.5386817	26.84326138	NU	NU	
NB001	Existentă	Nicolae Bălcescu, DN2	Nicolae Bălcescu Baza Sportivă	spre Nord	46.48264174	26.92050167	DA	DA	
NB002	Existentă	Nicolae Bălcescu, DN2	Nicolae Bălcescu Baza Sportivă	spre Sud	46.48264174	26.92050167	NU	DA	
NB003	Existentă	Nicolae Bălcescu, DN2	Nicolae Bălcescu Sălciilor	spre Nord	46.47604264	26.91894187	DA	NU	
NB004	Nouă	Nicolae Bălcescu, DN2	Nicolae Bălcescu Sălciilor	spre Sud	46.47604264	26.91894187	NU	NU	
NB005	Existentă	Nicolae Bălcescu, DN2	Nicolae Bălcescu Salcâmului	spre Nord	46.46978959	26.91758524	NU	DA	
NB006	Existentă	Nicolae Bălcescu, DN2	Nicolae Bălcescu Salcâmului	spre Sud	46.46978959	26.91758524	NU	DA	
NB007	Existentă	Galbeni, DJ252D	Galbeni Monument	spre Vest	46.45827216	26.94367723	DA	NU	C; SIR

ID	Status	Arteră	Denumirea stației	Direcție	Coordonate		Adăpost călători	Alveolă	Obs.
NB008	Existentă	Valea Seacă, DC169	Valea Seacă Școala Gimnazială	spre Est	46.46612907	26.88455816	DA	NU	
NB009	Nouă	Valea Seacă, DC169	Valea Seacă Școala Gimnazială	spre Vest	46.46612907	26.88455816	NU	NU	
NB010	Existentă	Valea Seacă, DC169	Valea Seacă Ștefan cel Mare	spre Est	46.46654058	26.87581063	DA	NU	
NB011	Nouă	Valea Seacă, DC169	Valea Seacă Ștefan cel Mare	spre Vest	46.46654058	26.87581063	NU	NU	
NB012	Existentă	Valea Seacă, DC169	Valea Seacă Casa Heidi		46.47050459	26.86348245	NU	NU	C
NB013	Nouă	Nicolae Bălcescu, DN2	JUMBO	spre Sud	46.50483344	26.92528644	DA	NU	
NB014	Nouă	Nicolae Bălcescu, DN2	JUMBO	spre Nord	46.50483344	26.92528644	NU	NU	
NB015	Nouă	Nicolae Bălcescu, DN2	Nicolae Bălcescu TH Trucks	spre Sud	46.49283626	26.92269466	NU	NU	
NB016	Nouă	Nicolae Bălcescu, DN2	Nicolae Bălcescu TH Trucks	spre Nord	46.49283626	26.92269466	NU	NU	
NB017	Nouă	Nicolae Bălcescu, DN2	Nicolae Bălcescu Primăverii	spre Sud	46.48635076	26.92115964	NU	NU	
NB018	Nouă	Nicolae Bălcescu, DN2	Nicolae Bălcescu Primăverii	spre Nord	46.48650049	26.9213198	NU	NU	
NB019	Nouă	Nicolae Bălcescu, DN2	Nicolae Bălcescu Restaurant Prima	spre Nord	46.46420879	26.91643437	NU	NU	
NB020	Nouă	Nicolae Bălcescu, DN2	Nicolae Bălcescu Restaurant Prima	spre Sud	46.4638435	26.91605895	NU	NU	C
NB021	Nouă	Galbeni, DJ252D	Galbeni Furnicii	spre Vest	46.46040838	26.93693208	NU	NU	
NB022	Nouă	Galbeni, DJ252D	Galbeni Furnicii	spre Est	46.46040838	26.93693208	NU	NU	
NB023	Existentă	Nicolae Bălcescu, DC169	Nicolae Bălcescu Ferdinand	spre Vest	46.48139908	26.9130504	DA	NU	
NB024	Nouă	Nicolae Bălcescu, DC169	Nicolae Bălcescu Ferdinand	spre Est	46.48139908	26.9130504	NU	NU	
NB025	Nouă	Valea Seacă, DC169	Valea Seacă Tâmplarului	spre Vest	46.46793701	26.88782406	NU	NU	
NB026	Nouă	Valea Seacă, DC169	Valea Seacă Tâmplarului	spre Est	46.46793701	26.88782406	NU	NU	
NB027	Nouă	Valea Seacă, DJ119	Valea Seacă Florești	spre Nord	46.46627345	26.87712987	NU	NU	
NB028	Nouă	Valea Seacă, DJ119	Valea Seacă Florești	spre Sud	46.46627345	26.87712987	NU	NU	
NB029	Nouă	Valea Seacă, DJ119	Valea Seacă Caraiman	spre Nord	46.46157643	26.87687098	NU	NU	
NB030	Nouă	Valea Seacă, DJ119	Valea Seacă Caraiman	spre Sud	46.46157643	26.87687098	NU	NU	
NB031	Nouă	Valea Seacă, DJ119	Valea Seacă Biserică	spre Nord	46.45902977	26.87325762	NU	NU	
NB032	Nouă	Valea Seacă, DJ119	Valea Seacă Biserică	spre Sud	46.45902977	26.87325762	NU	NU	
NB033	Nouă	Buchia, DJ119	Buchila Monument		46.45425854	26.8780349	NU	NU	C
LV001	Nouă	Holt, Calea Bârladului	Holt Cap Deal	spre Est	46.58529382	26.95330281	NU	NU	
LV002	Existentă	Holt, Calea Bârladului	Holt Cap Deal	spre Vest	46.58530495	26.95276464	NU	NU	
LV003	Existentă	Holt, Str. 1 Decembrie	Holt Calea Bârladului	spre Nord	46.58979683	26.96934925	DA	NU	
LV004	Nouă	Holt, Str. 1 Decembrie	Holt Calea Bârladului	spre Sud	46.58979683	26.96934925	NU	NU	
LV005	Existentă	Holt, Str. 1 Decembrie	Holt 8 Noiembrie	spre Nord	46.57837654	26.97372859	DA	NU	

ID	Status	Arteră	Denumirea stației	Direcție	Coordonate		Adăpost călători	Alveolă	Obs.
LV006	Nouă	Holt, Str. 1 Decembrie	Holt 8 Noiembrie	spre Sud	46.57837654	26.97372859	NU	NU	
LV007	Existentă	Holt, Str. 1 Decembrie	Holt Darmar	spre Nord	46.57593647	26.97700099	DA	NU	
LV008	Nouă	Holt, Str. 1 Decembrie	Holt Darmar	spre Sud	46.57593647	26.97700099	NU	NU	
LV009	Existentă	Holt, Str. 1 Decembrie	Holt La Crina	spre Sud	46.57192127	26.97494034	DA	NU	
LV010	Nouă	Holt, Str. 1 Decembrie	Holt La Crina	spre Nord	46.57192127	26.97494034	NU	NU	
LV011	Nouă	Holt, Str. 1 Decembrie	Holt Bradului	spre Nord	46.58311779	26.97094346	NU	NU	
LV012	Nouă	Holt, Str. 1 Decembrie	Holt Bradului	spre Sud	46.58311779	26.97094346	NU	NU	
LV013	Nouă	Holt, Str. 1 Decembrie	Holt Prunului	spre Nord	46.5662208	26.98055865	NU	NU	
LV014	Nouă	Holt, Str. 1 Decembrie	Holt Prunului	spre Sud	46.5662208	26.98055865	NU	NU	
LV015	Nouă	Holt, DC86	Holt Intersecție Radomirești	spre Nord	46.55756815	26.98007469	NU	NU	C
LV016	Nouă	Holt, DC86	Holt Intersecție Radomirești	spre Sud	46.55756815	26.98007469	NU	NU	
LV017	Existentă	Radomirești, DC85	Radomirești George Lecca	spre Nord	46.55105084	26.99196583	NU	NU	
LV018	Nouă	Radomirești, DC85	Radomirești George Lecca	spre Sud	46.55105084	26.99196583	NU	NU	
LV019	Nouă	Radomirești, DC85	Radomirești Prieteniei	spre Nord	46.55192613	26.9848792	NU	NU	
LV020	Nouă	Radomirești, DC85	Radomirești Prieteniei	spre Sud	46.55192613	26.9848792	NU	NU	
LV021	Nouă	Radomirești, DC85	Radomirești Cap Linie	spre Nord	46.54332038	26.99260683	NU	NU	C
LV022	Nouă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Hotel Hanami	spre Sud	46.57033286	26.93441957	NU	NU	
LV023	Nouă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Hotel Hanami	spre Nord	46.57033286	26.93441957	NU	NU	
LV022	Existentă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Trecătoarea Holtului	spre Nord	46.56642762	26.93581732	DA	NU	
LV023	Nouă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Trecătoarea Holtului	spre Sud	46.56703236	26.9356366	NU	NU	
LV024	Existentă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Vasile Alecsandri	spre Nord	46.55976428	26.94095989	NU	NU	
LV025	Nouă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Vasile Alecsandri	spre Sud	46.55976428	26.94095989	NU	NU	
LV026	Existentă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Ion Creangă	spre Nord	46.55518725	26.94376572	NU	NU	
LV027	Nouă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Ion Creangă	spre Sud	46.55518725	26.94376572	NU	NU	
LV028	Existentă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Parc	spre Sud	46.5523332	26.94687632	DA	NU	
LV029	Nouă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Parc	spre Nord	46.5523332	26.94687632	NU	NU	
LV030	Existentă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Emil Pavel	spre Sud	46.54318344	26.9528636	NU	NU	
LV031	Nouă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Emil Pavel	spre Nord	46.54366338	26.95267136	NU	NU	
LV032	Existentă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Roofcoon	spre Sud	46.54141127	26.95402578	NU	NU	
LV033	Nouă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Roofcoon	spre Nord	46.54107964	26.95428372	NU	NU	
LV034	Nouă	Letea Veche, Str. V. Alecsandri	Letea Veche Vasile Alecsandri	spre Nord	46.55671063	26.95014285	NU	NU	

ID	Status	Arteră	Denumirea stației	Direcție	Coordonate		Adăpost călători	Alveolă	Obs.
LV035	Nouă	Letea Veche, Str. V. Alecsandri	Letea Veche Vasile Alecsandri	spre Sud	46.55671063	26.95014285	NU	NU	
LV036	Nouă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Alexandru Ioan Cuza	spre Nord	46.54842965	26.94957524	NU	NU	
LV037	Nouă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Alexandru Ioan Cuza	spre Sud	46.54842965	26.94957524	NU	NU	
LV038	Nouă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Cartierul Nou	spre Nord	46.53832685	26.95605247	NU	NU	
LV039	Nouă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Cartierul Nou	spre Sud	46.53832685	26.95605247	NU	NU	
LV040	Nouă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Autobild Service	spre Nord	46.53470539	26.95830181	NU	NU	
LV041	Nouă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Autobild Service	spre Sud	46.53515098	26.95786991	NU	NU	
LV042	Nouă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Crisageo	spre Nord	46.52801257	26.96255248	NU	NU	
LV043	Nouă	Letea Veche, Str. Al.I. Cuza	Letea Veche Crisageo	spre Sud	46.52801257	26.96255248	NU	NU	
LV044	Existență	Ruși-Ciutea, DC87	Ruși-Ciutea Școala Generală	spre Nord	46.52077903	26.96699085	DA	NU	
LV045	Nouă	Ruși-Ciutea, DC87	Ruși-Ciutea Școala Generală	spre Sud	46.52077903	26.96699085	NU	NU	
LV046	Existență	Siretu, DC87	Siretu Poiana	spre Nord	46.50976835	26.97370023	DA	NU	
LV047	Nouă	Siretu, DC87	Siretu Poiana	spre Sud	46.50976835	26.97370023	NU	NU	
LV048	Existență	Siretu, DC87	Siretu Mihai Eminescu	spre Est	46.50523833	26.97243124	DA	NU	
LV049	Nouă	Siretu, DC87	Siretu Mihai Eminescu	spre Vest	46.50523833	26.97243124	NU	NU	
LV050	Existență	Siretu, DC87	Siretu Școala Generală	spre Vest	46.5070136	26.96584926	DA	NU	C; SIR
LV051	Nouă	Siretu, DC87	Siretu Ștefan cel Mare	spre Nord	46.51730449	26.96915249	NU	NU	
LV052	Nouă	Siretu, DC87	Siretu Ștefan cel Mare	spre Sud	46.51730449	26.96915249	NU	NU	
LV053	Existență	Ruși-Ciutea, DJ207G	Ruși-Ciutea Parc	spre Vest	46.52385053	26.95923392	DA	NU	
LV054	Nouă	Ruși-Ciutea, DJ207G	Ruși-Ciutea Parc	spre Est	46.52365592	26.95859625	NU	NU	
LV055	Existență	Ruși-Ciutea, DJ207G	Ruși-Ciutea Pod Bistrița	spre Vest	46.52386394	26.95348147	DA	NU	
LV056	Nouă	Ruși-Ciutea, DJ207G	Ruși-Ciutea Pod Bistrița	spre Est	46.52386394	26.95348147	NU	NU	

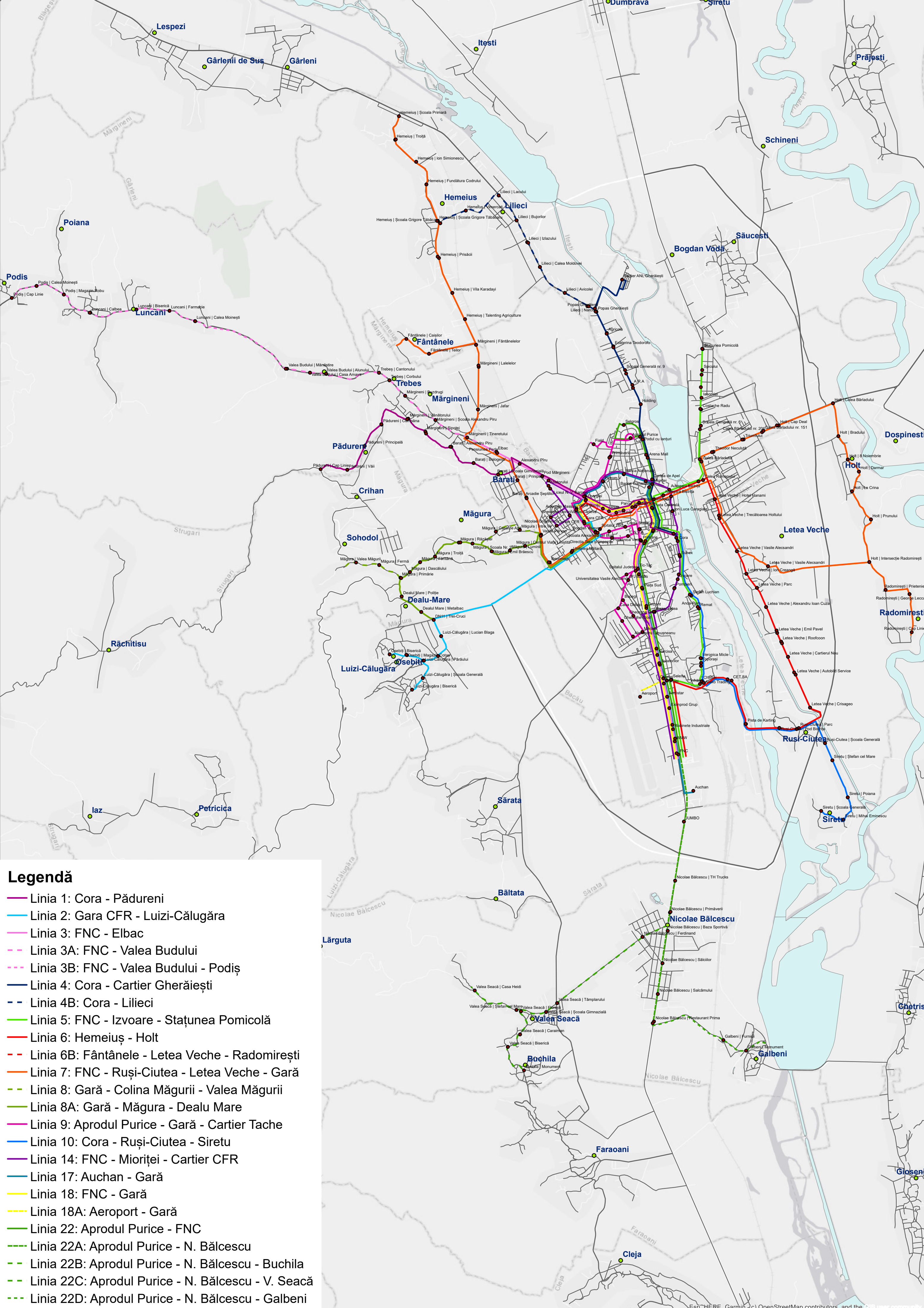
Legendă Observații

A - Casierie bilete / abonamente
 B - Chioșc / magazin vânzare bilete
 C - Capăt de linie
 SIR - Stație încărcare rapidă autobuz
 SIRm - Stație încărcare rapidă microbuz

Coduri ID Stații

BC - Municipiul Bacău
 HM - Comuna Hemeiș
 MR - Comuna Mărgineni
 MG - Comuna Măgura
 LC - Comuna Luizi-Călugăra

NB - Comuna Nicolae Bălcescu
 LV - Comuna Letea Veche



- Legendă
- Linia 1: Cora - Pădureni

Linia 2: Gara CFR - Luizi-Călugăra

Linia 3: FNC - Elbac

Linia 3A: FNC - Valea Budului

Linia 3B: FNC - Valea Budului - Podiș

Linia 4: Cora - Cartier Gherăiești

Linia 4B: Cora - Liliéci

Linia 5: FNC - Izvoare - Stațunea Pomicolă

Linia 6: Hemeiuș - Holt

Linia 6B: Fântânele - Letea Veche - Radomirești

Linia 7: FNC - Ruși-Ciutea - Letea Veche - Gară

Linia 8: Gară - Colina Măgurii - Valea Măgurii

Linia 8A: Gară - Măgura - Dealu Mare

Linia 9: Aprodul Purice - Gară - Cartier Tache

Linia 10: Cora - Ruși-Ciutea - Siretu

Linia 14: FNC - Mioriței - Cartier CFR

Linia 17: Auchan - Gară

Linia 18: FNC - Gară

Linia 18A: Aeroport - Gară

Linia 22: Aprodul Purice - FNC

Linia 22A: Aprodul Purice - N. Bălcescu

Linia 22B: Aprodul Purice - N. Bălcescu - Buchila

Linia 22C: Aprodul Purice - N. Bălcescu - V. Seacă

Linia 22D: Aprodul Purice - N. Bălcescu - Galbeni