Iași, Str. Iancu Flondor, Nr. 6D
e-mail: finantare@avalana.ro
CUI: RO29173603
Nr. Înreg. J22/1776/2011
Telefon: 0757/068810

SC YOUPLAN DEVELOPMENT SRL
C.U.I. 35108499, J27/688/09.10.2015
adresa: Municipiul Iași, str. Iancu Flondor, nr. 6D, mansardă, birou 2, jud. Iași
telefon:+40743629312
email: timotei_fecioru@yahoo.com

CONCEPT DE DEZVOLTARE A PLANULUI DE MOBILITATE URBANA PENTRU ORASUL TARGU NEAMT

ELABORATOR:

SC YXS AVALANA SRL

SC YOUPLAN DEVELOPMENT SRL

INTRODUCERE

1.1. Scopul și rolul documentației;
1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială
1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale;
1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor;

1. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

2.1 Contextul socioeconomic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice;
2.2 Rețeaua stradală;
2.3 Transport public;
2.4 Transport de marfă;
2.5 Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă);
2.6 Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare);
2.7 Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.);

3. MODELUL DE TRANSPORT (OBLIGATORIU PENTRU LOCALITĂȚILE DE RANG 0 ȘI I)

3.1. Prezentare generală și definirea domeniului
3.2. Colectarea de date;
3.3. Dezvoltarea rețelei de transport;
3.4. Cererea de transport;
3.5. Calibrarea și validarea datelor;
3.6. Prognoze;
3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz;

4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII

4.1 Eficiență economică;
4.2. Impactul asupra mediului;
4.3. Accesibilitate;
4.4. Siguranță;
4.5. Calitatea vieții;

5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale;
5.2. Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor;

6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport;
6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale;
6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale;
6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale:
6.4.1. La scară periurbană/metropolitană;
6.4.2. La scara localităților de referință;
6.4.3. La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate;

7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE

7.1. Eficiență economică;
7.2. Impactul asupra mediului;
7.3. Accesibilitate;
7.4. Siguranță;
7.5. Calitatea vieții.

8. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG

8.1. Cadrul de prioritizare;
8.2. Prioritățile stabilite;

9. PLANUL DE ACȚIUNE

9.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale;
9.2. Transport public;
9.3. Transport de marfă;
9.4. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă);
9.5. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecția împotriva zgomotului/sonoră);
9.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.);
9.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare;
9.8. Aspecte instituționale.

10. MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ

10.1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.;
10.2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea.

11. ANEXE

Iași, Str. Iancu Flondor, Nr. 6D
e-mail: finantare@avalana.ro
CUI: RO29173603
Nr. Înreg. J22/1776/2011
Telefon: 0757/068810

YOUPLAN DEVELOPMENT
dezvoltare sustenabila in arhitectura si urbanism

SC YOUPLAN DEVELOPMENT SRL
C.U.I. 35108499, J27/688/09.10.2015
adresa: Municipiul Iași, str. Iancu Flondor, nr. 6D, mansardă, birou 2, jud. Iași
telefon:+40743629312
email: timotei_fecioru@yahoo.com

FOAIE DE CAPAT

1. Denumire proiect:	**CONCEPT DE DEZVOLTARE A PLANULUI DE MOBILITATE URBANA PENTRU ORASUL TARGU NEAMT**
2. Proiectant :	**S.C. YXS AVALANA S.R.L.,** **S.C. YOUPLAN DEVELOPMENT S.R.L.** - Iasi, master urbanist TIMOTEI FECIORU
3. Beneficiar :	**ORASUL TARGU NEAMT**
4**.** Data **:**	2021;

Sef de proiect
Mst. Urb. Timotei Fecioru.....

Proiectat
Mst. Urb. Timotei Fecioru.....

Desenat
Mst. Urb. Timotei Fecioru.....

PMUD Orasul Targu Neamt – Variantă preliminară
Prezentul plan de mobilitate urbana durabila acopera UAT Targu Neamt si se refera la perioada 2021-2027.
Planul de Mobilitate Urbana Durabila este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (masuri si proiecte) fiind adaptat in consecinta. Astfel, in faza de implementare a PMUD vor fi necesare studii de fezabilitate privind investitiile propuse, conform legislatiei in vigoare, inclusiv in ceea ce priveste amplasamentul exact si solutia tehnica optima, respectiv analiza impactului asupra mediului pentru proiectele relevante.
Mentionam ca acest document reprezinta prima varianta a Planului de Mobilitate Urbana Durabila Targu Neamt. Etapa urmatoare, respectiv demararea procedurii de evaluare a impactului PMUD asupra mediului, in baza HG nr. 1078/2004, incluzand informarea si consultarea publicului, va avea ca rezultat varianta finala a acestui document.
De asemenea, se recomanda actualizarea periodica a PMUD si a modelului de transport afferent, daca este cazul, cel putin o data la 5 ani sau mai des, in functie de evolutiile viitoare in zona urbana a orasului Targu Neamt.

Documentul a fost elaborat de YXS AVALANA S.R.L., YOUPLAN DEVELOPMENT SRL – www.youplan.info

Glosar tehnic
PIB: Produsul Intern Brut
MZA: Media Zilnică Anuală a Traficului
VET: Vehicule etalon turisme
NdS: Nivel de Serviciu
PMUD: Plan de Mobilitate Urbană Durabilă
CESTRIN: Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică
MT: Ministerul Transporturilor
MDRAP: Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
MFE: Ministerul Fondurilor Europene
MPGT: Master Plan General de Transport
POIM: Programul Operațional Infrastructură Mare
POR: Programul Operațional Regional
UAT: Unitate Administrativ Teritorială
INS: Institutul Național de Statistică

Preţuri contabile: costuri de oportunitate sociale, uneori diferite de preţurile de pe piaţă şi tarifele regularizate. Acestea sunt folosite în cadrul analizei economice pentru o mai bună reflectare a costurilor reale ale efectelor pentru societate şi a beneficiilor reale ale rezultatelor. Sunt adesea folosite ca sinonim pentru preturi umbră
An de referinţă: Condiţiile reale sau o reprezentare a condiţiilor reale pentru un an predefinit.
Scenariul de Referință: asimilat scenariului Do-Minimum, reprezentat de situația existentă la care se adaugă doar efectele aduse de proiectele aflate în derulare sau cele care au finanțarea asigurată
RBC: Raportul Beneficiu Cost
ACB: Analiză Cost Beneficiu
CNADNR: Compania Naţională de Autostrăzi şi Drumuri Naţionale din România, administratorul naţional al infrastructurii reprezentate de autostrăzi şi drumuri naţionale.
EC: Comisia Europeană
RIRE/ EIRR: Rata Internă de Rentabilitate Economică
VANE/ ENPV: Valoarea Actualizată Netă Economică
UE: Uniunea Europeană
RIRF/ FIRR: Rata Internă de Rentabilitate Financiară
VANF/ FNPV: Valoarea Actualizată Netă Financiară
Preţuri de piaţă: Preţul real la care un bun sau un serviciu este comercializat în schimbul altui bun /serviciu sau pentru o sumă de bani, caz în care reprezintă preţul relevant pentru analiza financiară.
AMC: Analiza multi-criterială
Simularea Monte Carlo: O tehnică matematică computerizată care identifică riscurile în cadrul analizelor cantitative şi în procesul de luare a deciziilor.
Drum naţional: Un drum în proprietatea statului, de importanţă naţională, care leagă oraşul capitală naţională de capitalele de judeţ, de zone de dezvoltare strategică la nivel naţional sau de ţările vecine. Drumurile naţionale pot fi:
autostrăzi;
drumuri expres;
drumuri naţional europene;
drumuri naţionale principale; şi
drumuri naţionale secundare.
Valoarea Netă Actualizată: Suma care rezultă atunci când valoarea actualizată a costurilor estimate ale unei investiţii se deduc din valoarea actualizată a veniturilor aşteptate.

Preţuri curente (preţuri nominale): O valoare economică exprimată în termeni de sumă nominală fixă (unităţi monetare) într-un anumit an sau de-a lungul mai multor ani. Spre deosebire de preţurile reale, efectele modificărilor generale ale nivelului de preţ de-a lungul timpului nu pot fi eliminate din preţurile curente.
NOx: Oxid de azot
PM2.5 / PM10: Pulberi sedimentabile fine
PPP: Parteneriat Public Privat
VAB / PVB: Valoarea Actualizată a Beneficiilor
VAC / PVC: Valoarea Actualizată a Costurilor
Costurile de “oportunitate”: Valoarea unei resurse în alternativa celei mai bune utilizări. Pentru analiza financiară, costul de oportunitate al unui articol achiziţionat este întotdeauna preţul său de piaţă. În analiza economică, acest cost de oportunitate al unui articol cumpărat este valoarea sa socială marginală în alternativa celei mai bune utilizări fără proiect a bunurilor şi serviciilor intermediare, sau valoarea sa de utilizare (măsurată prin disponibilitatea de a plăti) în cazul în care acesta este un bun sau serviciu final.
Costuri de oportunitate sociale: Costuri de oportunitate sau beneficii pentru economie ca întreg
TVA: Taxa pe Valoare Adăugată
VOC: Costuri de Operare ale Autovehiculelor
VOT: Valoarea Timpului
LGV: Light Goods Vehicles
HGV: Heavy Goods Vehicles
PUG: Plan Urbanistic General
PED: Plan de Electromobilitate Durabilă

1. INTRODUCERE

1.1. Scopul și rolul documentației;

Secţiunea de faţă include descrierea obiectivelor generale și operaţionale ale studiului, precum și aria de cuprindere a analizelor, având în vedere aspectele legate de transporturi, utilizarea terenurilor precum și caracteristicile economice ale zonei analizate.

O componentă cheie in politicile zonelor urbane o constituie promovarea dezvoltării urbane, prin intermediul dezvoltării transportului sustenabil. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) va contura strategii, inițiative de politici, proiecte cheie si prioritati in vederea unui transport durabil, care sa sustina cresterea economica durabila din punct de vedere social si al protectiei mediului.

Conform documentelor strategice la nivel european, un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă constituie un document strategic şi un instrument pentru dezvoltarea unor politici specifice, care are la bază un model de transport dezvoltat cu ajutorul unui software de modelare a traficului, având ca scop rezolvarea nevoilor de mobilitate ale persoanelor și întreprinderilor din oraş şi din zonele învecinate, contribuind în acelaşi timp la atingerea obiectivelor europene în termeni de eficienţă energetică şi protecţie a mediului.

În vederea finanțării proiectelor de transport urban, în cadrul Programului Operațional pentru Dezvoltare Regionala 2021 – 2027, prin FEDR (Fondul European pentru Dezvoltare Regională), este necesară elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), urmare a abordării integrate, susținută de către Comisia Europeană.

Conform legislației naționale (Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului si urbanismul, republicată cu completările si modificările ulterioare), Planul de Mobilitate Urbană reprezintă o documentaţie complementară strategiei de dezvoltare teritorială urbană şi a planului urbanistic general (P.U.G.), dar şi instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spaţială a localităţilor cu nevoile de mobilitate şi transport ale persoanelor şi mărfurilor.

În esenţă, PMUD urmărește crearea unui sistem de transport durabil, care să satisfacă nevoile comunităților din teritoriul său, vizând următoarele cinci obiective strategice:

1. Accesibilitatea – Punerea la dispoziția tuturor cetățenilor a unor opțiuni de transport care să le permită să aleagă cele mai adecvate mijloace de a călători spre destinații și

servicii-cheie. Acest obiectiv include atât conectivitatea, care se referă la capacitatea de deplasare între anumite puncte, cât și accesul, care garantează că, în măsura în care este posibil, oamenii nu sunt privați de oportunități de călătorie din cauza unor deficiențe (de exemplu, o anumită stare fizică) sau a unor factori sociali (inclusiv categoria de venit, vârsta, sexul și originea etnică);

2. Siguranța și securitatea – Creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general;

3. Mediul – Reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic. Trebuie avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice;

4. Eficiența economică – Creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului privind transportul de călători și de marfă;

5. Calitatea mediului urban – Contribuția la creșterea atractivității și a calității mediului urban și a proiectării urbane în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

Scopul PMUD este de a permite dezvoltarea sustenabilă a mobilității în aria de studiu, acesta urmând a funcționa ca un suport pentru pregătirea și implementarea proiectelor și măsurilor finanțate prin Programul Operațional Regional 2021 – 2027 (și programele operaționale din viitoarele perioade de programare) și alte surse asociate bugetelor locale, dar și pentru susținerea implementării unor proiecte de interes național care influenţează mobilitatea în aria de studiu.

Prezentul PMUD include intervenții (măsuri sau proiecte specifice) (a se vedea Secțiunea II) prin care sunt propuse rezolvări pentru probleme identificate în etapa de analiză a situației actuale sau care sunt considerate ca strategice în contextul asigurării unei mobilități urbane optime în aria de studiu, acoperind perioada 2021 - 2027.

În vederea definirii măsurilor şi proiectelor propuse în PMUD, s-a procedat la analiza anvelopei bugetare disponibile pentru perioada 2021 – 2027, pentru a analiza măsura în care investițiile propuse sunt plan sunt durabile și sustenabile.

Creșterea populației urbane din ultimele două secole, determinată de revoluția industrială și stimulată de dinamica accentuată a asimilării cuceririlor ştiinţifice în progrese tehnologice, a modificat deopotrivă nevoile de mobilitate pentru bunuri şi persoane şi soluţiile alternative de satisfacere a acestora.

În prezent, sub aspectul mobilității, aglomerațiilor urbane prezintă aceleași tendințe:

- extinderea orașelor, cu periferii cu densitate mică a populaţiei și cu consecinţe în consumuri mai mari de energie pentru satisfacerea nevoilor de mobilitate;
- creşterea indicelui de motorizare al familiilor (în special, în ţările cu dinamică economică accentuată);
- congestia traficului, ca o consecinţă directă a creșterii motorizării şi a lungimii deplasărilor;
- evoluţia și diversificarea stilului de viaţă prin adăugarea la deplasările alternante zilnice (reședinţă - loc de interes), a deplasărilor de la sfârșitul săptămânii sau din timpul nopţii care pot cauza congestii ale traficului și în afara orelor de vârf tradiţionale.

Ca răspuns la aceste tendințe, care prin resursele energetice consumate și efectele externe negative locale și globale contravin exigențelor actuale ale mobilității durabile, cercetările privind identificarea şi punerea în aplicare a soluţiilor pentru satisfacerea nevoilor de mobilitate în concordanţă cu cerinţele dezvoltării durabile au căpătat un interes tot mai accentuat.

Două axe de cercetare, întrucâtva corelate, se desprind ca prioritare :

- ameliorarea eficacităţii și cresterea atractivităţii sistemelor de transport public urban și periurban cu scopul de a le spori atractivitatea,
- orientarea utilizatorilor către practici de mobilitate mai respectuoase pentru mediu.

Prima axă de cercetare presupune investigaţii care să identifice variatele nevoi de mobilitate pe care viaţa oraşului le relevă şi să analizeze modurile în care acestea pot fi satisfăcute cu consum redus de resurse şi efecte externe negative minime. In acest demers se remarcă rolul esenţial al interacțiunii dintre dezvoltare urbana și mobilitate, atât sub aspectul nevoii de mobilitate, cât şi sub cel al modului de satisfacere.

Nevoia de mobilitate satisfăcută, după confruntarea cu oferta, aşa cum este oglindită de statistici (lungimea şi frecvenţa deplasărilor/călătoriilor totale şi aferente unui mod de deplasare) este rezultatul conjugat al configuraţiei reţelei de străzi, al serviciilor asigurate de acestea şi al comportamentului populaţiei. Mobilitatea socială satisfăcută de sistemul de transport poartă amprenta spaţiului natural (al condiţiilor geografice), a spaţiului topologic şi economic, a acţiunilor omului orientate către conservarea sau modificarea caracteristicilor – spaţiul politic (antropic), dar şi mai pregnant amprenta

comportamentelor populaţiei. Acestea din urmă, „rebele” la toate încercările de modelare sunt consecinţe ale tradiţiilor, ale educaţiei, ale modului de viaţă, ale sistemului de activităţi, adică extrem de particulare. Acest comportament, „rebel” la orice încercare de modelare diferenţiază repartiţia modala a deplasărilor pentru restul condiţionărilor similare. Cercetarea trebuie să identifice soluţii pentru orientarea comportamentului locuitorilor spre acele alternative de satisfacere a nevoilor de mobilitate spaţială, cotidiană cu precădere, care sunt menite să contribuie la calitatea vieţii în oraşe. Pentru segmentul deplasărilor motorizate, este esențial ca prin creşterea atractivităţii transportului public să se diminueze ponderea deplasărilor motorizate individuale, consumatoare de spaţiu, resurse, generatoare de congestie si responsabile pentru degradarea calităţii vieţii din oraşe.

A doua axă de cercetare presupune investigații care să pornească de la recunoscuta conexiune dintre nevoia şi oferta de mobilitate pe care urbanismul îşi pune pregnant amprenta. În acest sens, este unanim recunoscut că dacă până in anii 1960, preocuparea dominantă consta în adaptarea orașului la automobil, de atunci, treptat, a devenit tot mai clar că soluțiile pentru asigurarea calității vieții în orașe sunt mai complexe. Studiul interacțiunii dintre urbanism și mobilitate a devenit esențial.

Este evidenta afirmația potrivit căreia promovarea deplasărilor nemotorizate este fundamental condiţionată de dimensiunea, forma şi structura urbană. Studiului acestora şi al corelaţiilor cu nevoile de mobilitate şi cu ofertele de satisfacere a acestora, îndeosebi prin orientarea către deplasările nemotorizate (mers pe jos şi cu bicicleta, în special) trebuie să îi fie dedicate preocupări conjugate ale urbaniștilor, sociologilor, economiștilor și inginerilor.

Un plan de mobilitate urbană durabilă are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității zonelor urbane și furnizarea de servicii de mobilitate și transport durabile către, prin și în zona urbană respective.

Un plan de mobilitate urbană durabilă ar trebui să faciliteze o dezvoltare echilibrată a tuturor modurilor de transport relevante, încurajând totodată trecerea către moduri mai durabile.

Planul trebuie să includă un set integrat de măsuri tehnice, de infrastructură, de politică și nelegislative menite a îmbunătăți performanța și eficacitatea din punctul de vedere al costurilor în ceea ce privește scopul și obiectivele specifice declarate.

Metodologia de realizarea a planurilor de mobilitate urbană sustenabilă a fost definită de către Comisia Europeană în documentul “Orientări – Dezvoltarea și implementarea

unui plan de mobilitate urbană durabilă". Conform acestui document un plan de mobilitate urbană durabilă este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor și companiilor în orașe și în împrejurimile acestora, pentru a avea o mai bună calitate a vieții.

În Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană, publicat în 2009, Comisia Europeană a propus accelerarea adoptării Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă în Europa, oferind material îndrumător, promovând schimbul de bune practici, identificând puncte de referință și susținând activitățile educaționale pentru profesioniștii din domeniul mobilității urbane.

În martie 2011, Comisia Europeană a emis Cartea Albă a Transporturilor "Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor" (COM(2011) 0144 final). Cartea Albă a Transporturilor propune spre examinare posibilitatea transformării Planurilor de Mobilitate Durabilă într-un proces de elaborare obligatoriu pentru orașe de o anumită dimensiune, în conformitate cu standardele naţionale bazate pe liniile directoare ale UE. De asemenea, sugerează explorarea unei legături între dezvoltarea regională şi fondurile de coeziune și oraşe şi regiuni care au prezentat un certificat de Audit al Performanței și Durabilității Mobilității Urbane.

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. Astfel, țintele principale de atins până în 2050 includ, printre altele:

- dispariţia progresivă a utilizării autovehiculelor care folosesc combustibil convenţional în orașe;
- utilizarea în pondere de 40% a combustibililor de tip durabil, cu emisii reduse de carbon în domeniul aviaţiei; reducerea cu cel puţin 40% a emisiilor de carbon în transporturi;
- transportul feroviar și naval să preia 50% din călătoriile de distanţă medie realizate pe căi rutiere.

Toate acestea vor trebuie să contribuie la o reducere de 60% a emisiilor de carbon în transporturi.

Sub titlul de "mobilitate urbană integrată", Carta Albă stabilește următorul obiectiv: Stabilirea unor proceduri și mecanisme de sprijin financiar la nivel european, pentru pregătirea Auditurilor pentru mobilitate urbană, precum și a planurilor de mobilitate urbană, înființarea unui Grafic European de Performanţă a Mobilității Urbane, bazat pe obiective comune. Examinarea posibilității unei abordări obligatorii pentru orașele de o anumită mărime, în conformitate cu standardele naționale bazate pe orientările UE.

Ghidurile pentru Dezvoltarea și Implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă au fost publicate în ianuarie 2014 de către Comisia Europeană. Acestea au rolul de a oferi sprijin și îndrumare pentru transportul urban părți interesate în dezvoltarea și punerea în aplicare a unui plan de mobilitate urbană durabilă.

Un PMUD se bazează pe practici de planificare existente, luând în considerare principii precum integrare, participare și evaluare. Orientările sugerează că PMUD ar trebui să ia în considerare următoarele obiective principale:

- asigurarea diferitelor opţiuni de transport tuturor cetăţenilor, astfel încât să permită accesul la destinaţii și servicii esenţiale;
- îmbunătăţirea siguranţei și securităţii;
- reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- îmbunătăţirea eficienţei și rentabilităţii transportului de persoane și mărfuri;
- creșterea atractivităţii și calităţii mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetăţenilor, economiei și societăţii în ansamblu.

Pornind de la practicile și cadrele de reglementare existente, caracteristicile de bază ale unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă sunt:

- O viziune pe termen lung și un plan de implementare clar;
- O abordare participativă;
- Dezvoltarea echilibrată și integrată a tuturor modurilor de transport;
- Integrarea pe orizontală și verticală
- Evaluarea performanţelor actuale și viitoare;
- Monitorizare, revizuire și raportare periodică;
- Luarea în considerare a costurilor externe pentru toate modurile de transport.

Planul de mobilitate urbană va include următoarele componente:

- Diagnosticarea sistemului existent de mobilitate și transport, al infrastructurilor, dotărilor și fluxurilor de trafic;
- Evaluarea nivelului de disfuncţionalitate a circulaţiei urbane;
- Dezvoltarea funcţională, socio-economică și urbanistică a zonelor urbane;
- Infrastructuri, zonare urbană, reţele de transport, relaţii în teritoriu;
- Mobilitatea, accesibilitatea și nevoile de conectivitate;
- Modelarea prognozelor de mobilitate, transport şi trafic;
- Dezvoltarea reţelelor de transport urban și regional;
- Planificarea și proiectarea infrastructurilor de transport; și
- Terapia și managementul traficului şi al mobilităţii.

Politicile si masurile definite in Planul de Mobilitate Urbană Durabila acopera toate modurile si formele de transport in intreaga aglomerare urbana, atat in plan public cat si privat, atat privind transportul de pasageri, cat si cel de bunuri, transport motorizat si nemotorizat, deplasarea si parcarea.

Planul de mobilitate urbana durabila va trata următoarele subiecte:

- Transportul în comun: planul de mobilitate urbană durabilă va furniza o strategie de creștere a calităţii, securităţii, integrării și accesibilităţii serviciilor de transport în comun, care să acopere infrastructura, materialul rulant și serviciile.
- Transportul nemotorizat: planul de mobilitate urbană durabilă va încorpora un plan de creștere a atractivităţii, siguranţei și securităţii mersului pe jos și cu bicicleta. Infrastructura existentă trebuie evaluată și, după caz, îmbunătăţită. Dezvoltarea noii infrastructuri ar trebui gândită nu numai din perspectiva itinerariilor de transport motorizat. Ar trebui avută în vedere o infrastructură care să fie dedicată pietonilor și bicicliștilor, separată de traficul greu motorizat și menită a reduce distanţele de deplasare în măsura posibilului. Măsurile care vizează infrastructura ar trebui completate de alte măsuri de ordin tehnic, politic și nelegislativ.
- Intermodalitate: planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri și să identifice măsurile menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent.
- Siguranța rutieră urbană: Plan de mobilitate urbană durabilă trebuie să prezinte acţiuni de îmbunătăţire a siguranţei rutiere bazate pe analiza problemelor din acest domeniul și pe factorii de risc din zone urbană respectivă.
- Transportul rutier (în mișcare și staţionar): În cazul reţelei rutiere și al transportului motorizat, planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să trateze subiectul traficului în mișcare și al celui staţionar. Măsurile ar trebui să vizeze optimizarea infrastructurii

rutiere existente și îmbunătăţirea situaţiei, atât în punctele sensibile, cât și la nivel general. Se va explora potenţialul de realocare a spaţiului rutier către alte moduri de transport sau funcţii și utilizări publice care nu au legătură cu transportul.

- Logistica urbană: planul de mobilitate urbană durabilă va prezenta măsuri de îmbunătăţire a eficienţei logisticii urbane, inclusiv a serviciilor de livrare de marfă în orașe, vizând totodată reducerea externalităţilor conexe precum emisiile de GES, poluarea atmosferică și poluarea fonică.
- Gestionarea mobilității: planul de mobilitate urbană durabilă va include măsuri de facilitare a unei tranziţii către sisteme de mobilitate mai durabile. Ar trebui implicaţi cetăţenii, angajatorii, școlile și alţi actori relevanţi.
- Sisteme de transport inteligente: Deoarece STI sunt aplicabile tuturor modurilor de transport și serviciilor de mobilitate, atât pentru călători, cât și pentru marfă, ele pot sprijini formularea unei strategii, implementarea politicii și monitorizarea fiecărei măsuri concepute în cadrul planului de mobilitate urbană durabilă.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Orașul Targu Neamt propune realizarea planificării strategice în ceea ce privește deplasările persoanelor și a mărfurilor, urmărind următoarea viziune de dezvoltare:

Un oraș sigur din punct de vedere al deplasărilor, care să faciliteze accesul în mod durabil și eficient tuturor locuitorilor săi la servicii și destinații cheie, și care să permită o dezvoltare economică continuă pe termen lung.

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

Secţiunea curentă descrie modalitatea în care Planul de Mobilitate se relaţionează cu documentele de planificare existente la nivel local și regional precum și cu politicile existente la nivel naţional și european.

Documentele de planificare spațială reprezintă sursa oficială de informații în vederea întocmirii studiilor de specialitate, conform legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismului.

Principalul obiectiv al planurilor de amenajare a teritoriului îl constituie armonizarea la nivelul întregului teritoriu a politicilor economice, sociale, ecologice și culturale, stabilite

la nivel național și local, în vederea asigurării echilibrului în dezvoltare și a creșterii coeziunii între diferite zone ale țării.

Documentele de planificare spațială, în funcție de dimensiunea teritoriului la care fac referire, sunt:

- Planul de amenajare a teritoriului național (PATN)
- Strategia de dezvoltare teritoriala a Romaniei (SDTR)
- Planul de amenajare a teritoriului zonal (PATZ)
- Planul de amenajare a teritoriului județean (PATJ)
- Planul urbanistic general (PUG)
- Planul urbanistic zonal (PUZ)
- Planul urbanistic de detaliu (PUD)

Pentru elaborarea PMUD pentru Orașul Targu Neamt sunt de interes următoarele documentații de planificare spațială: PATN, PATJ Neamt (în curs de elaborare), PUG Targu Neamt și PUZ-urile pentru noi investiții majore în zonă. În plus, documentul PMUD este corelat cu PUG-ul actual.

Principalele prevederi ale acestor documentații referitor la dezvoltarea căilor de comunicație aferente orașului Targu Neamt sunt prezentate sintetic astfel:

- propunere realizare autostrada A8 – Iasi – Targu Neamt – Targu Mures
- propunere VARIANTA DE OCOLIRE TARGU NEAMT propusa in 2010

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale;

Secţiunea de faţă descrie modalitatea în care Planul de Mobilitate se corelează cu alte documente și politici de planificare spaţială, sănătate, economie, condiţii de locuire și mediu.

Documentele strategice sectoriale care au fost luate în considerare pentru realizarea PMUD sunt: Planul Național de Dezvoltare 2013-2020 (PND), Planul de Dezvoltare Regională al regiunii Nord-Est 2021-2027, Master Planul General de Transport pentru România 2015-2025, Strategia de dezvoltare a Judetului Neamt 2014-2020, Strategia de dezvoltare durabilă a Orașului Targu Neamt 2014– 2020.

În tabelul următor sunt prezentate sintetic principalele prevederi ale acestor documente și incidența lor asupra orașului Targu Neamt.

Tabel 1 | Prevederi din documente strategice cu privire la mobilitate

Tip documentatie	Prevederi
PNRR - Planul National de Redresare si Rezilienta	Este prevazuta autostrada A8 care conecteaza localitatile Ungheni si Tg. Mures prin Targu Neamt
Masterplanul general de transport	- Este prevazuta autostrada A8 care conecteaza localitatile Ungheni si Tg. Mures prin Targu Neamt - Îmbunătățirea mobilității populației și a traficului Transport pentru România aferent transportului de mărfuri în cadrul rețelei TEN- 2015 - 2025 T de bază și a rețelei extinse, prin construcția unei rețele de autostrăzi și drumuri expres; - Asigurarea accesului pentru populație și pentru mediul de afaceri la rețeaua TEN-T de bază și la rețeaua extinsă, prin construcția coridoarelor de legătură națională; - Asigurarea unei rețele de transport rutier sigure și operaționale, care să contribuie la reducerea numărului de accidente rutiere, precum și la reducerea timpilor de călătorie; - Asigurarea unei rețele de transport propice mediului înconjurător, prin implementarea proiectelor de variantă de ocolire.
SDTR	SDTR instituie 8 linii directoare de planificare, intre care se regaseste Încurajarea transportului sustenabil și obligativitatea elaborării planurilor de mobilitate: Se va încuraja dezvoltarea transportului public prin identificarea soluțiilor optime pentru asigurarea unei accesibilități locale și regionale și care contribuie la reducerea emisiilor de dioxid de carbon.

Planul de Dezvoltare Regionala Nord-Est 2021-2027	Prioritatea 4 - Dezvoltarea unei infrastructuri moderne, inteligente, reziliente si durabile Obiectivul specific 4.1 - Cresterea accesibilitatii, conectivitatii si sigurantei prin realizarea de investitii in infrastructura de transport Masura 4.2.1 - Dezvoltarea infrastructurii de comunicatii, in special in zonele rurale si comunitatile izolate Obiectivul specific 4.3 - Reducerea emisiilor de carbon prin realizarea si implementarea planurilor de mobilitate urbana Masura 4.3.1 - Mobilitate urbana durabila Obiectiv specific 4.4: Asigurarea conditiilor de dezvoltare in mediul urban, prin realizarea de investitii in infrastructura locala Masura 4.4.1: Dezvoltarea durabila a zonelor urbane functionale Masura 4.4.2: Sprijin pentru revitalizarea si regenerarea oraselor mici si mijlocii cu functiuni socioeconomice reduse Obiectiv specific 4.5: Asigurarea conditiilor de dezvoltare in mediul rural, prin realizarea de investitii in infrastructura locala Masura 4.5.1: Dezvoltarea spatiului rural, inclusiv integrarea functionala cu zonele urbane

Strategia de dezvoltare a Judetului Neamt 2014-2020	Obiectiv general 1. Un judet in care mobilitatea intra si interzonala este crescuta Obiective specifice: 1.1. Cresterea gradului de accesibilitate a zonelor rurale si urbane (ex. : reteaua TEN-T, drumuri si poduri) 1.2. Dezvoltarea de terminale de transfer intermodal amplasate pe reteaua TEN-T 1.3. Dezvoltarea, modernizarea si adaptarea infrastructurii agricole si silvice (drumuri agricole, forestiere) 1.4. Implementarea masurilor aferente Planurilor sustenabile de mobilitate urbana 1.5. Cresterea sigurantei circulatiei
Strategia de dezvoltare durabilă a Orașului Targu Neamt 2014-2020	S.2. INFRASTRUCTURĂ 2.1. Modernizarea infrastructurii rutiere în vederea creșterii accesibilităţii și stimulării mobilităţii Acțiuni · Reabilitarea și modernizarea străzilor orășenești și a drumurilor din localităţile componente · Modernizarea sistemului de management al traficului · Modernizarea sistemului de marcare, orientare și indicatoare rutiere · Proiect integrat de dezvoltare urbană în zona centrală Unirea (modernizare Parc, amenajare trotuare, parcări, iluminat public, spaţii verzi) · Proiect integrat de dezvoltare urbană în zona centrală Adormirea Maicii Domnului (modernizare Parc, amenajare trotuare, parcări, iluminat public, spaţii verzi) · Lucrări de construcţie, reabilitare, consolidare poduri, punţi și treceri peste cursurile de apă, pentru automobile și pietoni

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

Secţiunea de faţă analizează corelaţiile între documentele strategice privind dezvoltarea economică și socială existente la nivel judeţean și local și Planul de Mobilitate.

În conformitate cu prevederile Planului Urbanistic General al Orașului Targu Neamt (în vigoare) și a Strategiei de Dezvoltare a Orașului Targu Neamt, principalele prevederi cu incidență asupra mobilității la nivelul orașului sunt prezentate sintetic astfel:

- Refacerea şi modernizarea conform normelor specifice a DN 15C şi a DN 15B şi a amenajării intersecţiilor.
- Modernizarea drumurilor şi intersecţiilor DC 171, DC 7 şi DJ 155I, în special la intersecţia cu DN 15B şi DN 15C.
- Unităţile transportoare vor fi obligate să modernizeze staţiile de călători şi să menţină permanent o stare de igienă corespunzătoare.
- Refacerea şi modernizarea conform normelor specifice a DN 15C şi a DN 15B şi a amenajării intersecţiilor.
- Modernizarea drumurilor şi intersecţiilor DC 171, DC 7 şi DJ 155I, în special la intersecţia cu DN 15B şi DN 15C.
- Modernizarea străzilor interioare zonelor de locuit, inclusiv a intersecţiilor.
- În cadrul sistemului reţelei de circulaţie este necesară întreţinerea podurilor şi a podeţelor.
- În legătură cu obiectivele de interes public se vor amenaja parcări conform prevederilor H.G. 525/96.

2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

2.1 Contextul socioeconomic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice;

Capitolul include, pentru zona analizată, descrierea caracteristicilor demografice, ale repartiţiei și densităţilor locurilor de muncă, indicatori cu impact asupra desfășurării mobilităţii.

Harta 1 | Orasul Targu Neamt Harta administrativa

Din punct de vedere al relațiilor în teritoriu, Targu Neamt este oraş de rangul III și face parte din orasele mici ai Regiunii de Nord Est. Acesta beneficiază de conectivitate primară, fiind traversat de Drumul Naţional DN15B si DN15C.

Târgu Neamț (în ebraică și idiș טרגו ניאמץ, în maghiară Németvásár, în latină Ante Castrum Nempch) este un oraș în județul Neamț, Moldova, România, format din localitățile componente Blebea, Humulești, Humuleștii Noi și Târgu Neamț (reședința). Localitatea este renumită pentru Cetatea Neamțului, ridicată de Petru I Mușat, pentru casa unde a crescut poeta Veronica Micle și – de asemenea – prin satul (astăzi cartierul) Humulești, leagănul copilăriei povestitorului Ion Creangă. În plus, orașul este centrul unui areal din nordul județului Neamț în care se găsesc aproximativ 20 de mănăstiri ortodoxe, unele de o importantă valoare artistică și culturală, precum Văratec, Agapia sau Secu. Are o populație de 18.695 de locuitori (2011).

Orașul este traversat de șoseaua națională DN15C, care leagă Piatra Neamț de Fălticeni. La Târgu Neamț, acest drum se intersectează cu șoseaua națională DN15B,

care leagă orașul spre vest de Poiana Largului (la coada lacului Izvorul Muntelui) și spre est de DN2 la Cristești.

Aeriene

Cel mai apropiat aeroport este cel din Salcea-Suceava, aflat la 65 de kilometri. Acesta are curse regulate cu București și Timișoara. În apropiere mai sunt Aeroportul Internațional Iași, care are curse regulate cu Viena, Budapesta, București, Constanța și Timișoara, și Aeroportul Internațional Bacău care are curse regulate către orașe din Italia (Bologna, Milano, Roma, Torino), București și Timișoara.

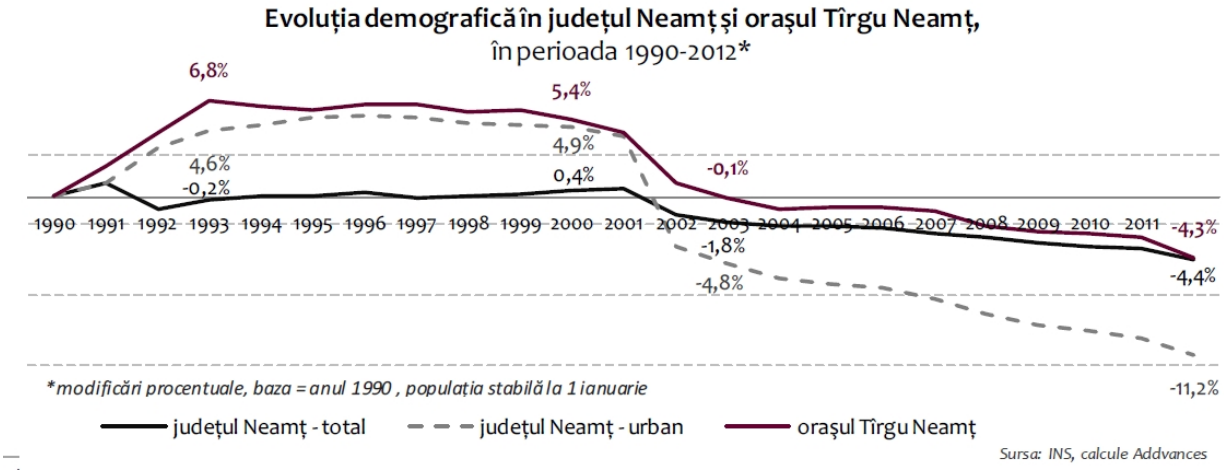
Gara Târgu Neamț este capăt de linie pentru o cale ferată secundară, simplă și electrificată, care o leagă de Pașcani (oraș cu gară pe o magistrală principală, ce leagă Bucureștiul de Suceava și de frontiera nordică a țării, cu Ucraina.

Deși în perioada comunistă, industria era bine reprezentată prin intreprinderi ca VOLVATIR SA, Unirea', Arta Decorativă, Fabrica de cauciuc sau Fabrica de mobilă Târgu Neamț, astăzi turismul este principala activitate și sursă de venituri pentru oraș. Vechile fabrici au fost închise sau privatizate, iar multe dintre ele s-au reprofilat. Singurele industrii importante rămase sunt cea a prelucrării lemnului, cea textilă sau cea a prelucrării metalelor.

Turismul este foarte dezvoltat în zonă. Există muzee, case memoriale, parcuri, mănăstiri, hoteluri și pensiuni.

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, analiza contextului socio-economic vizează înțelegerea nivelului actual de dezvoltare economică a orașului Targu Neamt precum și identificarea dinamicii activităților care se desfășoară în mediul urban. Acestea reprezintă baza de studiu pentru identificarea elementelor de potențial și a posibilelor constrângeri de natură socio-economică în relație cu mobilitatea persoanelor și a mărfurilor.

Grafic 1 | Evolutia populatiei 1990-2014



Prognoza evoluției populației în orașul Targu Neamt are ca orizont de timp anul 2030, și ia în considerare două scenarii, bazate pe două modele de prognoză diferite, respectiv “modelul de creștere tendențială” și “modelul de creștere biologică”.

Conform primului algoritm, al creșterii tendențiale, care ia în calcul evoluția probabilă a mișcării naturale și migratorii, iar sporul natural și migratoriu sunt considerate ca fiind constante, în perioada următoare se va accentua scăderea populației, numărul locuitorilor tinzând spre cifra de aproximativ 15000.

Al doilea scenariu prevede cresterea populatiei datorita realizarii autostrazii si implicit a cresterii nivelului de trai in zona si a numarului de locuitori, cu aproximativ 4000 de oameni până în anul 2030.

Evoluţiile recente demografice ale populaţiei oraşului Targu Neamt arată tendinţe de scădere uşoară a populaţiei, care se va menţine şi în perspectiva anului 2030, astfel încât scenariul de prognoză luat în calcul va fi al doilea, respectiv cel care descrie o scădere mai lentă a populaţiei.

În mod oarecum atipic, tabloul demografic din oraşul Targu Neamţ nu include fenomene prezente în majoritatea localităţilor urbane din regiune şi chiar din ţară, precum cel al îmbătrânirii demografice. Conform analizei datelor INS, raportul de îmbătrânire al populaţiei este de 798,2‰, însemnând că la 1.000 de persoane tinere cu vârsta de până la 14 ani revin aproximativ 800 persoane vârstnice de 65 ani şi peste. La nivelul

localităţilor urbane din România, populaţia este mai îmbătrânită, la 1000 de persoane tinere revenind în medie 900 de persoane vârstnice.

Tabel 2 | Evolutia populatiei - prognoza

An	Populatie
1992	22282
2002	20496
2011	18695
2020	16895
2030	14895

Conform ONRC, la 31.12.2012, în oraşul Targu Neamţ erau activi din punct de vedere economic 659 agenţi economici, reprezentând 6,1% din numărul total de agenţi economici de la nivel judeţean.

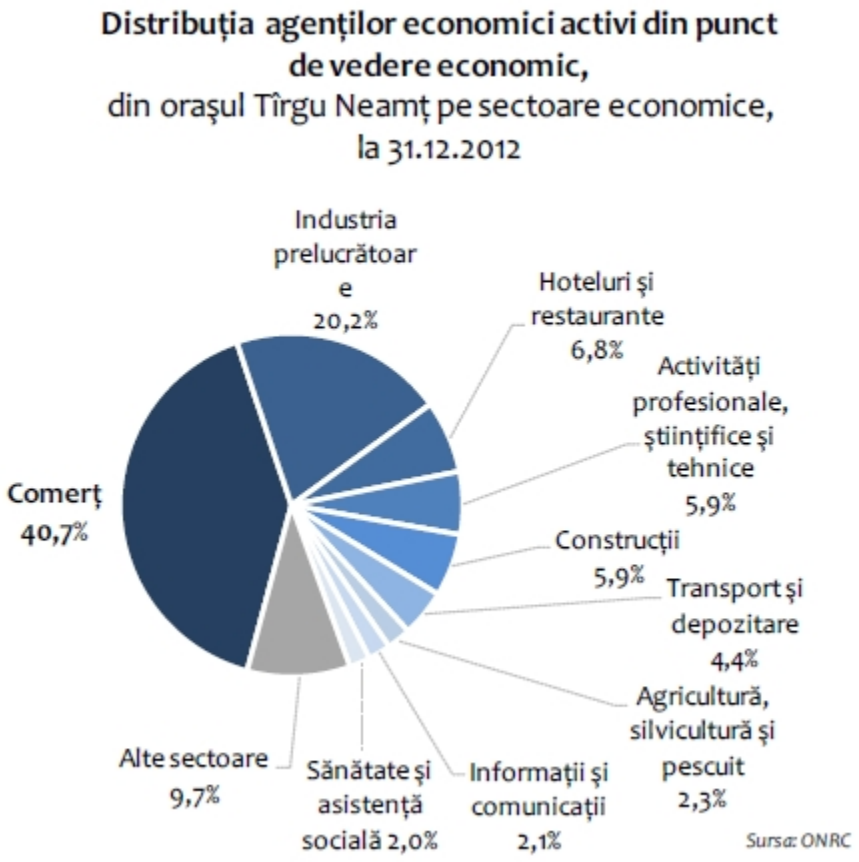
În ceea ce priveşte distribuţia agenţilor economici pe clase de mărime, conform datelor Bazei de date Listă firme, 81,3% sunt microîntreprinderi (au maxim 9 salariaţi), 16,6% sunt întreprinderi mici (au între 10 şi 49 salariaţi), 1,7% sunt întreprinderi mijlocii (au între 50 şi 249 salariaţi) şi 0,3% sunt întreprinderi mari (au peste 250 salariaţi).

Topul firmelor din Tîrgu Neamț în funcție de numărul de salariați înregistrați în anul 2012

Denumire firmă	CAEN	Cifra de afaceri - lei	Profit - lei	Salariați - pers.
Moda Elissa SRL	1413 Fabricarea altor articole de îmbrăcăminte (exclusiv lenjeria de corp)	9686486	1170380	381
Euro Forest Exim SRL	1610 Tăierea și rindeluirea lemnului	10717065	3458	105
Inco SRL	1623 Fabricarea altor elemente de dulgherie și tâmplărie, pentru construcții	11916859	162193	95
C V S Prod SRL	2399 Fabricarea altor produse din minerale nemetalice, n.c.a.	2735123	9958	71
Sofiaman Impex SRL	1414 Fabricarea de articole de lenjerie de corp	8104320	175486	59
Eurosal Trade SRL	8129 Alte activități de curățenie	2516623	736347	58
Arianis Prodcom SRL	4639 Comerț cu ridicata nespecializat de produse alimentare, băuturi și tutun	19282171	1748	54
Cuiul SRL	2593 Fabricarea articolelor din fire metalice; fabricarea de lanțuri și arcuri	5545562	21552	40
Mirofor SRL	1071 Fabricarea pâinii; fabricarea prăjiturilor și a produselor proaspete de patiserie	1201442	1028	39
Mizo SRL	1610 Tăierea și rindeluirea lemnului	3440669	323731	38

Sursa: Ministerul Finanțelor

Conform INS, numărul mediu al salariaţilor din oraşul Targu Neamţ cumula în anul 2012 un număr de 4531 persoane, cu 4,2% mai puţini decât în anul precedent. Această valoare este cea mai scăzută din ultimii 12 ani, în intervalul 2000-2012 rata medie anuală de creştere a numărului de salariaţi fiind de -3,9%.



Principalele domenii în care sunt angajați locuitorii orașului Targu Neamt sunt horeca, comerțul, industria textila si alimentara, prelucrarea lemnului, constructii si transport.

În evoluția sa economică, orașul Targu Neamt beneficiază de câteva avantaje din punct de vedere al oportunităților de dezvoltare, oportunități care vin atât din mediul extern cât și din mediul intern. Orașul are un prim avantaj prin amplasarea în teritoriu, aspect care influențează substanțial dezvoltarea sa economică, făcând aici referire în special la

amplasarea sa de-a lungul unei rute de acces in Transilvania, amplasarea de-a lungul traseului viitoarei autostrazi A8 si amplasarea intr-un bazin turistic important.

În ceea ce privește mediul intern, Targu Neamt excelează și prin câteva activități economice care sunt definitorii pentru profilul economic al localității: horeca, industria textila si alimentara, prelucrarea lemnului.

Analizând în raport cu numărul mediu de salariați, este evidentă predominanța netă a companiilor mici și a micro-întreprinderilor.

Așadar, orașul Targu Neamt prezintă un profil economic relativ mixt, atât tertiar cât și industrial, valorificându-și astfel resursele naturale, dar și resursa umană tanara.

Din punct de vedere al mobilitatii urbane, majoritatea activitatilor economice sunt situate in zona centrala. Totodata, si institutiile publice care angajeaza o parte importanta din populatia activa sunt amplasate tot in zona centrala. Cea mai mare densitate de locuitori se afla in zona centrala, unde sunt locuinte colective. Prin conformarea activitatilor economice, a zonelor de locuit si a tramei stradale, zona centrala reprezinta cea mai mare densitate de oameni si atrage trafic prin mixitatea de activitati economice amplasate.

2.2 Rețeaua stradală;

În cadrul acestei secţiuni sunt descrise cele mai relevante caracteristici ale reţelei stradale din punctul de vedere al ofertei (capacităţi, lungimi, stare tehnică) și al cererii de transport (zone cu solicitări ridicate ale traficului, zone cu risc ridicat de apariţie a accidentelor, aglomerări, timpi de călătorie, s.a.m.d.), precum și un inventar al locurilor de parcare existente.

Orașul Targu Neamt este traversat de Drumul Național 15B si 15C, beneficiind astfel de conectivitate primară.

DN15B este un drum național secundar din România, care leagă orașul Târgu Neamț de DN2 (și prin acesta de orașele apropiate Iași și Roman, și de DN15, prin care se face legătura cu Transilvania. DN15B traversează Munții Stânișoarei prin Pasul Petru Vodă.

DN15C este un drum național secundar din România, undea leagă Piatra Neamț de Fălticeni, unde se termină în DN2 care duce mai departe la Suceava.

Targu Neamt va beneficia si de legatura directa cu autostrada A8, Autostrada Târgu Mureș-Iași (A8), denumită și Autostrada Unirii sau Autostrada Est-Vest, este o autostradă ce va fi construită pe traseul Ungheni - Iași - Târgu Frumos - Pașcani - Târgu Neamț - Poiana Largului - Ditrău - Târgu Mureș, unde va fi creată o legătură cu Autostrada A3. Va avea o lungime de 310 km.

Distanţa rutieră faţă de Bucureşti este de 400 km, fata de Iasi este de 104 km, iar faţă de Piatra Neamt, de 44 km.

Starea tehnica a strazilor si a drumurilor este relativ buna, dupa cum se observa si in tabelul anexat.

Datorita configuratie tramei stradale a orasului, respectiv radiara, tot traficul trece prin centrul orasului, inclusiv cel de tranzit. Relatia Suceava-Poiana Largului este deosebit de solicitata din punct de vedere al traficului, existand aglomerari constante si risc de aparitie al accidentelor. Retea de strazi s-a dezvoltat spatial cu precadere in zona de nord a orasului, in stransa corelare cu tesutul urban. Numărul traseelor este relativ redus – trei străzi de categoria I și II, la care se adaugă cele de categoria III si IV – cu rol de acces și de folosință locală. Numărul intersecțiilor majore este de asemenea mic, existând doar doua astfel de puncte între străzi de categoria I și II.

Sistemul de circulații este unul ierarhizat, rețeaua stradală a orașulului Targu Neamt fiind compusă din trei categorii de trasee:

- Categoria I – DN 15B si DN 15C

Aceasta funcționează în cadrul orasului cu rol de arteră magistrală, realizând legăturile cu celelate orașe din vecinătate precum și cu drumurile naționale și europene din regiune.

În plus, aceasta asigură în prezent tranzitul rapid prin localitate, de la sud la nord si de la est la vest, atât pentru locuitori cât și pentru cei care doar traversează orașul. In plus, în lungul acestui traseu sunt amplasate majoritatea funcțiunilor complementare locuirii, vitale la nivelul orașului – comerț și servicii, alimentație publică, funcțiuni administrative, învățământ, culte etc.

- Categoria II – DJ 155 I face legatura spre Tupilati
- Categoria III

Acestea funcționează în cadrul orașului cu rol de străzi de legătură și străzi colectoare, facilitând accesul rapid al rezidenților din zonele de locuințe individuale către centruși/sau către artere de legătură cu exteriorul orașului.

De asemenea, străzile de categoria III asigură un acces facil dinspre zonele de locuințe către principalele instituții de învățământ, instituții administrative și către zona comercială majoră a orașului.

- Categoria IV – majoritatea a străzilor din oras

Aceste străzi funcționează în cadrul orașului cu rol de folosință locală, oferind acces atât către și în interiorul zonelor de locuințe colective din zona de centru, cât și între zonele constituite din locuințe individuale din interiorul localității.

În plus, aceste străzi creează legătura dintre marile zone de producție/activități comerciale și traseele majore ale orașului.

Ierarhia sistemului de străzi în raport cu dezvoltarea țesutului urban este exemplificată în planse. În plus, se observă relațiile de legătură ale circulațiilor urbane cu drumurile de folosință locală din exteriorul intravilanului orașului Targu Neamt.

Timpii de calatorie pentru traversarea orasului pe directia est -vest si nord-sud sunt, in condii normale de trafic, de aproximativ 15min. In conditii de trafic ridicat, timpul creste la aproximativ 25 de minute.

Aproximativ 80% din locurile de parcare se afla in zona centrala, de-a lungul bulevardelor si in alveolele din spatele blocurilor.

Conectivitatea în interiorul sistemului de străzi din orașul Targu Neamt este relativ bună. Nu s-au identificat întreruperi ale tramei stradale care îngrunează sau chiar fac imposibilă parcurgerea fluidă și/sau în siguranță a traseului, ori accesul la anumite locații.

Gabaritul străzilor principale, respectiv de categoria I si II respectă normele în vigoare, având un profil transversal cu 4, respectiv 2 benzi de circulație, la care se adaugă spațiul necesar deaplsărilor pietonale. In unele zone una din benzile de circulatie este ocupata cu locuri de parcare.

Străzile de categoria III sunt dimensionate corespunzator.

Străzile de categoria IV, cu rol de acces și folosință locală, sunt dimensionate la valori cuprinse între 3,5m și 7m, atât în funcție de amplasarea și importanța acestora în oraș (zona centrală/zona de locuințe individuale) cât și în funcție de intrarea lor într-un proces de reabiliatare și reprofilare.

În general, ampriza străzilor de grad IV nu oferă spațiu suficient pentru amenajarea profilelor transversale conform legislației în vigoare.

În prezent, orașul Targu Neamt beneficiază de un sistem de străzi într-o stare fizică relativ bună, aproximativ 80% din totalul de trasee fiind asfaltate. Trama stradală majoră este complet reabilitată la nivelul suprafețelor pentru deplasări rutiere.

STRADA 1 DECEMBRIE 1918 (COMUNA DIN PARIS) L= 2624 m, l=7m	L = 2624 m, latime maxima parte carosabila 7 m, S. trotuar = 3886 mp, pod din beton 7m x1,43 m, 2 bucati, modernizata (covor asfaltic), NC 2229 pt S = 11.683 mp, NC 55388 pt S = 18340 mp și NC 54133 pt. s= 6.335 mp	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ, NC 2229 , NC 55388, NC 54133
STRADA 1 MAI L=1752 m, l=7m	L = 1752 m, latime maxima parte carosabila 7 m, pod tubular din beton 6,8 m x 0,8 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA 22 DECEMBRIE L= 550m, l=7,50 m	L = 550 m, latime maxima parte carosabila 7,5 m, S. trotuar = 1867 mp, modernizat (covor asfaltic/beton)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA 9 MAI L=625 m, l = 6 m	L = 625 m, latime maxima parte carosabila 6 m, S. trotuar = 90 mp, pod din beton 7m x1m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA ABATOR L=640 m, l = 6,5 m	L = 640 m, latime maxima parte carosabila 6,5 m, S. trotuar = 1137 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA ALEXANDRU VLAHUŢĂ L= 1787 m, l = 4 m	L = 1752 m, latime maxima parte carosabila 4 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA AMICIŢIEI L= 808,01 m, l = 4 m	Drum cu profil transversal ,cu fundaţie din pămînt stabilizat	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
ALEEA CETĂŢII L= 610 m, l = 4,00 m	L = 610 m, latime maxima parte carosabila 6 m, modernizat (covor asfaltic) NCP 2231 S = 4721 mp	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ

ALEEA ETERNITĂŢII L= 240 m, l = 6,00 m	L = 240 m, latime maxima parte carosabila 6 m, S. trotuar = 200 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
ALEEA SALCÎMILOR L= 100 m, l =5,00 m	L = 100 m, latime maxima parte carosabila 5 m, S. trotuar = 72 mp, modernizat , covor asfaltic	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
ALEEA TÎRGULUI L= 170 m, l =6,50 m	L = 170 m, latime maxima parte carosabila 6,5 m, S. trotuar = 784 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
ALEEA VÎNĂTORILOR DE MUNTE L= 535 m, l =3,00 m	L = 535 m, latime maxima parte carosabila 3 m, nemodernizat balast si pamant stabilizat, NCP 56118 - S = 3137 mp	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
ALEEA ZIMBRULUI L= 250 m, l =5,50 m	L = 250 m, latime maxima parte carosabila 5,5 m, S. trotuar = 450 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA ALEXANDRU CEL BUN L= 233 m, l = 6,00 m	L = 233 m, latime maxima parte carosabila 6 m, pod din beton 5,5 m x 3 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA ALEXANDRU LĂPUŞNEANU L= 106 m, l = 7,00 m	L = 2106 m, latime maxima parte carosabila 7 m, S. trotuar = 139 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA ANA IPĂTESCU L= 840 m, l = 5,00 m	L = 840 m, latime maxima parte carosabila 6 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA APRODU PURICE L= 1210 m, l = 7 m	L = 840 m, latime maxima parte carosabila 7 m, pod din beton 3,5 m x 1,2 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA B.P.HAJDEU L= 800 m, l = 6 m	L = 800 m, latime maxima parte carosabila 6 m, pod din beton 6m x 1,8m, pod din beton 6m x 1,6 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA BĂILE OGLINZI DJ 157G L= 3350 m, l = 6,00 m	L = 3350 m, latime maxima parte carosabila 6 m, pod din beton 7m x 2,5m - 2 buc,, pod din beton 6m x 1,6 m, modernizat (covor asfaltic), NCP 56179 S = 37168 mp	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA BATALION L= 770 m, l = 6,50 m	L = 770 m, latime maxima parte carosabila 6,5 m, modernizat partial (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ

BULEVARDUL ŞTEFAN CEL MARE (DN 15B) L=5800 m, l = 8 m	L = 5800 m, latime maxima parte carosabila 8 m, S trotuare = 9347 mp, spatiu verde, pod beton 9,5 m x 2,8 m modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
L=400 m, l = 14 m (de la Policlinica la Biserica Adormire)	L = 400 m, latime maxima parte carosabila 14 m, S trotuare = 5319 mp, jardiniere din piatra, spatiu verde, modernizat (covor asfaltic), NCP 56121 - S = 1927 mp, NCP 56120 - S = 3973 mp	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
L= 540 m, l = 8 m (de la Policlinica la 1 Decembrie 1918)	L = 540 m, latime maxima parte carosabila 8 m, S trotuare = 2531 mp, jardiniere din piatra, spatiu verde, modernizat (covor asfaltic), NCP 2230 S = 9484 mp	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA BERZEI L= 160 m, l = 3,50 m	L = 160 m, latime maxima parte carosabila 3,5 m, pod tubular din beton Dn 1200, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA BIRUINŢEI L= 200 m, l = 4,00 m	L = 200 m, latime maxima parte carosabila 4 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA BISTRIŢEI L= 508 m, l = 6,00 m	L = 508 m, latime maxima parte carosabila 6 m, pod din beton 6m x 1m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA BLEBEI L= 864 m, l = 4 m	L = 864 m, latime maxima parte carosabila 4 m, pod din beton 6m x 1m, nemodernizat (balast), NCP 56175 - S = 5030 mp	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA Ing. SERAFIM LUNGU L= 162 m, l = 6,50 m	L = 162 m, latime maxima parte carosabila 6,5 m, S trotuare = 675 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA BUSUIOCULUI L= 450 m, l = 6,00 m	L = 450 m, latime maxima parte carosabila 6 m, pod din beton 6m x 2,5m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA CALISTRAT HOGAŞ L= 230 m, l = 6,50 m	L = 230 m, latime maxima parte carosabila 6,5 m, S trotuare = 755 mp, S parcare = 175 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA CÎMPULUI L= 925 m, l = 4 m	L = 925 m, latime maxima parte carosabila 4 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ

STRADA CĂPRIOAREI L= 350 m, l = 6,00m	L = 350 m, latime maxima parte carosabila 6 m, modernizat pe lungimea de 290 m (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA CASTANILOR L= 4488 m, l = 8,00 m	L = 4488 m, latime maxima parte carosabila 8 m, modernizat (covor asfaltic), NCP 56171 - S = 42392 mp, NCP 56167 - S = 11070 mp	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA CETĂŢII L= 2810 m, l = 6,00 m	L = 2810 m, latime maxima parte carosabila 6 m, pod beton 2,8m x 1,8m, modernizat partial (covor asfaltic), NCP 55389 pt S = 9220 mp	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA CIPRIAN PORUMBESCU L= 120 m, l = 6,00 m	L = 120 m, latime maxima parte carosabila 6 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA CODRULUI L= 120 m, l = 4 m	L = 120 m, latime maxima parte carosabila 4 m, S trotuare = 140 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA CONSTANTIN CIOPRAGA L = 632,37 m, l = 4 m	Drum cu profil transversal ,cu fundaţie din pămînt stabilizat	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA CORNILOR L= 200 m, l = 3 m	L = 200 m, latime maxima parte carosabila 3 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA CRÎNGULUI L= 270 m, l = 3,50 m	L = 270 m, latime maxima parte carosabila 3,5 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA CRINULUI L= 560 m, l = 6,00 m	L = 560 m, latime maxima parte carosabila 6 m, pod din beton 7m x 1m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA CRIZANTEMELOR L= 480 m, l = 3,50 m	L = 480 m, latime maxima parte carosabila 3,5 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA CUCOŞ L= 350 m, l = 4,50 m	L = 350 m, latime maxima parte carosabila 4,5 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA CUZA VODĂ L= 1460 m, l = 11,00 m	L = 1460 m, latime maxima parte carosabila 11 m, S trotuare = 6466 mp, S parcare = 484 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA DACIEI L= 1542 m, l = 8,00 m	L = 1542 m, latime maxima parte carosabila 8 m, modernizat partial (covor asfaltic) NCP 56166 - S = 3001	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ

	mp, NCP 56168 - S = 7173 mp, NCP 56177 - S = 7571 mp	
STRADA DECEBAL L= 278 m, l = 6,50 m	L = 278 m, latime maxima parte carosabila 5,6 m, S trotuare = 560 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA DR.DIMITRIE ULEA L= 600 m, l = 5,00 m	L = 600 m, latime maxima parte carosabila 5 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA ECOULUI, L = 568,57 m, l = 4 m	Drum cu profil transversal ,cu fundaţie din pămînt stabilizat	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA ETERNITĂŢII L= 830 m, l = 6 m	L = 830 m, latime maxima parte carosabila 6 m, pod beton 7m x 1,2m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA EXTRAVILAN L= 255 m, l = 3,00 m	L = 255 m, latime maxima parte carosabila 3 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA ARŢARULUI L= 80m, l = 3,00 m	L = 80 m, latime maxima parte carosabila 3 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA BUZESCU L= 60 m, l = 3,50 m	L = 60 m, latime maxima parte carosabila 3,5 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA COZMENI L= 217 m, l = 5 m	L = 217 m, latime maxima parte carosabila 5 m, pod beton 3m x 1,5 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA DOGARI L= 90 m, l = 3,50 m	L = 90 m, latime maxima parte carosabila 3,5 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA FABRICII L= 352 m, l = 4,00 m	L = 352 m, latime maxima parte carosabila 4 m, pod beton 4,5 m x 3,4 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA FIERARI L= 95 m, l = 5,00 m	L = 95 m, latime maxima parte carosabila 5 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA LIVEZI L= 57 m, l = 3,00 m	L = 57 m, latime maxima parte carosabila 3 m, nemodernizat (balast) S = 296 mp NCP 50231	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ, NCP 50231

FUNDĂTURA MERILOR L= 110 m, l = 3,00 m	L = 110 m, latime maxima parte carosabila 3 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA PLĂIEŞU L= 140 m, l = 3,00 m	L = 140 m, latime maxima parte carosabila 3 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA RÎNDUNICII L= 60 m, l = 3,00 m	L = 60 m, latime maxima parte carosabila 3 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA SF.LAZĂR L= 460 m, l = 4,00 m	L = 460 m, latime maxima parte carosabila 4 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA ŞOIMULUI L= 104 m, l = 2,50m	L = 104 m, latime maxima parte carosabila 2,5 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA SPITAL L= 170 m, l = 2,50 m	L = 170 m, latime maxima parte carosabila 2,5 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA ZORILOR L= 113 m, l = 4 m	L = 113 m, latime maxima parte carosabila 4 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA BATALION L= 245 m, l = 4,00 m	L = 245 m, latime maxima parte carosabila 4 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA CARPAŢI L= 53 m, l = 4,00 m	L = 53 m, latime maxima parte carosabila 4 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA CEAHLĂULUI L= 122 m, l = 3,50 m	L = 122 m, latime maxima parte carosabila 3,5 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA CERBULUI L= 120 m, l = 3,00 m	L = 12 m, latime maxima parte carosabila 3 m, pod beton 5,5m x 0,6m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA CORBULUI L= 380 m, l = 4 m	L = 380 m, latime maxima parte carosabila 4 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA DEALULUI L= 183 m, l = 4,00 m	L = 183 m, latime maxima parte carosabila 4 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA DOROBANŢI L= 160m, l = 6,00m	L = 160 m, latime maxima parte carosabila 6 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ

FUNDĂTURA DRAGOŞ L= 120 m, l = 4,00m	L = 120 m, latime maxima parte carosabila 4 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA ETERNITĂŢII L=159 m, l = 5,00m	L = 159 m, latime maxima parte carosabila 5 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA FAGULUI L= 40 m, l = 3,00m	L = 40 m, latime maxima parte carosabila 3 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA FLORILOR L= 88 m, l =6,00m	L = 88 m, latime maxima parte carosabila 6 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA MARIENI L=210 m, l =4,00m	L = 210 m, latime maxima parte carosabila 4 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA MOCANI L=150 m, l =3,00m	L = 150 m, latime maxima parte carosabila 3 m, pod din beton 3,5 m x 1,5 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA MUNTENI L= 66 m, l =3,50m	L = 66 m, latime maxima parte carosabila 3,5 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA VĂII L=359 m, l =3,80 m	L = 359 m, latime maxima parte carosabila 3,8 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA VIILOR L=180 m, l =4,00 m	L = 180 m, latime maxima parte carosabila 4 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
FUNDĂTURA HUGOŞ SCHVAB L=103 m, l =5,00 m	L = 103 m, latime maxima parte carosabila 5 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA GAROAFELOR L= 720 m, l = 6 m	L = 720 m, latime maxima parte carosabila 6 m, modernizat (covor asfaltic) investitie in derulare	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA GÂNDULUI L = 437,57 m, l = 4 m	Drum cu profil transversal ,cu fundaţie din pămînt stabilizat	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA GEORGE COŞBUC L= 710 m, l = 4,00 m	L = 710 m, latime maxima parte carosabila 4 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA GH.ASACHI L= 133 m, l = 5,00 m	L = 133 m, latime maxima parte carosabila 5 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ

STRADA GH. DOJA L= 967 m, l = 5 m	L = 967 m, latime maxima parte carosabila 5 m, nemodernizat (balast), NCP 56170 - S= 2254 mp	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA GHEORGHE LAZĂR L=283 m, l = 5,00 m	L = 283 m, latime maxima parte carosabila 5 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA GLORIEI L=228 m, l = 6,00 m	L = 228 m, latime maxima parte carosabila 6 m, S trotuare 411 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA GRĂDINILOR L=650 m, l = 4,50m	L = 650 m, latime maxima parte carosabila 4,5 m, pod beton 3,5 m x 4m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA GRIVIŢEI L= 405 m, l = 3,00 m	L = 405 m, latime maxima parte carosabila 3 m, pod beton 5 m x 1,35m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA HANGULUI L=820 m, l = 7,00 m	L = 820 m, latime maxima parte carosabila 7 m, podet beton 10 m x 1,2 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA HOREA CLOŞCA ŞI CRIŞAN L= 914 m, l = 5 m	L = 914 m, latime maxima parte carosabila 5 m, pod beton 5,5 m x 1,5 m, modernizat (modernizat)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA INDEPENDENŢEI L= 810 m, l = 4,00 m	L = 810 m, latime maxima parte carosabila 4 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA ION CREANGĂ DN.15 B L=960 m, l = 6 m	L = 960 m, latime maxima parte carosabila 6 m, S trotuar 1310 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA ION CREANGĂ DJ. 55I L=3350 m, l = 7 m	L = 3350 m, latime maxima parte carosabila 7 m, S trotuar 695 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA ION ROATĂ L = 662 m, l = 5,50 m	L = 662 m, latime maxima parte carosabila 5,5 m, modernizat (covor asfaltic), NCP 56178 - S = 6068 mp	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA IZVOR L=427 m, l = 4,00 m	L = 427 m, latime maxima parte carosabila 4 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA LALELELOR L= 444 m, l = 8,00 m	L = 444 m, latime maxima parte carosabila 8 m, partial modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA LIBERTĂŢII L=2500 m, l = 5,00 m (DC 7)	L = 2500 m, latime maxima parte carosabila 8 m, pod beton 6,3m x 2,3	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ

	m, pod beton 6m x 1,4 m, modernizat (covor asfaltic) investitie in derulare	
STRADA LUNCII L= 2000 m, l = 3,50 m	L = 2000 m, latime maxima parte carosabila 3,5 m, pod beton 3,2m x 2,5m, partial modernizat (covor asfaltic) pe lungimea de 480 m, CP 55390 S = 13227 mp	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA MIHAI EMINESCU L = 620 m, l = 14,00 m	L = 620 m, latime maxima parte carosabila 14 m, S trotuar 7576 mp, S parcare 665 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA MIHAI KOGĂLNICEANU L= 448 m, l = 9,00 m	L = 448 m, latime maxima parte carosabila 9 m, trotuar, parcare, modernizat (covor asfaltic), NCP 56096, S = 4722 mp	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA MIHAIL SADOVEANU L=800 m, l = 14,00m L=2250 m, l = 7,00m	L = 3050 m, latime maxima parte carosabila 14 m, S trotuar 2829 mp, pod din beton 130 m x 9,5m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA MACULUI L= 203 m, l = 6,00m	L = 203 m, latime maxima parte carosabila 6 m, pod din beton 6 m x 1,2m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA MĂRĂŞEŞTI L= 3850 m, l = 7,00m	L = 3850 m, latime maxima parte carosabila 7 m, S trotuar 9726 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA MĂRIUCA L = 2465,63 m, l = 4 m	Drum cu profil transversal ,cu fundaţie din pămînt stabilizat	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA MIHAI VITEAZU L= 668 m, l = 7,00m	L = 668 m, latime maxima parte carosabila 7 m, trotuar pavele, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA MOARA DE FOC L= 156 m, l = 3m	L = 156 m, latime maxima parte carosabila 3 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA MOLDOVEI L= 150 m, l = 5,00 m	L = 150 m, latime maxima parte carosabila 5 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA MUNTENI L= 895 m, l = 4,00 m	L = 895 m, latime maxima parte carosabila 4 m, pod beton 7m x 4m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ

STRADA NEMŢIŞOR L=1040 m, l =7,50m	L = 1040 m, latime maxima parte carosabila 7,5 m, trotuar pavele, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA NUCILOR L= 588 m, l =6,50m	L = 588 m, latime maxima parte carosabila 6,5 m, pod beton 5m x 1,2m, modernizat partial (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA OBOR L= 112 m, l = 7 m	L = 112 m, latime maxima parte carosabila 7 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA OGOARELOR L = 1470 m, l = 5,50m	L = 1470 m, latime maxima parte carosabila 5,5 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA OITUZ L= 184 m, l =5,00 m	L = 184 m, latime maxima parte carosabila 5 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA OZANEI L=324 m, l =4 m	L = 324 m, latime maxima parte carosabila 4 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA PANAZOL L= 177 m, l =7,00 m	L = 177 m, latime maxima parte carosabila 7 m, S trotuar 486 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA PANDURI L= 313 m, l = 5,50 m	L = 313 m, latime maxima parte carosabila 5,5 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA PÎRÎULUI L=370 m, l =4,00 m	L = 370 m, latime maxima parte carosabila 4 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA PĂSTORULUI L= 556 m, l =6 m	L = 556 m, latime maxima parte carosabila 6 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA PERILOR L=110 m, l =4,50 m	L = 110 m, latime maxima parte carosabila 4,5 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA PETRU MUŞAT - L = 2083,37 m, l = 4 m	Drum cu profil transversal ,cu fundaţie din pămînt stabilizat	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA PETRU RAREŞ L=250 m, l =6,50m	L = 250 m, latime maxima parte carosabila 6,5 m, S trotuar 754 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA PICTOR GRIGORESCU L= 392 m, l = 5,00m	L = 392 m, latime maxima parte carosabila 5 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ

STRADA PLOPULUI L=253 m, l =6 m	L = 235 m, latime maxima parte carosabila 6 m, S trotuar 469 mp, S parcare 246 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA POPA ŞAPCĂ L=320 m, l =6,00m	L = 320 m, latime maxima parte carosabila 6 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA PRIMĂVERII L= 62 m, l =3,50m	L = 62 m, latime maxima parte carosabila 3,5 m, modernizat (covor asfaltic) investitie in derulare	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA PREOT IUSTIN PÂRVU - L = 1356,55 m, l = 4 m	Drum cu profil transversal ,cu fundaţie din pămînt stabilizat	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA PREOT VASILE IGNĂTESCU - L = 1190,56 m, l = 4 m	Drum cu profil transversal ,cu fundaţie din pămînt stabilizat	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA PROF.GRIGORE UNGUREANU L=400 m, l =5,00m	L = 400 m, latime maxima parte carosabila 5 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA PROGRESULUI L=146 m, l = 5m	L = 146 m, latime maxima parte carosabila 5 m, S trotuar 388 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA PRUNDULUI L= 3540,00 m, l =4 m	L = 3540 m, latime maxima parte carosabila 4 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA PRUNILOR L=220,00 m, l =3,00 m	L = 220 m, latime maxima parte carosabila 3 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA RADU TEOHARIE L= 1310,00 m, l =7,00 m	L = 1310 m, latime maxima parte carosabila 7 m, S trotuar 3809 mp, S parcare 205 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA RĂZEŞILOR 162/2 - L = 545,95 m, l = 4 m	Drum cu profil transversal ,cu fundaţie din pămînt stabilizat	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA ROGER NAUM L=100,00 m, l =6,50 m	L = 100 m, latime maxima parte carosabila 6,5 m, S trotuar 359 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA ROMANĂ (HUMULEŞTI) L=170,00 m, l =6,00 m	L = 170 m, latime maxima parte carosabila 6 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ

STRADA ROMÂNĂ (PIAŢĂ) L=1280 m, l = 6 m	L = 1280 m, latime maxima parte carosabila 6 m, pod beton 8,22m x 5,8 m, pod beton 3m x 5m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA SIMION BĂRNUŢIU L=50 m, l =4,00m	L = 50 m, latime maxima parte carosabila 4 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA SIRET L=400 m, l =3,00m	L = 400 m, latime maxima parte carosabila 3 m, pod beton 3,8m x 2,4 nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA SLT. CÎMPEANU L= 756 m, l = 5 m	L = 756 m, latime maxima parte carosabila 5 m, pod tubular 4,5m x 0,8 modernizat (covor asfaltic) investitie in derulare	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA Slt. ION MOSNEAGU L=737 m, l = 5,00 m	L = 737 m, latime maxima parte carosabila 5 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA SLT. ROŞESCU L=200 m, l =3,00m	L = 200 m, latime maxima parte carosabila 3 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA SPERANŢEI 175 - L = 447,61 m, l = 4 m	Drum cu profil transversal ,cu fundaţie din pămînt stabilizat	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA TĂBĂCARI L=495 m, l =4,50m	L = 495 m, latime maxima parte carosabila 4,5 m, pod beton 4,5m x 1,2 nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA TEIULUI L=322 m, l =6,00m	L = 322 m, latime maxima parte carosabila 6 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA TRANDAFIRILOR L=296 m, l = 4,00m	L = 296 m, latime maxima parte carosabila 5 m, pod beton 3,4 m x 2,4 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA TRANSILVANIEI L=170 m, l =3,00m	L = 170 m, latime maxima parte carosabila 3 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA TUDOR VLADIMIRESCU L=321 m, l =8,00m	L = 321 m, latime maxima parte carosabila 8 m, S trotuar 821 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA UMBREI L= 166 m, l =5,50m	L = 166 m, latime maxima parte carosabila 5,5 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ

STRADA UNIRII (7 NOIEMBRIE) L= 2251,00 m, l =5 m	L = 2251 m, latime maxima parte carosabila 5 m, modernizat (covor asfaltic) pe lungimea de 1040 m	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA UZINEI L=75,00 m, l =4,50 m	L = 75 m, latime maxima parte carosabila 4,5 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA VASILE ALECSANDRI L=615,00 m, l = 6 m	L = 615 m, latime maxima parte carosabila 6 m, S trotuar 1031 mp, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA VALEA SEACA L=704,00 m, l =6.00m	L = 704 m, latime maxima parte carosabila 6 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA VADULUI L=252,00 m, l =5 m	L = 252 m, latime maxima parte carosabila 5 m, nemodernizat (balast), NCP 56169 - S = 1646 mp	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA VÎNĂTORULUI L=2787,00 m, l = 6 m	L = 2787 m, latime maxima parte carosabila 6 m, pod beton 6,5m x 6,5m, pod beton 6,5 m x 1m, modernizat partial (covor asfaltic), NCP 56176 - S=24820 mp	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA VENIAMIN COSTACHI L=325,00 m, l = 7 m	L = 325 m, latime maxima parte carosabila 7 m, pod beton 7m x 4,5 m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA VERDE L= 109,00 m, l =3,00 m	L = 109 m, latime maxima parte carosabila 3 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA VERONICA MICLE L= 690,00 m, l =5,00 m	L = 690 m, latime maxima parte carosabila 5 m, pod beton 3m x 4,75m, modernizat (covor asfaltic)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA VETERANI L=1060,00 m, l =5,00 m	L = 1060 m, latime maxima parte carosabila 5 m, santuri betonate, modernizat (covor asfaltic), NCP 56174 - S = 11348 mp	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA VICTORIEI L= 1189,00 m, l =5,00 m	L = 1189 m, latime maxima parte carosabila 5 m, nemodernizat (balast), NCP 56172 - S = 6344 mp	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA VIITORULUI L=200,00 m, l =5,00 m	L = 200 m, latime maxima parte carosabila 5 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
STRADA VULTUR L=1770,00 m, l =4m	L = 1770 m, latime maxima parte carosabila 4 m, nemodernizat (balast)	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ

STRADA ZORILOR L=560,00 m, l =5,00m	L = 560 m, latime maxima parte carosabila 5 m, modernizat (covor asfaltic) pe lungimea de 235 m	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
POD RÎU OZANA -BLEBEA	Pilă pentru pod cu suprastructură din grinzi de beton armat simpli rezemate , h elevaţie pilă = 6,00 m , zona teritorială III, beton simplu	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ
Punte pietonală râul Ozana	Punte pietonală din lemn pe structură stâlpi metalici, peste râul Ozana care face legatura între strada Unirii și strada Castanilor	Domeniul public al oraşului Tîrgu Neamţ

2.3 Transport public;

Secţiunea cuprinde analiza sistemului de transport public (călători și marfă) din punctul de vedere atât al infrastructurii cât și al serviciilor.

Orașul Targu Neamt nu beneficiază de transport public propriu, locuitorii având la dispoziție exclusiv servicii oferite de operatori privați pentru deplasările urbane.

Exista transport public in relatia cu zona periurbana si cu orasele importante din regiune sau din tara. Transportul interurban și interjudețean se realizează pe traseul drumurilor naționale și județene, cu microbuze ale operatorilor privați. Traficul de pasageri pentru transportul carosabil este preluat din autogari aflate in zona centrala:

Autogara Mondotour:
-Brasov-Targu Neamt
-Fundatura-Targu Neamt
-Grumazesti-Targu Neamt
-Manastirea Agapia-Targu Neamt
-Manastirea Sihastria-Targu Neamt
-Manastirea Varatec-Targu Neamt
-Piatra Neamt-Targu Neamt
-Piatra Neamt-Targu Neamt
-Savesti-Targu Neamt
-Slanic Moldova-Targu Neamt
-Targu Mures-Targu Neamt
-Targu Neamt-Brasov
-Targu Neamt-Fundatura

-Targu Neamt-Grumazesti
-Targu Neamt-Minastirea Agapia
-Targu Neamt-Manastirea Sihastria
-Targu Neamt-Minastirea Varatec
-Targu Neamt-Piatra Neamt
-Targu Neamt-Piatra Neamt
-Targu Neamt-Savesti
-Targu Neamt-Slanic Moldova
-Targu Neamt-Targu Mures
-Targu Neamt-Ungheni
-Ungheni-Targu Neamt

Autogara Vasitrans:
-Bacau-Targu Neamt
-Brosteni-Targu Neamt
-Piatra Neamt-Targu Neamt
-Radauti-Targu Neamt
-Targu Neamt-Bacau
-Targu Neamt-Brosteni
-Targu Neamt-Piatra Neamt
-Targu Neamt-Radauti
-Targu Neamt-Tolici
-Targu Neamt-Vatra Dornei
-Tolici-Targu Neamt
-Vatra Dornei-Targu Neamt

Autogara Flozampet:
-Bucuresti Manchester
-Bucuresti-Buzau-Focsani-Adjud-Bacau-Roman -Cristesti-Targu Neamt
-Radauti-Suceava-Falticeni-Tg.Neamt
-Targu Neamt-Baltatesti-Piatra Neamt-Bicaz-Lacu Rosu-Gheorgheni-M.Ciuc Sf.Gheorghe-Brasov
-Targu Neamt-Hanu Ancutei-Roman-Bacau
-Targu Neamt-Pipirig-P.Largului-Tulghes-Borsec-Toplita-Rastolnita-Reghin-Tg.Mures
-Targu Neamt-Radeni
-Targu Neamt Agapia Manastire
-Targu Neamt-Piatra Neamt-Slanic Moldova

Totodata, Orasul Targu Neamt are acces la tranportul feroviar. Gara Târgu Neamț este capăt de linie pentru o cale ferată secundară, simplă și electrificată, care o leagă de Pașcani (oraș cu gară pe o magistrală principală, ce leagă Bucureștiul de Suceava și de frontiera nordică a țării, cu Ucraina. Calea ferată cu plecare din Târgu Neamț este exploatată de operatorul privat Regiotrans și este deservită de șase perechi de trenuri regio pe zi (între orele 5:45 și 20:20, la un interval de aproximativ trei ore dimineața și două ore după-amiaza), din care una circulă și la Iași.

Transportul în comun în interiorul orașului este asigurat de taxiuri, de asemenea în regim de operare privat. Pentru aceștia există spații dedicate pentru așteptare/preluare clienți. Aria de deservire este una flexibilă, raportată la necesitățile de deplasare ale utilizatorilor acestui serviciu de transport. Companiile de taxiuri care s-au dezvoltat în ultimii ani dețin aproximativ 50-60 de mașini.

2.4 Transport de marfă;

Secţiunea de faţă analizează și identifică probleme cheie ale transportului de marfă, împreună cu localizarea acestora.

Transportul de marfă reprezintă o componentă importantă din punctul de vedere al mobilității urbane pentru orașul Targu Neamt, intrucat o mare parte din trafficul care traverseaza centrul orasului este dat de autocamionale care transporta marfa spre Toplita. În prezent, pentru tot traficul de marfă generat în interiorul orașului dar și traficul de mare tonaj care tranzitează localitatea, se utilizează singurul DN 15C si DN 15B.

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

Secţiunea analizează facilităţile existente pentru pietoni, biciclişti și persoane cu dizabilităţi, precum și disfuncţionalităţile existente pentru aceste categorii ale cererii.

<u>Deplasări pietonale</u>

Structura infrastructurii de circulații din orașul Targu Neamt are în componența sa trasee destinate deplasărilor nemotorizate, aflate în diferite etape de implementare și în stadii diferite din punct de vedere al calității. Astfel, în acest capitol vor fi identificate

traseele existente, clasificate în raport cu modul de deplasare asociat, și ierarhizate în funcție de starea acestora de viabilitate/calitate.

În prezent, în zona centrală a orașului, spațiile destinate circulației pietonale sunt functionale, acestea fiind refăcute cu materiale care să diferențieze aceste trasee de calea de rulare pentru autovehicule. Astfel, calitatea trotuarelor este conformă cu necesitățile.

Situația este cu totul alta în zonele de intrare și ieșire din localitate, acolo unde traficul pietonal se desfășoară pe acostament/pe alei înguste aflate pe spațiile plantate adiacente căii de rulare. La fel se intampla si in zona strazilor din periferie, unde circulatia pietonilor are loc pe carosabil.

Deplasări cu bicicleta

Orașul Targu Neamt nu beneficiază în prezent de niciun fel de amenajări pentru deplasările cu bicicleta, iar acest mijloc de deplasare este relativ rar utilizat de locuitori, în special pentru deplasări cotidiene. În plus față de această categorie de utilizatori, frecvenți, se remarcă și deplasările ciclo de agrement, care se desfășoară în lipsa unei infrastructuri corespunzătoare.

În prezent, utilizatorii de biciclete se deplasează pe partea carosabilă, la limita acostamentului, în lipsa oricăror condiții de siguranță – riscul de accidente este extrem de mare în special pe drumurile județene și comunale, care au un profil transversal îngust, ce nu permite un spațiu de degajare suficient între circulația rutieră și circulația ciclo. Aceeași situație se regăsește și în lungul drumurilor nationale, în exteriorul zonei centrale, în timp ce în interiorul acestui perimetru trotuarele reprezintă o alternativă la circulația pe carosabil, dar o alternativă la fel de nefericită – aici riscul de accidentare se află de partea pietonilor și bicicliștilor deopotrivă. Amenajările traseelor ciclabile va trebui să țină cont în special de caracterul străzilor pe care vor fi amenajate – cele din interiorul țesutului cu caracter urban, și străzile cu trafic redus din zonele de locuințe individuale, respectiv străzile cu valori mari de trafic (drumul național).

Zona orașului Targu Neamt, caracterizată de un relief deluros, este propice și pentru concursuri de ciclism montan, care se organizează relativ frecvent, aspect care susține popularitatea acestui mod de deplasare printre reziedenți. În aceste condiții, un sistem de trasee ciclabile, urbane și de agrement, reprezintă în mod cert un obiectiv necesar a fi îndeplinit.

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

Secţiunea cuprinde o analiză a Sistemelor Inteligente de Transport (ITS) existente la nivelul zonei analizate precum și modalitatea de administrare a acestor active.

Stationarea

Parcările de reședință sunt asociate zonei de locuințe colective din centrul orașului, acestea fiind amenajate în interiorul incintelor de blocuri, delimitate prin marcaje rutiere. Un aspect important este faptul că necesarul de locuri de parcare pentru rezidenți nu este suficient. În această situație, se ajunge la incomodarea/blocarea părții carosabile, și chiar a trotuarelor sau a spațiilor verzi, de automobile parcate ilegal în zona de locuințe colective.

În exteriorul zonei centrale, problemele de paracre sunt minime, având în vedere că morfologia țesutului, cu carcateristici mai degrabă rurale decât urbane, oferă posibilitatea parcării pe parcelă.

Signalistică și siguranța în trafic

În cadrul sistemului de străzi din orașul Targu Neamt există o serie de deficiențe care țin de organizarea circulațiilor. Se ajunge astfel la o lipsă a organizării fluxurilor de trafic, în ciuda existenței unei ierarhii clare la nivel configurativ. Riscul producerii unor accidente în aceste intersecții trebuie luat în considerare în vederea creșterii siguranței în deplasare, atât pentru autovehicule cât și pentru pietoni și biciclişti. Aceste probleme afectează în principal zonele de intrare și ieșire din localitate, acolo unde vitezele de deplasare sunt în general mai crescute comparativ cu zona centrală – unde viteza autovehiculelor tinde spre 30 km/h.

2.7 Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.);

Secţiunea identifică zonele cu nivel ridicat de complexitate, împreună cu caracteristicile acestora din punctul de vedere al cererii de transport precum și al dotărilor existente.

Orașul Targu Neamt are în componența sa două tipuri de zone cu nivel ridicat de complexitate. Acestea au fost delimitate în raport cu criterii funcționale și configurativ-spațiale, în vederea identificării caracteristicilor specifice, și a influenței acestora în teritoriu din punct de vedere al mobilității urbane.

Criteriile de delimitare țin seama de următoarele caracteristici principale:

- Utilizarea funcțională a terenului/terenurilor – zone monofuncționale sau plurifuncționale, care prin specificul activității sau mixitatea acestora necesită abordări integrate din punct de vedere urbanistic și al gestiunii mobilității;
- Aderența teritoriilor învecinate la specificul funcțional al zonei delimitate – existența unor influențe din punct de vedere funcțional dinspre zona complexă primă către vecinătățiile imediate ale acesteia;
- Configurația terenului/terenurilor – parcele de mari dimensiuni sau parcele mici/medii, învecinate, care găzduiesc activități dintr-o tipologie comună și care, la nivelul orașului - din punct de vedere al fluxurilor generate, se manifestă ca un grup unitar.
- Zona monumentelor istorice clasa A cu un numar foarte ridicat de turisti: Cetatea Neamtului si Casa Memoriala Ion Creanga.

În raport cu caracteristicile enunțate, au fost stabilite trei tipologii de zone cu nivel ridicat de complexitate pentru orașul Targu Neamt:

1. Zonă cu mixitate funcțională ridicată, cu caracteristici urbane dominante din punct de vedere spațial, și care generează călătorii multiple dar de scurtă durată – Zona Centrala

Primul areal delimitat este reprezentat de Zona Centrală, cu locuințe colective, funcțiuni comerciale și servicii, instituții administrative, instituții de învățământ și culte. În plus, arealul stabilit conține și vecinătățile pe care le influențează din punct de vedere funcțional. Această zonă este principalul generator de trafic al orașului, un trafic zilnic, care presupune călătorii multiple dar de scurtă durată.

2. Zone monofuncționale industriale, cu parcele de dimensiuni relativ mari, și care generează/atrag deplasări cu mijloace de transport de mare tonaj.

Al doilea areal cu nivel ridicat de complexitate este reprezentat de zonele majore de producție din oraș (monofuncționale). Acestea se constituie ca puncte generatoare de trafic de marfă, de mare tonaj, și care din punct de vedere spațial ocupă un procent relativ mare din zona de mijloc a intravilanului.

3. Zona monumentelor istorice clasa A cu un numar foarte ridicat de turisti: Cetatea Neamtului si Casa Memoriala Ion Creanga.

Al treilea areal - zona aferenta monumentelor istorice clasa A – Cetatea Neamtului si Casa memoriala Iona Creanga - prezinta un nivel ridicat de complexitate din perspectiva tipurilor de mobilitate, a numarului mare de deplasari atrase, a locurilor de parcare necesare dar si a nevoii de a crea noi tipuri de transport – mocanita si funicular la Cetatea Neamtului. Este necesara asigurarea unei accesibilitati facile pentru toate mijloacele de transport, cu accent pe mobilitatea blanda si mijloacele de transport in comun.

Pentru aceste zone este necesară o bună gestiune a acceselor către și dinspre ele, accese care trebuie să fie eficiente și care să nu genereze dificultăți majore celorlalți utilizatori ai rețelei stradale.

3. MODELUL DE TRANSPORT (OBLIGATORIU PENTRU LOCALITĂȚILE DE RANG 0 ȘI I)

3.1. Prezentare generală și definirea domeniului

Secţiunea curentă descrie abordarea avută la construirea modelului de transport (tipul modelului, categorii cererii, aria de cuprindere) precum și tipul datelor de intrare (inputs) și de ieșire (outputs).

3.2. Colectarea de date;

Secţiunea descrie activităţile de colectare de date întreprinse de către Consultant, împreună cu programul și mijloacele de colectare, locaţiile precum și tipul informaţiilor culese.

3.3. Dezvoltarea rețelei de transport;

Secţiunea descrie gradul de extindere a modelului, precum și clasificarea principalelor elemente: arce, noduri, categorii ale cererii precum și modalitatea în care modelul local este integrat în cadrul modelului naţional.

3.4. **Cererea de transport;**

Secţiunea de faţă descrie sistemul de zonificare definit pentru aria de studiu, precum și modalitatea de definire și construcţie a matricelor de călătorii.

3.5. **Calibrarea și validarea datelor;**

Secţiunea descrie modalitatea în care modelul anului de bază 2015 este calibrat și validat și măsura în care modelul este adecvat scopului.

3.6. **Prognoze;**

3.7. **Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz;**

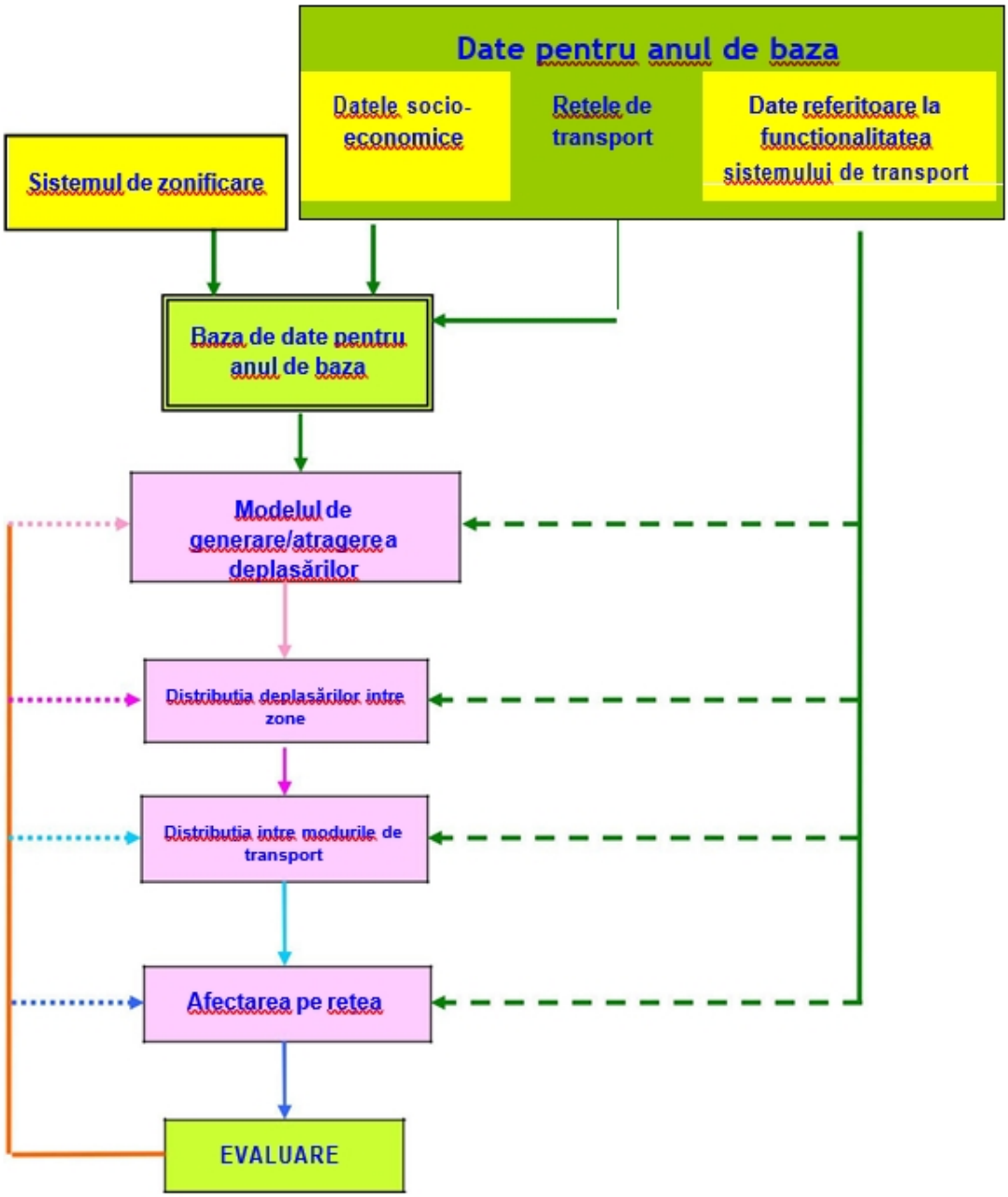
Secţiunea de faţă include analiza impacturilor și efectelor unei intervenţii, cu scopul validării modelului de transport.

Propunerile de dezvoltare și calibrare a modelului de transport, precum și propunerile de dezvoltare a căilor de comunicație și îmbunătățire a mobilității, au la bază prognoza de dezvoltare a orașului Targu Neamt corelată cu principalele zone de dezvoltare ale orașului.

Prognoza distribuției spațială a populației a fost estimată prin extrapolarea prevederilor Planului Urbanistic General în vigoare și a propunerilor de dezvoltare.

Modelul de transport reflectă modul în care este constituită cererea de mobilitate, atât pentru persoane cât și pentru marfă, modul în care se distribuie deplasările între Origine și Destinație, modul în care se distribuie deplasările între diferite moduri de transport (rutier, transport public, pietonal/ciclo) și modul în care se realizează aceste deplasări, cu diferite moduri de transport, pe rețeaua de transport aferentă acestuia.

Constituirea bazei de date aferente modelului de transport va avea la bază următorii



Tărîtă Cîmpeanu, Elena Otilia (NP), *Conceptia tramei stradale pe criterii de performantă a traficului urban*, lucrare de doctorat, Universitatea Tehnică de Constructii Bucuresti.

parametri:

Indicatori de calibrare a modelului - input bază de date, aferenți fiecărei categorii de variabile de prognozare a afectării pe rețea:

Modelul de generare / atragere călătorii

Fiecarei zone de transport i se asociază parametrii socio-economici care o caracterizează:

- Pop = populație;
- Wht = numărul de persoane care muncesc dintr-o gospodărie;
- Wh1 = numărul de persoane care muncesc în sectorul primar dintr-o gospodărie;
- Wh2 = numărul de persoane care muncesc în sectorul secundar dintr-o gospodărie;
- Wh3 = numărul de persoane care muncesc în sectorul tertiar dintr-o gospodărie;
- Wwt = numărul de persoane care muncesc dintr-o gospodărie;
- Ww1 = numărul de persoane care muncesc în sectorul primar dintr-o gospodărie;
- Ww2 = numărul de persoane care muncesc în sectorul secundar dintr-o gospodărie;
- Ww3 = numărul de persoane care muncesc în sectorul terțiar dintr-o gospodărie;
- Sh = numărul de studenți sau elevi dintr-o gospodărie;
- Ss = numărul de studenți sau elevi din școli.

Modelul de estimare a călătoriilor și a atracților generate

- Gi = ai + bi. X1 + ci. X2 + di. X3;
- Aj = aj + bj. X1 + cj. X2 + dj. X3. unde:
- Gi = generarea calatoriilor în zona i;
- Aj = atragerea calatoriilor în zona j;
- X1, X2, X3 = indicatorii socio-economici pe zone;
- a, b, c = parametrii.

Modelul de distribuție inter-zonală

- Tij = (Gia . A b) / Dij c

unde:

- Tij = Inter/Intra zone de călătorie;
- Gi = generarea călătoriei pe zona i;
- Aj = atragerea călătoriei pe zona j;
- Dij = distanța dintre zona i și j;
- a, b, c = parametrii.

Calibrarea modelului de distribuție modală

Numărul total de călătorii din etapa de distribuție a călătorilor constă în alocarea modurilor în funcție de alternativa modală din model. Alternativele modale se împart în urmatoarele categorii:

- Moduri lente (pietonal/ ciclo);
- Alternativa modală a celor fară vehicule;
- Alternativa modală a celor cu vehicule.

Calibrarea modelului lent

- Pwij = 1 / (1 + exp(a + b Dij) unde:
- Pwij = distribuția modală a modurilor lente asupra modurilor motorizate;
- Dij = distanțele intre zona i și j;
- a, b = parametri.

Alternativa modală a deținătorilor de vehicule:

- Tijm = Tij * exp - (Uijm)

Σ exp - (Uijm)

- Cij = (1/-) ln (Σ exp- (Uij m));
- Uijm = 1(m) + 2*cost(m) + 3*in-vehicle time(m) + 4*wait time(m) + 5. unde:
- Tij = călătorii între zona i și zona j prin modul m;
- Cij = timpul compus general între zona i și zona j;
- Uijm = lipsa de utilitate prin folosirea modului m pentru a călătorii între zona i și zona j;

- m = modul de transport;
- , , (n), , = constante de calibrare;
- 1, 2, 3, 4 sunt coeficienți ale lipsei de utilitate pentru modul m;
- 1 = constanta modală;
- 2 = valoarea timpului;
- 3 = coeficientul timpului în vehicul (de obicei 1);
- 4 = coeficientul staționării;
- 5 = penalizări de transbordare.

Parametri de scală și constantele modale sunt calibrate pe baza comportamentului călătorilor observat în cadrul anchetelor la domiciliu.

Modelul propus poate fi calibrat numai după instalarea unui produs software dedicat, instalare și dare în funcțiune a punctelor de monitorizare a traficului, și realizare de anchete origine - destinații în gospodării. Constituirea și actualizarea continuă a bazei de date ce generează modelul dinamic, trebuie să constituie un serviciu dedicat în cadrul administrației locale.

4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII

4.1 Eficienţă economică;

Secţiunea cuprinde o analiză a problemelor cu impact asupra eficienţei economice a sistemului transport, prin identificarea indicatorilor de performanţă ai mobilităţii urbane. În final, va fi realizată o analiză diagnostic a punctelor tari vs. puncte slabe pentru indicatorul de faţă și vor fi indicate intervenţiile care se adresează acestor probleme.

Din punct de vedere al activităților economice, care stau la baza unei dezvoltări sustenabile a orașului pe termen lung, mobilitatea actuală afectează negativ eficiența acestora din cauza lipsa accesibilității la un sistem de circulații care să ofere variante de deplasare – directe, sigure și care să nu interfereze cu celelalte deplasări, **pentru transportul de tranzit**. În această situație, economia orașului nu beneficiază de cadrul complet, din punct de vedere al mobilității, care să permită o dezvoltare susținută a principalilor producători/angajatori din Targu Neamt.

4.2. Impactul asupra mediului;

Secţiunea cuprinde o analiză a impacturilor asupra mediului generate de activităţile de transport. În final, va fi realizată o analiză diagnostic a punctelor tari vs. puncte slabe pentru indicatorul de faţă și vor fi indicate intervenţiile care se adresează acestor probleme.

Una din problemele actuale din orașul Targu Neamt se observă în primul rând ca efect al utilizării frecvente de către locuitori a automobilului personal. Numărul ridicat de autoturisme din zona centrală generează numeroase probleme de accesibilitate – autoturismele parcate neregulamentar pe prima bandă a carosabilului, în lungul drumurilor nationale, afectează negativ fluxul de circulație rutieră, creând totodată premisele unor posibile accidente în zona trecerilor pentru pietoni. În aceste puncte, vizibilitatea conducătorilor auto este afectată de autoturismele oprite în loc nepermis, la bordură, în lung sau în unghi, la mai puțin de 25m de trecerea pentru pietoni. În plus, riscul de accidentare în cazul celor care ies din mașinile astfel oprite este ridicat, având în vedere că aceștia obstrucționează o bandă destinată de fapt circulației rutiere.

Aceeași problemă, a parcării neregulamentare, afectează și zonele de locuințe colective, cu aceleași efecte negative asupra circulației rutiere dar și a ciculației pietonale – obstrucționarea benzilor rutiere și a trotuarelor de către autoturisme oprite în locuri nepermise. Astfel, circulația, atât cea motorizată cât și cea pietonală/cu bicicleta, se desfășoară fără asigurarea unui grad minim de siguranță. În aceste zone de locuințe, este clară organizarea defectuasă a locurilor de parcare, ținând seama de necesitățile care rezidă din numărul de apartamente din blocurile de locuințe (conform HG 525/1996).

4.3. Accesibilitate;

Secţiunea analizează și determiă indicatorii de accesibilitate pentru întregul sistem de transport urban existent la nivelul zonei analizate. În final, va fi realizată o analiză diagnostic a punctelor tari vs. puncte slabe pentru indicatorul de faţă și vor fi indicate intervenţiile care se adresează acestor probleme.

Starea fizică a străzilor este un factor care influențează siguranța deplasărilor, astfel încât cei care circulă pe majoritatea străzilor de categoria IV din oraș, cu autoturismul, pe jos ori cu bicicleta, riscă accidentări cauzate de îmbrăcămințile asfaltice degradate sau chiar de drumurile complet neasfaltate. În plus, în situația în care aceste trasee sunt greu accesibile pietonilor și bicicliștilor, în special pe vreme nefavorabilă (ploi, ninsoare),

rezidenții vor fi întotdeauna atrași de utilizarea automobilului pentru a beneficia de un minim de confort în deplasare.

Traficul de tranzit este un aspect care afectează semnificativ atât starea fizică a rețelei de străzi, cât și siguranța și fluxul călătoriilor efectuate de rezidenți. În plus, traficul de tranzit generează poluare, cu noxe și particule, dar și poluare fonică care afectează atât zonele de locuințe individuale de la intrările/ieșirile din oraș cât și zona centrală.

Un aspect problematic este faptul traversarea peste raul Ozana se realizeaza in prezent peste un singur pod carosabil, ceea ce duce la strangularea traficului.

4.4. Siguranță;

Secţiunea tratează problemele legate de incidenţa accidentelor rutiere pe reţeaua stradală și determină ratele de incidenţă, inclusiv identificarea zonelor cu o concentrare ridicată a accidentelor grave. În final, va fi realizată o analiză diagnostic a punctelor tari vs. puncte slabe pentru indicatorul de faţă și vor fi indicate intervenţiile care se adresează acestor probleme.

Lipsa infrastructurii dedicate circulației pietonale, starea de degradare a acesteia acolo unde ea există și gradul foarte scăzut de siguranță a pietonilor care circulă pe străzile principale contribuie semnificativ la lipsa de atractivitate a călătoriilor efectuate pe jos, crescând astfel ponderea utilizării autovehiculelor în oraș.

O situație similară cu cea expusă anterior o reprezintă deplasările cu bicicleta care, în lipsa unei infrastructuri dedicate, se desfășoară în nesiguranță, făcând-o complet neatractivă pentru locuitori. Astfel, este preferat transportul auto în detrimentul unui mod de deplasare nepoluant și eficient ca și gabarit, chiar și atunci când destinația o reprezintă zona centrală a orașului.

4.5. Calitatea vieții;

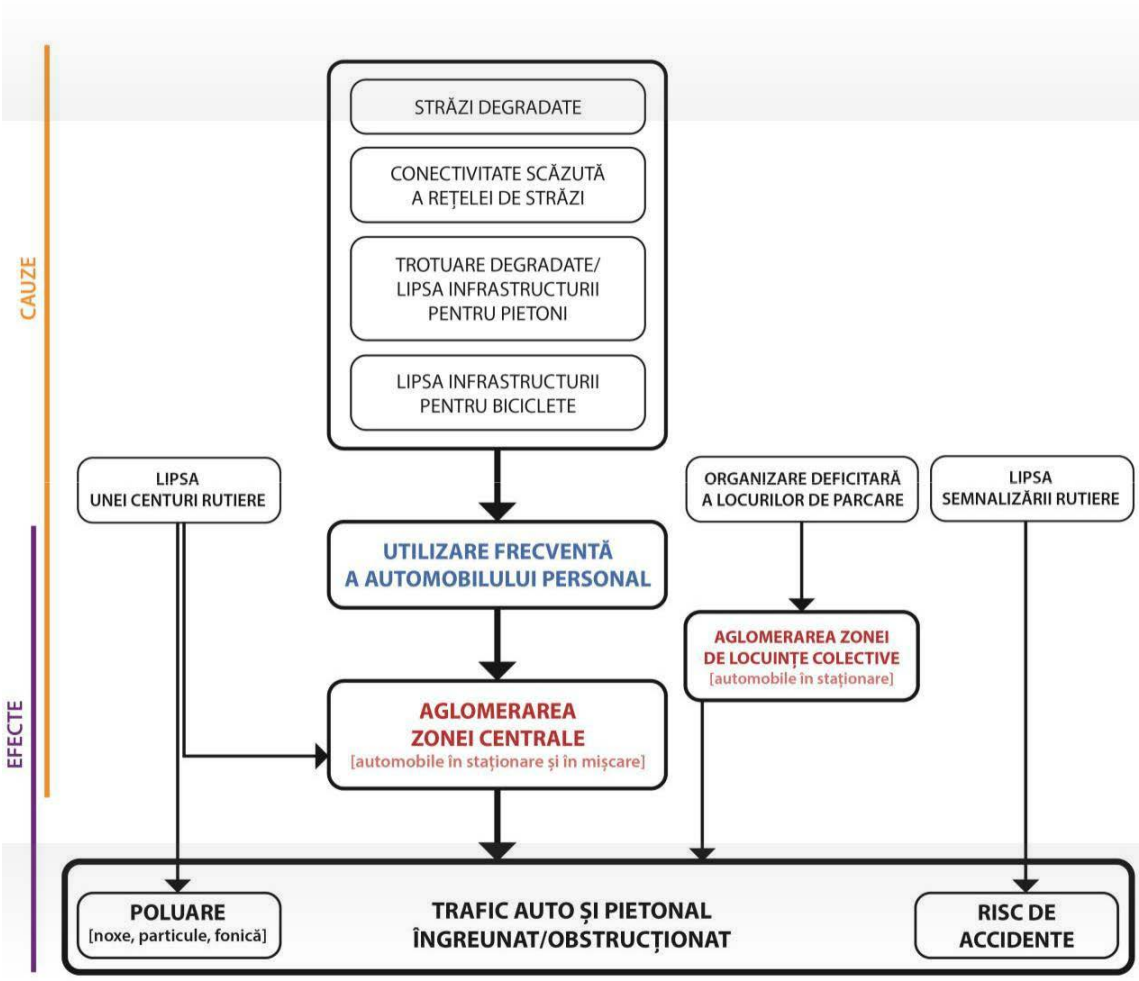
Secţiunea include o evaluare a transporturilor asupra zonelor locuite, având în vedere desfășurarea circulaţiei, sistemul de parcări, impactul asupra zonelor istorice și protejate. În final, va fi realizată o analiză diagnostic a punctelor tari vs. puncte slabe pentru indicatorul de faţă și vor fi indicate intervenţiile care se adresează acestor probleme.

Facilitarea unei mobilități durabile, nepoluante, se poate realiza numai prin reabilitarea si/sau dezvoltarea infrastructurilor pentru pietoni și pentru deplasări nemotorizate. Aceasta este cea dintâi condiție în vederea scăderii gradului ridicat de utilizare a autoturismului personal care afectează în prezent zona centrală a orașului Targu Neamt. Crearea unei alternative pentru traficul de tranzit și pentru cel de marfă reprezintă a doua condiție în vederea creșterii atractivității zonei centrale ca loc de promenadă și a calității mediului (aerului). În plus, creșterea eficienței utilizării rețelei stradale prin rezolvarea lipsei de accesibilitate a zonelor de locuit din nord, și crearea unor condiții optime de deplasare pentru pietoni și biciclişti, care utilizează în cele mai multe cazuri infrastructuri nepotrivite, are potențialul de a contribui major la scăderea numărului de autoturisme din zona de centru. Aceste deziderate necesită însă o schimbare majoră de gândire și obiceiuri ale rezidenților, astfel încât este necesar ca noile direcții de acțiune să cuprindă, pe lângă obiective de ordin fizic/material, și o strategie de informare și educare a beneficiilor aduse de noua paradigmă în ceea ce privește mobilitatea urbană.

Efectele negative actuale ale mobilității, explicate în capitolele anterioare, conduc în final la scăderea calității vieții pentru locuitorii din Targu Neamt, din cauza poluării crescute în zona centrală și pe drumurile nationale, accesibilitatea redusă a orașului prin mijloace nepoluante, mai eficiente ca și cost comparativ cu atomobilul, dar și din cauza siguranței scăzute în deplasare – din cauze multiple, precum tranzitarea centrului orașului de către autovehicule grele, parcărilor neregulamentare care obstrucționează căile de deplasare auto și pietonale etc.

Cauze	Efecte
Utilizarea frecventă a automobilului personal	Aglomerarea zonei centrale cu autoturisme parcate neregulamentar (pe prima bandă) -Înjumătățirea capacității de trafic a arterelor principale -Trafic auto îngreunat; Vizibilitate redusă pentru șoferi în zona trecerilor pietonale -Risc crescut de accidente
Organizarea defectuasă a locurilor de parcare din zonele de locuințe colective	Parcarea neregulamentară a autoturismelor pe trotuar/spații verzi/pe prima bandă de circulație - Trafic auto și pietonal îngreunat/obstrucționat - Risc de accidente pentru pietoni și biciclişti

Lipsa infrastructurii rutiere de legătură între anumite zone de locuințe individuale/ conectivitate scăzută a rețelei de străzi	Distanțe mari de parcurs pentru ocolire Utilizarea automobilului personal
Starea de degradare fizică a îmbrăcămintilor rutiere și/sau lipsa acestora pe anumite străzi locale	Trasee greu accesibile pietonal sau cu bicicleta, în condiții meteo nefavorabile - Utilizarea automobilului personal; Siguranță scăzută în deplasare indiferent de mijlocul de transport
Lipsa unei variante rutiere pentru traficul de tranzit/transportul de marfă	Degradarea calității îmbrăcămintilor Risc de accidente; Trafic generat în interiorul orașului
Lipsa infrastructurii pentru pietoni (pe anumite sectoare)/starea de degradare a acesteia pe unele străzi	Grad scăzut de siguranță pentru pietoni, Deplasări inconfortabile - Utilizarea automobilului personal
Lipsa infrastructurii pentru biciclete	Risc crescut de accidente pentru biciclişti, Deplasări inconfortabile -Utilizarea automobilului personal



5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale;

Acest capitol urmărește dezvoltarea viziunii de dezvoltare a mobilității a orașului Targu Neamt, atât la scara localităților cât și la scara zonelor cu nivel ridicat de complexitate. Această viziune se constituie ca fiind Scenariul Optimist de dezvoltare a orașului Targu Neamt din perspectiva mobilității urbane, structurat pe trei paliere în raport cu scara și complexitatea țesutului urban la care fac referire obiectivele, măsurile și proiectele

propuse. Așadar, cele două paliere trebuie privite împreună, în mod integrat, în sensul definirii complete a scenariului de dezvoltare.

5.1 Viziunea de mobilitate la scara localităților (Scenariu Optimist)

Orașul Targu Neamt poate oferi locuitorilor săi o calitate crescută a vieții prin dezvoltarea mobilității în mod durabil, doar cu condiția ca gradul de poluare cu noxe și utilizarea autoturismelor personale să fie reduse semnificativ față de perioada actuală.

Scenariul de mobilitate propus pentru orașul Targu Neamt, împreună cu satele aparținătoare - Blebea, Humulești, Humuleștii Noi, **pune accentul pe realizarea unei sosele de centura care sa degreveze orasul de traficul de tranzit**. Astfel, deplasările nemotorizate, fie ele pietonale ori cu mijloace alternative, țintind astfel atingerea viziunii de dezvoltare enunțată în capitolul precedent.

Orașul beneficiază de o Zonă Centrală cu funcțiuni multiple, complementare locuirii, care se constituie ca unul din principalii atractori de fluxuri de circulație. Acest areal este dedicat în primul rând pietonilor și bicicliștilor (beneficiind de infrastructuri și servicii velo specifice), și pune accentul pe siguranța și calitatea oferită utilizatorilor acestor moduri de deplasare. Această zonă a localității oferă facilități și servicii de calitate specifice spațiilor pietonale urbane centrale.

Deplasările din zonele de locuințe individuale din sudul, estul, vestul și nordul localității (respectiv satele aparținătoare) către centru se realizează într-o proporție de cel puțin 30% cu bicicleta, pe infrastructuri dedicate, sigure și eficiente – conectate la benzile pentru biciclete. Traseele ciclabile sunt accesibile tuturor locuitorilor, acestea fiind dezvoltate în lungul drumurilor comunale, județene și naționale, amenajate la marginea părții carosabile și având gabaritele necesare unei deplasări în siguranță, precum și amenajări vegetale care să protejeze utilizatorii de căldură și praf. În plus, se oferă puncte dedicate pentru închirierea de biciclete – cu prioritate în zona adiacentă obiectivelor turistice, dar și în zona instituțiilor de învățământ.

În plus, există trasee/facilități ciclo-turistice dezvoltate special pentru activități de agrement dar și pentru competiții sportive.

Reteaua de piste de biciclete e configurata sa conecteze obiectivele turistice majore si portile de intrare ale turistilor in oras – gara si autogarile. Turistii pot alege sa exploreze malul Ozanei pe nou-modernizata linie de mocanita si pot urca la Cetatea Neamtului utilizand funicularul.

Zonele de locuințe din satele apartinatoare beneficiază de acces facil din punct de vedere al infrastructurii de circulații – străzi modernizate (asfaltate și cu gabarite conform normelor actuale), precum și de facilități pentru pietoni – trotuare reabilitate, înalțate, care conferă siguranță pentru deplasările efectuate pe jos (inclusiv pe traseul de legătură cu Zona Centrală, respectiv pe Strada Ion Mihalache). În plus, sunt asigurate toate măsurile de prevenție pentru evitarea producerii unor accidente la intersecțiile dintre străzi de categorii diferite, prin semnalizări rutiere vizibile și atenționări pentru pietoni/biciclişti. În plus, DN15C beneficiază pe parcursul său de trotuare reabilitate și benzi pentru biciclete.

Zona de locuințe colective oferă rezidenților spațiul necesar, amenajat, pentru parcarea autovehiculelor în siguranță și fără a incomoda traficul, în timp ce pietonii utilizează trotuarele reabilitate.

La nivelul întregului oraș (și al satelor aparținătoare) există implementate măsuri specifice de accesibilizare a spațiilor publice, a infrastructurilor de circulație pietonală, și a accesurilor la instituții pentru persoanele cu dizabilități (ex. marcaje specificce la nivelul trotuarelor – zone de traversare, pentru persoane nevăzătoare).

Probabil cel mai important aspect în cadrul scenariului de mobilitate propus la nivelul localității, este reprezentat de traficul de tranzit (în special cel de mare tonaj) care are la dispoziție centura rutieră ocolitoare a centrului, contribuind astfel atât la redefinirea zonei centrale ca spațiu dedicat deplasărilor blânde, cât și la reducerea semnificativă a poluării fonice și cu noxe.

Un plus pentru oraș îl reprezintă aerodromul Targu Neamt, utilizat pentru activități aeronautice de agrement, care este acum modernizat și ușor accesibil pe un traseu rutier, pietonal și ciclo dedicat. Aerodromul se poate dezvolta pentru a putea primi avioane usoare cu turisti.

Nu în ultimul rând, accesul la gara feroviară din zona de sud-est a orașului se realizează pe infrastructuri de circulație reabilitate (cale rutieră și trotuare conform standardelor în vigoare), precum și pe benzi pentru circulația bicicletelor (care leagă gara de restul orașului).

5.2 Viziunea de mobilitate la scara zonelor cu nivel ridicat de complexitate (Scenariu Optimist)

Zonele cu un nivel ridicat de complexitate sunt determinante pentru modul în care se manifestă mobilitatea la scară urbană, astfel încât este necesară o privire mai detaliată asupra acestora.

Zona Centrală este principalul atractor de fluxuri din oraș, indiferent de intervalul orar sau ziua alese. Având în vedere că zona centrală adăpostește, în cazul orasului Targu Neamt, majoritatea funcțiunilor și serviciilor complementare locuirii, este esențial ca accesibilizarea acesteia să fie maximă, în special pentru mijloace alternative de deplasare (nepoluante) și pentru pietoni, astfel încât accesul cu autovehicule personale în această zonă să fie limitat.

Arealul delimitat în acest studiu ca ‚zonă centrală' beneficiază de acces facil în special cu transportul în comun, cu bicicleta și pe jos. Astfel, zona este conectată cu satele aparținătoare prin trasee rutiere și pietonale calitative și sigure, și prin benzi/piste de biciclete dedicate. Acestea asigură o ofertă de deplasare economică, rapidă și sigură către și dinspre centru, constituindu-se ca o alternativă la utilizarea automobilului personal. În plus, străzile principale din centru sunt interconectate prin intermediul rețelei de trasee dedicate pentru biciclete, astfel încât deplasarea velo se poate realiza facil în tot perimetrul central al orașului. Parcarea bicicletelor în zona principalelor instituții și servicii de interes public se face în suporturi dedicate, care oferă posibilitatea securizării acestora. În plus, se oferă puncte dedicate pentru închirierea de biciclete – cu prioritate în zona adiacentă Primăriei, dar și în zona instituțiilor de învățământ.

Staționarea în această zonă este reglementată în mod clar (urmărind descurajarea utilizării autoturismului personal), exitând zone amenajate pentru parcarea de scurtă durată (max. 1h) – destinată utilizării de către locuitori/vizitatori exlusiv pentru satisfacerea nevoilor zilnice – servicii și comerț. În acest mod, și împreună cu facilitățile ciclo oferite, se încurajează deplasările nepolunate – ca obiectiv la nivel european în ceea ce privește noua paradigmă a mobilității durabile. În plus, numărul de locuri de parcare amenajate rămâne neschimbat în zona centrală, iar parcările efectuate neregulamentar vor fi sancționate - atât contravențional cât și prin imobilizarea/ridicarea autovehiculelor. În acest mod se va asigura siguranța pietonilor, a conducătorilor auto precum și a bicicliștilor care utilizează străzile din centru (în special Calea București).

Ca areal dedicat pietonilor și interacțiunilor umane, zona centrală beneficiază de un spațiu urban modernizat și amenajat corespunzător – locuri de relaxare, spații plantate,

zone de promenadă, trotuare (pe Bd. Stefan cel Mare și pe celelalte străzi din acest areal) etc., iar posibilitatea închirierii de biciclete pentru localnici și vizitatori accentuează dorința orașului Targu Neamt de a deveni un loc mai puțin poluat și mai atrăgător pentru potențiali biciclişti. Tot în acest sens, zona centrală beneficiază de aliniamente vegetale extinse în special în zonele pietonale și în lungul traseelor rutiere mai frecvent circulate, țintind astfel (împreună cu măsurile enunțate anterior – tarifarea parcării auto, facilități velo și pietonale extinse) amelioararea poluării cu emisii de carbon, cu particule, și reducerea poluării fonice.

Nu în ultimul rând, pentru a ajuta la atingerea obiectivului cu privire la reducerea emisiilor de CO2 (și impulsionarea utilizării automobilelor ecologice), zona centrală este deservită de un punct de încărcare a vehiculelor electrice/hibride.

Marile zone de producție din oraș, ca atractori/generatori majori de fluxuri la intervale orare definite, beneficiază de acces facil atât rutier cât și pietonal și cu bicicleta. În acest mod, deplasările către și dinspre locul de muncă se poate realiza prin mai multe moduri de transport, evitându-se supraîncărcarea rețelei de străzi.

În plus, legătura directă a acestor zone cu centura rutieră ocolitoare a centrului permite transportul facil, rapid și economic al mărfurilor către exteriorul orașului. Astfel, gradul de poluare fonică și cu noxe, precum și aglomerarea străzilor dinspre centru sunt reduse la minim. De asemenea, conectarea acestor zone la rețeaua de cale ferată facilitează transportul mărfurilor cu trenuri atât către capitală cât și către alte zone din țară.

Este necesara favorizarea dezvoltarii unei industrii cu acces facil atunci cand realizarea autostrazii va genera dezvoltare industriala. Se propun strazi care vor debusa direct in soseaua de centura propusa.

Zona aferenta monumentelor istorice clasa A – Cetatea Neamtului si Casa memoriala Iona Creanga – sunt conectate cu zona centrala, padurea, autogara, aerodromul si gara prin piste ciclabile si mijloace de transport in comun rutier. In zona se gasesc statii de reincarcare a automobilelor electrice. Atractivitatea Cetatii Neamtului creste prin construirea funicularului si prin faptul ca de la gara se poate continua traseul ferat al mocanitei – cu statie intermediara la Cetatea Neamtului si cu statie finala la Manastirea

Neamt. Pistele de biciclete conecteaza si celelalte obiective turistice majore, creand un intinerariu de vizitare al orasului.

5.2. Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor;

Secţiunea defineşte metodologia de selecţie a proiectelor precum şi indicatorii utilizaţi.

În cadrul elaborării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă au fost evaluate o serie de măsuri și proiecte, într-un cadru logic, care ia în considerare impactul tehnic, economic, social și asupra mediului.

Evaluarea proiectelor (respectiv a necesității acestora) se realizează pe baza unei structuri de analiză, prin care se evaluează proiectele individual, pe baza unui set convenit de criterii aplicabile PMUD în conformitate cu orientările europene privind elaborarea planurilor PMUD:

- Contribuie la strategia generală, obiectivele și politicile PMUD;
- Are rezultate măsurabile, realizabile și verificate, care vor fi analizate în raport cu un set de indicatori-cheie;
- Se bazează pe experiența de implementare din alte orașe europene, în special proiecte de inovare (finanțate de UE) (de exemplu, CIVITAS);
- Oferă integrare socială;
- Au durabilitate pe termen lung;
- Are rate de rentabilitate economică acceptabile pentru finanțare;
- Oferă un raport cost-eficientă net favorabil;
- Demonstrează principiul adiționalității;
- Integrează aspecte de protecție a mediului;
- Asigură conformitatea cu normele privind ajutoarele de stat și achizițiile publice;
- Asigură o abordare integrată cu alte proiecte finanțate din surse publice, private sau/și instituții financiare internaționale.

6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Orașul Targu Neamt propune un set de obiective, la diferite scări teritoriale și în raport cu necesitățile identificate, având la bază următoarea viziune de dezvoltare:

Un oraș sigur din punct de vedere al deplasărilor, care să faciliteze accesul în mod durabil și eficient tuturor locuitorilor săi la servicii și destinații cheie, care sa faciliteze accesibilitatea turistilor la obiectivele turistice și care să permită o dezvoltare economică continuă pe termen lung.

Obiectivele și direcțiile de acțiune propuse vor fi organizate după cum urmează: la scara localităților, respectiv la scara zonelor cu nivel ridicat de complexitate.

6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport;
6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale;
6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale;
6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale:
6.4.1. La scară periurbană/metropolitană;
6.4.2. La scara localităților de referință;
6.4.3. La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate;

OBIECTIVE	DIRECȚII DE ACȚIUNE	TIP
SCARA PERIURBANA/METROPOLITANA		
Degrevarea orasului de traficul de tranzit - Numărul de vehicule grele care tranzitează orașul micșorat cu cel puțin 80%.	Construirea unei sosele de centura	Operațional
Cresterea accesibilitatii pe cale aeriana	Construirea unui aerodrom, respectiv aeroport, conectate la reteaua velo	Operațional
Cresterea accesiblitatii turistilor si a atractivitatii zonei din punct de vedere turistic	Reabilitarea traseului de mocanita Targu Neamt – Manastirea Neamt	Operațional

SCARA LOCALITATILOR		
Infrastructură ciclabilă sigură, atractivă și accesibilă tuturor locuitorilor orașului.	Conectarea principalelor funcțiuni de atractivă și accesibilă tuturor interes public prin trasee dedicate bicicletelor; Dezvoltarea facilităților de parcare în siguranță a bicicletelor, adiacente principalelor funcțiuni de interes public. Dezvoltarea unor trasee ciclo-turistice pentru amatori și profesioniști. Dezvoltarea unei infrastructuri dedicată deplasărilor nepoluante, accesibilă în toate zonele majore ale orașului;	Operaționale
Număr de autoturisme parcate. neregulamentar în zonele de locuințe colective micșorat cu 80%.	Asigurarea unui număr suficient de locuri de Operaționale parcare amenajate, în conformitate cu necesarul (conform HG 525/1996) Amenajare parcări în zonele rezidențiale și nerezidențiale	Operațional
Utilizare a automobilului personal pentru distanțe scurte redusă cu cel puțin 20%.	Conectarea principalelor funcțiuni de interes public prin trasee dedicate bicicletelor; Dezvoltarea facilităților de parcare în siguranță a bicicletelor, adiacente principalelor funcțiuni de interes public.	Operaționale

	Îmbunătățirea calității înfrastructurilor pietonale din zona centrală;	
Sistem de transport în comun îmbunătățit.	Creșterea calității și a siguranței zonelor de preluare a pasagerilor pentru transportul local și intrajudețean; Trasee autobuz in cartiere: Blebea, Humulestii noi, Humulesti, Condreni	Operațional
Degrevarea orasului de traficul de marfa	Realizarea unor strazi care sa conecteze soseaua de centura propusa cu zona industriala	Operațional
Spații urbane, trasee pietonale și instituții publice accesibile pentru persoane cu dizabilități.	Implementarea de marcaje și amenajări specifice pentru facilitarea utilizării de către persoane cu dizabilități.	Operațional
Siguranță crescută în deplasarea cu autovehicule pe străzile din oraș.	Creșterea calității străzilor și a suprafețelor de rulare în conformitate cu standardele actuale, respectiv reabilitarea străzilor degradate; Amenajarea corespunzătoare a intersecțiilor din localitate din punct de vedere al semnalizărilor rutiere. Reabilitare și modernizare drum județean DJ 157G, km 0+000 – 3+000, jud. Neamț Modernizare/ reabilitare străzi orășenești	Operaționale

	Reabilitarea digului și a drumului din zona Blebea Reabilitare pod Blebea	
Scăderea emisiilor de CO2 , a poluării fonice și a poluării cu particule.	Promovarea utilizării vehiculelor ecologice (electrice/hibride/cu hidrogen); Amenajarea de bariere vegetale cu rol de protecție.	Operaționale
CARTIERELOR/ZONELOR CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE		
Spații și deplasări pietonale atractive, sigure și eficiente.	Îmbunătățirea calității înfrastructurilor și spațiilor pietonale din zona centrală. Construirea unui pasaj subteran de la nivelul pieței agroalimentare Amenajarea zonei pietonale din apropierea primăriei Amenajarea zonei pietonale din apropierea amfiteatrului	Operațional
Sistem de transport în comun îmbunătățit.	Asigurarea necesarului de locuri de preluare a pasagerilor în zona centrală, pentru toate tipurile de transport în comun – maxi-taxi, autocar, taxi.	Operațional
Accesibilitate ridicată a zonelor de producție.	Asigurarea gabaritelor necesare pentru deplasarea în siguranță a autovehiculelor grele către/dinspre zonele de producție; Îmbunătățirea accesului la infrastructurile de cale ferată pentru transportul de marfă;	Operaționale

	Dezvoltarea accesului la zonele de producție cu mijloace nemotorizate/nepoluante; Asigurarea facilităților de parcare în siguranță a bicicletelor în incintele zonelor de producție.	
Număr de autoturisme parcate neregulamentar în zona centrală micșorat cu 50%.	Asigurarea accesului și a locurilor de parcare pentru transportul de marfa de mici dimensiuni – necesar aprovizionării funcțiunilor comerciale. Dezvoltarea unei infrastructuri dedicată deplasărilor nepoluante, accesibilă în toate zonele majore ale orașului; Dezvoltarea unui serviciu aparținând municipalității de imobilizare a autoturismelor parcate neregulamentar. Amenajare spații de parcare pentru locații de cultură	Operaționale Organizational
Cresterea accesiblitatii turistilor si a atractivitatii zonei din punct de vedere turistic	Construirea unui funicular Includerea unei statii de oprire a mocanitei in zona Cetatii Neamtului Realizarea unui sistem de piste ciclabile care sa conecteze obiectivele turistice majore cu aerodromul propus, gara, autogarile si zona centrala	Operaționale

	Realizarea de trasee turistice către biserici cu ghid turistic	

7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE

7.1. Eficiență economică;

Cresterea gradului de accesibilitate a turistilor ar trebui sa genereze un avant economic fara precedent considerand intreaga retea de mijloace de deplasare interconectate puse la dispozitia turistilor:retea de piste de bicicleta, traseu mocanita, funicular, zona pietonala centrala.

Creșterea gradului de accesibilitate fizică pentru marii angajatori – marile zone de producție în special, va oferi condițiile de mobilitate pentru dezvoltarea pe termen mediu și lung a acestor companii. Creșterea eficienței, ca timp și ca distanță, atât în deplasarea mărfurilor precum și a angajaților, va permite companiilor sa-și crească productivitatea contribuind astfel pozitiv la economia orașului.

În plus, măsurile propuse pe palierele deplasări nemotorizate și staționare vor avea un aport pozitiv asupra eficienței economice la nivel de individ, și asupra puterii financiare finale a locuitorilor, contribuind astfel la asigurarea unui climat economic mai stabil și mai competitiv la nivelul întregului oraș. De asemenea, prin facilitățile pentru vehicule ecologice, se încurajează utilizarea automobilelor electrice/hibride, eficiente din perspectivă energetică.

Devierea traficului de tranzit si realizarea unei zone centrale pietonale va duce la inflorirea comertului si a industriei horeca.

7.2. Impactul asupra mediului;
7.3. Accesibilitate;
7.4. Siguranță;

Scăderea utilizării automobilului personal pe distanțe scurte și pentru principalele nevoi cotidiene, împreună cu devierea traficului de tranzit și de mare tonaj, va însemna o reducere semnificativă a poluării cu noxe (CO_2) și particule, și a poluării fonice, în special în centrul orașului. În plus, încurajarea utilizării vehiculelor ecologice va contribui la efectele pozitive enunțate anterior.

Accesibilitatea ridicată la zonele de locuințe din satele aparținătoare va contribui la creșterea gradului de siguranță pentru toate tipurile de deplasare și va asigura confortul locuitorilor, necesar în interiorul unor zone urbane, chiar dacă ele prezintă caracteristici spațial-configurative de țesut rural. În plus, măsurile specifice pentru persoanele cu dizabilități vor contribui semnificativ la accesibilizarea spațiilor publice, a traseelor de deplasare și a instituțiilor, pentru această categorie de utilizatori.

Dezvoltarea și reabilitarea infrastructurilor ciclabile, respectiv pietonale, va crește gradul de siguranță în deplasare pentru biciclişti și pietoni, făcând aceste moduri de deplasare mult mai dezirabile în detrimentul automobilului personal. În plus, reglementarea strictă a zonelor de staționare, respectiv asigurarea condițiilor necesare pentru parcare în zonele de locuințe colective, va însemna confort crescut și siguranță pentru utilizatorii spațiilor de trafic din aceste zone. De asemenea, eliberarea străzilor principale de autoturisme parcate neregulamentar în apropierea trecerilor de pietoni va ajuta la scăderea semnificativă a riscului de producere a accidentelor grave în care sunt implicați pietoni.

7.5. Calitatea vieții.

Suma efectelor pozitive enumerate în capitolele anterioare, cu privire la scăderea poluării mediului, antropic și natural, creșterea accesibilității la zone de producție și la zone de locuire precum și creșterea siguranței în deplasare pentru pietoni și biciclişti, conduce în mod automat la un confort sporit al locuirii și la o calitate a vieții îmbunătățită pentru toti locuitorii orașului Targu Neamt. În plus, aliniamentele vegetale propuse în zonele publice urbane, în lungul traseelor pietonale și a celor pentru biciclete, vor contribui semnificativ la calitatea acestor zone și la confortul utilizatorilor (scăderea efectelor poluării cu noxe și particule, umbră, scăderea efectelor poluării fonice).

8. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG

8.1. Cadrul de prioritizare;

Măsurile, acțiunile și proiectele propuse trebuie să poată fi prioritizate pentru a facilita o gestiune coerentă a acestora de către administratia publica locala. În acest sens, se propune un set de criterii în funcție de care să poată fi prioritizate, gestionate și implementate propunerile făcute:

- Impactul negativ asupra mediului, antropic și natural (poluare cu noxe și particule, poluare fonică, degradarea infrastructurilor de circulație);
- Gradul de afectare a siguranței locuitorilor, în raport cu predispoziția la accidente a categoriei din care fac parte (pietoni, biciclişti, persoane cu dizabilități);
- Gradul de afectare a traficului (aglomerări în mers și în staționare);
- Cerințe de natură logistică/economică (acces la zone de producție, zone comerciale, zona centrală);
- Cerințe de natură urbanistică/de mobilitate (localizarea, dimensiunea și conformarea funcțională a noilor zone de dezvoltare; accesul la zone de locuințe și funcțiuni complementare locuirii).

Natura criteriilor enunțate anterior diferă, primele trei dintre ele fiind criterii simple (compuse din unul sau mai mulți indicatori măsurabili, dar cu caracter individual), în timp ce ultimele două criterii sunt de natură complexă (reprezintă rezultatul agregat al unor analize criteriale prime, compuse la rândul lor din suma a multiple evaluări cantitative - măsurabile, și calitative).

În sensul celor expuse anterior, criteriile nu trebuie considerate individual – nu există o ordine a lor în funcție de importanță, ci este necesar ca aceste criterii să reprezinte un set complet la care să se raporteze nivelul de prioritate al propunerilor din acest document.

8.2. Prioritățile stabilite;

Prioritățile pentru implementarea măsurilor și a proiectelor sunt rezumate prin următoarele cerințe (cu caracter general - cuprind măsurile, acțiunile și proiectele detaliate în capitolele următoare):

1. Scoaterea traficului de tranzit, în special cel de mare tonaj, în afara zonei centrale a orașului;
2. Creșterea gradului de accesibilitate a obiectivelor turistice
3. Scăderea gradului de utilizare a autoturismului personal (pe distanțe scurte și medii, și pentru activități cotidiene);
4. Creșterea gradului de siguranță în deplasare pentru pietoni și biciclişti, pe toate străzile principale și în interiorul zonelor de locuințe colective;
5. Eliberarea spațiilor pietonale, a spațiilor plantate și a benzilor dedicate circulației rutiere de autovehicule parcate neregulamentar.

9. PLANUL DE ACȚIUNE

Acest capitol definește în mod clar acțiunile și proiectele necesare pentru a ameliora mobilitatea actuală din orașul Targu Neamt, respectiv pentru a atinge obiectivele și viziunea de dezvoltare enunțate anterior. Detalierea celor dintâi poate varia în funcție de scara intervenției propuse și de nivelul de detaliu din alte documente cu care PMUD Targu Neamt se corelează la nivel de propuneri.

Resursele financiare pentru realizarea acestor acțiuni și proiecte vor fi asigurate atât din Fonduri Europene, prin Programul Operațional 2021-2027, precum și din fonduri locale și parteneriate public-private.

9.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale;
9.2. Transport public;
9.3. Transport de marfă;
9.4. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă);
9.5. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecția împotriva zgomotului/sonoră);
9.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.);

ACȚIUNI ȘI PROIECTE	OBIECTIVE LA CARE RASPUND	TIP	PALIER

Construire centură ocolitoare	Degrevarea orasului de traficul de tranzit - Numărul de vehicule grele care tranzitează orașul micșorat cu cel puțin 80%.	Operațional	Intervenții majore asupra infrastructurii de circulații
Construire aerodrom	Cresterea accesibilitatii pe cale aeriana	Operațional	Intervenții majore asupra infrastructurii de circulații
Construire funicular Cetatea Neamtului	Cresterea accesiblitatii turistilor si a atractivitatii zonei din punct de vedere turistic	Operațional	Intervenții majore asupra infrastructurii de circulații Zonele cu nivel ridicat de complexitate
Reabilitare traseu mocanita Targu-Neamt – Cetatea Neamtului	Cresterea accesiblitatii turistilor si a atractivitatii zonei din punct de vedere turistic	Operațional	Intervenții majore asupra infrastructurii de circulații
Largire pod peste paraul Ozana si/sau construire pod nou peste paraul Ozana	Siguranță crescută în deplasarea cu autovehicule pe străzile din oraș.	Operațional	Intervenții majore asupra infrastructurii de circulații
Reabilitarea (sistematizarea și asfaltarea) străzilor din satele aparținătoare	Siguranță crescută în deplasarea cu autovehicule pe străzile din oraș.	Operațional	Intervenții majore asupra infrastructurii de circulații
Completarea sistemului de circulații prin construirea de străzi noi pe trasee de drum	Siguranță crescută în deplasarea cu autovehicule pe străzile din oraș.	Operațional	Intervenții majore asupra

existente / pe trasee noi în interiorul parcelarului existent			infrastructurii de circulații
Construire căi de acces între centură și marile zone de producție.	Degrevarea orasului de traficul de marfa Degrevarea orasului de traficul de tranzit - Numărul de vehicule grele care tranzitează orașul micșorat cu cel puțin 80%.	Operațional	Transport de marfă Zonele cu nivel ridicat de complexitate
Sistematizarea și semnalizarea intersecțiilor în care s-au constantat puncte de conflict de trafic, și a celor noi propuse	Siguranță crescută în deplasarea cu autovehicule pe străzile din oraș.	Operațional	Intervenții majore asupra infrastructurii de circulații
Amenajare locuri de parcare de reședință suplimentare în zona de locuințe colective – parcări de tip Smart Parking și/sau parcări supraetajate (conform legislației în viguare [HG 525/199631] – 1 loc de parcare/2-10 apartamente în locuinţe colective cu acces şi lot în comun) – cu recomandarea de a asigura minim 1 loc de parcare la sol/2 apartamente sau 1 loc de parcare în parcari de tip Smart Parking sau parcări supraetajate/1 apartament.	Număr de autoturisme parcate. neregulamentar în zonele de locuințe colective micșorat cu 80%.	Operațional	Staționarea

Creare serviciu la nivelul administrației, pentru imobilizarea/ridicarea autoturismelor parcate neregulamentar.	Număr de autoturisme parcate. neregulamentar în zonele de locuințe colective micșorat cu 80%.	Organizațional	Staționarea
Implementare sistem de taxare pentru parcările publice din zona centrală.	Utilizare a automobilului personal pentru distanțe scurte redusă cu cel puțin 20%.	Operațional	Staționarea
Implementare stații de încărcare pentru vehicule electrice/hibride	Scăderea emisiilor de CO2 , a poluării fonice și a poluării cu particule.	Operațional	Staționarea
Amenajarea de locuri de aşteptare/preluare pasageri pentru maxitaxi/ autocare/taxiuri	Sistem de transport în comun îmbunătățit.	Operațional	Transport în comun
Trasee autobuz in cartiere: Blebea Humulestii Noi, Humulesti, Condreni	Sistem de transport în comun îmbunătățit.	Organizațional	Transport în comun
Implementare interdicție de acces în zona centrală pentru autovehicule de mare tonaj.	Scăderea emisiilor de CO2 , a poluării fonice și a poluării cu particule.	Organizațional	Transport de marfă
Amenajare spații de descărcare marfă, rezervate, cu durată limitată de staționare, pentru funcțiunile comerciale din zona centrală.		Operațional	Staționarea

Construire si reabilitare trotuare	Spații și deplasări pietonale atractive, sigure și eficiente.	Operațional	Deplasări pietonale
Realizare zona pietonala zona centrala	Spații urbane, trasee pietonale și instituții publice accesibile pentru persoane cu dizabilități.	Operațional	Deplasări pietonale Zonele cu nivel ridicat de complexitate
Implementare facilități specifice pentru persoane cu dizabilități: marcaje tactile pe trotuar și semnalizare auditivă - în zona trecerilor pentru pietoni; rampe de acces în instituții publice etc.	Spații urbane, trasee pietonale și instituții publice accesibile pentru persoane cu dizabilități.	Operațional	Deplasări pietonale
Construire punti pietonale peste paraul Ozana	Cresterea accesiblitatii turistilor si a atractivitatii zonei din punct de vedere turistic Spații și deplasări pietonale atractive, sigure și eficiente.	Operațional	Deplasări pietonale
Amplasarea de bariere (aliniamente/volume) vegetale în zonele publice urbane și în lungul traseelor pietonale din oraș, cu rol de protecție.	Cresterea accesiblitatii turistilor si a atractivitatii zonei din punct de vedere turistic Spații și deplasări pietonale atractive, sigure și eficiente.	Operațional	Deplasări pietonale

Construire retea de piste de biciclete care sa conecteze obiectivele turistice importante, aerodromul propus, zona centrala	Cresterea accesiblitatii turistilor si a atractivitatii zonei din punct de vedere turistic	Operațional	Deplasări cu bicicleta Zonele cu nivel ridicat de complexitate
Construire punte ciclabilă peste paraul Ozana	Cresterea accesiblitatii turistilor si a atractivitatii zonei din punct de vedere turistic	Operațional	Deplasări cu bicicleta
Amenajare facilități de parcare a bicicletelor în vecinătatea instituțiilor publice centrale – rasteluri metalice fixe, de minim 10 locuri.	Scăderea emisiilor de CO2 , a poluării fonice și a poluării cu particule	Operațional	Deplasări cu bicicleta
Amenajare facilități de parcare a bicicletelor în zona centrală, în proximitatea unor funcțiuni de interes public	Scăderea emisiilor de CO2 , a poluării fonice și a poluării cu particule	Operațional	Deplasări cu bicicleta Zonele cu nivel ridicat de complexitate
Implementare regulament local care să prevadă obligativitatea amenajării de parcări pentru biciclete în cazul principalilor angajatori - cu peste 10 salariați	Scăderea emisiilor de CO2 , a poluării fonice și a poluării cu particule. Utilizare a automobilului personal pentru distanțe scurte redusă cu cel puțin 20%.	Organizațional	Deplasări cu bicicleta
Amenajare/marcare trasee/zone ciclabile de tip ‚off road' pentru activități sportive	Spații și deplasări pietonale atractive, sigure și eficiente.	Operațional	Deplasări cu bicicleta

Implementare sistem de închiriere a bicicletelor pentru locuitori și vizitatori, în Zona Centrală și zona periurbană a orașului	Infrastructură ciclabilă sigură, atractivă și accesibilă tuturor locuitorilor orașului. Utilizare a automobilului personal pentru distanțe scurte redusă cu cel puțin 20%.	Operațional	Deplasări cu bicicleta Zonele cu nivel ridicat de complexitate
Implementare interdicție de parcare pe DN15C în afara spațiilor special amenajate.	Utilizare a automobilului personal pentru distanțe scurte redusă cu cel puțin 20%.	Organizațional	Staționarea
Realizarea unui sens giratoriu în Humulești.	Siguranță crescută în deplasarea cu autovehicule pe străzile din oraș.	Operațional	Intervenții majore asupra infrastructurii de circulații
Construirea unui pasaj subteran de la nivelul pieței agroalimentare	Spații și deplasări pietonale atractive, sigure și eficiente.	Operațional	Deplasări pietonale
Reabilitare și modernizare drum județean DJ 157G, km 0+000 – 3+000, jud. Neamț	Siguranță crescută în deplasarea cu autovehicule pe străzile din oraș.	Operațional	Intervenții majore asupra infrastructurii de circulații
Modernizare/ reabilitare străzi orășenești	Siguranță crescută în deplasarea cu autovehicule pe străzile din oraș.	Operațional	Intervenții majore asupra infrastructurii de circulații
Reabilitarea digului și a drumului din zona Blebea	Siguranță crescută în deplasarea cu autovehicule pe străzile din oraș.	Operațional	Intervenții majore asupra

			infrastructurii de circulații
Amenajarea zonei pietonale din apropierea primăriei	Spații și deplasări pietonale atractive, sigure și eficiente.	Operațional	Deplasări pietonale
Amenajarea zonei pietonale din apropierea amfiteatrului	Spații și deplasări pietonale atractive, sigure și eficiente.	Operațional	Deplasări pietonale
Reabilitare pod Blebea	Siguranță crescută în deplasarea cu autovehicule pe străzile din oraș.	Operațional	Intervenții majore asupra infrastructurii de circulații
Amenajare parcări în zonele rezidențiale și nerezidențiale	Număr de autoturisme parcate. neregulamentar în zonele de locuințe colective micșorat cu 80%.	Operațional	Staționarea
Amenajare spații de parcare pentru locații de cultură	Număr de autoturisme parcate neregulamentar în zona centrală micșorat cu 50%.	Operațional	Staționarea
Realizarea de trasee turistice către biserici cu ghid turistic	Cresterea accesiblitatii turistilor si a atractivitatii zonei din punct de vedere turistic	Operațional	Deplasări pietonale

9.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare;

Se propune realizarea unui nod intermodal in zona garii, unde se vor intersecta mai multe tipuri de transport: linia ferata de transport pasageri + linia ferata cu encartament ingust + retea piste de biciclete.

Se propune realizarea unui nod intermodal in zona Cetatii Neamtului, unde se vor intersecta mai multe tipuri de transport: funicular + linia ferata cu encartament ingust + retea piste de biciclete.

9.8. Aspecte instituționale.

Avand in vedere ca implementarea propunerilor din planul de actiune este o etapa importanta si dificila, este necesara dezvoltarea unui departament responsabil de monitorizarea implementarii PMUD.

10. MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ

Buna desfășurare a proiectelor propuse, precum și atingerea obiectivelor și a viziunii propuse în acest document, depind de o corectă evaluare a evoluției implementării celor dintâi, precum și de o monitorizare periodică, prestabilită.

Mecanismul de monitorizare și evaluare are ca scop identificarea și anticiparea posibilelor dificultăți în implementarea proiectelor din P.M.U.D., și dacă este necesar, la reorganizarea măsurilor propuse pentru atingerea obiectivelor în mod eficient.

10.1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.;

Evaluarea implementării proiectelor și a evoluției acestora pe perioada desfășurării se va realiza după cum urmează:

- Organizarea monitorizării și a evaluării (calendar, detalierea procedurilor de monitorizare/evaluare, identificarea resurselor umane și financiare).

- Măsurarea și evaluarea (cantitativă și calitativă) a condițiilor inițiale.
- Efectuarea evaluării ex-post, atât pe parcursul implementării cât și la final.
- Evaluarea ex-post trebuie să includă următoarele:
    - Rezultate (acțiuni întreprinse);
    - Realizările (impactul acțiunii) – este necesar să fie incluse rezultatele intermediare, dacă este posibil, acestea reprezentând repere pentru

atingerea țintelor-cheie ale realizărilor. Indicatorii trebuie să măsoare rezultatele în mod direct, sau să măsoare modul în care rezultatele sunt legate de realizări în mod demonstrabil;
  - Procesul de planificare a implementării măsurilor; procesul de implementare (ex. calendarul de implementare, calitatea etc.).
- Măsurarea și evaluarea realizărilor intermediare și evaluarea progreselor înregistrate în atingerea țintelor.
- Măsurarea și evaluarea rezultatelor finale și analiza comparativă cu obiectivele inițiale.
- Stabilirea de responsabilități clare pentru personalul cu înaltă calificare, sau pentru un partener extern - în ceea ce privește monitorizarea și evaluarea. În mod ideal, această activitate trebuie să fie în responsabilitatea unui organism independent.
- Definirea clară a bugetului disponibil și a activităților de monitorizare și evaluare.

10.2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea.

Actorii implicați în monitorizarea implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă sunt reprezentați de autoritățile locale – Primăria Orașului Targu Neamt, în colaborare (acolo unde este necesar) cu actori de la nivel zonal (primării ale localităților învecinate – cu care se împărtășește un obiectiv de dezvoltare comun) și regional (administrațiile unor municipii cu care orașul Targu Neamt comportă relații economice și relații ce țin de dezvoltarea localității, precum și instituții de la nivelul regiunii de dezvoltare Nord-Est).

Intocmit,

mst. urb. Timotei Fecioru

11. ANEXE

BIBLIOGRAFIE

Surse tipărite

Agenția pentru Dezvoltare Regională Nord-Est - Planul de Dezvoltare Regionala Nord-Est 2021-2027

Strategia de dezvoltare durabilă a Orașului Targu Neamt 2021 – 2027

Comisia Europeană, Directorate-General for Mobility and Transport (2014), Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, Bruxelles.

Comisia Europeană, Directorate-General for Mobility and Transport (2016), Monitoring and evaluation Assessing the impact of measures and evaluating mobility planning processes, European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, Bruxelles.

Compania Naţională de Autostrăzi şi Drumuri Naţionale din România – Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică (CESTRIN), 2015.

Direcţia Regională de Statistică, Recensământul Populației și Locuințelor

Guvernul României (2002), Hotărâre nr. 525 republicată, din 27 iunie 1996 pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism, Anexa nr. 5 - Parcaje, cap. 5.11/5.11.1

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (2011), Strategia de transport intermodal în România.

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (2006), Planul de Amenajare a Teritoriului Naţional, Secţiunea 1 – Reţele de trasnport.

SC TOPOPREST SRL (2010), Actualizare Plan Urbanistic General Orașul Targu Neamt

Sustrans, Handbook for cycle-friendly design, Design Manual, 2014.

Surse on-line

https://en.wikipedia.org/wiki/T%C3%A2rgu_Neam%C8%9B

http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/tentguidelines/corridors/index_en.htm

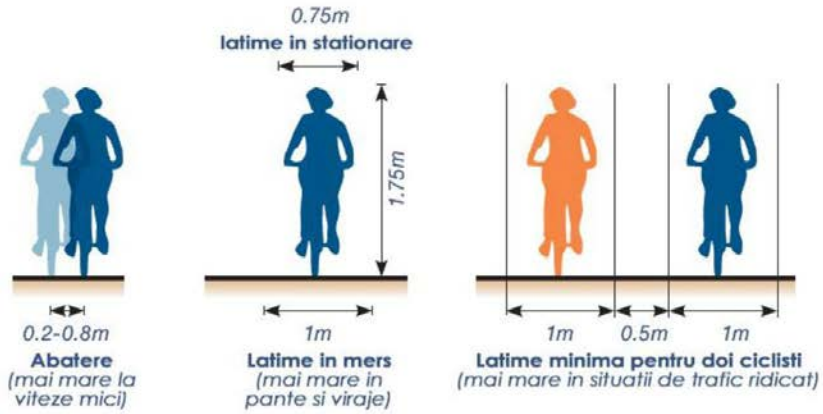
http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/ump_en.htm (Urban Mobility Package 2013)

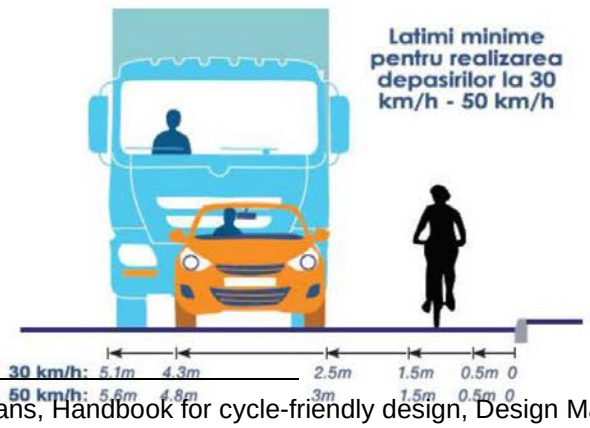
http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com(2013)913-annex_ro.pdf

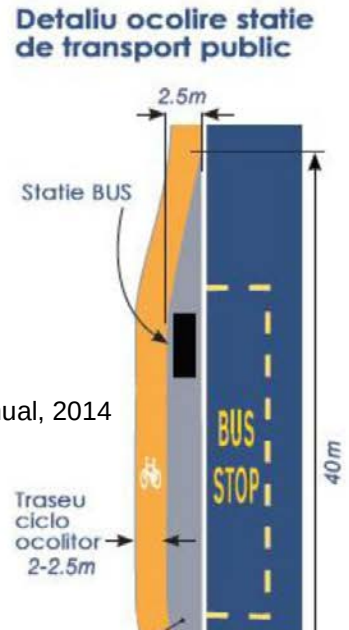
http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump_guidelines_en.pdf

www.listafirme.ro

10.1 Scheme și imagini exemplificative pentru realizarea infrastructurii ciclabile[1]







Inclinatii / pante	
3 %	Max. recomandat

[1] Sustrans, Handbook for cycle-friendly design, Design Manual, 2014

Vizibilitate

Relatia dintre parametrii de proiectare				
Tip traseu ciclo	Viteza proiectata	Distanta minima de vizibilitate pentru oprire	Distanta de vizibilitate in mers	Raza minima a virajului
Tranzit (principal)	30 km/h	25 m	80 m	25 m
Acces local	20 km/h	15 m	50 m	15 m

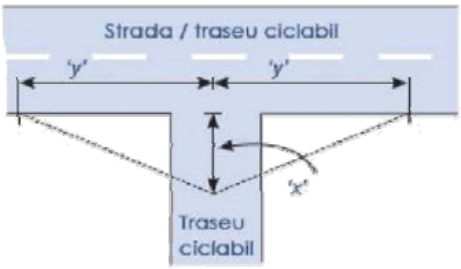
Aria frontala de vizibilitate

Vizibilitatea in intersectii

Distanta "x" recomandata:

- 4m preferat
- 2m recomandat
- 1m in cazul spatiilor restranse

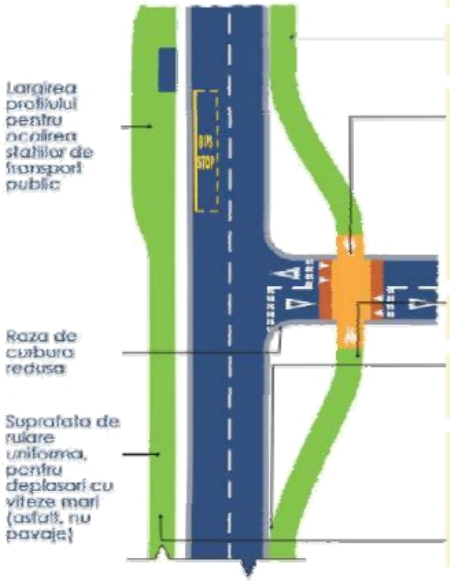
Daca aceste distante nu pot fi respectate alternativa este folosirea indicatoarelor care sa indice biciclistului ca trebuie sa incetineasca si sa acorde prioritate.



Exemplu de intersectie pista ciclabila - strada, in lungul unei artere majore

Elemente cheie:

- minimizarea numarului de traversari
- integrarea tuturor tipurilor de deplasari
- asigurarea continuitatii traseului ciclabil
- proiectarea traseelor ciclo pe ambele parti ale arterei



Elementele de mobilier urban (ex. stalpi de iluminat) trebuie scoase in afara partii rulabile a pistei.

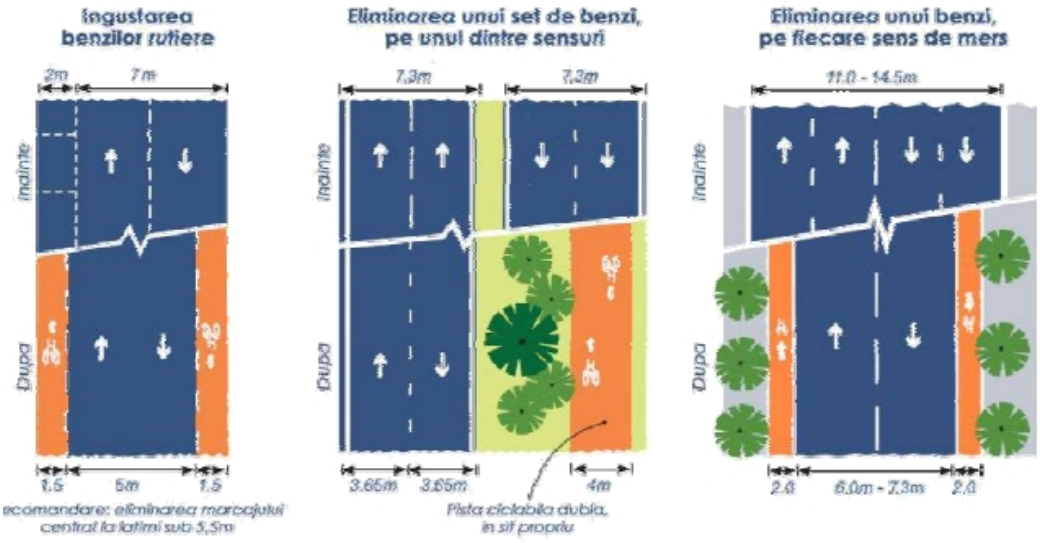
Traversarea strazilor laterale se proiecteaza la 4/8m distanta fata de artera, cu prioritate pentru biciclisti si cu banda ciclabila ridicata de la nivelul strazii

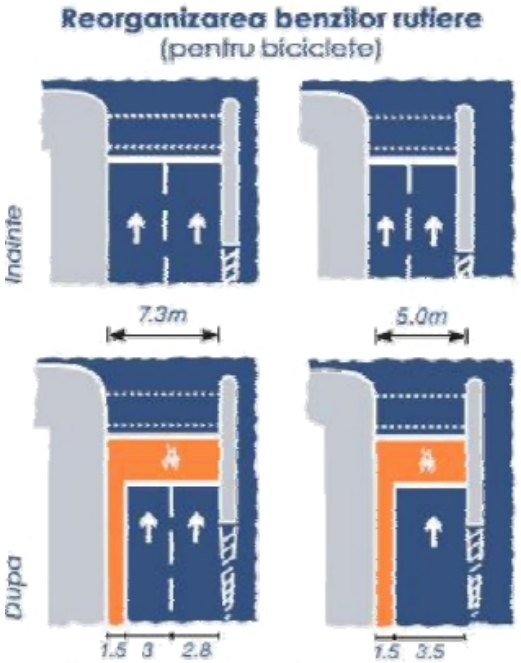
Bristol

Pista de biciclete trebuie sa aiba o deviatie maxima de 45°

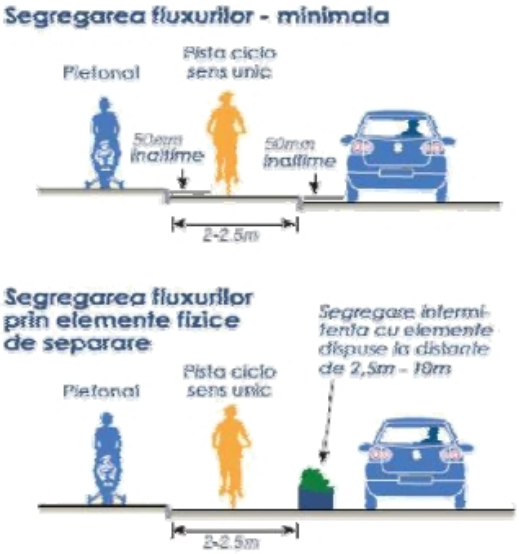
Distanta minima fata de artera - 0,5m, respectiv 1,5m pe tronsoanele unde viteza maxima depaseste 65 km/h.

Unde este posibil, va fi atribuit spatiu suplimentar pentru pistele ciclabile din latimea arterei.





Semafor cu pista de bicicleta integrata, Londra



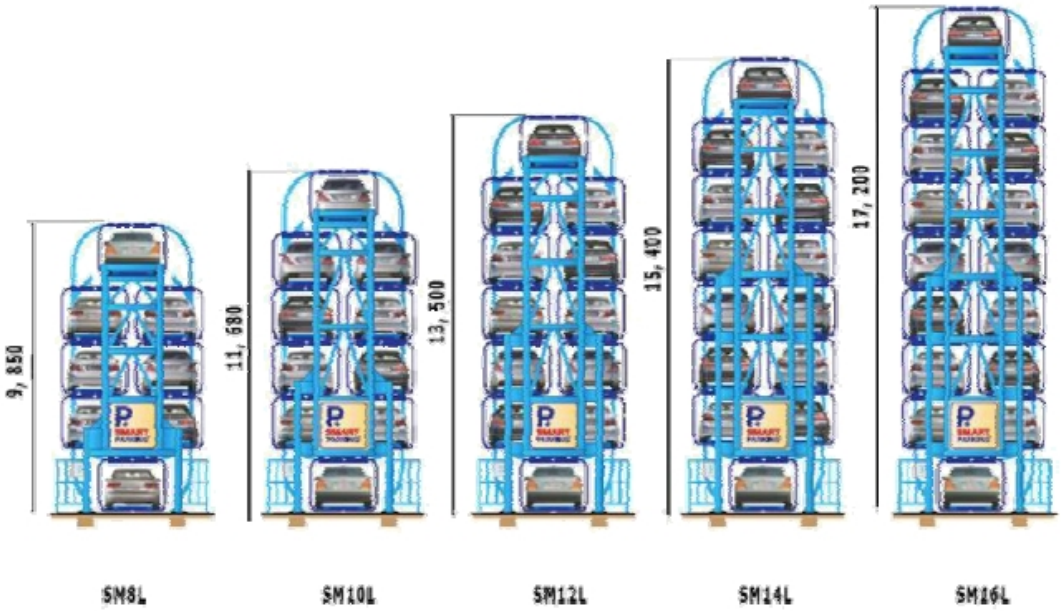
10.2 Imagini exemplificative pentru parcări de tip Smart Parking

XS avalana
consultanță și proiectare

Iași, Str. Iancu Flondor, Nr. 6D
e-mail: finantare@avalana.ro
CUI: RO29173603
Nr. Înreg. J22/1776/2011
Telefon: 0757/068810

YOUPLAN DEVELOPMENT
dezvoltare sustenabila in arhitectura si urbanism

SC YOUPLAN DEVELOPMENT SRL
C.U.I. 35108499, J27/688/09.10.2015
adresa: Municipiul Iași, str. Iancu Flondor, nr. 6D, mansardă, birou 2, jud. Iași
telefon:+40743629312
email: timotei_fecioru@yahoo.com



Model		SM4L	SM6L	SM8L	SM10L	SM12L	SM14L	SM16L
Capacity	cars	4	6	8	10	12	14	16
Size	Length (mm)	6370						
	Width (mm)	5050						
	Height (mm)	5870	-	9850	11680	13500	15400	17200
Load	Total Load (TONE)	-	28.6	33.7	39.8	47.8	54.1	61
	Total Load per Column (TONE)	-	7.2	8.4	10	12	13.5	15.3
Engine	kw x 4poli	5.5	5.5	7.5	7.5	7.5	11	15
Speed	meters/min (rpm)	3.5 (0.9rpm)			3.6 (1.0 rpm)			5~8 (1.3rpm)
Electrical Supply	AC380V, tri-phase, 50/60Hz							