



**Reabilitarea transportului public urban
in Galati – Plan de Mobilitate Urbana
Durabila**

Contract nr. C30468/EBSF-2014-11-27

14 / august / 2015

Beneficiar: Municipiul Galati

Controlul versiunilor

Consultant: EPTISA Romania S.R.L.	Verificat: Geanina Suditu: Lider Echipa	Aprobat: Daniela Hesson: reprezentant contract
Data: 14.08.2015	Semnatura:	Semnatura:

Beneficiar: Primaria Municipiului Galati	Verificat: Ovidiu Costea: Consilier Directia Proiecte si Finantari Externe	Aprobat: Costel Hanta: Director Directia Proiecte si Finantari Externe
Data: .08.2015	Semnatura:	Semnatura:

Revizie:	Data:	Autor:	Motiv:
Versiune 1			
Versiune 2			
Versiune 3			

Controlul versiunilor	2
Sumar executiv	18
PARTEA 1 – INTELEGEREA CONTEXTULUI	19
1. Introducere	19
1.1 Scopul si rolul Planului de Mobilitate Urbana Durabila	19
1.1.1 Context	19
1.1.2 Ce este un Plan de Mobilitate Urbana Durabila?	20
1.1.3 Beneficiile unui Plan de Mobilitate Urbana Durabila	20
1.2 Incadrarea In prevederile documentelor de planificare spatiala.....	22
1.2.1 Nivel European	22
1.2.2 Nivel National	24
1.2.3 Nivel Regional	27
1.3 Incadrarea In prevederile documentelor strategice sectoriale.....	29
1.3.1 Introducere	29
1.3.2 Studii, strategii si planuri anterioare sau in curs de realizare	29
1.3.3 Planuri si proiecte propuse	34
1.4 Incadrarea In prevederile documentelor UAT privind dezvoltarea economica, sociala si de cadru natural	38
2. Analiza situatiei existente	59
2.1 Definirea ariei geografice a proiectului.....	59
2.2 Constrangeri urbanistice.....	64
2.2.1 Imaginea urbana	65
2.2.2 Pozitionare geografica	67
2.2.3 Extindere intravilan	67
2.3 Contextul socio-economic cu identificarea densitatilor de populatie si a activitatilor economice.....	67
2.3.1 Introducere	67
2.3.2 Populatia si structura demografica	70
2.3.3 Miscarea naturala a populatiei	74
2.3.4 Miscarea migratorie a populatiei	77
2.3.5 Forta de munca	78
2.3.6 Prognoza demografica	83
2.3.7 Profilul economic	86
2.4 Reteaua majora de circulatii	92
2.4.1 Reteaua rutiera si stradala	92
2.4.2 Reteaua de transport feroviar regional	110
2.4.3 Reteaua de transport fluvial	113

2.5	Transport public	114
2.5.1	Organizarea transportului public la nivel urban si regional-oferta de transport	114
2.5.2	Operatori de transport public de calatori	114
2.5.3	Diagnostic transport public	138
2.6	Transport de marfa	138
2.6.1	Context	138
2.6.2	Logistica, depozite si zone comerciale majore din municipiul Galati si in apropierea acestuia	138
2.6.3	Diagnostic transport de marfa	142
2.7	Mijloace alternative de mobilitate (deplasari cu bicicleta, mersul pe jos si persoane cu mobilitate redusa)	143
2.7.1	Moduri de transport non-motorizat – mijloace usoare de transport	143
2.7.2	Deplasari pietonale / Retea pietonala	143
2.7.3	Reteaua ciclabila	150
2.7.4	Concluzii	152
2.8	Managementul traficului (stationarea, siguranta In trafic, sisteme inteligente de transport, signalistica)	153
2.8.1	Sistemul de parcare	153
2.8.2	Sisteme Inteligente de Transport (ITS)	161
2.8.3	Siguranta circulatiei	165
2.8.4	Signalistica	171
2.9	Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atractie/generare de trafic, zone intermodale-gari, aerogari, etc)..	173
2.9.1	Invatamant	173
2.9.2	Depozite, servicii si comert	174
2.9.3	Instituti si servicii publice	174
2.9.4	Cadru natural – loisir	175
2.9.5	Monumente istorice	176
2.9.6	Spatii de locuinte si cazare	177
2.10	Cadrul institutional si de reglementare	177
2.10.1	Cadrul de reglementare	177
2.10.2	Planificarea dezvoltarii urbane	189
2.10.3	Constructia, mentenanta si finantarea infrastructurii	189
2.10.4	Politica in domeniul transportului public si operarii, a sistemului de ticketing si politica tarifara	191
2.10.5	Organizarea transportului public	192
2.10.6	Organizarea institutionala a transportului in relatie cu judetul si regiunea	195
2.11	Finantarea mobilitatii	196
2.11.1	Situatia finantarii transportului si mobilitatii la nivelul Municipiului Galati	196
2.11.2	Gradul de indatorare	201
2.11.3	Analiza de ansamblu a performantelor financiare ale operatorului de transport public	203

3. Evaluarea impactului actual al mobilitatii	208
3.1 Impactul asupra elementelor de mediu	208
3.1.1 Impactul mobilitatii urbane asupra calitatii aerului	208
3.1.2 Zgomotul ambiental	216
3.1.3 Siguranta in trafic si impactul asupra cadrului social	225
3.2 Nivel de accesibilitate si tendinte de dezvoltare.....	227
3.2.1 Tendinte de dezvoltare urbanistica – proiecte generatoare de cerere	227
3.2.2 Nivel de accesibilitate	228
3.3 Capacitate de transport	229
4. Dezvoltarea, calibrarea si validarea modelului de transport urban multimodal.....	233
4.1 Date culese in scopul utilizarii in cadrul modelului de transport	233
4.1.1 Anchete in gospodarii	233
4.1.2 Anchete de trafic	249
4.1.3 Anchete in trafic cu privire la durata deplasarii pe diferite trasee in cadrul rețelei de transport	264
4.1.4 Date privind calatoriile efectuate cu transportul public urban	268
4.1.5 Date privind calatoriile efectuate cu transportul public extraurban	270
4.1.6 Date de natura demografica si socio - economica	271
4.2 Modelul de transport.....	276
4.2.1 Modelarea rețelei de transport	277
4.2.2 Sistemul de zonificare	282
4.2.3 Generarea calatoriilor	285
4.2.4 Repartitia pe destinatii a calatoriilor	288
4.2.5 Alegerea modala	291
4.2.6 Distributia pe itinerarii	291
4.2.7 Fluxuri de trafic	293
4.2.8 Validarea modelului	300
PARTEA 2 – DEFINIREA INTERVENTIILOR.....	303
5. Obiective si directii de actiune.....	303
5.1 Viziune, Obiective majore si Obiective specifice.....	303
5.2 Tintele planului de mobilitate.....	304
5.3 Directii de actiune	305
5.3.1 La scara periurbana	306
5.3.2 La scara municipala	307
5.3.3 La nivelul cartierelor /zonelor cu nivel ridicat de complexitate	308
5.4 Masuri.....	308
6. Scenarii de mobilitate pe baza modelului de transport.....	313
6.1 Scenariu de mobilitate de referinta	313
6.2 Proiecte identificate pentru stabilirea scenariilor.....	329

6.3	Scenariile de mobilitate identificate	329
6.3.1	Scenariul "Business as usual"	329
6.3.2	Scenariul "Do something"	330
6.3.3	Scenariul "Do everything"	331
6.4	Procesul participativ	331
6.5	Analiza multicriteriala a proiectelor si scenariul propus	333
PARTEA 3 – IMPLEMENTAREA PLANULUI		342
7.	Planul de actiune pentru Scenariul propus	342
7.1	Interventii majore asupra infrastructurii de circulatie.....	342
7.2	Transport public.....	344
7.3	Transport de marfa	353
7.4	Mijloace alternative de mobilitate (deplasari cu bicicleta, mersul pe jos si persoane cu mobilitate redusa)	357
7.4.1	Mersul pe jos ca mod de deplasare pentru distantele scurte	361
7.4.2	Revigorarea utilizarii bicicletei	364
7.4.3	Categorii vulnerabile de participanti la trafic	376
7.4.4	Calmarea traficului, o conditie esentiala pentru a reda strada modurilor active de deplasare	381
7.5	Managementul traficului (stationarea, siguranta in trafic, sisteme inteligente de transport, signalistica).....	388
7.6	Zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atractie/generare de trafic, zone intermodale-gari, aerogari, etc).....	398
7.7	Structura intermodala si operatiuni urbanistice necesare	405
7.8	Cadrul institutional, de reglementare si comunicare	405
7.9	Finantarea Planului de Mobilitate	409
7.10	Plan de actiune pentru implementare	414
8.	Monitorizarea implementarii Planului de Mobilitate Urbana Durabila	415
8.1	Cadrul institutional	415
8.2	Strategia de Relatii Publice, Informare si Comunicare pentru implementarea PMUD.....	421
9.	Anexa 1 Fluxuri trafic prognoza	422
10.	Anexa 2 Procesul Participativ	423
11.	Anexa 3 Strategia de Relatii Publice, Informare si Comunicare	424
12.	Anexa 4 Proiecte propuse	425
12.1	Anexa 4.1 Lista proiectelor propuse defalcate pe obiective generale si specifice	425
12.2	Anexa 4.2 Lista proiectelor propuse grupate pe domenii si faze de implementare.....	425
12.3	Anexa 4.3 Lista proiectelor propuse impartite pe scenarii	425
12.4	Anexa 4.4 Lista proiectelor propuse – Faza I (2017)	425
12.5	Anexa 4.5 Lista proiectelor propuse – Faza II (2020)	425



Municipiul Galați

12.6	Anexa 4.6 Lista proiectelor propuse – Faza III (2030)	425
------	---	-----

Lista figurilor

Figura 1.1-1: Ciclul elaborarii si implementarii unui Plan de Mobilitate Urbana Durabila	21
Figura 1.4-1: Schema documentatiilor de Amenajare a teritoriului si Urbanism analizate in contextual elaborarii Planului de Mobilitate Urbana Durabila al Municipiului Galati	38
Figura 1.4-2: Planul de Amenajare a Teritoriului National - Sectiunea I – Retele de transport / Directii de dezvoltare a retelei de cai rutiere	39
Figura 1.4-3: Planul de Amenajare a Teritoriului National - Sectiunea I – Retele de transport / Directii de dezvoltare a retelei de cai feroviare	40
Figura 1.4-4: Planul de Amenajare a Teritoriului National - Sectiunea I – Retele de transport / Directii de dezvoltare a retelei de aeroporturi	40
Figura 1.4-5: Planul de Amenajare a Teritoriului Judetean Galati / Plansa 2.2 - Reteaua de localitati si populatia	44
Figura 1.4-6: Planul de Amenajare a Teritoriului Judetean Galati / Plansa 3.1.2 – Infrastructuri tehnice, retele de transport	45
Figura 1.4-7: Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal – Zona Periurbana Braila / Contextul suprateritorial – Probleme si disfunctionalitati.....	47
Figura 1.4-8: Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal – Zona Periurbana Braila / Contextul suprateritorial judetean – Strategia de dezvoltare a teritoriului.....	49
Figura 1.4-9: Plan Urbanistic General al Municipiului Galati / Reglementari urbanistice – Zonificare functionala	51
Figura 1.4-10: Identificarea Planurilor Urbanistice Zonale elaborate la nivelul teritoriului Municipiului Galati	53
Figura 1.4-11: Plan Urbanistic Zonal – Restructurare urbana a cartierelor Micro 18,19,20,21	54
Figura 1.4-12: Plan Urbanistic Zonal – Traian Nord / Plansa 2.2.1 Zonificare functionala – Propuneri si reglementari urbanistice.....	56
Figura 1.4-13: Plan Urbanistic Zonal – Faleza Dunarii / Plansa 2.2 Zonificare functionala – Propuneri si reglementari urbanistice	57
Figura 2.1-1: Coridorul european Rin-Dunare. Sursa: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm	60
Figura 2.1-2: Conectivitate Galati cu tarile vecine. Sursa: PATJ Galati	61
Figura 2.1-3: Accesibilitatea Municipiului Galati la nivelul Regiunii de Dezvoltare Sud-Est si la nivelul Sistemului Urban Braila-Galati	62
Figura 2.1-4: Zona urbana functionala Galati.	63
Figura 2.2-1: Studiu de Altimetrie pentru Zona Centrala a Municipiului Galati	66
Figura 2.3-1: Dezvoltarea demografica in Romania, 1960 – 2014 (popuatia la 01 ianuarie). Sursa: INS, baza de date Tempo	71

Figura 2.3-2: Evolutia populatiei municipiului Galati la recensaminte. Sursa: INS, baza de date Tempo	72
Figura 2.3-3: Structura populatiei pe grupe de varsta – municipiul Galati, an 2014.....	73
Figura 2.3-4: Structura populatiei pe grupe de varsta, an 2014	74
Figura 2.3-5: Rata natalitatii	75
Figura 2.3-6: Rata mortalitatii.....	76
Figura 2.3-7: Miscarea naturala a populatiei in municipiul Galati	76
Figura 2.3-8: Miscarea migratorie a populatiei in municipiul Galati	77
Figura 2.3-9: Structura populatiei dupa statutul activitatii curente; Sursa: Institutul National de Statistica.....	80
Figura 2.3-10: Structura populatiei rezidente active dupa statutul profesional; Sursa: Institutul National de Statistica	80
Figura 2.3-11: Structura populatiei rezidente active dupa grupa de ocupatii; Sursa: Institutul National de Statistica.....	82
Figura 2.3-12: Structura populatiei rezidente active pe grupe de varsta; Sursa: Institutul National de Statistica.....	83
Figura 2.3-13: Evolutia populatiei in orizontul 2012 – 2030; Sursa: Institutul National de Statistica, estimari Consultant	86
Figura 2.4-1: Reteaua de drumuri nationale si judetene.....	93
Figura 2.4-2: Strada destinata preluarii traficului greu in zona rezidentiala.....	94
Figura 2.4-3: Incadrarea strazilor pe categorii.	95
Figura 2.4-4: Harta strazi (modernizate, in curs, proiecte)	98
Figura 2.4-5: Traseul Variantei de ocolire Galati	106
Figura 2.4-6: Proiecte propuse MPGT, reseaua rutiera	107
Figura 2.4-7: Accesul vehiculelor de marfa pe reseaua stradala	110
Figura 2.4-8: Reteaua feroviara din zona municipiului Galati.....	111
Figura 2.4-9: Statii de cale ferata din zona municipiului Galati.....	112
Figura 2.5-1: Frecventele de circulatie ale autobuzelor [vehicule/ora] – aprilie 2015.	115
Figura 2.5-2: Reteaua de autobuze functionala – 2015.....	117
Figura 2.5-3: Reteaua de troleibuze functionala – 2015.....	118
Figura 2.5-4: Reteaua de tramvai functionala – iunie 2015.....	119
Figura 2.5-5: Frecventele de circulatie ale tramvaielor [vehicule/ora] – 2015	120
Figura 2.5-6: Statie comuna pentru autobuze, troleibuze si microbuze.	122
Figura 2.5-7: Capacitatea autobuzelor si troleibuzelor	123
Figura 2.5-8: Vechimea parcului de vehicule.....	123
Figura 2.5-9: Probleme legate de siguranta circulatiei in transport public.....	124

Figura 2.5-10: Deservirea teritoriului de catre rețeaua de transport public - toate modurile de transport.....	125
Figura 2.5-11: Deservirea teritoriului de catre rețeaua de transport public - modurile de transport acoperite de Transurb.....	126
Figura 2.5-12: Statie de transport public fara afisarea informatiilor catre calatori	126
Figura 2.5-13: Rețeaua de microbuze – 2015	130
Figura 2.5-14: Deservirea teritoriului de catre rețeaua de microbuze.....	131
Figura 2.5-15: Distribuția plecarilor - Statia Galati	137
Figura 2.5-16: Distribuția sosirilor - Statia Galati	137
Figura 2.6-1: Dinamica traficului portuar.....	140
Figura 2.6-2: Amplasarea punctelor de interes comercial in Municipiul Galati.....	141
Figura 2.6-3: Piata Mare-Galati. Sursa: https://www.google.ro/maps	142
Figura 2.7-1: Statii de transport public (strada Brailei si strada Domneasca). Trecere de pietoni si refugiu de tramvai pe strada Gheorghe Asachi. Suprafete mari acoperite cu garaje in Cartierul Tiglina 3 si Tiglina 2	146
Figura 2.7-2: Diferite situatii in care pavajul trotuarelor este fie in stare avansata de deteriorare, fie este obstructionat. Statii de autobuz Strada Domneasca si Strada Gheorghe Asachi. Statie de autobuz pe strada Regimentul 11 Siret.....	147
Figura 2.7-3: Distribuția modala pentru Municipiul Galati	148
Figura 2.7-4: Rețeaua de piste de biciclete la nivelul Municipiului Galati.....	150
Figura 2.7-5: Piste de biciclete amenajata pe Strada Prelungirea George Cosbuc, Gheorghe Asachi si Basarabiei	151
Figura 2.8-1: Distribuția zonelor de parcare la nivelul Municipiului Galati	157
Figura 2.8-2: Autoturisme parcate in zona centrala si in zonele rezidentiale ale orasului Galati – parcare nereglementata	160
Figura 2.8-3: Intersectii semaforizate – situatia actuala	162
Figura 2.8-4: Intersectii care urmeaza sa faca parte din sistemul ITS.	163
Figura 2.8-5: Treceți de pietoni care urmeaza sa faca parte din sistemul ITS	164
Figura 2.8-6: Evoluția numarului total de accidente ce implica pietonii si biciclistii pentru anii 2009-2014	167
Figura 2.8-7: Distribuția numarului de accidente cu victime pietoni si biciclisti pe tip de accident 2009-2014	167
Figura 2.8-8: Distribuția numarului de victime pe tip de gravitate a accidentului.....	168
Figura 2.8-9: Abordarea Sistemului de Siguranta.....	169
Figura 2.8-10: Date statistice privind siguranta rutiera in Romania. Sursa: Organizatia Mondiala a Sanatatii	170
Figura 2.8-11:	172

Figura 2.8-12: Diagrama 1(stanga) si diagrama 2 (dreapta) – informare si avertizare cu privire la utilizatorii de biciclete	172
Figura 2.8-13: Diagrama 3 (stanga) si diagrama 4 (dreapta) – informare, avertizare si reglementare a zonelor pietonale.....	173
Figura 2.10-1: Extras din Organigrama Primariei Municipiului Galati Sursa: HCL 334/2013	190
Figura 2.10-2: Extras din Organigrama Primariei Municipiului Galati. Sursa: HCL 334/2013	194
Figura 3.1-1: Extras din Organigrama Primariei Municipiului Galati. Sursa: HCL 334/2013	209
Figura 3.1-2: Evolutia concentratiilor medii anuale pentru dioxidului de sulf in perioada 2008 – 2014 in municipiul Galati (sursa Raport anual privind Starea Mediului in Judetul Galati 2013 si Raport preliminar privind calitatea aerului inconjurator in judetul Galati pentru anul 2014)	210
Figura 3.1-3: Evolutia concentratiilor medii anuale pentru dioxidului de azot in perioada 2008 – 2014 (sursa: Raport anual privind Starea Mediului in Judetul Galati 2013 si Raport preliminar privind calitatea aerului inconjurator in judetul Galati pentru anul 2014).....	211
Figura 3.1-4: Evolutia concentratiilor medii anuale pentru pulberi in suspensie, fractiunea PM10 in perioada 2009 – 2014 (sursa: Raport anual privind Starea Mediului in Judetul Galati 2013 si Raport preliminar privind calitatea aerului inconjurator in judetul Galati pentru anul 2014)	212
Figura 3.1-5: Evolutia concentratiilor medii anuale pentru pulberi in suspensie, fractiunea PM2,5 in perioada 2009 – 2014 (sursa: Raport anual privind Starea Mediului in Judetul Galati 2013 si Raport preliminar privind calitatea aerului inconjurator in judetul Galati pentru anul 2014)	213
Figura 3.1-6: Evolutia concentratiilor medii anuale pentru Pb din fractiunea PM10 in perioada 2008 – 2014 (sursa: Raport anual privind Starea Mediului in Judetul Galati si Raport preliminar privind calitatea aerului inconjurator in judetul Galati pentru anul 2014).....	213
Figura 3.1-7: Evolutia concentratiilor medii anuale pentru Ni, Cd, As din fractiunea PM10 in perioada 2011 – 2014 (sursa: Raport anual privind Starea Mediului in Judetul Galati si Raport preliminar privind calitatea aerului inconjurator in judetul Galati pentru anul 2014).....	214
Figura 3.1-8: Evolutia concentratiilor medii anuale pentru monoxidul de carbon in perioada 2008 - 2014, mg/mc (sursa: Raport anual privind Starea Mediului in Judetul Galati si Raport preliminar privind calitatea aerului inconjurator in judetul Galati pentru anul 2014)	215
Figura 3.1-9: Evolutia concentratiilor medii anuale in perioada 2009 - 2014 pentru benzen, µg/m3 sursa Raport anual privind Starea Mediului in Judetul Galati si Raport preliminar privind calitatea aerului inconjurator in judetul Galati pentru anul 2014	215
Figura 3.1-10: Evolutia concentratiilor medii anuale in perioada 2008 - 2014 pentru ozon, µg/m3 sursa Raport anual privind Starea Mediului in Judetul Galati si Raport preliminar privind calitatea aerului inconjurator in judetul Galati pentru anul	216
Figura 3.1-11: Harta zgomot trafic rutier (zi) Sursa http://www.primaria.galati.ro/portal/pagini.php?page_id=53&id=3	219
Figura 3.1-12: Harta zgomot trafic rutier (noapte) Sursa http://www.primaria.galati.ro/portal/pagini.php?page_id=53&id=3	220
Figura 3.1-13: Harta zgomot trafic pe sina zi) Sursa http://www.primaria.galati.ro/portal/pagini.php?page_id=53&id=3	221

Figura 3.1-14: Harta zgomot trafic pe sina (noapte) Sursa http://www.primaria.galati.ro/portal/pagini.php?page_id=53&id=3	221
Figura 3.1-15: Harta zgomot trafic industrial (zi) Sursa http://www.primaria.galati.ro/portal/pagini.php?page_id=53&id=3	222
Figura 3.1-16: Harta zgomot trafic industrial (noapte) Sursa http://www.primaria.galati.ro/portal/pagini.php?page_id=53&id=3	222
Figura 3.2-1: Schema de strategii de dezvoltare a Municipiului Galați	227
Figura 3.3-1: Viteza maxima de circulatie de 70 km/h - B-dul Marea Unire. Sursa: Google Earth. ..	230
Figura 3.3-2: Raportul Debit-Capacitate, MZA, 2015 (rotita cu 90°).....	231
Figura 3.3-3: Raportul Debit-Capacitate, Ora de varf, 2015 (rotita cu 90°).	232
Figura 4.1-1: Distributia gospodariilor anchetate in functie de numarul de membri	235
Figura 4.1-2: Distributia numarului de calatorii/ gospodarie in functie de numarul de membri.....	235
Figura 4.1-3: Distributia numarului de calatorii/ persoana	236
Figura 4.1-4: Distributia numarului de calatorii/ gospodarie	237
Figura 4.1-5: Distributia gospodariilor in functie de venitul mediu net	237
Figura 4.1-6: Distributia numarului de calatorii in functie de venitul mediu net / gospodarie	238
Figura 4.1-7: Numarul mediu de calatorii in functie de varsta	239
Figura 4.1-8: Statutul profesional al populatiei.....	239
Figura 4.1-9: Distributia numarului de autoturisme pe gospodarii	241
Figura 4.1-10: Distributia orara a calatoriilor.....	242
Figura 4.1-11: Distributia duratei calatoriilor	243
Figura 4.1-12: Distributia calatoriilor in functie de scop	244
Figura 4.1-13: Distributia orara a calatoriilor generate, pe scopuri.....	244
Figura 4.1-14: Distributia orara a calatoriilor care au ca scop: intoarcerea la domiciliu	245
Figura 4.1-15: Distributia orara a calatoriilor care au ca scop: serviciul	245
Figura 4.1-16: Distributia orara a calatoriilor care au ca scop: cumparaturile	246
Figura 4.1-17: Distributia orara a calatoriilor care au ca scop: activitati in interes personal	246
Figura 4.1-18: Distributia orara a calatoriilor care au ca scop: educatia	247
Figura 4.1-19: Distributia calatoriilor pe moduri de transport.....	248
Figura 4.1-20: Amplasarea posturilor de ancheta.....	250
Figura 4.1-21: Formular ancheta de trafic.....	250
Figura 4.1-22: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 1, Str. Brailei, sensul Spre Centru.....	251
Figura 4.1-23: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 1, Str. Brailei, sensul Spre DN 25	251
Figura 4.1-24: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 2, Str. Brailei, sensul Spre Str. Constructorilor	252

Figura 4.1-25: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 2, Str. Brailei, sensul Spre B-dul G. Cosbuc	252
Figura 4.1-26: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 3, B-dul G. Cosbuc, sensul Spre DN 26	253
Figura 4.1-27: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 3, B-dul G. Cosbuc, sensul Spre B-dul Milcov	253
Figura 4.1-28: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 4, Str. Domneasca, sensul Spre Str. Universitatii.....	254
Figura 4.1-29: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 4, Str. Domneasca, sensul Spre Str. Eroilor	254
Figura 4.1-30: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 5, Str. Nicolae Mantu, sensul Spre Str. 9 Mai 1945.....	255
Figura 4.1-31: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 5, Str. Nicolae Mantu, sensul Spre Str. Pictor Isser	255
Figura 4.1-32: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 6, Str. 1 Decembrie 1918, sensul Spre Micro 40.....	256
Figura 4.1-33: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 6, Str. 1 Decembrie 1918, sensul Spre Piata Energiei.....	256
Figura 4.1-34: Fluxuri de trafic - Intersectii Cartiere Micro 18, 19.....	257
Figura 4.1-35: Fluxuri de trafic - Intersectii Cartiere Micro 19, 20, 21	258
Figura 4.1-36: Fluxuri de trafic - Intersectie Cartier Micro 21	258
Figura 4.1-37: Fluxuri de trafic - Intersectii Cartiere Micro 19, 21.....	259
Figura 4.1-38: Fluxuri de trafic - Intersectii Cartiere Micro 18, 19, 21	259
Figura 4.1-39: Fluxuri de trafic - Intersectii Faleza Dunarii_1	260
Figura 4.1-40: Fluxuri de trafic - Intersectii Faleza Dunarii_2	260
Figura 4.1-41: Fluxuri de trafic - Intersectii Faleza Dunarii_3	261
Figura 4.1-42: Fluxuri de trafic - Intersectii Faleza Dunarii_4	261
Figura 4.1-43: Fluxuri de trafic – Intersectie Cartier Traian Nord_1	262
Figura 4.1-44: Fluxuri de trafic – Intersectie Cartier Traian Nord_2	262
Figura 4.1-45: Fluxuri de trafic – Intersectii Cartier Traian Nord_3.....	263
Figura 4.1-46: Fluxuri de transport care tranziteaza reseaua stradala urbana - total vehicule fizice, 2015	264
Figura 4.1-47: Trasee pe care sunt inregistrate date privind timpii de parcurs.	265
Figura 4.1-48: Numarul de calatorii cu originea in statiile de autobuze si troleibuze (rotita 90°).....	269
Figura 4.1-49: Numarul de locuitori la nivelul circumscriptiilor de recensamant, 2011.....	272
Figura 4.1-50: Densitatea populatiei la nivelul circumscriptiilor de recensamant, 2011	272
Figura 4.1-51: Populatia activa la nivelul circumscriptiilor de recensamant, 2011	273

Figura 4.1-52: Distributia numarului de pensionari la nivelul circumscriptiilor de recensamant, 2011	273
Figura 4.1-53: Distributia numarului de elevi/ studenti la nivelul circumscriptiilor de recensamant, 2011	274
Figura 4.1-54: Distributia populatiei pe grupe de varsta la nivelul circumscriptiilor de recensamant, 2011	274
Figura 4.1-55: Distributia numarului de gospodarii la nivelul circumscriptiilor de recensamant, 2011	275
Figura 4.1-56: Distributia numarului de locuri de munca la nivelul circumscriptiilor de recensamant, 2011	275
Figura 4.2-1: Structura modelului de transport.	276
Figura 4.2-2: Graful retelei stradale considerate (rotita 90°).....	279
Figura 4.2-3: Reteaua de transport public modelata (rotita 90°).	280
Figura 4.2-4: Reteaua de transport public modelata – evidentiere moduri de transport (rotita 90°). 281	
Figura 4.2-5: Organizarea pe cartiere a municipiului Galati (rotita 90°).	283
Figura 4.2-6: Zonificarea teritoriului (rotita 90°).	284
Figura 4.2-7: Potentiale de generare a calatoriilor (rotita 90°).....	286
Figura 4.2-8: Potentiale de atragere a calatoriilor (rotita 90°).....	287
Figura 4.2-9: Variatia ponderii calatoriilor in functie de durata petrecuta in deplasare	288
Figura 4.2-10: Distributia calatoriilor intre zonele de trafic. Perechi Origine - Destinatie (rotita 90°).290	
Figura 4.2-11: Afectarea calatoriilor	292
Figura 4.2-12: Fluxuri de trafic, autoturisme, MZA 2015 (rotita 90°).	294
Figura 4.2-13: Fluxuri de trafic, autovehicule de transport public, MZA 2015 (rotita 90°).	295
Figura 4.2-14: Fluxuri de trafic, autovehicule de marfa, MZA 2015 (rotita 90°).....	296
Figura 4.2-15: Fluxuri de trafic, autoturisme, ora de varf de trafic, 2015 (rotita 90°).	297
Figura 4.2-16: Fluxuri de trafic, autovehicule de transport public, ora de varf de trafic, 2015 (rotita 90°).....	298
Figura 4.2-17: Fluxuri de trafic, autovehicule de marfa, ora de varf de trafic 2015 (rotita 90°).	299
Figura 4.2-18: Rezultatele analizei afectarii, autoturisme.....	301
Figura 4.2-19: Rezultatele analizei afectarii, autovehicule de marfa	302
Figura 6.1-1: Fluxuri de trafic de perspectiva.....	313
Figura 6.1-2: Prognoza cererii de transport	314
Figura 6.1-3: Coeficienti de prognoza – cerere transport de personae	315
Figura 6.1-4: Coeficienti de prognoza – cerere transport de marfa: vehicule usoare de marfa	315
Figura 6.1-5: Coeficienti de prognoza – cerere transport de marfa: vehicule grele de marfa	316
Figura 6.1-6: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza pesimista, MZA 2020 (rotita 90°).	317

Figura 6.1-7: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza medie, MZA 2020 (rotita 90°).....	318
Figura 6.1-8: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza optimista, MZA 2020 (rotita 90°).....	319
Figura 6.1-9: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza pesimista, Ora de varf, 2020 (rotita 90°).....	320
Figura 6.1-10: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza medie, Ora de varf, 2020 (rotita 90°).....	321
Figura 6.1-11: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza optimista, Ora de varf, 2020 (rotita 90°).....	322
Figura 6.1-12: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza pesimista, MZA 2030 (rotita 90°).....	323
Figura 6.1-13: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza medie, MZA 2030 (rotita 90°).....	324
Figura 6.1-14: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza optimista, MZA 2030 (rotita 90°).....	325
Figura 6.1-15: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza pesimista, Ora de varf, 2030 (rotita 90°).....	326
Figura 6.1-16: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza medie, Ora de varf, 2030 (rotita 90°).....	327
Figura 6.1-17: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza optimista, Ora de varf, 2030 (rotita 90°).....	328
Figura 6.5-1: Procesul metodologic pentru prioritizarea proiectelor in cadrul PMUD Galati	333
Figura 6.5-2: Reprezentarea grafica a functiei de utilitate	336
Figura 6.5-3: Reprezentarea grafica a variatiei Indicelui de congestie.....	337
Figura 6.5-4: Reprezentarea grafica a variatiei emisiilor de CO	338
Figura 6.5-5: Reprezentarea grafica a variatiei emisiilor de VOC	338
Figura 6.5-6: Reprezentarea grafica a variatiei emisiilor de NO _x	339
Figura 6.5-7: Reprezentarea grafica a variatiei emisiilor de PM.....	339
Figura 6.5-8: Reprezentarea grafica a variatiei emisiilor de CO ₂	340
Figura 6.5-9: Variatia distributiei modale a calatoriilor	341
Figura 7.1-1: Statii de incarcare cu energie electrica in Berlin	344
Figura 7.2-1: Modernizarea infrastructurii de tramvai	348
Figura 7.2-2: Infrastructura de tramvai fara cale proprie (stanga) si cu cale proprie (dreapta)	349
Figura 7.2-3: Modernizarea si extinderea infrastructurii de troleibuz.....	350
Figura 7.2-4: Statie de reparatii moderna, cu dotari necesare si depou -Samsun Turcia	351
Figura 7.2-5: Vehicule de tramvai emblematice pentru orasul Montpellier, dotari si ambient moderne	352
Figura 7.2-6: Vehicule de troleibuz moderne	353
Figura 7.2-7: Autobuze ecologice de diverse marimi.....	353
Figura 7.3-1: Amenajarea de zone de aprovizionare inafara carosabilului	355
Figura 7.3-2: Sistem de distributie cu vehicule non-poluante in Budapesta.....	356
Figura 7.3-3: Centru de logistica urbana in Paris (Beaugrenelle).....	356
Figura 7.4-1: Signalistica pentru pietoni – Legible London - Londra/UK	362
Figura 7.4-2: Realizarea unui spatiu pietonal prin restrictionarea traficului, Cambridge / UK	363

Figura 7.4-3: Realizarea unui spatiu pietonal prin obstructionarea totala a traficului auto, Cardiff / UK	364
Figura 7.4-4: Pista de biciclete Cracovia/Polonia	365
Figura 7.4-5: Spatii acoperite pentru depozitarea bicicletelor Copenhaga/Danemarca	366
Figura 7.4-6: Sistemul de partajare a bicicletei Bicing din Barcelona/Spania	367
Figura 7.4-7: Reprezentare geografica a traseului aferent Inelului principal propus prin Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galati . Sursa: Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galati / www.rotabike.ro	370
Figura 7.4-8: Reprezentare geografica a traseului aferent Magistralei rosii propusa prin Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galati . Sursa: Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galati / www.rotabike.ro	372
Figura 7.4-9: Reprezentare geografica a traseului aferent Magistralei verzi propus prin Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galati . Sursa: Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galati / www.rotabike.ro	373
Figura 7.4-10: Reprezentare geografica a traseului aferent Magistralei albastre propus prin Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galati . Sursa: Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galati / www.rotabike.ro	373
Figura 7.4-11: Elemente tactile pentru persoane cu deficiente de vedere Budapesta/Ungaria	381
Figura 7.4-12: Exemple de spatii configurate pentru a calma traficul.....	382
Figura 7.4-13: Exemple de spatii configurate pentru a calma traficul.....	383
Figura 7.4-14: Principiile de proiectare ale spatiului partajat Freiburg / Germania si Seattle / USA. Sursa: www.eltis.org	384
Figura 7.4-15: Studiu pentru organizarea circulatiei si transporturilor. Sursa: PUZ Faleza Dunarii Galati / Studiu Circulatie.....	386
Figura 7.4-16: Reprezentare grafica a distantei de franare a autoturismelor la trecerile de pietoni..	387
Figura 7.4-17: Reprezentare grafica a unei tipologii de treceri de pietoni cu extindere a trotuarului	387
Figura 7.5-1: Exemple de amenajari parc&ride.....	389
Figura 7.5-2 Amplasarea locurilor de parcare pe zone ale municipiului Galati.....	395
Figura 7.5-3: Exemple de amenajari parcarilor supraterane.....	395
Figura 7.5-4: Parcarilor amenajate la sol si smart parking –solutii pentru zonele rezidentiale	395
Figura 7.5-5: Control acces prin tarificare diferentiata -stanga- si restrictionare parcare-dreapta	396
Figura 7.6-1: - Sheffield Interchange Bus station - city centre South Yorkshire GB UK EU Europe .	404
Figura 7.8-1: Bucla calitatii.....	408

Lista Abrevieri

AFC	- Automatic Fare Collection (Sistem de Taxare Automata)
ANRSC Publice	- Autoritatea Nationala de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilitati
APDM	- Administratia Porturilor Dunarii Maritime
BERD	- Banca Europeana Pentru Reconstructie si Dezvoltare
CEF	- Connecting Europe Facility (Mecanismul pentru Interconectarea Europei)
CFR	- Caile Ferate Romane
CO ₂	- Dioxid de Carbon
DN	- Drum National
EASA	- Agentia Europeana pentru Siguranta Aviatiei
EMFF	- Fondul European pentru Pescuit si Afaceri Maritime
FC	- Fondul de Coeziune
FEADR	- Fondul European Agricol de Dezvoltare Regionala
FEDR	- Fondul European de Dezvoltare Regionala
GES	- Gaze cu Efect de Sera
GIS	- Sistem Informativ Geografic
HCL	- Hotarare de Consiliu Local
HG	- Hotararea Guvernului
ICAO	- Organizatia Internationala pentru Aviatie Civila
IJTL	- Intreprinderea Judeteana de Transport Local
IT	- Tehnologia Informatiei
ITS	- Sistem de Transport Inteligent
MDRAP	- Ministerul Dezvoltarii Regionale si Administratiei Publice
MNT	- Model National de Transport
MPGT	- Masterplan General de Transport
MT	- Ministerul Transporturilor
ONG	- Organizatie Non-Guvernamentala
PATN	- Plan de Amenajare a Teritoriului National
PATZ	- Plan de Amenajare a Teritoriului Interjudetean
PIB	- Produs Intern Brut
PMUD	- Plan de Mobilitate Urbana Durabila
PO-DCA	- Programul Operational Dezvoltarea Capacitatii Administrative
POIM	- Programul Operational Infrastructura Mare
POR	- Program Operational Regional
PSC	- Contract de Servicii Publice
PSI	- Prevenirea si Stingerea Incendiilor
PUG	- Plan Urbanistic General
PUZ	- Plan Urbanistic Zonal
RATU	- Regia Autonoma de Transport Urban
SEA	- Analiza Sociala si de Mediu
SUERD	- Strategia UE pentru Regiunea Dunarii
SWOT	- Puncte tari, Puncte slabe, Oportunitati, Amenintari
TEN-T	- Reteaua Trans-Europeana de Transport
TIC	- Tehnologia Informatiei si Comunicatiilor
TMS	- Sistem de Management de Trafic
ToR	- Termeni de Referinta
UTR	- Unitate Teritoriala de Referinta

Sumar executiv

Deplasările și transportul influențează în mare măsură calitatea vieții. Timpul petrecut pe durata unei călătorii poate fi o oportunitate de a citi, discuta, visa. Cu toate acestea, este adesea percepută de cetățenii orașelor drept o pierdere de timp, un motiv de stres date fiind condițiile de călătorie (disconfort, congestie, etc). Calitatea vieții orașelor presupune, de asemenea, un mediu urban liniștit. Ocuparea dezordonată a spațiului public, poluarea mediului, zgomotul și mirosul provocate de numeroasele surse de transport afectează în mod evident calitatea vieții celor care se deplasează, dar într-o mai mare măsură, calitatea vieții riveranilor.

Sunt necesare soluții adaptate deplasărilor zilnice atât pe distanțe scurte, cât și pe distanțe mai lungi. Este necesară satisfacerea nevoilor de deplasare atât ale rezidenților, cât și ale vizitatorilor în dorința lor de a accesa toți centrilor de interes municipal: gara, universitate, instituții publice, spitale, echipamente de loisir, etc. Acest lucru trebuie să țină seama de diferitele scări urbane în politicile de deplasare ce vor contribui la creșterea atractivității economice a regiunii vizând astfel creșterea calității vieții.

Acest **Plan de Mobilitate Urbana Durabila** se elaborează pentru a stabili politicile și intervențiile ce vor fi adoptate de Municipiul Galați în următorii ani, pentru a ghida planificarea și îmbunătățirea rețelei de transport local. Această strategie are la bază orientări europene și naționale relevante, și caută să se asigure că se aliniază politicilor de dezvoltare teritorială și economică emergentă la nivel local și regional.

PARTEA 1 – INTELEGHERA CONTEXTULUI

1. Introducere

1.1 Scopul si rolul Planului de Mobilitate Urbana Durabila

1.1.1 Context

Strategia Europa 2020 pentru o crestere inteligenta, durabila si incluziva subliniaza importanta unui sistem european de transport modernizat si durabil pentru dezvoltarea viitoare a Uniunii Europene. Se accentueaza necesitatea abordarii dimensiunii urbane a transporturilor pentru o mai buna eficienta energetica, reducand impactul asupra sanatatii si a mediului prin reducerea emisiilor de CO₂.

In Planul de Actiune privind Mobilitatea Urbana, publicat in 2009, Comisia Europeana a propus accelerarea adoptarii Planurilor de Mobilitate Urbana Durabila in Europa, oferind suport, promovand schimbul de bune practici, identificand puncte de referinta si sustinand activitati educationale pentru profesionistii din domeniul mobilitatii urbane. Concluziile Planului de Actiune pentru Mobilitatea Urbana din data de 24 iunie 2010 afirma ca, Consiliul Uniunii Europene "sustine dezvoltarea Planurilor de Mobilitate Urbana Durabila pentru orase si zone metropolitane [...] si incurajeaza dezvoltarea stimulentei de tipul expertizelor si schimbului de informatii, pentru crearea unor astfel de planuri."

In martie 2011, **Comisia Europeana a emis Cartea Alba a Transporturilor "Foaie de Parcurș pentru un Spatiu European Unic al Transporturilor – Catre un sistem de transport competitiv si eficient din punct de vedere al resurselor"** (COM(2011)0144 final).

O Comunicare a Comisiei "Impreuna pentru o mobilitate urbana competitiva care utilizeaza eficient resursele", a fost emisa in decembrie 2013 si transmisa institutiilor europene menita sa incurajeze statele membre sa ia masuri mai hotarate si mai bine coordonate. Anexa la COM (2013) 913 prezinta conceptul de Planuri de Mobilitate Urbana Durabila (PMUD).

In ianuarie 2014, Liniile directe pentru dezvoltarea si implementarea Planurilor de Mobilitate Urbana Durabila au fost publicate pentru a oferi autoritatilor locale sugestii concrete privind punerea in aplicare a strategiilor de mobilitate urbana care se bazeaza pe o analiza amanuntita a situatiei existente, precum si pe o viziune clara pentru dezvoltarea durabila a zonei urbane.

Conceptul **Plan de Mobilitate Urbana Durabila** investigheaza mediul urban functional si propune actiuni privind mobilitatea urbana ce trebuie incluse intr-o strategie urbana si teritoriala mai ampla. Prin urmare, aceste planuri ar trebui elaborate printr-un proces de cooperare intre diferite domenii de politica si intre diferite sectoare (transporturi, utilizarea terenurilor si amenajarea teritoriului, mediu, dezvoltare economica, politica sociala, sanatate, siguranta rutiera, etc.), la diferite niveluri de guvernare si administratie, precum si cu autoritatile din zonele invecinate - atat urbane, cat si rurale.

Odata cu aderarea la Uniunea Europeana, Romania si-a insusit obligatiile armonizarii standardelor de pe intreg teritoriul Uniunii, incluzand necesitatea de a transpune si integra legislatia si regulamentele europene in cele nationale si de a le pune in aplicare inca din momentul intrarii in Uniune.

Legislatia romana - *Legea 350/2001 actualizata in decembrie 2013 - privind amenajarea teritoriului si urbanismul, precum si normele de punere in aplicare aferente* - a inclus dispozitii privind pregatirea planurilor de mobilitate si a sistemului de aprobare.

Programul Operational Regional 2014-2020 al UE, coordonat de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (MDRAP) include o componentă coerentă de dezvoltare urbană ce vizează printre altele finanțarea infrastructurii de transport, a materialului rulant și a sistemelor de management de transport. Cu toate acestea, fondurile necesare pentru îmbunătățirea calității zonelor urbane și a transportului urban sunt de aproximativ zece ori mai mari decât bugetul alocat acestui program. Planurile de Mobilitate Urbana Durabilă sunt o condiție prealabilă pentru aplicarea / primirea fondurilor UE pentru perioada 2014-2020.

Pentru a fi în concordanță cu abordarea UE în ceea ce privește transportul urban și mobilitatea, dar și în vederea asigurării corelării surselor de finanțare, BERD sprijină municipiul Galați în elaborarea propriului Plan de Mobilitate Urbana Durabilă care va permite orașului să gestioneze mobilitatea și să identifice investițiile prioritare viitoare devenind astfel compatibil cu cerințele europene și naționale.

1.1.2 Ce este un Plan de Mobilitate Urbana Durabilă?

Un Plan de Mobilitate Urbana Durabilă este un plan strategic proiectat pentru a satisface nevoile de mobilitate ale oamenilor și sectorului economic din orașe și din împrejurimile acestora pentru o dezvoltare socio-economică armonioasă și o mai bună calitate a vieții în prezent și în viitor. Este construit pe practicile de planificare existente ținând cont în mod corespunzător de principiile de integrare, participare și evaluare.

Un Plan de Mobilitate Urbana Durabilă vizează crearea unui sistem de transport urban durabil, adresându-se cel puțin următoarelor obiective:

- Asigurarea accesibilității tuturor participanților la viața urbană la sistemul de transport public;
- Îmbunătățirea siguranței și a securității;
- Reducerea poluării fonice, a factorilor de mediu și consumului energetic;
- Îmbunătățirea eficienței și a eficacității costurilor transportului de persoane și bunuri;
- Îmbunătățirea calității mediului urban și creșterea atractivității acestuia.

Politicile și măsurile definite într-un PMUD acoperă toate modurile și formele de transport de pe teritoriul întregii aglomerații urbane, inclusiv public și privat, de pasageri și de marfă, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau parcat.

1.1.3 Beneficiile unui Plan de Mobilitate Urbana Durabilă

Este important de subliniat faptul că planificarea mobilității urbane durabile nu este o abordare cu totul nouă a planificării, ci una care se bazează pe activitățile de planificare existente. Există o varietate de beneficii asociate planificării mobilității urbane durabile. Acestea includ:

- Îmbunătățirea calității vieții: spații publice mai atractive, siguranța crescută a drumurilor, calitate mai bună a aerului, mai puține emisii și mai puțin zgomot;
- Beneficii pentru mediu și pentru sănătate: pe lângă efectele pozitive în termeni de calitate a aerului și calitate fonică, cetățenii și societatea pot obține efecte pozitive asupra sănătății, economisind astfel în mod semnificativ cu costurile legate de sănătate;
- Mobilitate și accesibilitate îmbunătățite: implementarea proiectelor sau a măsurilor de mobilitate durabilă îmbunătățește situația mobilității cetățenilor și facilitează accesibilitatea ariilor urbane și a serviciilor acestora;

- O imagine imbunatatita a orasului: un oras implicat in planificarea urbana durabila se proiecteaza ca un oras inovativ si anticipativ (orientat catre viitor);
- Potential de impact asupra mai multor persoane: planificarea mobilitatii urbane durabile ofera planificatorilor o abordare integrata si interdisciplinara asupra planificarii mobilitatii, raspunzand mai bine nevoilor diferitelor grupuri de participanti la viata urbana;
- Decizii sustinute de cetateni si de alti actori: prin implicarea partilor interesate si a cetatenilor, deciziile in favoarea sau impotriva unor masuri specifice de mobilitate urbana pot obtine un nivel ridicat de "legitimitate publica";
- Indeplinirea eficienta a obligatiilor legale: precum Directiva Comisiei Europene cu privire la Calitatea Aerului sau reglementarile nationale cu privire la nivelul de zgomot;
- Potential de integrare: relevanta politicii unui PMUD nu se rezuma la mobilitate si transport, aceasta abordare integrata a planificarii contribuie si la atingerea altor obiective locale conexe;
- Imbunatatirea competitivitatii unui oras si a accesului la finantare: PMUD poate ajuta planificatorii sa acceseze finantari disponibile pentru solutii inovative sau abordari integrate.

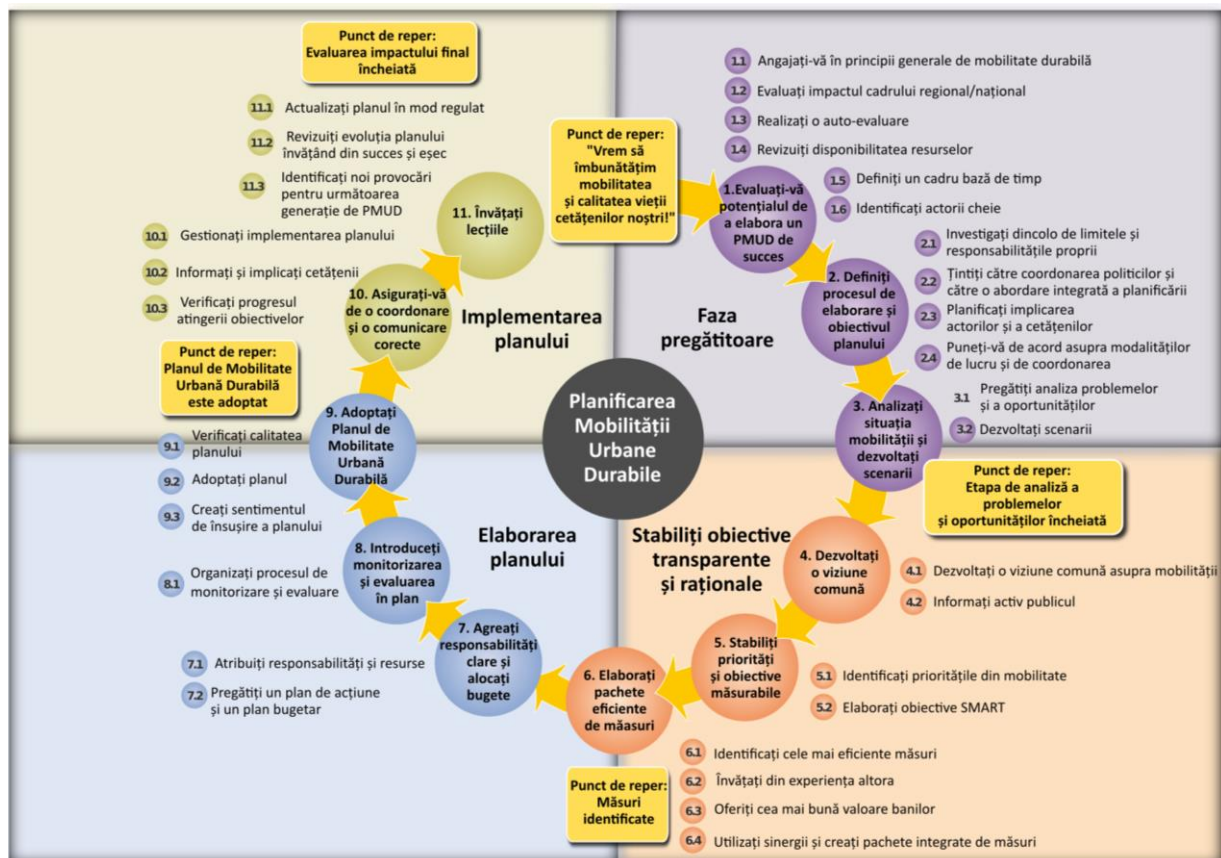


Figura 1.1-1: Ciclul elaborării și implementării unui Plan de Mobilitate Urbana Durabilă.

Sursa: Rupprecht Consult

1.2 Incadrarea In prevederile documentelor de planificare spatiala

1.2.1 Nivel European

Cartea verde – Inspre o noua cultura privind mobilitatea urbana (Green Paper on European Urban Transport, EC 2007, EP 2008)

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0551&from=EN>

Prin intermediul acestei Carte Verde a Transportului Urban, Comisia Europeana doreste sa stabileasca o noua agenda europeana a mobilitatii urbane cu respectarea responsabilităților locale, regionale si nationale in domeniu si suport comunitar in cautarea si aplicarea solutiilor de dezvoltare durabila, promovând schimbul de “bune practici” in domeniu si optimizarea instrumentelor de finantare.

Cartea Verde lanseaza o dezbateri pe marginea principalelor aspecte legate de mobilitatea urbana: orase mai verzi, cu un trafic fluid, mobilitate urbana mai inteligenta si un transport accesibil si sigur pentru toti cetatenii europeni. Cu aceasta carte verde, Comisia doreste sa identifice, in colaborare cu toate partile interesate, obstacolele care ar putea sta in calea succesului mobilitatii urbane si modalitatile de indepartare a acestora.

Planul de Actiune privind Mobilitatea Urbana (2009)

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0490&from=EN>

Planul de Actiune privind Mobilitatea Urbana propune 20 de masuri pentru sustinerea autoritatilor locale, regionale si nationale in promovarea transportului urban sustenabil drept suport pentru combaterea schimbarilor climatice si favorizarea coeziunii sociale.

Cartea Alba pentru transport – „Foaie de parcurs pentru un spatiu european unic al transporturilor – Catre un sistem de transport competitiv si eficient din punct de vedere al resurselor”, Comisia Europeana, (2011)

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:RO:PDF>

Cartea Alba pledeaza pentru reducerea dependentei de petrol a transporturilor. Acest lucru trebuie realizat printr-o multitudine de initiative politice, inclusiv prin dezvoltarea unei strategii durabile privind combustibilii alternativi, precum si a unei infrastructuri adecvate. Cartea alba a Comisiei Europene a propus, de asemenea, o reducere cu 60%, pana in 2050, in raport cu valorile din 1990, a emisiilor de gaze cu efect de sera provenite din transporturi.

Aceasta Carte Alba propune 20 de initiative concrete privind imbunatatirea transporturilor spre a fi urmate in perioada 2011 – 2030, astfel incat pana in 2050 sa fie atinse urmatoarele obiective principale:

1. Eliminarea autovehiculelor “alimentate in mod conventional” din transportul urban;
2. Un procent de 50 % din transportul rutier de marfuri pe distante de peste 300km sa fie transferat catre alte moduri de transport cum ar fi transportul pe calea ferata sau pe caile navigabile cu ajutorul coridoarelor de transport de marfa eficiente si ecologice acestea contribuind la atingerea obiectivului de reducere cu 60% a emisiilor de GES pana la mijlocul secolului.

Pachetul de Mobilitate Urbana - Impreuna pentru o mobilitate urbana competitiva care utilizeaza eficient resursele, Comisia Europeana (2013)

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

Aceasta Comunicare introduce conceptul de Plan de Mobilitate Urbana Durabila si construieste baza pentru Platforma Europeana privind Planurile de Mobilitate Urbana Durabila, urmarind sa coordoneze cooperarea la nivelul UE privind dezvoltarea mai departe a conceptului PMUD si a instrumentelor aferente.

Evaluarea impactului care insoteste documentul „Impreuna pentru o mobilitate urbana competitiva care utilizeaza eficient resursele”, Comisia Europeana (2013)

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013SC0529&from=RO>

Acest document reprezinta o evaluare detaliata a impactului aferent comunicarii in toate formele sale de manifestare.

Conceptul Planurilor de mobilitate urbana durabila, Anexa, Comisia Europeana (2013)

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

Prezentul document prezinta conceptul pentru dezvoltarea Planurilor de Mobilitate Urbana Durabila care a reiesit in urma unui amplu schimb intre partile interesate si experti in planificare din intreaga Uniune Europeana, cu sprijinul unor initiative ale Comisiei precum proiectul ELTISPlus. Conceptul reflecta un larg consens in privinta principalelor caracteristici ale unui plan de mobilitate si transport urban durabil si modern. Acest concept nu reprezinta o solutie universala la problemele de planificare a transportului urban. El poate si trebuie mai degraba sa fie adaptat la circumstantele individuale ale statelor membre si ale zonelor urbane.

Un apel la actiune privind logistica urbana, Document de lucru, Comisia Europeana (2013)

[http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd\(2013\)524-communication.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)524-communication.pdf)

Acest document de lucru este centrat in jurul obiectivului de a atinge pana in 3020 un transport de marfuri fara emisii de GES in zonele urbane majore. Subliniaza faptul ca o atentie deosebita trebuie acordata urmatoarelor patru dimensiuni:

- Gestionarea cererii de transport de marfa in spatiul urban;
- Tranzitia inspre alte moduri de transport;
- Imbunatatirea eficientei;
- Imbunatatirea vehiculelor si a carburantilor.

Un apel pentru reglementari mai inteligente de acces pentru vehicule in mediul urban, Document de lucru, Comisia Europeana (2013)

[http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd\(2013\)526-communication.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)526-communication.pdf)

Acest document de lucru subliniaza faptul ca "desi deciziile privind reglementarea accesului trebuie luate la nivel local, exista un potential considerabil pentru o abordare mai integrata si mai coordonata la nivelul Uniunii, in particular in privinta unor aspecte precum dimensiunile vehiculelor, metodologiile de control, informare si comunicare precum si evaluare" si de asemenea ca "implementarea in mod corect a reglementarilor de acces, dezvoltate impreuna cu si acceptate de catre actori ca parte a planificarii mobilitatii urbane durabile, poate fi un instrument eficace pentru optimizarea mobilitatii si accesibilitatii urbane".

Mobilizarea sistemelor de transport inteligente pentru orase europene, Document de lucru, Comisia Europeana (2013)

[http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd\(2013\)527-communication.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf)

Acest document de lucru prezinta starea actuala si posibilele imbunatatiri in viitor privind Sistemele Inteligente de Transport, care trebuie vazute ca factori cu o contributie importanta pentru un sistem de transport urban mai propice mediului inconjurator, mai sigur si mai eficient.

Ghid - Dezvoltarea si Implementarea unui Plan de Mobilitate Urbana Durabila, Comisia Europeana (2014)

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

Acesta este la ora actuala cel mai important document relevant pentru elaborarea PMUD-urilor si care sta la baza actualului proiect.

Actiuni specifice privind siguranta rutiera urbana, Document de lucru, Comisia Europeana (2013)

[http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd\(2013\)525-communication.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)525-communication.pdf)

11.000 de oameni sunt ucisi in fiecare an in accidente rutiere in zonele urbane ale Uniunii Europene. 37% dintre acestia sunt pietoni. In plus, mult mai multi cetateni sunt raniti grav. Statisticile sigurantei rutiere arata ca progresele inregistrate in reducerea deceselor rutiere a fost sub medie in zonele urbane europene.

Unele dintre orasele europene sunt deja avansate in gestionarea problemelor de siguranta rutiera urbana. Altii se confrunta cu provocari dificile. Acest document isi propune sa sprijine acele zone urbane care nu au dezvoltat inca o cultura solida a sigurantei mobilitatii. Scopul nu este de a pune limite pentru cei care implementeaza deja cu succes masurile de siguranta rutiera, ci de a creste nivelurile minime si de a ajuta astfel reducerea diferentelor dintre cele mai sigure si cele mai putin sigure zone urbane ale UE.

1.2.2 Nivel National

Strategia Nationala pentru Dezvoltare Durabila a Romaniei - Orizonturi 2013 - 2020 - 2030 -

<http://www.insse.ro/cms/files/IDDT%202012/StategiaDD.pdf>

Documentul urmeaza prescriptiile metodologice ale Comisiei Europene si reprezinta un proiect comun al Guvernului Romaniei, prin Ministerul Mediului si Dezvoltarii Durabile si al Programului Natiunilor Unite pentru Dezvoltare, prin Centrul National pentru Dezvoltare Durabila.

Strategia stabileste obiective concrete pentru trecerea, intr-un interval de timp rezonabil si realist, la un nou model de dezvoltare propriu Uniunii Europene si larg impartasit pe plan mondial – cel al dezvoltarii durabile, orientat spre imbunatatirea continua a vietii oamenilor si a relatiilor dintre ei in armonie cu mediul natural.

Elaborarea Strategiei este rezultatul obligatiei asumate de Romania in calitate de stat membru al Uniunii Europene conform obiectivelor convenite la nivel comunitar, in special cele statuate in Tratatul de aderare, in Strategia Lisabona pentru crestere si locuri de munca si in Strategia reinnoita a UE pentru Dezvoltare Durabila din 2006.

In urma dezbaterii proiectului la nivel national si regional, cu implicarea activa a factorilor interesati si cu sprijinul conceptual al Academiei Romane, Strategia propune o viziune a dezvoltarii Romaniei in perspectiva urmatoarelor doua decenii, cu obiective care transced dur ciclurilor electorale si preferintelor politice conjuncturale.

Obiectivele strategice pe termen mediu si lung definite in strategie sunt:

- **Orizont 2013:** Incorporarea organica a principiilor si practicilor dezvoltarii durabile in ansamblul programelor si politicilor publice ale Romaniei ca stat membru al UE.
- **Orizont 2020:** Atingerea nivelului mediu actual al tarilor Uniunii Europene la principalii indicatori ai dezvoltarii durabile.
- **Orizont 2030:** Apropierea semnificativa a Romaniei de nivelul mediu din acel an al tarilor membre ale UE din punctul de vedere al indicatorilor dezvoltarii durabile.

Strategia de Dezvoltare Regionala a Romaniei 2014 - 2020

<http://www.inforegio.ro/images/programare2014->

[2020/Strategia%20Nationala%20Dezvoltare%20Regionala%20-%20iulie%202013.pdf](http://www.inforegio.ro/images/programare2014-2020/Strategia%20Nationala%20Dezvoltare%20Regionala%20-%20iulie%202013.pdf)

Strategia Nationala de Dezvoltare Regionala (SNDR) aflata doar in versiune - DRAFT- reprezinta viziunea Guvernului Romaniei privind dezvoltarea regionala, prin care se stabilesc prioritatile de

dezvoltare ale regiunilor, precum și relațiile instituționale care să faciliteze corelarea cu strategiile sectoriale.

Acest document de programare reprezintă baza strategică pentru fundamentarea programelor de finanțare din fonduri externe/comunitare, naționale, regionale și/sau locale care au ca scop dezvoltarea regională.

Pentru realizarea obiectivului general al Strategiei Naționale de Dezvoltare Regională, au fost stabilite următoarele obiective specifice:

- Creșterea rolului și funcțiilor orașelor și municipiilor în dezvoltarea regiunilor prin investiții care să sprijine creșterea economică, protejarea mediului, îmbunătățirea infrastructurii edilitare urbane și coeziunea socială;
- Creșterea eficienței energetice în sectorul public și/sau rezidențial pentru a contribui la reducerea cu 20 % a emisiilor de CO₂ în conformitate cu Strategia Europa 2020;
- Creșterea gradului de accesibilitate a regiunilor prin îmbunătățirea mobilității regionale și asigurarea serviciilor esențiale pentru o dezvoltare economică sustenabilă și inclusivă;
- Regenerarea zonelor defavorizate și stimularea incluziunii sociale a comunităților marginalizate, prin crearea premiselor necesare pentru asigurarea serviciilor esențiale și condițiilor decente de trai;
- Creșterea economiilor regionale prin dezvoltarea infrastructurii specifice inovării și cercetării, precum și stimularea competitivității IMM-urilor;
- Stimularea dezvoltării competitive și durabile a turismului la nivel regional și local prin valorificarea durabilă a patrimoniului cultural, cu potențial turistic și crearea/modernizarea infrastructurii specifice de turism;
- Protecția și îmbunătățirea mediului prin creșterea calității serviciilor de apă, reabilitarea siturilor industriale poluate și abandonate și luarea unor măsuri de prevenire a riscurilor și creșterea capacității de intervenție în situații de urgență.

Programul Operational Regional 2014 - 2020

http://www.inforegio.ro/images/programare2014-2020/POR%202014-2020_%20august%202014.pdf

Strategia Programului Operational Regional 2014-2020 se fundamentează pe analize socio-economice detaliate și pe analiza SWOT, care evidențiază actualitatea celor mai multe priorități de dezvoltare regională identificate pentru actuala perioadă de programare 2007 – 2013, dar și priorități noi, menite să conducă la creșterea capacității inovative la nivel regional și local; sunt încă valabile prioritățile referitoare la diferite tipuri de infrastructuri – de transport, educațională, de sănătate - completate cu priorități noi impuse de necesitatea modernizării economiei românești, în concordanță cu politica de coeziune a UE și cu țintele de atins în contextul Strategiei UE 2020, privind investițiile în tehnologii moderne, servicii și creșterea competitivității. De aceea, POR 2014 – 2020 nu vizează doar regiunile sau zonele cele mai sărace ale țării în scopul recuperării decalajelor de dezvoltare, ci se adresează și regiunilor mai dezvoltate, pentru a le valorifica potențialul competitiv, într-o măsură cât mai mare.

În acest sens POR 2014 – 2020 își propune ca obiectiv general creșterea competitivității economice și îmbunătățirea condițiilor de viață ale comunităților locale și regionale prin sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri, a condițiilor infrastructurale și a serviciilor, care să asigure o dezvoltare sustenabilă a regiunilor, capabile să gestioneze în mod eficient resursele, să valorifice potențialul lor de inovare și de asimilare a progresului tehnologic.

Acest obiectiv se corelează cu obiectivul european privind creșterea competitivității Regiunilor și promovarea echității sociale.

Conform obiectivului general, promovarea unei participări echilibrate a tuturor regiunilor la procesul de dezvoltare socio-economică, concomitent cu valorificarea potențialului local/regional constituie în continuare componente esențiale ale dezvoltării regionale în România.

Axele prioritare în strânsă relație cu dezvoltarea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbana Durabilă sunt:

- Axa prioritara 3: Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon;
 - Obiectiv specific 3.2: Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila;
 - Obiectiv specific 3.3: Creșterea calitatii vietii în zonele urbane.
- Axa prioritara 4: Sprijinirea dezvoltării urbane durabile
 - Obiectiv specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședința de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila;
 - Obiectiv specific 4.2: Creșterea calitatii vietii în zonele urbane.

Master Planul National de Transport al Romaniei (versiunea finala mai 2015)

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

Conceptul de planificare care sta la baza realizării PMUD pune accent deosebit pe coordonarea politicilor între sectoarele cu impact asupra calitatii vietii cetatenilor, dintre care se detaseaza: transporturile, utilizarea teritoriilor, protecția mediului, dezvoltarea economica, mediul social, sanatate, siguranța. În acest sens, în cadrul PMUD Galați se va ține seama de documentele relevante mentionate la punctele anterioare și de direcțiile strategice privind sistemul de transport national care se regasesc în Master Planul General de Transport (MPGT) al Romaniei. Acest document are la baza un model multi-modal de cerere variabila care acopera întregul teritoriu al Romaniei, precum și o reprezentare a restului Europei, inclusa ca arie modelata externa.

Valorile fluxurilor de transport din cadrul matricelor aferente transportului de calatori și de marfuri pentru anul de baza și anii de prognoza constituie date de referința din care pot fi extrase perechile Origine – Destinație în care intervine zona municipiului Galați. Aceste matrice pot fi ulterior utilizate la generarea de factori de creștere pentru deplasările sectoriale sau în mod direct, astfel încât creșterea să fie aplicata deplasărilor individuale. În ipoteza în care sunt disponibile fluxuri de trafic pe rețeaua de transport nationala, pot fi identificate relațiile de tranzit la nivelul subrețelei aferente arealului de studiu.

Scenariul de prognoza al MPGT ia în considerare mărimea populației precum și rețelele de transport și datele socio-economice de referința, motiv pentru care ofera o baza solida pentru elaborarea prognozelor de trafic la nivelul orizonturilor de timp 2020 și 2030. Propunerile de dezvoltare a rețelei majore de transport din zona de influența a PMUD Galați se vor încadra în prevederile strategice și în politica nationala care se regasesc în MPGT al Romaniei pentru fiecare orizont de timp mentionat.

Acordul de Parteneriat Romania 2014 - 2020

Comisia Europeana a validat Acordul de Parteneriat 2014 - 2020 cu Romania, documentul care prezinta modul în care vor fi folosite fondurile europene structurale și de investiții în viitoarea perioada de programare.

Acordul de parteneriat include cinci fonduri structurale și de investiții europene (fonduri ESI): Fondul european de dezvoltare regionala (FEDR), Fondul de coeziune (FC), Fondul social european (FSE), Fondul european agricol pentru dezvoltare rurala (FEADR) și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime (EMFF).

Acordul de parteneriat vizeaza următoarele provocări și prioritățile aferente:

- promovarea competitivității și a dezvoltării locale, în vederea consolidării sustenabilității operatorilor economici și a îmbunătățirii atractivității regionale;

- dezvoltarea capitalului uman prin creșterea ratei de ocupare a forței de muncă și a numărului de absolvenți din învățământul terțiar, oferind totodată soluții pentru provocările sociale severe și combaterea sărăciei, în special la nivelul comunităților defavorizate sau marginalizate ori în zonele rurale;
- dezvoltarea infrastructurii fizice, atât în sectorul TIC, cât și în sectorul transporturilor, în vederea sporirii accesibilității regiunilor din România și a atractivității acestora pentru investitori;
- încurajarea utilizării durabile și eficiente a resurselor naturale prin promovarea eficienței energetice, a unei economii cu emisii reduse de carbon, a protecției mediului și a adaptării la schimbările climatice;
- consolidarea unei administrații publice moderne și profesioniste prin intermediul unei reforme sistemice, orientată către soluționarea erorilor structurale de guvernare.

Aceste fonduri sunt cruciale pentru capacitatea României de a face față provocărilor în materie de dezvoltare pe termen mediu și lung. Acestea vor mobiliza finanțări publice și private suplimentare destinate creșterii și creării de locuri de muncă și vor reduce decalajele regionale și sociale existente în România. Investițiile vor fi direcționate către stimularea activităților de inovare și a celor de competitivitate a întreprinderilor pentru sporirea valorii adăugate a acestora, stimularea creșterii și creării de locuri de muncă și îmbunătățirea performanței sistemului de cercetare și inovare, inclusiv a calității învățământului superior, a cooperării cu sectorul de afaceri și a investițiilor private.

1.2.3 Nivel Regional

Strategia de Dezvoltare a Regiunii Sud-Est pentru perioada de programare 2014-2020

<http://www.adrse.ro/Documente/Planificare/PDR/2014/Strategia.RegSE.2014.pdf>

Viziune strategică și obiective

Strategia de dezvoltare a Regiunii Sud-Est va putea fi realizată pe deplin doar printr-o abordare integrată care va permite adoptarea de politici sectoriale cât mai apropiate de nevoile teritoriului. În acest sens, proiectele integrate reprezintă principalul instrument de realizare a acestui model de programare.

Regiunea Sud-Est – o regiune atractivă, un spațiu economic stabil și diversificat, capabil să asigure prosperitatea populației, în care disparitățile de dezvoltare față de alte regiuni au fost reduse.

Obiectivul general al Strategiei de dezvoltare a Regiunii Sud-Est este acela de a promova dezvoltarea durabilă și îmbunătățirea calității vieții populației, astfel încât aceasta să devină o regiune competitivă pe termen lung și atractivă pentru investiții, cu valorificarea patrimoniului de mediu, a resurselor umane superior calificate, crearea de noi oportunități de ocupare a forței de muncă și creșterea semnificativă a PIB-ului regional până în 2020, până la 90% din media națională.

Obiectivele de dezvoltare au conturat următoarele priorități regionale, care sunt prezentate într-o secvență ne-ierarhizată:

- Prioritatea 1. Dezvoltare urbană durabilă integrată
- Prioritatea 2. Dezvoltare a infrastructurii de transport la nivel regional
- Prioritatea 3. Îmbunătățirea competitivității economiei regionale în contextul promovării specializării economice inteligente
- Prioritatea 4. Îmbunătățirea calității turismului la nivel regional
- Prioritatea 5. Conservarea și protecția mediului înconjurător
- Prioritatea 6. Îmbunătățirea eficienței energetice și utilizarea resurselor regenerabile
- Prioritatea 7. Îmbunătățirea calității în domeniile educație, sănătate și incluziune socială

- Prioritatea 8. Valorificarea superioara a resurselor din mediul rural si modernizarea economiei rurale
- Priotitatea 9. Imbunatatirea resurselor umane la nivelul regional, in contextul specializarii regionale inteligente
- Prioritatea 10. Promovarea cooperarii transfrontaliere si interregionale.

Strategia de Dezvoltare a Judetului Galati 2010 - 2015

O noua abordare strategica a Judetului Galati

<http://www.cjgalati.ro/images/stories/Comunicate10/strategia21dec2010-2.pdf>

Strategia corespunde obiectivului general al Axei 1 „ Imbunatatiri de structura si proces ale managementului ciclului de politici publice” – „sa contribuie la o imbunatatire durabia a capacitatii administratiei publice din Romania, prin realizarea unor imbunatatiri de structura si proces ale managementului ciclului de politici publice” si respectiv a Axei 1.1.

Initiativa elaborarii proiectului “O noua abordare strategica a judetului Galati” a aparut la nivelul conducerii Consiliului Judetului Galati ca urmare a unei analize a situatiei judetului si a directiilor sale de dezvoltare. Constient de faptul ca dezvoltarea durabila a unei colectivitati locale nu se poate face in lipsa unei viziuni clare care sa orienteze diversele activitati economico-sociale spre rezolvarea necesitatilor stringente ale locuitorilor incadrandu-se, in acelasi timp in prioritatile de dezvoltare stabilite la nivel national si european, plenul Consiliului Judetului Galati a confirmat prin Hotarare, initiativa de elaborare a unei strategii de dezvoltare a judetului pe perioada 2010-2015.

Plan Strategic de Mobilitate Urbana Municipiul Braila

Viziune – Braila 2022: *Braila este in 2022 un oras cu identitate recunoscuta, accesibil si cu vizibilitate sporita in spatiul dunarean si european, cu rol cheie in sistemul urban Braila-Galati sustinut de o traditie puternica, de o comunitate inchegata si deschisa catre multiculturalitate, si de atractivitate turistica si economica.*

Scopul politicilor la nivelul Planului Strategic de Mobilitate Urbana a Municipiul Braila este de a restructura sistemului de transport si mobilitate cu accent prioritar pe modurile de deplasare putin poluante, asigurand totodata o accesibilitate ameliorata in ansamblul orasului si o conectare eficienta la reseaua regionala/nationala/internationala.

In relatie cu Municipiul Galati sunt mentionate diferite proiecte posibile:

- Ameliorarea conectivitatii Brailei ca punct nodal de transfer pentru ameliorarea cooperarii cu regiunea si cu Galatiul si cu malul drept al Dunarii dar si pentru anticiparea unei bune legaturi rapide la culoarul pan-european IX;
- Realizarea aeroportului Braila – Galati pentru ameliorarea accesibilitatii nationale si internationale si pentru consolidarea cooperarii teritoriale pe orizontala;

Pentru o valorificare viitoare a oportunitatilor majore, Municipiul Braila are nevoie de o mai buna racordare a mobilitatii in teritoriul regional, national si European, mentionand ca avantaj al acestui proces demararea studiilor privind sistemul Braila-Galati.

O serie de proiecte sunt deja luate in considerare in scopul cresterii conectivitatii orasului la nivel teritorial, constituindu-se in premise pozitive de dezvoltare a mobilitatii Brailei. Printre acestea se numara si proiectul de constituire a sistemului urban Braila- Galati- dezvoltarea mobilitatii si conectivitatii la nivelul zonei periurbane: metrou usor, drum expres.

Cateva dintre proiectele propuse la nivelul municipiului Braila implica si legatura cu municipiul Galati. Printre acestea:

- Modernizarea transportului electric pe Calea Galati
- Proiect linie tramvai pentru legatura cu Galati
- Pod peste Dunare intre Braila, Galati si Tulcea.

1.3 Incadrarea In prevederile documentelor strategice sectoriale

1.3.1 Introducere

In ultimii ani s-au realizat mai multe studii privind dezvoltarea generala a zonei si a mobilitatii in zona Galati in stransa legatura cu strategiile europene si nationale de conectivitate. Toate aceste studii urmaresc sa caute solutii privind dezvoltarea mobilitatii sau au componente care se adreseaza acestui domeniu.

Strategiile si studiile analizate de consultant au obiective diferite si prezinta un interes variabil pentru lucrarea de fata. In timp ce unele documente sunt strategice, de dezvoltare si cooperare (Strategia SUERD, Strategia de dezvoltare a judetului Judetului Galati 2010-2015, Plan Integrat de Dezvoltare Urbana Galati 2009, etc.), altele sunt documente strategice specifice pentru transporturi (Master Planul General de Transport al Romaniei, Strategia privind transport public local in Municipiul Galati, etc.).

Consultantul a analizat deasemenea si documentatiile existente privind unele proiecte (studii de fezabilitate). Alte studii sunt in curs de elaborare, aflandu-se in diferite stadii.

Citirea si analizarea acestor studii a fost benefica pentru o buna intelegere a contextului economico-social si urban al Galatiului si a zonei adiacente, a functionarii retelelor de transport calatori si marfa, a celorlalte aspecte privind mobilitatea, in vederea constientizarii problemelor existente si influenta acestora asupra conectivitatii, accesibilitatii, protectiei mediului, dezvoltarii durabile a zonei.

1.3.2 Studii, strategii si planuri anterioare sau in curs de realizare

1.3.2.1 Master Planul General de Transport al Romaniei

Master Planul General de Transport al Romaniei	
Aspecte generale ale studiului	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Studiu realizat pentru guvernul roman reprezentat de Ministerul Transporturilor. ▪ Perioada: 2013 - 2015 ▪ Autori: AECOM Ingineria SRL ▪ Varianta finala publicata: mai 2015
Obiectivele studiului	<p>Obiectiv general: Asigurarea conditiilor pentru a realiza un sistem de transport eficient, durabil, flexibil, sigur, echilibrat intre modurile de transport, in armonie cu mediul si in conectivitate cu retelele transeuropene de transport - preconditionii esentiale pentru dezvoltarea economica a tarii</p> <p>Obiective specifice:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Imbunatatirea mobilitatii populatiei si a mediului de afaceri de-a lungul retelei de transport TEN-T, a coridoarelor de conectivitate nationala, precum si a coridoarelor de conectivitate regionala definite in MPGT;

Master Planul General de Transport al Romaniei	
	<ul style="list-style-type: none"> Cresterea accesibilitatii polilor de dezvoltare urbana, a zonelor cu potential de dezvoltare economica precum si accesibilitatii zonelor de pe teritoriul Romaniei care au acces indirect la reseaua de autostrazi/drumuri nationale; Imbunatatirea conditiilor de siguranta in transport si reducerea riscului de accidente in zonele cu potential de accidente determinate de blocajele rutiere, intarzierile in trafic si conditiilor de dificile trafic; Promovarea formelor de transport rutier, naval, feroviar si aerian care protejeaza biodiversitatea si care au un impact favorabil asupra emisiilor de noxe in atmosfera.
Zona studiata	Studiul a vizat intreg teritoriul national
Descriere si rezultate	<ul style="list-style-type: none"> Studiul vizeaza dezvoltarea strategica a transportului la nivel national pe termen scurt, mediu si lung, luind in considerare coridoarele europene de transport TEN-T (reseaua principala si reseaua extinsa), asa cum acestea au fost comunicate de Uniunea Europeana in ianuarie 2014. Este documentul strategic integrat care va sta la baza planificarii investitiilor in transporturi la nivel national pentru perioada 2014-2030 si fara de care nu vor putea fi accesate fondurile structurale pentru transporturi aferente perioadei 2014-2020; Este un instrument de modelare in transporturi – a fost elaborat un Model National de Transport (MNT) multimodal pentru testarea si selectia proiectelor.

1.3.2.2 Strategia de Dezvoltare a Judetului Galati 2010-2015

Strategia de Dezvoltare a Judetului Galati 2010-2015	
Aspecte generale ale studiului	<ul style="list-style-type: none"> Proiect cofinantat din Fondul Social European prin PO DCA Perioada realizarii: 2010 Autori: Consiliul Judetean Galati
Obiectivele studiului	Strategia are ca scop identificarea viziunii de dezvoltare a judetului Galati, pe baza analizei situatiei existente, identificarea proiectelor de dezvoltare pentru intervalul de timp 2010-2015.
Zona studiata	Zona de studiu este reprezentata de teritoriul administrativ al Judetului Galati, luind in considerare conexiunile la nivel european, national si transfrontalier.
Descriere si rezultate	<p>Studiul a realizat o evaluare cuprinzatoare a conditiilor socio-economice la nivelul zonei si a identificat viziunea de dezvoltare viitoare. A fost realizata si o ampla cercetare privind perceptia locuitorilor din judelul Galati cu privire la calitatea vietii in zona de rezidenta.</p> <p>Rezultatele acestui studiu de perceptie releva ca proiectele percepute ca potrivite pentru dezvoltarea Municipiului Galati sunt (in ordinea descrescatoare a punctajului) sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> Imbunatatirea conditiilor de mediu inconjurator Infiinarea unui sistem de colectare s electiva a deseurilor Consolidarea cladirilor de patrimoniu Refacerea fatadelor blocurilor de locuinte Crearea de centre pentru sprijinirea afacerilor Cresterea nivelului serviciilor de sanatate publica

Strategia de Dezvoltare a Judetului Galati 2010-2015

	<ul style="list-style-type: none"> • Investitii economice mari • Servicii mai bune in domeniul educatiei / crearea de centre de excelenta • Servicii mai bune in domeniul turismului • Reabilitarea serviciilor de alimentare cu apa, canalizare, gaz metan, electricitate • Reabilitarea infrastructurii • Extinderea retelei de transport in comun • Modernizarea retelei de transport in comun • Refacerea zonelor pietonale din Centru • Refacerea zonelor pietonale adiacente Centrului • Reabilitarea/modernizarea strazilor • Amenajarea unor parcuri si spatii verzi • Amenajarea unor locuri de joaca pentru copii • Construirea de locuinte • Realizarea unui sistem de supraveghere video pentru prevenirea criminalitatii • Realizarea unui sistem de supraveghere video a traficului • Dezvoltarea infrastructurii pentru turism • Construirea de locuinte sociale • Construirea unor facilitati destinate persoanelor cu handicap • Construirea unor facilitati destinate persoanelor de varsta a treia • Construirea unor facilitati pentru cazarea a persoanelor fara adapost <p>Observam ca din punct de vedere al mobilitatii, proiectele percepute ca necesare vizeaza atat aspectele reabilitarii infrastructurii dar si modernizarea si extinderea serviciilor de transport in comun.</p>
Propuneri	<p>Ca si propuneri de proiecte asociate studiului, acestea au fost propuse in cadrul unor masuri distincte.</p> <p>In cadrul masurii “Conectarea la culoarele majore de transport si dezvoltarea transportului Multimodal”, studiul propune proiectele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Finalizare coridor IX pan-european • Reabilitare drum judetean Beresti – Barlad • Construire drum expres Galati – Bucuresti • Construire drum expres Galati – Tecuci • Construirea unui aeroport de pasageri si cargo in judetul Galati • Pod peste Dunare <p>De mentionat ca propunerile studiului vizau conectivitatea cu reseaua centrala TEN-T din anul 2010, care a fost modificata prin Comunicarea Comisiei din ianuarie 2015.</p> <p>In cadrul masurii “Fluidizarea traficului in municipiul Galati ca principal nod de transport al judetului”, au fost propuse proiectele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernizarea bulevardului Otelarilor, strazilor Stadionului, Frunzei si Gheorghe Asachi din municipiul Galati • Modernizare strada Unirii din municipiul Galati • Modernizare strada Basarabiei intre Piata Energiei si Bulevardul George Cosbuc din municipiul Galati • Modernizarea retea strazi in mediul urban

Strategia de Dezvoltare a Judetului Galati 2010-2015

	<ul style="list-style-type: none"> • Sisteme inteligente pentru managementul traficului in vederea cresterii fluentei si sigurantei circulatiei in municipiul Galati • Modificarea amplasamentului soselei de centura a municipiului Galati <p>In cadrul masurii “ Optimizarea coridoarelor de transport intrajudetene”, ca si proiect cu impact asupra mobilitatii in Municipiul Galati a fost identificat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reabilitare si modernizare DJ251 intre municipiile Tecuci si Galati <p>Avand in vedere ca acest studiu nu are suficiente informatii in ceea ce priveste planificarea in timp si valoarea proiectelor, consultantul va tine seama de propunerile studiului in ceea ce priveste viziunea si perceptia cetatenilor. Coridoarele de legatura la reseaua TEN-T sunt prinse si detaliate in alte studii iar cele privind dezvoltarea conexiunii judetene cu Municipiul vor fi analizate in etapa de propunere de proiecte, in vederea asigurarii coordonarii implementarii.</p>
--	--

Strategia privind Transportul Public in Municipiul Galati 2014-2020

Strategia privind Transportul Public in Municipiul Galati 2014-2020

Aspecte generale ale studiului	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perioada realizarii: 2014 ▪ Autori: Asociatia Tehnopol Galati
Obiectivele studiului	Strategia are ca scop identificarea directiilor de actiune in domeniul transportului public a Municipiului Galati, pe baza analizei situatiei existente, si identificarea masurilor si proiectelor pentru intervalul de timp 2014-2020. Strategia a fost elaborata in contextul incheierii Acordului de finantare cu BERD.
Zona studiata	Zona de studiu este reprezentata de teritoriul administrativ al Municipiului Galati, in conectivitate cu transportul regional si national/european.
Descriere si rezultate	<p>Studiul a realizat o evaluare succinta a conditiilor socio-economice la nivelul zonei si a identificat directiile si masurile de dezvoltare pentru 2014-2020 pentru sectorul de transporturi. Nu au fost desfasurate studii de prognoza a cererii. Masurile propuse vizau:</p> <p>Investitii in:</p> <ul style="list-style-type: none"> Modernizarea retelei de tramvai Modernizarea retelei de troleibuz Modernizarea cailor principale rutiere Achizitia de mijloace de transport Implementarea unui sistem electronic de ticketing <p>Masuri de eficientizare:</p> <ul style="list-style-type: none"> Elaborarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila Reorganizarea retelei de transport public astfel incat sa nu se mai suprapuna traseele de transport si sa se elimine concurenta pe traseu Coridoare dedicate pentru transport public Incheierea contractului de servicii publice conform Regulamentului 1370/2007
Propuneri	Strategia a fost adoptata prin Hotararea Consiliului Local nr.373/2014 si reprezinta fundamentul implementarii investitiilor in perioada urmatoare. Deasemenea, o parte din proiectele propuse sunt deja in faza de achizitie a serviciilor de consultanta si/sau

Strategia privind Transportul Public in Municipiul Galati 2014-2020

	<p>executie. In cadrul PMUD, cu ajutorul modelului de transport realizat se vor testa investitiile propuse in prezenta strategiei. Prioritizarea investitiilor in timp a tinut cont atat de resursele financiare disponibile, de termenele la care vor fi finalizate actiunile pregatitoare pentru implementare (ex: incheierea contractului de servicii publice pentru achizitia mijloacelor de transport).</p> <p>In ceea ce priveste Modelul de Contract de servicii publice propus in cadrul strategiei, acesta a fost realizat in cadrul unui proiect („Elaborarea unui Contract de Servicii Publice pentru orasele din Romania in conformitate cu legislatia UE”)desfasurat in coordonarea MDRAP , la care Municipiul Galati a fost proiect pilot.</p>
--	---

1.3.2.3 Master Plan- Potential natural si peisagistic din teritoriul Municipiului Galati

Master Plan- Potential natural si peisagistic din teritoriul Municipiului Galati

Aspecte generale ale studiului	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perioada realizarii: 2013 ▪ Autori: S.C. ATELIER FOAIE VERDE S.R.L
Obiectivele studiului	Master Planul are ca scop identificarea directiilor de actiune in domeniul valorificarii potentialului natural si peisagistic al Municipiului Galati, pe baza analizei situatiei existente si a strategiei verzi-albastre propuse, in conexiune cu functiunile orasului, cu obiceiurile si istoricul locurilor.
Zona studiata	Zona de studiu este reprezentata de teritoriul administrativ al Municipiului Galati, in conectivitate cu teritoriul natural regional.
Descriere si rezultate	Studiul a realizat in 3 etape, incepand cu o evaluare detaliata a valorificarii potentialului natural –peisagistic la Galati in contextul resurselor naturale si istorice existente, continuind cu stabilirea unei strategii de dezvoltare a tramei verzi - albastre, finalizandu-se cu un raport privind recomandari tehnice si identificarea unor obiective si masuri.
Propuneri	<p>Master Planul propune printre masurile doua care vizeaza impletirea peisagistica cu infrastructura de mobilitate urbana.</p> <p>Masura 3.11 Dezvoltarea retelei de circulatii pietonale si de piste de bicicleta la nivelul orasului are ca obiective:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Incurajarea mersului pe jos si a mersului pe bicicleta ca stil de viata sanatos. - Imbunatatirea peisajului urban si agrementarea spatiului public. - Asigurarea bunei accesibilitati a orasului si combaterea segregarii sociale - Corelarea noile trasei cu trama verde a orasului <p>Masura 3.12 Restructurarea retelei de tramvai pentru prioritizarea acestuia si relationarea cu zonele pietonale are ca obiective:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Imbunatatirea calitatii spatiului public. - Imbunatatirea calitatii serviciilor de transport in comun. - Ameliorarea conditiilor de mobilitate pentru pietoni si biciclisti. - Cresterea accesibilitatii in interiorul orasului. - Remedierea problemelor de segregare sociala. - Contribuirea la imaginea locala prin personalizarea liniilor de tramvai.

Master Plan- Potential natural si peisagistic din teritoriul Municipiului Galati

Nu sunt nominalizate si evaluate / prioritizate proiecte privind mobilitatea. Consultantul va tine seama de propunerile din Master Plan la etapa de planificare a proiectelor si elaborarea variantelor de strategie.

1.3.2.4 Strategia de dezvoltare a Municipiului Galati 2015-2020- proiect in desfasurare

Obiectivul studiului este identificarea prioritaticilor de dezvoltare ale municipiului Galati, in contextul european si regional. Studiul este in curs de elaborare, la faza de consultare publica. Consultantul va lua in considerare propunerile de proiecte propuse in cadrul studiului.

1.3.2.5 Plan Strategic pentru dezvoltarea Portului Galati – proiect in desfasurare

Obiectivul studiului este reprezentat de planificarea dezvoltarii viitoare a Portului Galati, in conexiune cu obiectivele TEN-T, dezvoltarea Nodului intermodal Galati in contextul viziunii de dezvoltare a traficului feroviar prognozat. Studiul este in curs de elaborare, la faza de consultare publica. Consultantul va lua in considerare propunerile de proiecte propuse in cadrul studiului.

1.3.2.6 Plan Strategic de Mobilitate Urbana – Municipiul Braila

Obiectivul studiului este identificarea prioritaticilor de dezvoltare ale municipiului Braila, in contextul european si regional. Studiul este in curs de elaborare, la faza de consultare publica. Consultantul va lua in considerare propunerile de proiecte propuse in cadrul studiului care au influenta asupra mobilitatii in Municipiul Galati.

1.3.3 Planuri si proiecte propuse

Planurile si proiectele propuse in strategiile nationale, regionale, locale au fost extrase si centralizate in continuare.

Funcție de datele disponibile, au fost mentionate:

- Denumirea
- Valoarea (in milioane euro)
- Indicatorii de descriere ai proiectului
- Stadiul de realizare al proiectului
- Perioada de implementare
- Studiu in care este prevazuta necesitatea proiectului
- Surse de finantare

Acolo unde proiectul este implementat sau in faza de executie, datele furnizate vor fi cele referitoare la implementare.

	Denumire proiect	Val. (mil. Euro)	Stadiu proiect	Perioada de implementare planificata	Studiu in care este prevazuta necesitatea	Sursa de finantare
1.	Drum expres Focsani - Galati - Giurgiuilesti (faza A2) (include Varianta de ocolire Galati) (102 km)	399.84	planificat	2017-2021	Master Plan General de Transport	Prevazut in POIM si CEF

	Denumire proiect	Val. (mil. Euro)	Stadiu proiect	Perioada de implementare planificata	Studiu in care este prevazuta necesitatea	Sursa de finantare
2.	Sector rutier Vaslui - Galati (+ Tisita) (199) km	89.50	planificat	2023	Master Plan General de Transport	Prevazut in POIM
3.	Sector Feroviar Buzau – Galati (131 km)	524.00	planificat	2021-2024	Master Plan General de Transport	Prevazut in POIM si CEF
4.	Tronson rutier Vaslui-Barlad-Tecuci-Galati (doar Tecuci-Galati)	99.5	-	2016-2018	-	Prevazut in POIM si CEF
5.	Platforma intermodala Port Galati	110.76	Planificat; studiu fezabilitate	2016-2018	Master Plan General de Transport	Prevazut in CEF
6.	Reabilitarea /Modernizarea of Sectorului rutier DN 22 Constanta – Tulcea - Braila – Galati	-	-	-	Draft Danube Delta Integrated Sustainable Development Strategy (2030)-Rap 2.2 –nov. 2014	-
7.	Modernizarea bulevardului Otelarilor, strazilor Stadionului, Frunzei si Gheorghe Asachi din municipiul Galati	-	executat	-	Strategia de Dezvoltare a Judetului Galati 2010-2015	Fonduri UE + buget local
8.	Modernizare strada Unirii din municipiul Galati	-	executat	-	Strategia de Dezvoltare a Judetului Galati 2010-2015	Fonduri UE + buget local
9.	Modernizare strada Basarabiei intre Piata Energiei si Bulevardul George Cosbuc din municipiul Galati	-	executat	-	Strategia de Dezvoltare a Judetului Galati 2010-2015	Fonduri UE + buget local
10.	Modernizarea retea strazi in mediul urban	-	executat	-	Strategia de Dezvoltare a Judetului Galati 2010-2015	Buget local + credite interne
11.	Sisteme inteligente pentru managementul traficului in vederea cresterii fluentei si sigurantei circulatiei in municipiul Galati	4.27	In curs de realizare	01.08.2014 31.12.2015	Strategia de Dezvoltare a Judetului Galati 2010-2015	Fonduri UE + buget local
12.	Modificarea amplasamentului soselei de centura a municipiului Galati	-	-	-	Strategia de Dezvoltare a Judetului Galati 2010-2015	-
13.	Reabilitare si modernizare DJ251 intre municipiile Tecuci si Galati	-	-	-	Strategia de Dezvoltare a Judetului	-

	Denumire proiect	Val. (mil. Euro)	Stadiu proiect	Perioada de implementare planificata	Studiu in care este prevazuta necesitatea	Sursa de finantare
					Galati 2010-2015	
14.	Reabilitare str. Mihai Bravu (intre Gara si str. Basarabiei)	2	Licitata executia	2015-2016	Strategia de transport Public Galati (HCL 373/2014)	Credit BERD
15.	Reabilitare str. Anghel Saligny (intre str. Tecuci si str. Ghe. Asachi)	5	Licitata executia	2015-2016	Strategia de transport Public Galati (HCL 373/2014)	Credit EBRD
16.	Reabilitare str. Tecuci (intre str. 1 decembrie 1918 si str. Traian)	8.8	Licitata executia	2015-2016	Strategia de transport Public Galati (HCL 373/2014)	Credit EBRD
17.	Reabilitare Bv. George Cosbuc	12	-	2015-2016	Strategia de transport Public Galati (HCL 373/2014)	Credit EBRD + buget local
18.	Achizitionare 14 troleibuze	9	-	2014-2015	Strategia de transport Public Galati (HCL 373/2014)	Credit EBRD
19.	Implementarea Sistemului Automat de Ticketing-stapa I	7	Licitata consultanta	2015	Strategia de transport Public Galati (HCL 373/2014)	Credit EBRD
20.	Achizitionarea a 40 Autobuze euro 6	10	-	2015-2016	Strategia de transport Public Galati (HCL 373/2014)	Credit bancar
21.	Modernizarea a 20 tramvaie	10	-	2015-2017	Strategia de transport Public Galati (HCL 373/2014)	Fonduri UE + buget local
22.	Reabilitare cale de rulare tramvai(fir contact) str. Brailei-str. Domneasca	1.3	-	2015-2016	Strategia de transport Public Galati (HCL 373/2014)	Buget local
23.	Reabilitare magistrala tramvai Viaduct- str. Combinatului	8	-	2015-2017	Strategia de transport Public Galati (HCL 373/2014)	Fonduri UE + buget local
24.	Reabilitare magistrala tramvai Calea Prutului- Viaduct	8	-	2015-2017	Strategia de transport Public Galati (HCL 373/2014)	Fonduri UE + buget local

	Denumire proiect	Val. (mil. Euro)	Stadiu proiect	Perioada de implementare planificata	Studiu in care este prevazuta necesitatea	Sursa de finantare
25.	Reabilitare magistrale de tramvai str. Siderurgistilor, str. 1 decembrie 1918, str. Henri Coanda, Bv. George Cosbuc, bariera Traian	8	-	2015-2017	Strategia de transport Public Galati (HCL 373/2014)	Fonduri UE + buget local
26.	Achizitionare 20 troleibuze	9	-	2017-2018	Strategia de transport Public Galati (HCL 373/2014)	Fonduri UE + buget local
27.	Inlocuire retea troleibuz	3.8	-	2016-2017	Strategia de transport Public Galati (HCL 373/2014)	Fonduri UE + buget local
28.	Achizitionare 40 autobuze electrice si dotari aferente	20	-	2018-2020	Strategia de transport Public Galati (HCL 373/2014)	Fonduri UE + buget local
29.	Update si extindere Sistem Automat de Ticketing	3.8	-	2016-2017	Strategia de transport Public Galati (HCL 373/2014)	Fonduri UE + buget local
30.	Modernizare Strada Train (intre Metro si str. Brailei	1.39	Aprobare expropriere	-	-	Credit BERD
31.	Subtraversare Dunare	248 (Galati)	Studiu Fezabilitate	-	-	-
32.	Proiect linie tramvai pentru legatura cu Galati	-	-	-	Plan de mobilitate Urbana Durabila Braila	-

1.4 Incadrarea In prevederile documentelor UAT privind dezvoltarea economica, sociala si de cadru natural

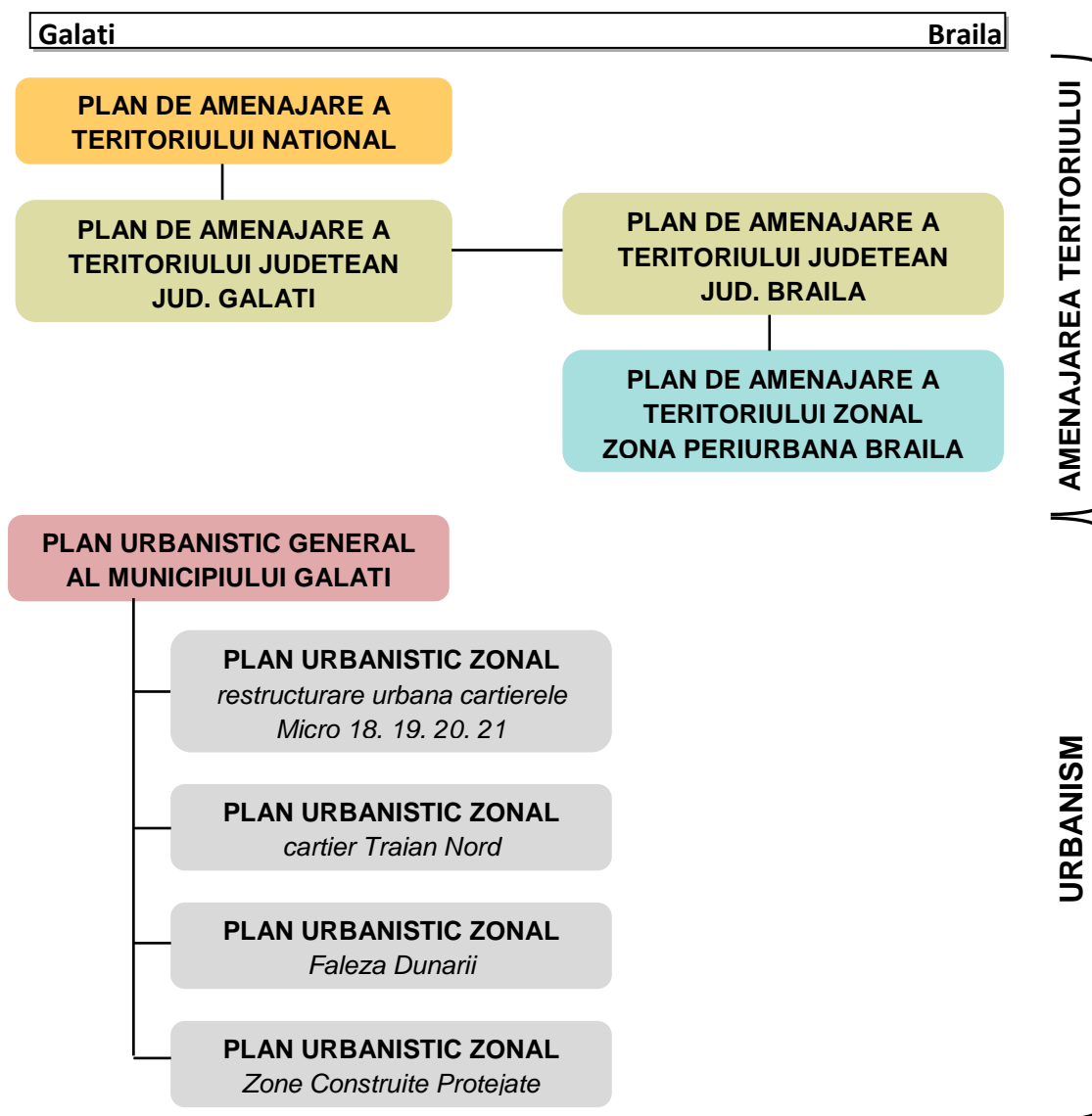


Figura 1.4-1: Schema documentatiilor de Amenajare a teritoriului si Urbanism analizate in contextual elaborarii Planului de Mobilitate Urbana Durabila al Municipiului Galati

Planul de Amenajare a Teritoriului National – Sectiunea I - Retele de transport

PATN are caracter director si reprezinta sinteza programelor strategice sectoriale pe termen mediu si lung pentru intregul teritoriul tarii, determinand dimensiunile, sensul si prioritățile dezvoltării in cadrul teritoriului Romaniei, in acord cu ansamblul cerintelor europene. PATN reprezinta suportul dezvoltării complexe si durabile inclusiv al dezvoltării regionale a teritoriului si reprezintă contributia specifică a țării noastre la dezvoltarea spatiului european si premiza inscrierii in dinamica dezvoltării economico-sociale europene.

Sectiunea I – Retele de transport cuprinde directiile de dezvoltare a infrastructurii de transport. Lucrarile de realizare a proiectelor aferente directiilor de dezvoltare din PATN – Sectiunea I pot fi

finantate total sau partial din sumele alocate anual cu aceasta destinatie de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor si din credite externe, fonduri externe nerambursabile.

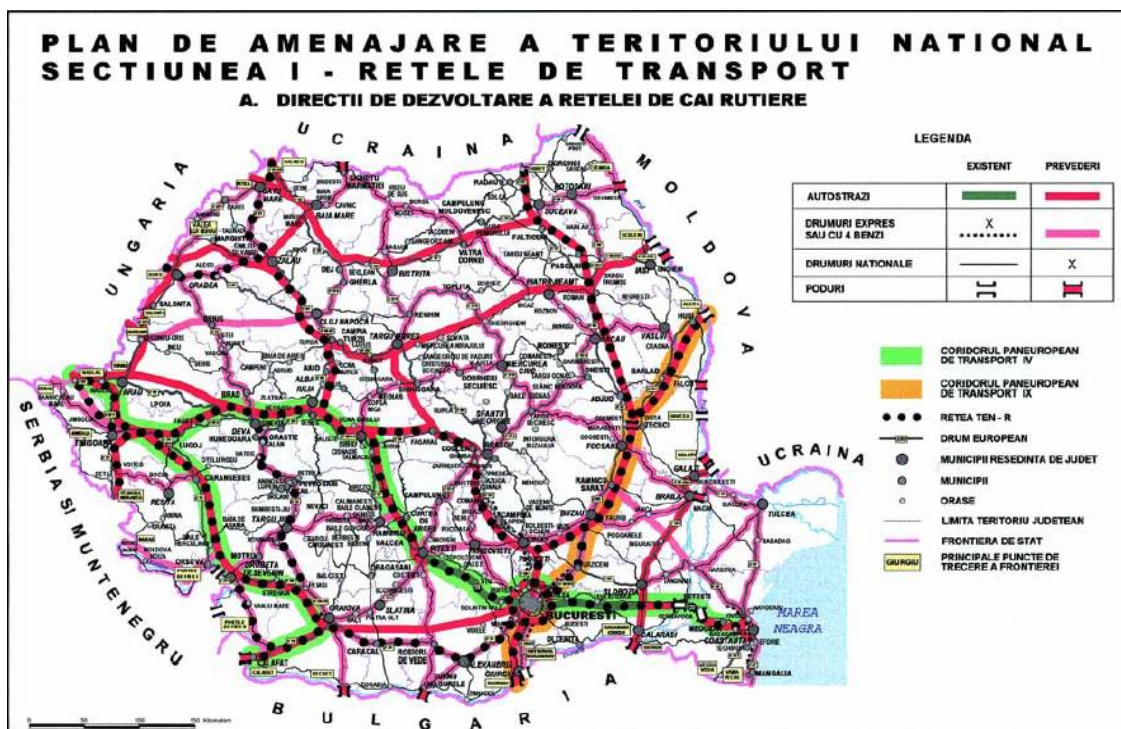


Figura 1.4-2: Planul de Amenajare a Teritoriului National - Sectiunea I – Retele de transport / Directii de dezvoltare a rețelei de cai rutiere

Reteaua de cai rutiere

- **Autostrazi:** GiurgiuIesti – Galati Braila – Slobozia – Calarasi
- **Poduri noi pe raul Prut:** Galati – GiurgiuIesti



Figura 1.4-3: Planul de Amenajare a Teritoriului National - Sectiunea I – Retele de transport / Directii de dezvoltare a rețelei de cai feroviare

Reteaua de cai feroviare:

- Coridorul paneuropean de transport intermodal IX: Buzau – Faurei - Braila - Galati
- Poduri noi pe raul Prut: Galati – Giurgiulesti

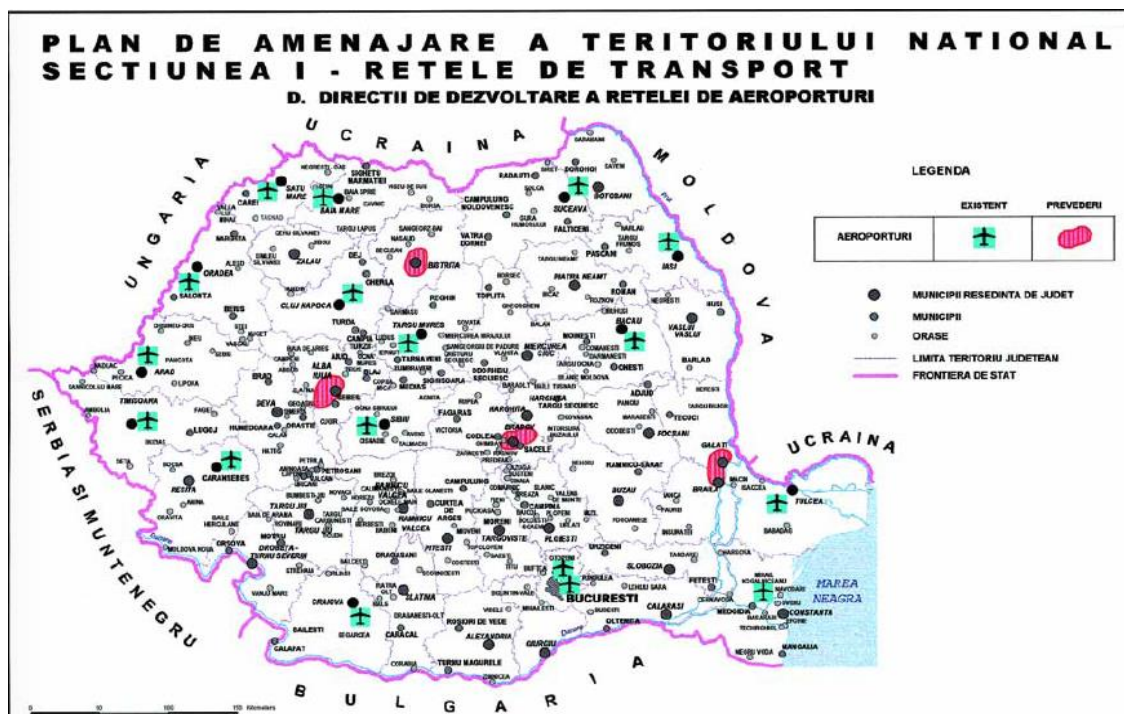


Figura 1.4-4: Planul de Amenajare a Teritoriului National - Sectiunea I – Retele de transport / Directii de dezvoltare a rețelei de aeroporturi

Reteaua de aeroporturi:

- **Aeroporturi noi:** Braila - Galati – Tulucesti

Orasele Galati si Braila sunt singurele de rang I din Romania, care nu sunt racordate la coridorul paneuropean IV ce traverseaza Romania E-V. Realizarea podului rutier peste Dunare in zona, ar putea crea o legatura directa a nord-estului tarii cu sud-estul, spre Constanta, (poarta maritima a tarii), trecand prin Tulcea (pornirea Deltei Dunarii) (drumul E87).

Podul Galati-Giurgiuilesti prevazut peste Prut a fost realizat. In prezent, acesta face racordarea coridorului Paneuropean IX cu Ucraina, la standardele de trafic actuale. Prin reabilitarea liniei de cale ferata Buzau – Faurei – Galati si intrarea in circuitul retelei TEN-F, zona se poate dezvolta din punct de vedere al accesibilitatii prin legatura rapida cu coridorul IV prin Buzau – Ploiesti si cu legatura rapida cu coridorul IX, prin linia de cale ferata dubla Galati – Tecuci, propusa prin lege. Astfel, zona poate dezvolta tranzitul spre Ucraina. Pe de alta parte, crearea podului la Braila si a unei linii noi Braila – Macin – Tulcea, se mareste accesibilitatea Deltei Dunarii cu Vestul Europei. Orasele Braila si Galati, porturi amplasate in sectorul maritim al Fluviului Dunarea apartin de Coridorul VII (TEN-T Rin – Dunare), care face legatura intre Vestul si Estul Europei, traversand 17 tari.

Perioada de regres a circulatiei pe apa, din ultimele doua decenii a inchis practic activitatea porturilor de pasageri, in prezent existand doar curse periodice de la Galati spre Tulcea, iar intre Galati si Braila, doar curse ocazionate de diverse manifestari culturale. Traversarile Dunarii cu bacul, singurele legaturi ale Galatiului si Brailei spre Tulcea sunt conditionate de starea vremii.

Dintre orasele de rang I situate in proximitatea frontierelor, gruparea Galati – Braila este singura care nu are aeroport civil in apropiere. Un aeroport in aceasta zona ar putea decongestiona traficul aerian aferent capitalei, legaturile cu estul Europei si Asia. In prezent exista aeroportul utilitar de la lanca ce ar putea deveni aeroport pentru sistem charter. Prin impulsinarea transportului combinat, se poate proteja mediul inconjurator, prin utilizarea nodurilor de transport al marfurilor mai rapide, mai ieftine si mai putin poluante precum si vehicule specializate, transportul de containere, terminale si centre logistice speciale.

Planul de Amenajare a Teritoriului National – Sectiunea IV – Reteaua de localitati

Municipiile Galati si Braila, legalizate ca localitati urbane de categoria I (alaturi de alte 9 municipii), au o localizare geografica favorabila de interes international, fiind situate la frontiera estica a U.E., si mai mult, fiind ultimele porturi fluvial – maritime pe traseul coridorului verde al Dunarii spre vest in aval.

Prin lege, au fost definite ca UNICUL SISTEM URBAN din tara - „sistem de localitati invecinate, intre care se stabilesc relatii de cooperare economica, sociala si culturala de amenajare a teritoriului si de protectie a mediului, echipare tehnico-edilitara, fiecare pastrandu-si autonomia administrativa”.

Ca populatie, sistemul urban propus cu suprafata de cca. 34.000 ha, insumeaza cca. 550.000 locuitori, la care se pot adauga cei din zona de influenta (cca. 30.000), constituind astfel a doua mare aglomerare urbana dupa Bucuresti.

Daca in ceea ce priveste accesibilitatea la nivel national, sistemul urban studiat este racordat partial la reseaua de cai de comunicatii nationale (in viitor la autostrada/drum expres, cale ferata cu viteza de 160 km/h, cale navigabila fluvial-maritima, porturi, nu aeroport), accesibilitatea la nivel international paneuropean acopera numai segmentul feroviar (racordarea la reseaua transeuropeana (TEN-F) si segmentul naval, cel rutier si aerian neparticipand decat indirect.

Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal Interjudetean Galați-Braila-Tulcea

Din analiza PATIZ Galați - Braila - Tulcea reies următoarele:

- zona este traversată de coridorul european VII (TEN-T Rin – Dunare);
- în ceea ce privește zonele de cooperare există constituită euro-regiunea Dunarea de Jos (jud. Galați, Braila, Tulcea, jud. Cahul, regiunea Odessa);
- axa Focsani - Galați - Braila - Tulcea nu este integrată în rețeaua de transport europeană; se pot dezvolta axe de circulație cu impact asupra dezvoltării spațiale odată cu apariția podului peste Dunare la Braila;
- în partea de SV a Brailei și în partea de centru est a Galațiului există zone în care predomină factorii restrictivi ai dezvoltării rurale;
- zona prezintă terenuri agricole, dar și zone deficitare în păduri;
- se regăsesc arii turistice cu potențial insuficient valorificat care necesită măsuri de includere în circuite turistice (aria turistică brațele Dunării, aria turistică Braila - Movila Miresei, aria turistică Galați); acestea sunt propuse pentru dezvoltare;
- structurile activităților economice sunt diverse, municipiile având comasate majoritatea acestor activități;
- există suprafețe afectate de exces de umiditate precum și suprafețe afectate de eroziune a solului; acestea sunt propuse pentru ameliorare;
- tronsoanele de drumuri naționale care necesită lucrări pentru îmbunătățiri se vor reabilita;
- nu există o legătură feroviară între jud. Tulcea și sistemul urban Galați - Braila; aceasta se poate rezolva prin realizarea podului la Braila;
- este necesară amenajarea unui aeroport;
- este necesară amenajarea unor depozite ecologice de deseuri urbane;
- sistemul urban Galați - Braila are probleme funcționale care se pot rezolva prin realizarea unei relații directe între cele două localități cu sprijinul decidenților locali;
- în ceea ce privește mediul există potențial mediu de poluare din punct de vedere tehnologic;
- patrimoniul natural cuprinde areale protejate precum și rezervații naturale protejate;
- se propune reabilitarea peisajelor puternic antropizate și protejarea lor.

Planul de Amenajare a Teritoriului Judetean

Planul de Amenajare a Teritoriului Judetean are caracter director și reprezintă expresia spațială a programului de dezvoltare socio-economică a județului. Planul de amenajare a teritoriului judetean se corelează cu Planul de Amenajare a Teritoriului Național, cu Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal, cu programele guvernamentale sectoriale, precum și cu alte programe de dezvoltare. Prevederile Planului de Amenajare a Teritoriului Judetean devin obligatorii pentru celelalte planuri de amenajare a teritoriului și de urbanism care le detaliază. Fiecare județ trebuie să dețină Planul de Amenajare a Teritoriului Judetean și să îl reactualizeze periodic, la 5-10 ani, în funcție de politicile și de programele de dezvoltare ale județului.

“Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Galați” s-a elaborat pentru a coordona și armoniza politicile de dezvoltare socio – economică a județului, în acord cu prevederile Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul.

Obiectivul major al amenajării teritoriului în spațiul suprateritorial a vizat:

- extinderea cooperării în condiții avantajoase a județului Galați în spațiul suprateritorial prin amplificarea rolului polilor regionali și subregionali, relaționați prin realizarea infrastructurilor majore de transport.

Integrarea teritoriului județean în spațiul regional și național depinde de două componente suprateritoriale importante: rețeaua de infrastructuri majore de transport și comunicație și sistemul de relații care se stabilesc între centrele cu rol semnificativ în dinamica economică regională și interregională. De aici decurg obiective secundare pentru amenajarea spațiului suprateritorial.

a1. Regiunea necesită realizarea infrastructurilor majore pe coridoare de transport care asigură legătura centrelor importante cu capitala țării și cu alte centre naționale și internaționale. Principalele cai rutiere și de cale ferată sunt: pe direcția est-vest București – Constanța și București-Braila-Galați și București-Buzău-Focșani (fie prin Ploiești, fie prin Urziceni), care se continuă spre nord, acestea asigurând legătura între principalele orașe ale regiunii.

a2. Un alt obiectiv secundar este îmbunătățirea integrată, cantitativă și calitativă, a rețelei de drumuri locale, ameliorându-se astfel accesul spre centrele economice majore și spre alte coridoare de transport europene. Fără realizarea acestui obiectiv rețeaua majoră de cai de transport nu poate funcționa eficient, fiind suprasolicitată și de traficul local.

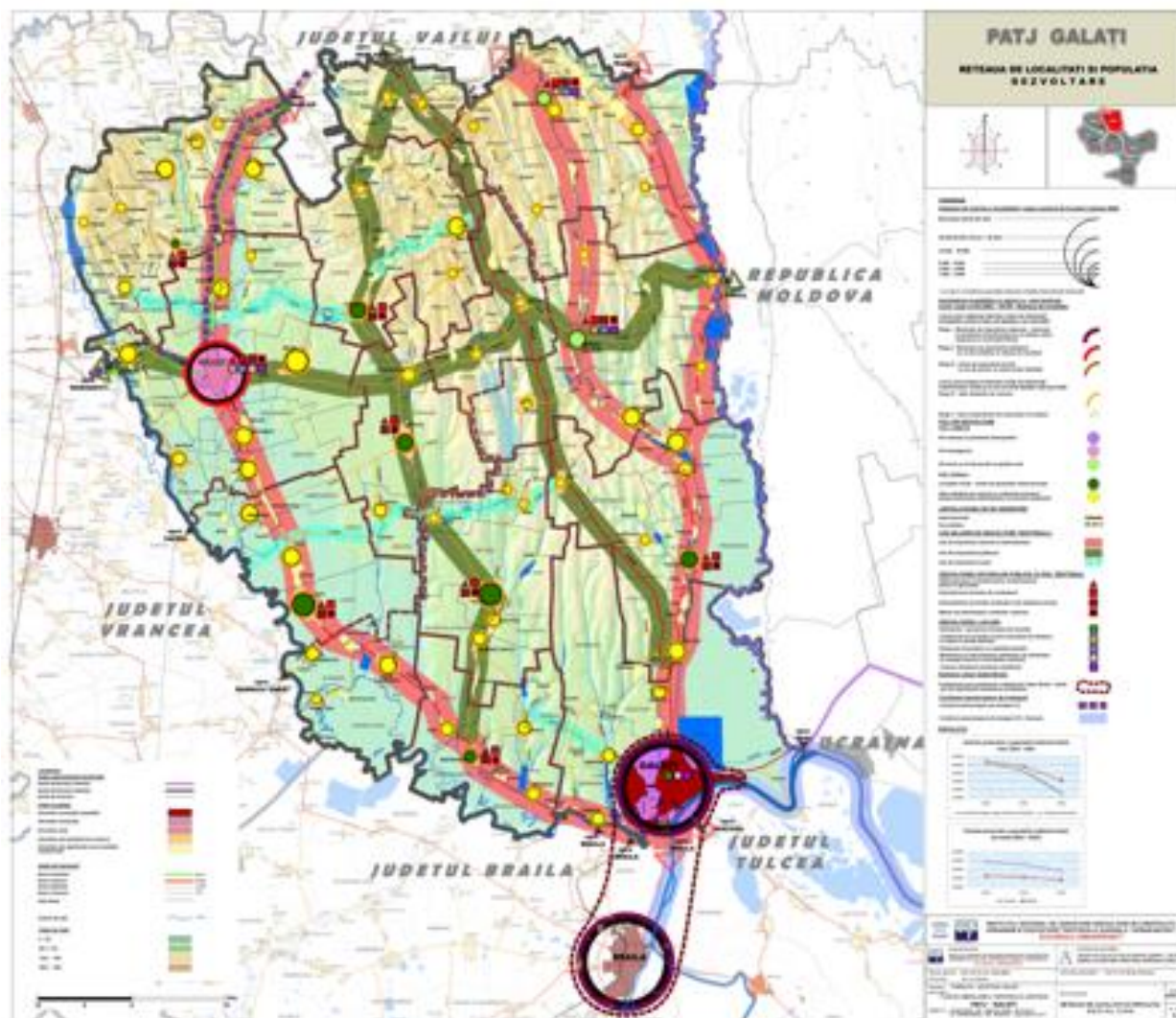


Figura 1.4-5: Planul de Amenajare a Teritoriului Judetean Galati / Plansa 2.2 - Reteaua de localitati si populatia

b3. Dezvoltarea altor centre cu impact regional ca poli secundari este un alt deziderat al amenajării cadrului suprateritorial, acestia fiind meniti a sustine dinamica marilor centre in proximitatea carora se afla. In judetul Galati exista urmatoorii poli secundari care pot avea efecte in plan regional: Tecuci si Targu Bujor.

b4. Prezenta unor zone de cooperare interjudeteană si transnationala in proximitatea judetului Galati constituie o alta oportunitate importanta pentru stabilirea unor relatii de cooperare in proiecte de interes comun.



Figura 1.4-6: Planul de Amenajare a Teritoriului Judetean Galati / Plansa 3.1.2 – Infrastructuri tehnice, rețele de transport

Planul de Amenajare a Teritoriului Judetean Braila

Pentru Judetul Braila se va avea in vedere corelarea in plan zonal cu Planul de Dezvoltare al Regiunii Sud-Est, cu “Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal Interorasenesesc Galati-Braila-Tulcea” cu programele de cooperare transfrontaliera/transnationala si conventiile din care Romania face parte ca tara dunareana.

In context suprateritorial, dezvoltarea spatiala a judetului Braila este necesar a fi racordata la strategiile de dezvoltare de nivel superior teritorial: regional, national, european.

- nivelul macro-zonal –strategii de dezvoltare specifice zonelor din care face parte judetul, cum sunt cele legate de relatia cu municipiul Galati, fluviul Dunarea, Delta Dunarii, Marea Neagra.
- apropierea dintre cele doua municipii Braila si Galati este favorabila crearii unui pol de dezvoltare teritoriala de importanta nationala, dar sporeste, in lipsa unui cadru de cooperare legiferat competitia dintre acestea.

Prioritati:

- parteneriat cu municipiul Galati pentru proiecte/strategie de dezvoltare teritoriala.

PATJ BRAILA

CONTEXTUL SUPRATERITORIAL PROBLEME SI DISFUNCTIONALITATI

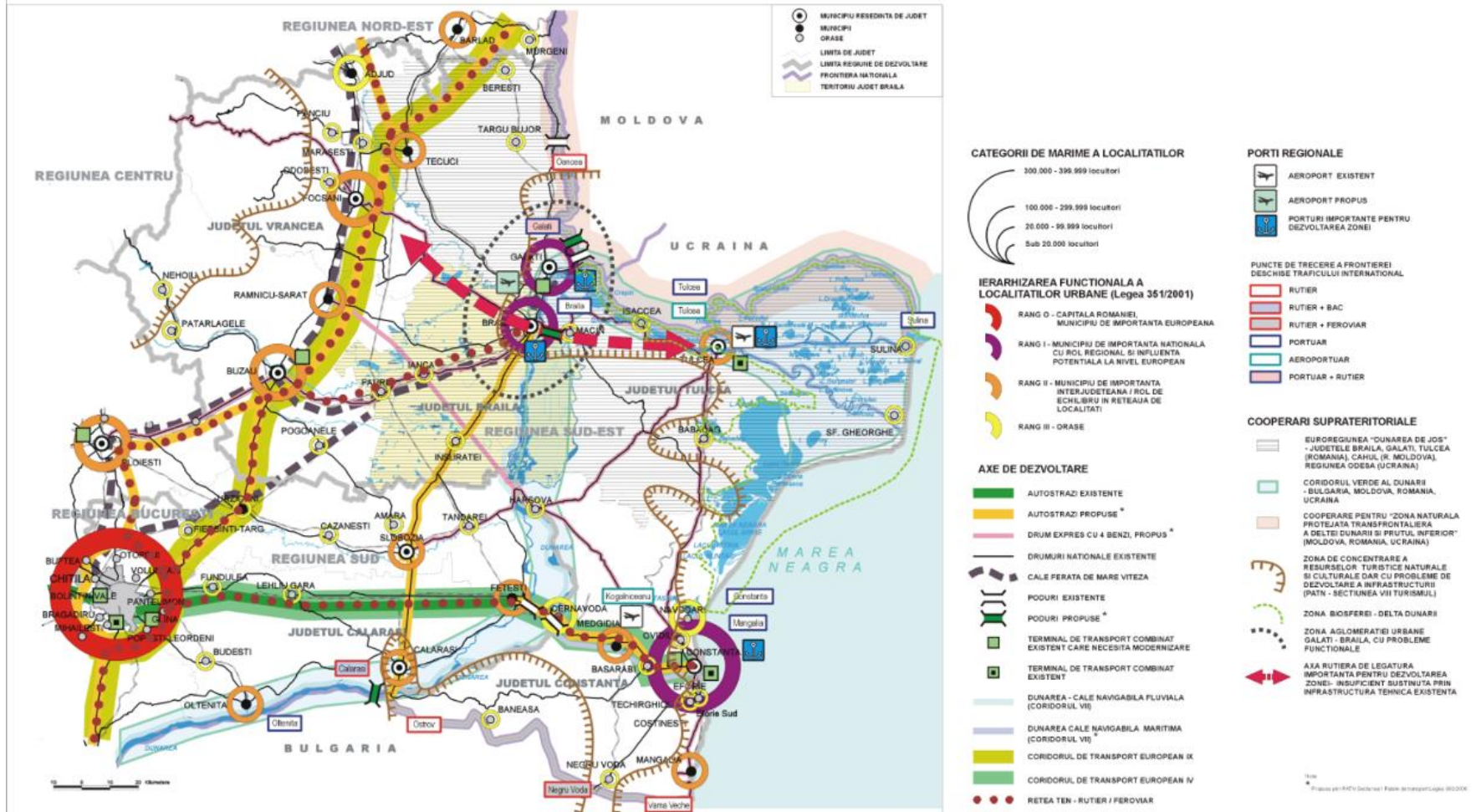


Figura 1.4-7: Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal – Zona Periurbana Braila / Contextul suprateritorial – Probleme si disfunctionalitati

Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal - Zona Periurbana Braila

Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal are rol director si se realizeaza in vederea solutionarii unor probleme specifice ale unor teritorii. Aceste teritorii pot fi:

- intercomunale sau interorasenesti, compuse din unitati administrativ-teritoriale de baza, comune si orase;
- interjudetene, ingloband parti din judete sau judete intregi;
- regionale, compuse din mai multe judete.

Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal Periurban al Municipiului Braila s-a elaborat in vederea identificarii elementelor restrictive si ale celor de potential a dezvoltarii, urmarind in special asigurarea conditiilor de natura spatial-urbanistica necesare rezolvarii disfunctionalitatilor teritoriale din cadrul arealului zonei periurbane a municipiului Braila, prin definirea relatiilor (relatii de interdependenta in domeniul economic, al infrastructurii, asigurarilor cu spatii verzi si de agrement, asigurarilor cu produse agro-alimentare etc.) acestuia cu teritoriul sau periurban definit conventional pentru o raza de 20 Km.

Premisa de la care se porneste este aceea ca acest areal constituie o importanta resursa de dezvoltare atat pentru intreaga zona limitrofa municipiului Braila, cat si pentru municipiul Galati aflat la numai circa 15 km distanta fata de Municipiul Braila.

O alta particularitate distinctiva a acestui PATZ o constituie faptul ca se propune detalierea unei zone de dezvoltare pe teritoriul aflat intre cele doua municipii, mai exact in limitele administrative ale comunei Vadeni, zona care poate constitui, prin premisele de accesibilitate propuse (amplasarea unui aeroport international, drum expres Braila Galati si mai departe legatura cu Autostrada A2 si nu in ultimul rand, realizarea unui Pod peste Dunare, dar si existenta unei infrastructuri feroviare si rutiere) ofera conditii spatiale dintre cele mai favorabile pentru dezvoltarea economica si sociala a regiunii 2 – Sud-Est de dezvoltare.

Distanta mica dintre cele doua municipii a facut ca de-a lungul timpului aceasta zona sa devina o importanta concentrare atat la nivel urban (singurul sistem urban din Romania) cat si din punct de vedere al populatiei - a doua aglomerare urbana din Romania dupa municipiul Bucuresti, cu aproximativ 600.000 locuitori.

Sistemul urban Galati – Braila prin pozitia sa geografica deosebit de favorabila, constituie un punct nodal in sistemul de comunicatii, deosebit de important in jumatarea de est a tarii, ceea ce a contribuit la decisiv la dezvoltarea lui economico-sociala.

Lucrarea evidentiaza principiile majore si criteriile de organizare a acestui concept teritorial – zona periurbana – printr-un set de politici complexe concentrate in plan urban-local, regional, sectorial, in vederea realizarii unui echilibru urban-rural la nivel teritorial. Astfel se vor contura masurile optime privind aspectele locuirii urbane, cu efecte asupra limitarii mobilitatii urbane, a exploatarii si gestionarii judicioase a resurselor, a indepartarii factorilor de risc, a dezvoltarii armonioase si continue a mediului natural si antropic, in scopul incurajarii unei autonomii locale in coordonarea si gestionarea dezvoltarii durabile a acestei zone periurbane.

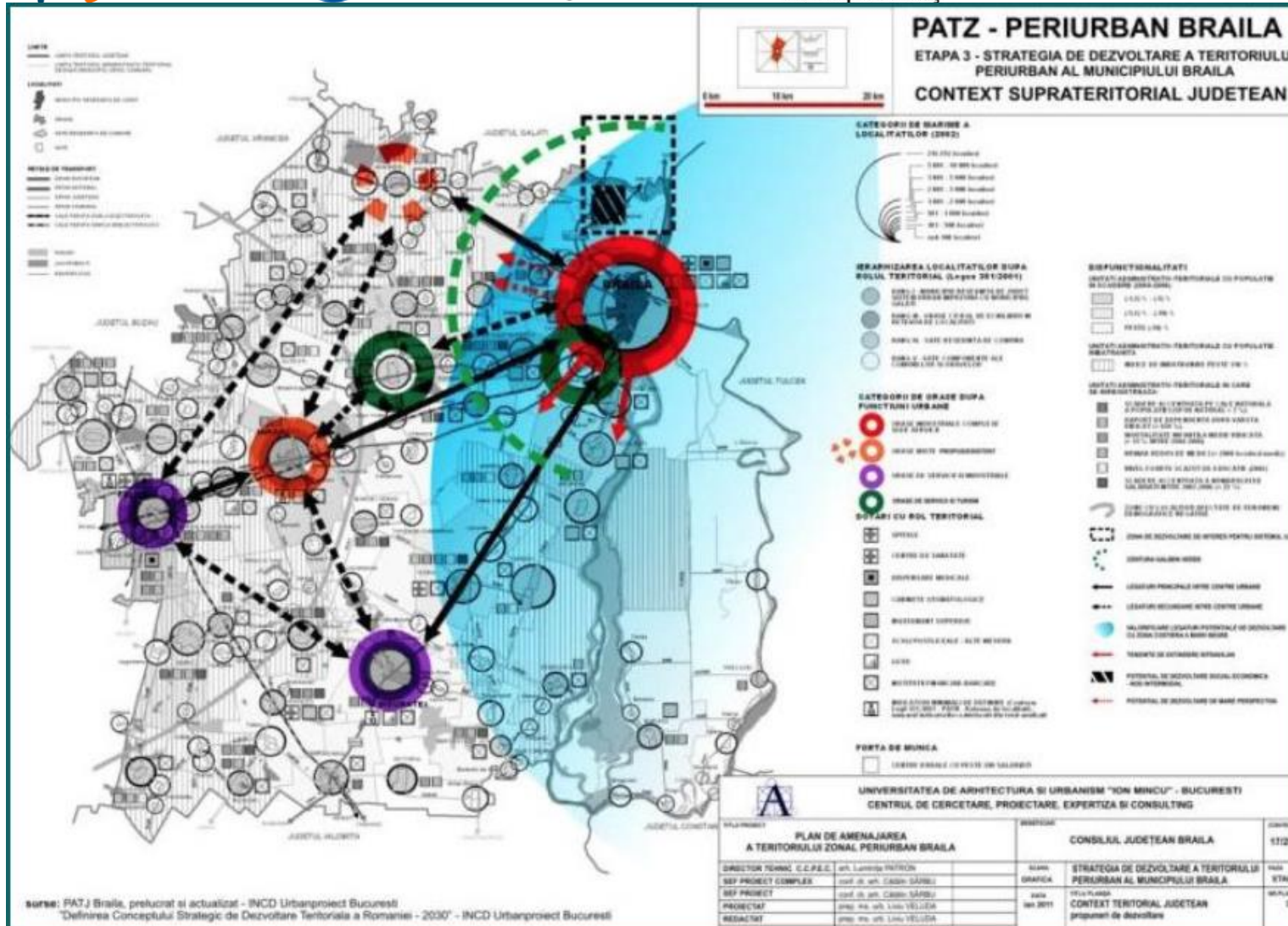


Figura 1.4-8: Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal – Zona Periurbana Braila / Contextul suprateritorial judetean – Strategia de dezvoltare a teritoriului

Conditii principale ce trebuie indeplinite:

- dezvoltarea rețelei de localitati urbane a judetului Braila
- cresterea accesibilitatii teritoriului la distanta · construirea podului peste Dunare din nordul Brailei
- realizarea aeroportului international Braila-Vadeni
- revitalizarea caii navigabile a Dunarii (maritime si fluviale)
- realizarea drumurilor expres Brasov-Focsani-Braila si conectarea cu Drumul expres de coasta pana la Constanta
- realizarea drumului expres Braila- Slobozia, catre Autostrada 2
- cresterea accesibilitatii teritoriului periurban
- realizarea drumului expres Braila – Galati
- realizarea metroului usor intre aceste doua municipii
- realizarea podului rutier peste Dunare si integrarea teritoriului zonei Macin in procesele de dezvoltare ale ZPMB
- realizarea podului peste Dunarea Veche catre Insula Mare a Brailei si intr-un orizont mai indepartat de timp, a podului intre Braila si teritoriile sale din Insula Mare a Brailei
- modernizarea DN-urilor si trecerea Dj care Buzau in categoria DN, fapt care poate permite intretinerea acestuia la un mai bun nivel calitativ

Plan Urbanistic General al Municipiului Galati

Planul Urbanistic General are caracter director și de reglementare operațională. Fiecare localitate trebuie să întocmească un Plan Urbanistic General, să îl actualizeze la 5-10 ani și să îl aprobe, acesta constituind baza legală pentru realizarea programelor și acțiunilor de dezvoltare. Planul Urbanistic General cuprinde reglementări pe termen scurt, mediu și lung, la nivelul întregii unități administrativ-teritoriale de bază.

Planul Urbanistic General al municipiului Galați are caracter director, strategic dar și de reglementare, reprezentând principalul instrument de planificare operațională, constituind baza legală pentru realizarea programelor și acțiunilor de dezvoltare în municipiul Galați.

Planul Urbanistic General s-a elaborat în scopul:

- Stabilirii direcțiilor, priorităților și reglementărilor de amenajare a teritoriului și dezvoltare urbanistică a localităților;
- Utilizării raționale și echilibrate a terenurilor necesare funcțiilor urbanistice;
- Precizării zonelor cu riscuri naturale (alunecări de teren, inundații, neomogenități geologice, reducerea vulnerabilității fondului construit existent);
- Evidențierii fondului construit valoros și a modului de valorificare a acestuia în folosul localității;
- Creșterii calității vieții, cu precădere în domeniile locuirii și serviciilor;
- Fundamentării investițiilor de utilitate publică;
- Asigurării suportului reglementator pentru eliberarea certificatelor de urbanism și autorizațiilor de construire;
- Corelării intereselor colective cu cele individuale în ocuparea spațiului.

Principalele propuneri de dezvoltare spațială se concentrează pe următoarele aspecte:

- Încurajarea și orientarea tendințelor de dezvoltare constatate la nivelul municipiului Galați;
- Protejarea zonelor identitare pentru municipiul Galați: zone cu valoare urbanistică (țesut valoros spontan și ansambluri de locuințe colective), zone istorice protejate și de protecție monumente istorice, Faleză Dunării;
- Dezvoltarea coerentă și unitară a zonelor reprezentative pentru municipiul Galați: Zona Faleză;
- Dunării, arterele Cosbuc și Traian, zonele de extindere urbană: Arcasilor;
- Asigurarea spațiului necesar pentru dezvoltarea funcțiilor municipale atractive: zone mixte, zone de activități productive, zone de agrement, funcțiuni centrale, zone de locuințe;
- Asigurarea spațiilor verzi necesare: legături pietonale, spații verzi, zone de agrement;
- Echilibrarea funcțională a teritoriului intravilan, prin inserarea de noi funcțiuni comerciale și de servicii;
- Structurarea zonelor construite;
- Extinderea intravilanului spre nord-vest, nord-est, sud – vest (total cca. 600 ha); se va urmări organizarea sistemului de circulație locale și asigurarea echipamentelor publice necesare.

Profile pentru ariile propuse a fi introduse în intravilan:

- Zona Barbosi (în vecinătatea combinatului siderurgic): pol logistic – activități productive și servicii conexe activităților productive din cadrul platformei industriale (comert, servicii, depozitare, sector producție conexe, activități productive nepoluante).

- Zona Filesti, zona de locuinte cu densitate redusa (peisaj de tip semirural/periferic) cu predominanta a spatiilor plantate.
- Zona lacului Brates, zona mixta de locuinte si comert - servicii.

Planuri Urbanistice Zonale

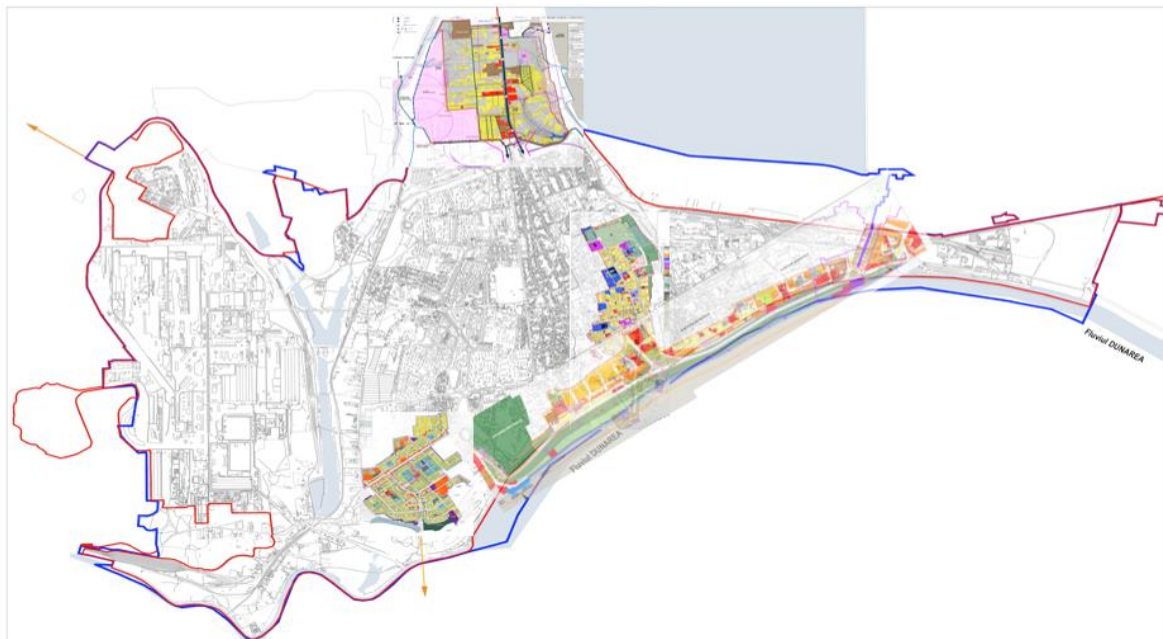


Figura 1.4-10: Identificarea Planurilor Urbanistice Zonale elaborate la nivelul teritoriului Municipiului Galati

Planul Urbanistic Zonal are caracter de reglementare specifica detaliata si asigura corelarea dezvoltarii urbanistice complexe cu prevederile Planului Urbanistic General a unei zone delimitate din teritoriul localitatii.

Toate Planurile Urbanistice Zonale au preluat si detaliat prevederile si reglementarile relevante din Planul Urbanistic General al Municipiului Galati.

Plan Urbanistic Zonal – Restructurare urbana cartierele Micro 18, 19, 20, 21

Scopul general al studiului este acela de a stabili directia si prioritatile de dezvoltare pentru zona studiata in relatie cu celelalte zone ale orasului. PUZ pentru arealul identificat in UTR 36 si UTR 34, reprezinta un instrument operational pentru autoritatile locale si pentru specialistii din domeniul urbanismului, in vederea aplicarii de reguli urbanistice care sa conduca la o dezvoltare coerenta a zonei.



Figura 1.4-11: Plan Urbanistic Zonal – Restructurare urbana a cartierelor Micro 18,19,20,21

Planul Urbanistic Zonal – Restructurare urbana cartierele Micro 18, 19, 20, 21 vizeaza:

- Transformarea si asanarea zonei prin asigurarea elementelor de regulament care sa sustina restructurarea arealului studiat; Se vor avea in vedere:
 - desfiintarea constructiilor provizorii / parazitare (inclusiv a tuturor garajelor);
 - stabilirea conditiilor pentru reabilitarea si completarea fondului construit in vederea asigurarii coerentei spatiale, a ocuparii eficiente a terenurilor, a optimizarii gradului de deservire cu dotari si echipamente publice;
 - redefinirea relatiei spatiu public – spatiu privat.
- Cresterea calitatii spatiului public existent / rezultat prin restructurarea zonei, prin:
 - reconfigurarea si mobilarea diferitelor categorii de spatii, circulatii pietonale si carosabile, parcuri, scuaruri, zone verzi interstitiale, pietete, pietre etc.;
 - crearea unei ambiante urbane atragatoare si a unui peisaj contemporan prin dezvoltarea unui sistem de trasee pietonale, valorificarea perspectivelor interesante, ritmarea parcurgerii spatiului public, reabilitarea si completarea spatiului construit etc.;
 - reconversia, reabilitarea spatiilor nefolosite / utilizate impropriu.
- Cresterea interesului locuitorilor fata de zonele studiate si supuse restructurarii urbane prin amplasarea unor functiuni atractive pentru populatie (dotari de interes / utilitate publica);
- Reconversia, protejarea si valorificarea spatiilor verzi;
- Analiza si directiile de dezvoltare privind spatiile amplasate la parter de bloc (reconversie functionala, reglementari privind alinierea, regimul de inaltime - extinderi); armonizarea imaginii urbane;

- Stabilirea unui plan de masuri care sa conduca la cresterea calitatii vietii comunitatii locale;
- Reglementarea circulatiei carosabile si pietonale;
 - necesitatea redimensionarii tramei stradale conform prevederilor legale;
 - reglementarea unui sistem de sensuri unice, unde este cazul;
 - crearea de noi parcuri / redimensionarea celor existente.

Plan Urbanistic Zonal – Traian Nord

Scopul general al studiului este acela de a stabili directia si prioritatile de dezvoltare pentru zona studiata. Planul Urbanistic Zonal pentru arealul identificat in U.T.R. 1, 4, si 5 – zona „Traiana Nord”, va reprezenta un instrument operational pentru autoritatile locale si pentru specialisti din domeniul urbanismului, in vederea aplicarii de reguli urbanistice care sa conduca la o dezvoltare coerenta a zonei.

Strada Traian reprezinta traseul de penetratie al DN 26, care face legatura municipiului cu localitatile din estul si nordul judetului. Situat in extremitatea nordica a teritoriului intravilan, Cartierul Traian Nord se constituie si intr-o zona de intrare / iesire pentru oras. Gradul de dotare scazut al zonei face din aceasta un “cartier dormitor” pentru locuitorii sai, iar satisfacerea celorlalte nevoi se realizeaza aproape exclusiv in afara zonei (sanatate, invatamant, loisir, munca etc.)

Obiectivele urmarite in executarea studiului au inclus:

- Stabilirea / evidentierea statutului juridic si a circulatiei terenurilor;
- Reglementari cu privire la dezmembrari, parcelari / reparcelari;
- Modernizarea si dezvoltarea coerenta a circulatiei carosabile si pietonale.
- Dimensionarea retelei stradale conform prevederilor legale; reglementarea unui sistem de sensuri unice;
- O mai buna relatie a zonei studiate cu orasul (stabilirea unor directii de dezvoltare care sa conduca la imbunatatirea relatiilor spatiale si functionale dintre zona studiata si polii urbani de interes);
- Amenajarea zonei de intrare in oras;
- Dezvoltarea infrastructurii edilitare;
- Stabilirea de obiective de utilitate publica;
- Detalierea zonificarii functionale a terenurilor prevazuta in P.U.G. (definirea subzonelor si a reglementarilor specifice);
- Instituirea de reguli urbanistice care sa conduca la un mod de construire adecvat si coerent (dimensionarea volumelor construite, amplasare, amenajari si plantatii, materiale si culori pe zone/subzone);
- Amenajare de spatii verzi;
- Stabilirea unui plan de masuri care sa conduca la cresterea calitatii vietii comunitatii.

Sunt propuse urmatoarele directii prioritare de actiune:

- exploatarea pozitiei zonei in raport cu intravilanul municipiului - punct de acces in oras si situarea pe principala artera de legatura a orasului cu localitatile situate in nord;
- promovarea unei locuiri de calitate, atat din punctul de vedere al fondului construit si al echiparii edilitare, cat si din punctul de vedere al dotarilor comunitare asociate;
- imbunatatirea imaginii urbane;
- ameliorarea situatiei circulatiilor carosabile si pietonale, prin largirea unor strazi,regandirea unor intersectii si reconfigurarea/incurajarea circulatiei pietonale;
- regandirea infrastructurii de spatii verzi si agreement.

Plan Urbanistic Zonal – Faleza Dunarii

Planul Urbanistic Zonal – Faleza Dunarii isi propune reglementarea dezvoltarii urbanistice a Falezei Dunarii si a zonei limitrofe prin revitalizarea si reamenajarea acesteia pentru transformarea intr-o zona atractiva din punct de vedere turistic, de promenada si de recreere.

Scopul general al studiului este acela de a stabili parametrii urbanistici si arhitecturali specifici zonei de studiu, precum si de a identifica elementele reprezentative ale potentialului turistic.

Obiectivele vizate in realizarea studiului includ:

- Transformarea Falezei Dunarii intr-o zona atractiva de promenada si agrement pentru locuitorii orasului Galati;
- Extinderea, reabilitarea si remodelarea sistemului de spatii verzi;
- Valorificarea functiunilor zonei (spatiu urban atractiv, zona de recreere si de agrement, amplasarea de debarcadere pentru ambarcatiuni);
- Amenajarea urbanistica a zonei de studiu;
- Organizarea functionala a zonei si configurarea relatiilor cu contextul urban;
- Dezvoltarea echiparii tehnico-edilitare;
- Reabilitarea, conservarea si protectia mediului;
- Crearea unui traseu pentru biciclete continuu de-a lungul falezei inferioare si a celei superioare;
- Identificarea amplasamentelor pentru debarcadere acostare ambarcatiuni usoare;
- Identificarea zonelor de neconstruibilitate;
- Stabilirea masurilor necesare de adoptat pentru asigurarea stabilitatii falezei;
- Identificarea si structurarea optiunilor populatiei privind transformarea Falezei Dunarii intr-o zona atractiva de promenada si agrement pentru locuitorii Galatiului;
- Configurarea unei schite de strategie care sa identifice, potrivit viziunii de dezvoltare a municipiului, o suita de obiective concretizate in proiecte finantabile din fonduri publice si private, locale, nationale, comunitare;
- Stabilirea unui Plan de masuri privind cresterea calitatii vietii pe baza obiectivelor si a prioritizarii investitiilor. Planul va specifica sursele potentiale de finantare.

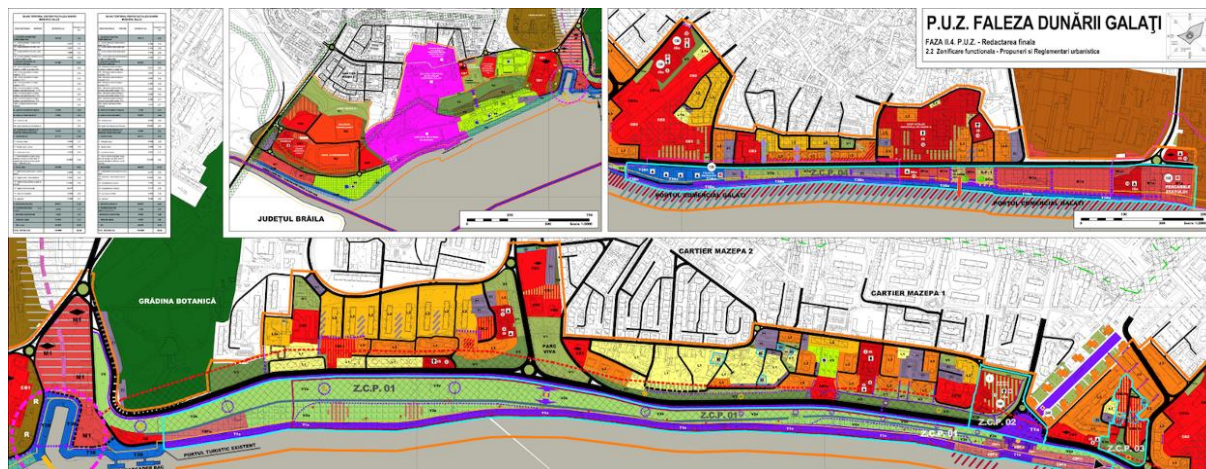


Figura 1.4-13: Plan Urbanistic Zonal – Faleza Dunarii / Plansa 2.2 Zonificare functionala – Propuneri si reglementari urbanistice

Plan Urbanistic Zonal – Zone Construite Protejate ale Municipiului Galați

Elaborarea Planului Urbanistic Zonal pentru zonele protejate ale municipiului Galați are ca scop stabilirea prin delimitare a valorilor istorice – urbanistice și arhitecturale – zonale și de detaliu ale zonelor construite protejate ale municipiului Galați pentru ca, pe această bază, să poată fi determinate modalitățile de protecție ale acestora prin instituirea de reguli urbanistice care să conducă la un mod de construire adecvat și coerent.

În elaborarea lucrării se urmărește luarea în considerare a următoarelor elemente-reper, apreciate ca obiective centrale de natură strategică:

- stabilirea direcțiilor și priorităților de dezvoltare logică a zonelor luate în considerare, raportate la dezvoltarea localității în ansamblul ei;
- protejarea, conservarea și valorificarea patrimoniului construit din municipiul Galați (istoric și arhitectural), ca deziderate ale dezvoltării urbane durabile;
- conturarea și transpunerea unei viziuni de intervenție care să integreze atât măsuri restrictive, cât și măsuri permissive, orientând dezvoltarea viitoare a zonelor pe principiile dezvoltării durabile și păstrării identității culturale;
- evidențierea rolului de catalizator al zonelor construite protejate pentru dezvoltarea urbană, teritorială și regională;
- asigurarea continuității fizice, functionale și spirituale a cadrului construit din localitate și stimularea interesului economic și cultural pentru utilizarea acestuia;
- reglementarea modului de utilizare a terenurilor cuprinse în perimetrul zonelor construite protejate;
- stabilirea condițiilor de realizare și conformare a construcțiilor și amenajărilor urbanistice în zonele construite protejate;
- protejarea și punerea în valoare a monumentelor istorice, a zonelor arheologice și a ansamblurilor arhitecturale și urbanistice deosebite, precum și a contextului și caracteristicilor care conturează semnificația lor istorică.

De asemenea, se are în vedere definirea corectă și exactă a ariei protejate (cu toate subdiviziunile sale), concomitent cu stabilirea gradelor de protecție și a reglementărilor aferente. Varietatea evidentă a fragmentelor urbane incluse în zona construită protejată a impus elaborarea PUZ Zone Construite Protejate, prin care să se stabilească zonele și sub-zonele istorice de referință și reglementările urbanistice corespunzătoare caracteristicilor fiecăreia dintre acestea.

Plan Integrat de Dezvoltare Urbana

Pentru Municipiul Galați și zonele adiacente, Planul Integrat de Dezvoltare Urbana elaborat în 2009, indică măsurile stringente ce se impun în unele areale pentru a contracara acutizarea problemelor sociale ce sunt legate de somaj și îmbătrânirea populației.

Directiile de dezvoltare subliniate în cadrul documentului vizează:

- Dezvoltarea parcului industrial ținând cont de accesul facil la transportul naval, accesibilitatea rutieră și feroviară, precum și situarea în zona apropiată de granița cu Republica Moldova și Ucraina;
- Crearea unei zone de agrement la Dunare;
- Dezvoltarea de proiecte de cooperare transfrontalieră în domeniul infrastructurii de transport, creșterea competitivității economice, mediu și social;
- Reabilitarea și extinderea infrastructurii rutiere, apă, canal, agent termic, iluminat public;
- Implementarea sistemului de management al traficului;
- Construcția de parcuri;
- Diminuarea nivelului de poluare a aerului și a solului la nivelul Municipiului;
- Dezvoltarea zonelor verzi;
- Consolidarea clădirilor cu risc seismic.

2. Analiza situatiei existente

2.1 Definirea ariei geografice a proiectului

Municipiul Galati este capitala administrativa a judetului Galati. Acesta este situat in zona estica a Romaniei, in extremitatea sudica a platoului Moldovei. Situat pe malul stang al Dunarii, ocupa o suprafata de 241,5 km², la confluenta raurilor Siret (la vest) si Prut (la est), langa Lacul Brates.

Aria geografica a proiectului (aria geografica tinta) este reprezentata de zona urbana a Municipiului Galati.

Pentru a tine cont de mizele mobilitatii in anii ce vor urma, diagnosticul situatiei existente a Municipiului Galati nu se poate limita la o imagine actuala fara anticiparea transformarilor viitoare ce stau la baza eventualelor previziuni de extindere a actualului intravilan si de functionare a intregii arii metropolitane. Chiar daca aria geografica abordata in cadrul Planului de Mobilitate Urbana Durabila este reprezentata de zona urbana a Municipiului Galati, este necesara extinderea reflexiilor catre un cadru extins al problematii in termeni de orizont de timp si spatiu. Sub aceasta forma diagnosticul isi propune sa elaboreze ideile directoare ale proiectului: un proiect de mobilitate, dar si un proiect de viata urbana la toate nivelurile si in special la nivelul de proximitate al cotidianului.

Astfel, in elaborarea procesului de planificare s-a tinut cont de conectivitatea Municipiului la nivel european, national si regional.

In context european, Municipiul Galati este parte a Coridorului European Rin-Dunare a retelei centrale de transport, ce corespunde traseului Fluviului Dunarea (Nürnberg -Viena - Budapesta - Bratislava -Belgrad - Drobeta Turnu Severin -Vidin/Calafat -Giurgiu/Ruse - Galati- Marea Neagra). Acest coridor se completeaza cu Canalul Rhin - Main si reprezinta principala artera de infrastructura fluviala a Uniunii Europene.

Conectivitatea la Coridorul European Orient/Mediterana de Est, ce face legatura intre interfetele maritime ale Marii Nordului, Marii Baltice, Marii Negre si Marii Mediterane, optimizand utilizarea porturilor vizate si a autostrazilor maritime aferente se realizeaza prin retea de legatura (comprehensive).



- BALTIC - ADRIATIC
- NORTH SEA - BALTIC
- MEDITERRANEAN
- ORIENT / EAST-MED
- SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN
- RHINE - ALPINE
- ATLANTIC
- NORTH SEA - MEDITERRANEAN
- RHINE - DANUBE



Figura 2.1-1: Coridorul european Rin-Dunare. Sursa: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm

Galatiul este cel mai mare port romanesc la Dunare, de importanta deosebita in contextul de conectivitate european actual. In ceea ce priveste conectivitatea cu tarile vecine, Municipiul Galati asigura accesul prin punctul vamal Giurgiulesti (localizat la aproximativ 11 km) si punctul vamal Oancea (situat la 57 km) catre Republica Moldova si prin punctul vamal Ismail (situat la 88 de km), catre Ucraina.

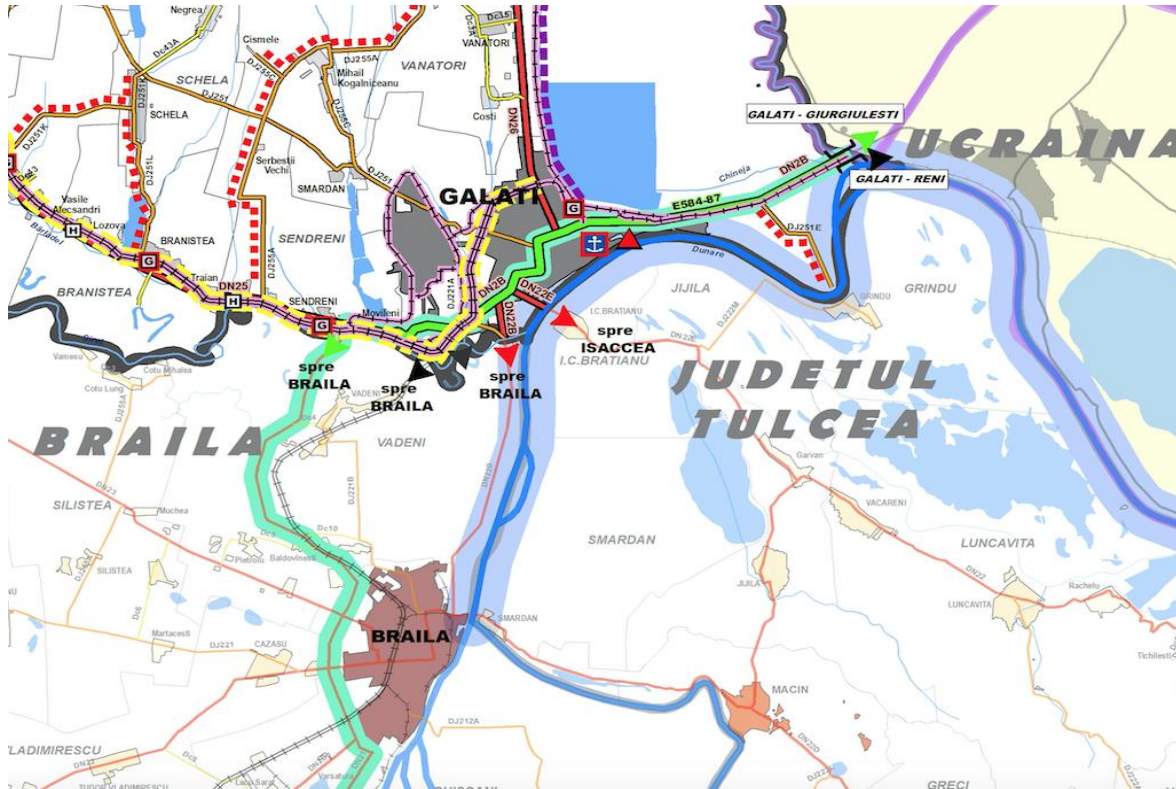


Figura 2.1-2: Conectivitate Galati cu tarile vecine. Sursa: PATJ Galati

Municipiul Galați aparține Regiunii de Dezvoltare Sud-Est, reprezentând unul dintre motoarele economice de dezvoltare ale acesteia. Împreună cu Municipiul Braila el definește primul Sistem Urban din România - sistem de localități învecinate, între care se stabilesc relații de cooperare economică, socială și culturală de amenajare a teritoriului și de protecție a mediului, echipare tehnico-edilitară, fiecare păstrându-și autonomia administrativă. Prin conceptul de accesibilitate, ca factor cheie al unei dezvoltări urbane durabile, legătura extensivă a Municipiului Galați în interiorul județului și la nivelul Sistemului Urban Braila – Galați presupune o capacitate ridicată de relaționare în teroriu ce se reflectă în distanță, timp, costuri și confort. Aceasta este direct influențată de caracteristicile spațiului urban tranzitat și modul de organizare a rețelilor de transport care deservește teritoriul. Deplasările în zona metropolitană nu sunt neglijabile. Comunele din zona periurbană a Municipiului Galați dispun de rezerve de dezvoltare superioare ce vor fi exploatate în viitor. Un segment important din numărul persoanelor ce lucrează în Galați locuiește în comunele periurbane. În aceste comune s-au dezvoltat noi zone rezidențiale - "zone dormitor". Migrația zilnică a populației produce o disfuncțiune majoră care introduce tensiuni mari în trafic, cauzând suprapuneri ale mijloacelor de transport personale și în comun, atât la nivel municipal, cât și la nivel comunal.

Astfel ca, arealul circular al comunelor din jurul Galațiului se împarte în două subzone:

- zona restransă cu rază de cca 20 km, cuprinzând comunele Vanatori, Tulucești, Smardan, Sendreni, Schela, Branistea și Independența cu evoluții mai rapide;
- zona extinsă, cu rază de cca. 30 km, cuprinzând în plus comunele: Frumusita, Foltesti, Scanteiesti, Cuca, Reditu, Cuza - Voda, Slobozia Conachi, Tudor Vladimirescu, Piscu cu evoluții ceva mai lente, dar durabile.

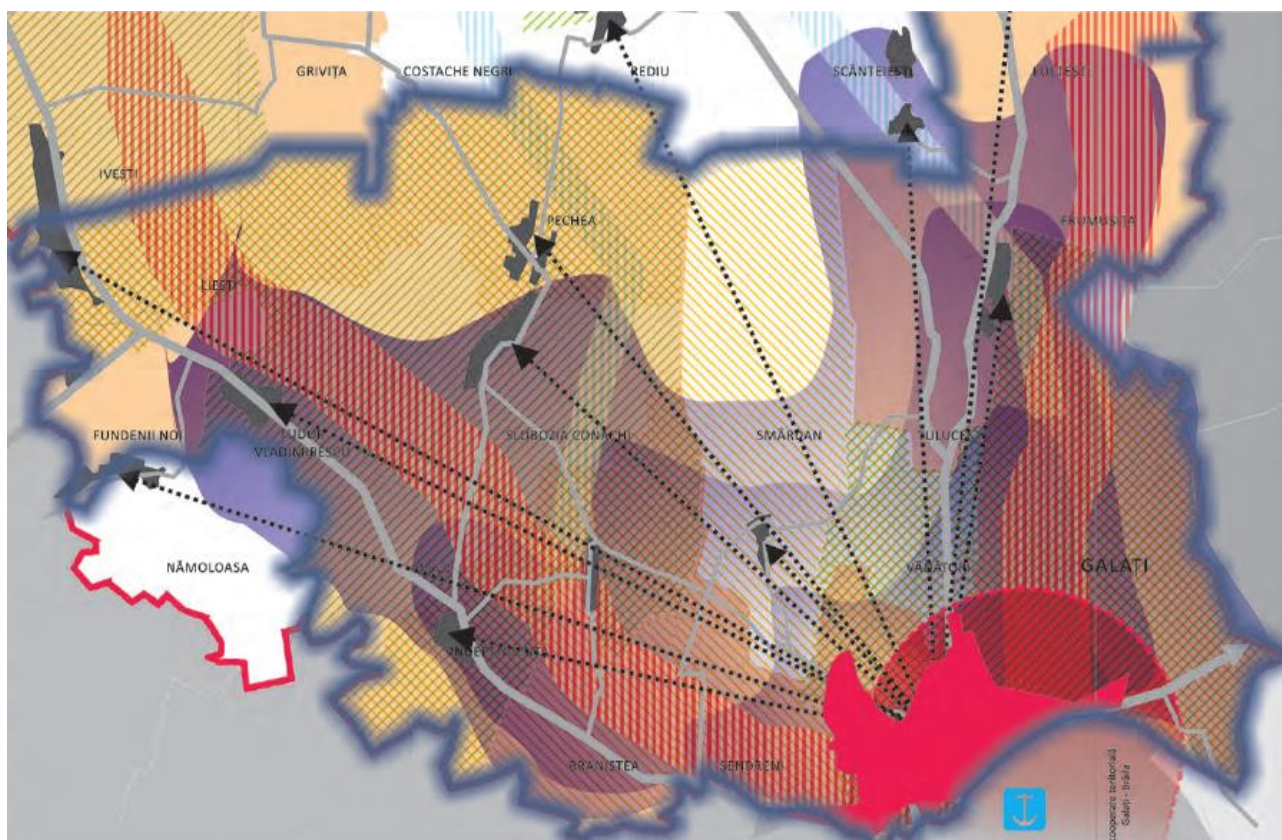


Figura 2.1-4: Zona urbana funcțională Galați.

Sursa: Dezvoltare spatial-teritoriala, in orizont 2035, in judetul Galati: Actiuni de planificare teritoriala strategica in orizont 2035. Studiu privind zone urbane functionale, 2014

In relatia cu zonele teritoriale de proximitate, au fost identificate sase zone de influenta, respectiv puncte de intrare in oras:

1. Braila – Galati (22B); - definit prin lege ca **unicul sistem urban din tara**: *sistem de localitati invecinate, intre care se stabilesc relatii de cooperare economica, sociala si culturala de amenajare a teritoriului si de protectie a mediului, echipare tehnico-edilitara, fiecare pastrandu-si autonomia administrativa.*
2. Sendreni – Galati (E 87- 2B)
3. Smardan – Galati (251)
4. Tecuci – Galati (DN 26);
5. Punct trecere frontiere Giurgiuilesti (E 87 – 2B)
6. Punct traversare cu Bacul spre Garvan din judetul Tulcea (22 E).

Prin urmare, aceste deplasari reflecta extinderea zonei de recrutare a persoanelor active a zonei metropolitane Galati si un sistem de schimb in care atractivitatea teritoriilor invecinate isi schimba coordonatele. Impactul asupra traficului si a modurilor de transport nu sunt insignifiante.

2.2 Constrangeri urbanistice

Mobilitatea este o dinamica cheie a urbanizarii, iar infrastructura asociata ei modeleaza invariabil forma urbana - amprenta spatiala definita de drumuri, sisteme de transport, spatii si cladiri - a oraselor. Pana In 2005, aproximativ 7,5 miliarde de calatorii erau realizate zilnic in orasele din Intreaga lume. In anul 2050, numarul kilometrilor per pasager realizati s-ar putea tripla fata de numarul de kilometri per pasager parcursi in anul 2000 (presupunand ca infrastructura si preturile energiei vor permite acest lucru). Cu toate acestea, in ciuda gradului tot mai ridicat de mobilitate urbana la nivel mondial, accesul la diverse locuri, activitati si servicii a devenit din ce in ce mai dificil. Avand drept cauza extinderea urbana - cresterea orizontala la densitate mica a oraselor pe zone vaste - distantele dintre destinatii functionale, cum sunt locurile de munca, scolile, spitalele, birourile administrative sau facilitatile comerciale au devenit tot mai mari, ceea ce duce la o dependenta in crestere fata de transportul motorizat privat. Prin urmare, congestia pe scara larga si blocajele de trafic au devenit norma in multe orase, cu impact puternic asupra vietii urbane prin externalitatile negative: poluarea, stresul cauzat de zgomot si accidentele.

Oamenii trebuie sa calatoreasca pentru a realiza activitatile necesare nevoilor lor. In acest context calatoria constituie un mijloc de a atinge un scop, acela de a participa la activitati. Teoriile bazate pe utilitate sunt folosite frecvent pentru a explica alegerea de a calatori; calatoria va fi realizata numai atunci cand utilitatea pozitiva a participarii depaseste lipsa utilitatii In realizarea calatoriei (In general exprimata In timp si bani cheltuiti). In cadrul acestei teorii, utilizarea terenurilor si transporturile au o influenta considerabila, deoarece structura spatiala afecteaza atat utilitatea activitatii, cat si eventuala lipsa a utilitatii calatoriei.

Utilizarea terenurilor creeaza necesitatea deplasarilor pentru a lua parte la activitati urbane dispersate, In timp ce sistemul de transport asigura conditiile pentru a satisface aceste nevoi de mobilitate. Exista o discutie extinsa In literatura de specialitate cu privire la interactiunea dintre utilizarea terenurilor si mobilitate si a influentei lor combinate asupra modelelor de mobilitate. Acest vast, dar cumva dezarticulat domeniu de cercetare se afla In prezent Inca In imposibilitatea de a construi un consens. Din pacate, In prezent, cele mai multe modele de transport si de utilizare a terenurilor nu ofera Inca raspuns noilor provocari urbane. Planificarea urbana trebuie sa modeleze politicile ce promoveaza utilizarea la scara larga a vehiculelor eficiente energetic sau a combustibililor

alternativi și infrastructura de realimentare necesară, redirectionarea investițiilor de transport către transportul public, gestionarea cererii de transport și a legislației anti-extindere necontrolată, precum și efectele de distribuție și eventualele conflicte sociale rezultate.

În unele orașe, separarea fizică a zonelor rezidențiale de locurile de muncă, piețe, școli, servicii de sănătate și forțează un număr tot mai mare de rezidenți să-și petreacă tot mai mult timp și aproape o treime din venitul lor pe transport.

În istoria orașelor, dezvoltarea urbană de succes nu a fost posibilă fără o proiectare fizică organizată și fără un sistem de interconectivitate strădală. Strazile joacă un rol important în orașe, în conectarea spațiilor, a persoanelor și a bunurilor, facilitând astfel comerțul, interacțiunea socială și mobilitatea urbană. Strazile, pietele și spațiile publice sunt menite să contribuie la definirea funcțiilor culturale, sociale, economice și politice ale orașelor. Ele au fost și continuă să fie primul element pentru ce marchează statutul unui loc, de la o așezare haotică și neplanificată la un oraș bine organizat.

În zilele noastre, strazile și noțiunea de spațiu public sunt adesea trecute cu vederea. Atunci când se planifică orașul, multiple funcții de strazi sunt slab integrate și, în cele mai rele cazuri, sunt neglijate. Strazile sunt de obicei privite ca simple legături într-o rețea de drumuri, permițând doar călătoria între două sau mai multe destinații. Această reprezentare convențională a strazii ca simplă legătură susține tendința de a defini și de a folosi strazile numai prin funcția sa de circulație, ignorând sau alterând celelalte funcții, care sunt văzute drept "colaterale" utilizării strazii. Strazile și-au pierdut astfel treptat lor multifuncționalitatea ca spații publice.

Aceste probleme presupun o soluționare în primul rând prin promovarea unui oraș mai compact adaptat transportului public și modurilor active de deplasare: mersul pe jos și cu bicicleta. Designul orașelor noastre a făcut prea mult timp călătoria dificilă sau imposibilă fără o mașină. Astăzi este esențial să ne gândim la el în mod diferit.

2.2.1 Imaginea urbană

Se prefigurează trei zone reprezentative cu privire la imaginea urbană, două în lungul cailor de circulație majore pe direcția est-vest (str. Basarabiei și str. Brailei) dispuse în paralel cu fațada și Calea Domnească, zona considerată determinantă în momentul actual pentru imaginea urbană reprezentativă a Galațiului. Se reliefează ca necesare intervenții pentru reconfigurare și îmbunătățire a imaginii urbane în cele trei zone evidențiate, alături de intervenții punctuale, în special concentrate asupra spațiului public și mai puțin asupra fondului construit pe Calea Domnească, mai cu seamă având în vedere caracterul acesteia de zonă istorică protejată.

Alte zone importante în ceea ce privește imaginea urbană sunt:

- Axa Nord – Sud Traian;
- Axa Nord – Sud Cosbuc;
- Axa Nord – Sud Siderurgistilor – 1 Decembrie;
- Fațada – Bulevardul Marii Uniri;

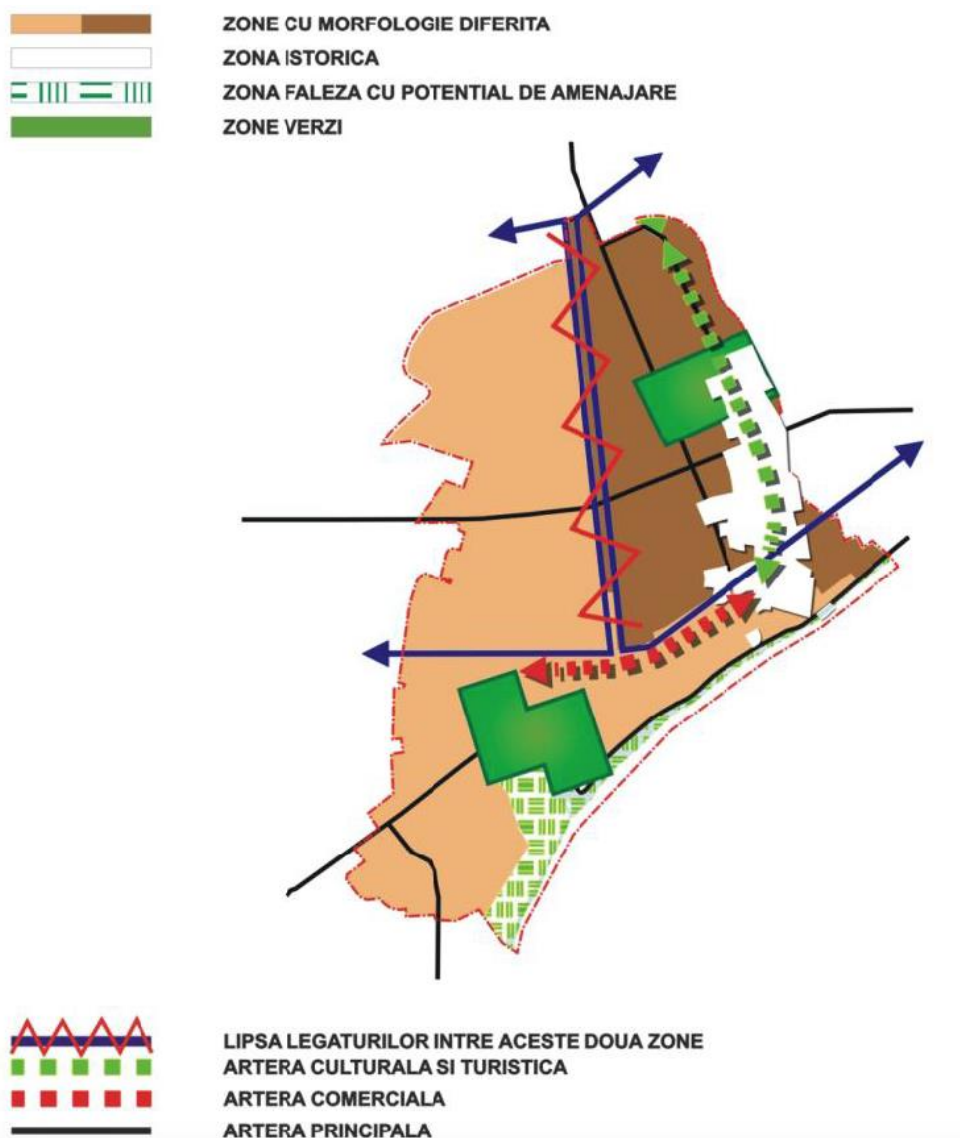


Figura 2.2-1: Studiu de Altimetrie pentru Zona Centrala a Municipiului Galati

Se prefigureaza o noua structura urbana ce leaga poli de interes comercial si de servicii existenti alaturi de o zona istorica reprezentativa la nivelul imaginii urbane. Se reliefeaza in acelasi timp necesitatea implementarii unor functiuni complementare si a unor noi prezente arhitectural – urbanistice pentru realizarea unui sistem urban coerent, ierarhizat. Configuratia actuala si directiile de dezvoltare care se prefigureaza la nivelul structurii urbane impun crearea unei retele de poli de atractie (reper urbane) materializate in plan urbanistic atat la nivel functional cat si volumetric. In functie de asezarea lor in cadrul zonei centrale, acesti poli urbani trebuie sa fie ierarhizati atat functional cat si volumetric, alcatuind o retea de puncte de interes marcate de dominante de configuratie.

Elementul de legatura directa intre acesti poli, liantul functional, va trebui sa se constituie intr-o retea de spatii publice care sa se poata materializa in cadrul unui zoning ce va cuprinde arealele ce sunt necesare a suferi modelari si interventii urbane, in vederea reducerii discrepantelor volumetric si de imagine in cadrul fondului construit existent.

Studiul de altimetrie pentru zona centrala a municipiului Galați, propune abordarea simultana a doua ipoteze de restructurare a imaginii urbane, una la nivelul falezei Dunarii si alta la nivelul siluetei intregului oras, urmarind :

1. marcarea reliefului orasului si al falezei prin crearea unei noi retele de campuri structurale prin implementarea unor ansambluri / cladiri punctuale, exploatand nodurile privilegiate din retea existenta
2. marcarea a trei planuri succesive dinspre faleza Dunarii in adancime catre teritoriul orasului, ca planuri suport pentru perceptia prin suprapunere a unei siluete dinamice a orasului galati, fructificand locul cel mai favorabil unei perceptii globale, reprezentative – in lungul Dunarii
3. realizarea unei legaturi mai puternice si a unei continuitati de imagine intre zona verde a falezei si teritoriul zonei centrale, prin implementarea unor noi functiuni si realizarea unor legaturi functionale si a unei continuitati de imagine care sa favorizeze participarea activa a falezei la viata zonei centrale a orasului.

2.2.2 Pozitionare geografica

Limitele naturale induse atat de prezenta apei cat si de declivitatile terenului conduc la constrangeri ale extinderii intravilanului in zona sudica, sud-vestica si estica a municipiului.

Limitele naturale vegetale prezentate singular nu conduc la constrangeri majore in privinta extinderii cadrului construit, dar avand in vedere ca majoritatea acestora sunt aferente cursurilor de apa, se prezinta ca limite naturale importante in extinderea intravilanului.

Zonele industriale pozitionate in zona vestica (Combinatul Siderurgic) si in zona estica sunt constrangeri clare in limitarea extinderii intravilanului. Astfel extinderea limitelor intravilanului trebuie sa ia in considerare crearea de zone de protectie (perdele de protectie) si de eliminare a riscurilor de mediu. Zonele industriale si depozitare disperasate in teritoriul urban, in special in zona central nordica sunt dezafectate si prezinta potential de reconversie.

2.2.3 Extindere intravilan

Este admisa extinderea intravilanului, dupa ce se vor atinge indicatorii maximali propusi prin prezentul Regulament Local de Urbanism (suprafete construite si desfasurate, ponderi procentuale functiuni). Sunt admise derogari de la prezenta prevedere doar in cazul unor functiuni incompatibile cu caracterul urban (ferme agrozootehnice, zone constructii aferente echipamentelor tehnico - edilitare, terenuri cu destinatie speciala si zone de agrement cu caracter special si cerinte specifice de program, exemplu - zona echitatie, hipodrom) si fara ca acestea sa grefeze de servituti (zone de protectie sanitara, etc.) zonele din intravilanul propus prin PUG.

2.3 Contextul socio-economic cu identificarea densitatilor de populatie si a activitatilor economice

2.3.1 Introducere

Datele cu caracter socio-economic utilizate pentru realizarea PMUD Galați se refera la:

- Date demografice: populatia la nivel de localitate si zone de trafic, populatie pe grupe de varsta, populatia activa si inactiva in functie de statutul economic

- Produsul intern brut

Institutul National de Statistica furnizeaza cu titlu gratuit date demografice la nivel de localitate, un nivel de agregare care nu poate fi utilizat in modelul de transport. Astfel, in vederea dezvoltarii modelului de transport la nivelul municipiului Galati, au fost solicitate Institutului National de Statistica date socio-economice la nivel de circumscripție de recensământ, respectiv:

- Reprezentarea geografica a zonei statistice (in format shapefile), numarul de circumscripții de recensământ;
- Populatia rezidenta dupa statutul activitatii curente;
- Populatia rezidenta pe sexe, grupe de varsta;
- Populatia rezidenta activa dupa statutul profesional;
- Populatia rezidenta activa dupa grupa de ocupatii;
- Populatia rezidenta de 10 ani si peste dupa nivelul de educatie absolvit;
- Populatia de 6 ani si peste care urmeaza o institutie de invatamant dupa nivelul de educatie al acesteia;
- Populatia rezidenta activa si inactiva;
- Populatia rezidenta activa dupa localizarea geografica a locului de munca;
- Populatia rezidenta activa din agricultura, silvicultura si pescuit;
- Populatia rezidenta activa din industria extractiva;
- Populatia rezidenta activa din industria prelucratoare;
- Populatia rezidenta activa din productia si furnizarea de energie electrica si termica, gaze, apa calda si aer conditionat;
- Populatia rezidenta activa din distributia apei, salubritate, gestionarea deseurilor, activitati de decontaminare;
- Populatia rezidenta activa din constructii pe sexe, grupe de varsta;
- Populatia rezidenta activa din comert cu ridicata si amanuntul;
- Populatia rezidenta activa din transport si depozitare;
- Populatia rezidenta activa din hoteluri si restaurante;
- Populatia rezidenta activa din informatii si comunicatii;
- Populatia rezidenta activa din intermediari financiare si asigurari;
- Populatia rezidenta activa din tranzactii imobiliare;
- Populatia rezidenta activa din activitati profesionale, stiintifice si tehnice;

- Populatia rezidenta activa din activitati de servicii administrative;
- Populatia rezidenta activa din administratie publica si aparare, asigurari sociale din sistemul public;
- Populatia rezidenta activa din invatamant;
- Populatia rezidenta activa din sanatate si asistenta sociala;
- Populatia rezidenta activa din activitati de spectacole, culturale si recreative;
- Populatia rezidenta activa din alte activitati de servicii;
- Populatia rezidenta activa din activitati ale gospodariilor private in calitate de angajator de personal casnic; activitati ale gospodariilor private de productie de bunuri si servicii destinate consumului propriu,;
- Populatia rezidenta activa din activitati ale organizatiilor si organismelor extrateritoriale;
- Someri in cautarea primului loc de munca;
- Locuinte conventionale dupa suprafata camerelor de locuit.

In cadrul acestui capitol sunt prezentate comparativ profilul socio-economic al Romaniei si profilul socio-economic al regiunii Sud Est, al judetului si municipiului Galati.

Datele si informatiile necesare si indicatorii folositi pentru realizarea profilurilor provin dintr-o serie de surse:

- Profilul socio-economic al Romaniei s-a elaborat pe baza informatiilor obtinute de la Institutul National de Statistica din Romania (Anuare statistice, Coordonate ale nivelului de trai din Romania etc.), statistici oficiale realizate de Eurostat si alte surse recunoscute.
- Profilurile socio-economic ale regiunii Sud Est, judetului Galati si municipiului Galati s-au realizat in principal cu informatii de la Institutul National de Statistica, Consiliile Local si Judetean Galati;
- Planul National de Dezvoltare intocmit de Agentia de Dezvoltare Regionala pentru Regiunea Sud-Est, Departamentul de Statistica al Judetului Galati si alte surse recunoscute.

Metodologia folosita a constat in culegerea tuturor datelor sigure si disponibile emise de guvern si de institutiile sale descentralizate, precum statisticile si prezentarea lor in mod comparativ, prin aplicarea indicatorilor de acelasi tip, indeosebi pentru zona vizata de prezentul proiect.

Indicatorii specifici (comparativ cu nivelul national, regional si judetran) sunt prezentati pe scurt mai jos:

- Parametri demografici: populatie, gospodarii, forta de munca, ocupare, somaj;
- Evolutia economica: cresterea PIB, cifra de afaceri;
- Activitatea economica si principalele ramuri industriale: activitati economice, productie industrială, comert, industrie, sectorul serviciilor;

2.3.2 Populatia si structura demografica

Fiind o tara de dimensiuni medii, cu un teritoriu de 238.391 km² si o populatie de 20.121.641 locuitori la Recensamantul populatiei din 20 octombrie 2011, densitatea medie a populatiei in Romania este de 84,4 locuitori/km².

Judetul Galati este situat in Regiunea de dezvoltare de Sud - Est alaturi de judetele Braila, Buzau, Constanta, Vrancea si Tulcea. Judetul Galati are 2 municipii, 2 orase si 61 comune si se invecineaza cu:

- Judetul Tulcea in Sud-Est
- Judetul Braila in Sud
- Judetul Vrancea in Vest
- Judetul Vaslui in Nord
- Republica Moldova in Est

Judetul Galati, cu o suprafata de 4.466,3 km², reprezentand 1,9% din suprafata Romaniei, se inscrie in aria judetelor pericarpate, dunarene, fiind situat relativ aproape de Marea Neagra, la confluenta a trei mari ape curgatoare - Dunarea, Siret, Prut si la incrucisarea unor mari drumuri comerciale.

Municipiul Galati este capitala administrativa a judetului Galati, fiind situat in zona estica a Romaniei, in extremitatea sudica a platoului Moldovei si ocupa o suprafata de 241,5 km². Municipiul Galati se afla la o distanta de 240 de km de capitala Romaniei conform informatiilor oferite de Harta rutiera a Romaniei. Municipiul poate dezvolta relatii comerciale internationale gratie localizarii la aproximativ 11 km de punctul vamal Giurgiuilesti, la 57 km de cel de la Oancea, care fac legatura cu Republica Moldova si la 88 de km de punctul vamal Ismail, care face legatura cu Ucraina.

In conformitate cu HG nr. 998/2008 privind desemnarea polilor nationali de crestere in care se realizeaza cu prioritate investitii din programele cu finantare comunitara si nationala, Municipiul Galati reprezinta unul din cei 14 poli de dezvoltare urbana de la nivel national, respectiv unul din cei doi poli de dezvoltare de la nivel regional (alaturi de municipiul Braila).

Conform datelor de la ultimul Recensamant, populatia Romaniei a inregistrat o descrestere de 1,7 mil. locuitori (sau 7,8%) prin comparatie cu anul 2003.

Dezvoltarea demografica din ultimii ani in Romania a fost marcata pregnant de procesul de transformare sociala si economica initiata de schimbarile politice de la inceputul anilor 1990. Asa cum arata urmatoarea diagrama, populatia Romaniei si-a atins cel mai inalt punct in jurul anului 1992 si a descrescut de atunci incolo.

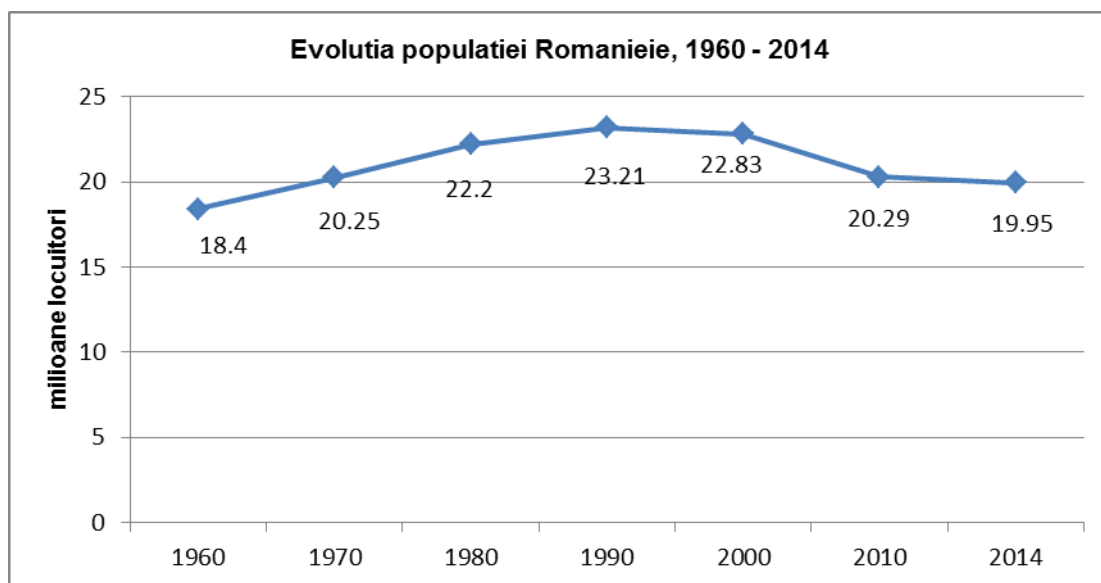


Figura 2.3-1: Dezvoltarea demografica in Romania, 1960 – 2014 (popuatia la 01 ianuarie). Sursa: INS, baza de date Tempo

Aceasta tendinta de scadere a populatiei se remarca si la nivelul Regiunilor de dezvoltare si judetelor componente:

Regiuni de dezvoltare	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014
TOTAL Romania	20,095,996	20,020,074	19,947,311
<i>variatie anuala</i>	NA	-0.4%	-0.4%
Regiunea NORD-VEST	2,598,877	2,594,823	2,590,220
Regiunea CENTRU	2,360,578	2,359,405	2,355,312
Regiunea NORD-EST	3,294,204	3,278,798	3,273,367
Regiunea SUD-EST	2,538,949	2,523,354	2,509,094
<i>variatie anuala</i>	NA	-0.61%	-0.57%
Judet Galati	534,577	530,914	527,979
<i>variatie anuala</i>	NA	-0.69%	-0.55%
Municipiul Galati*	248,692	247,104	245,623
<i>variatie anuala</i>	NA	-0.64%	-0.60%
Regiunea SUD-MUNTENIA	3,128,799	3,108,150	3,085,095
Regiunea BUCURESTI - ILFOV	2,279,145	2,282,244	2,282,968
Regiunea SUD-VEST OLTENIA	2,067,357	2,048,702	2,033,360
Regiunea VEST	1,828,087	1,824,598	1,817,895

Tabel 2.3-1: Populatia stabila pe regiuni de dezvoltare la 1 ianuarie, 2012 – 2014

Sursa: Institutul National de Statistica, baza de date TEMPO; * estimari Consultant pe baza Recensamantului octombrie 2011

Distributia populatiei pe regiuni de dezvoltare releva faptul ca cel mai mare numar de locuitori se afla in regiunea Nord Est, urmata de regiunile Sud Muntenia, Nord Vest si Regiunea Sud Est.

Din punct de vedere al suprafeței, Regiunea Sud-Est este a doua ca mărime din România și, în contextul integrării în Uniunea Europeană va reprezenta o graniță importantă cu Moldova și Ucraina, constituind astfel extremitatea estică a Europei continentale. Granița cu aceste state, dar și cu Bulgaria la sud, precum și deschiderea la Marea Neagră, atât prin litoralul românesc, cât și prin gurile de vărsare ale Dunării, îi oferă Regiunii Sud-Est o importanță geopolitică și geostrategică deosebită, atât pentru UE, cât și pentru NATO.

Conform Recensământului din anul 2011, Municipiul Galați ocupă locul 8 pe țară ca număr de locuitori. Populația municipiului reprezintă aproximativ 48% din populația județului și aprox. 10% din populația Regiunii Sud Est. Densitatea populației la nivelul municipiului Galați este net superioară nivelului înregistrat la nivel județean și național, respectiv de 938,33 locuitori/km². Dimensiunea medie a unei gospodării la nivelul municipiului Galați înregistrează 2,46 membrii.

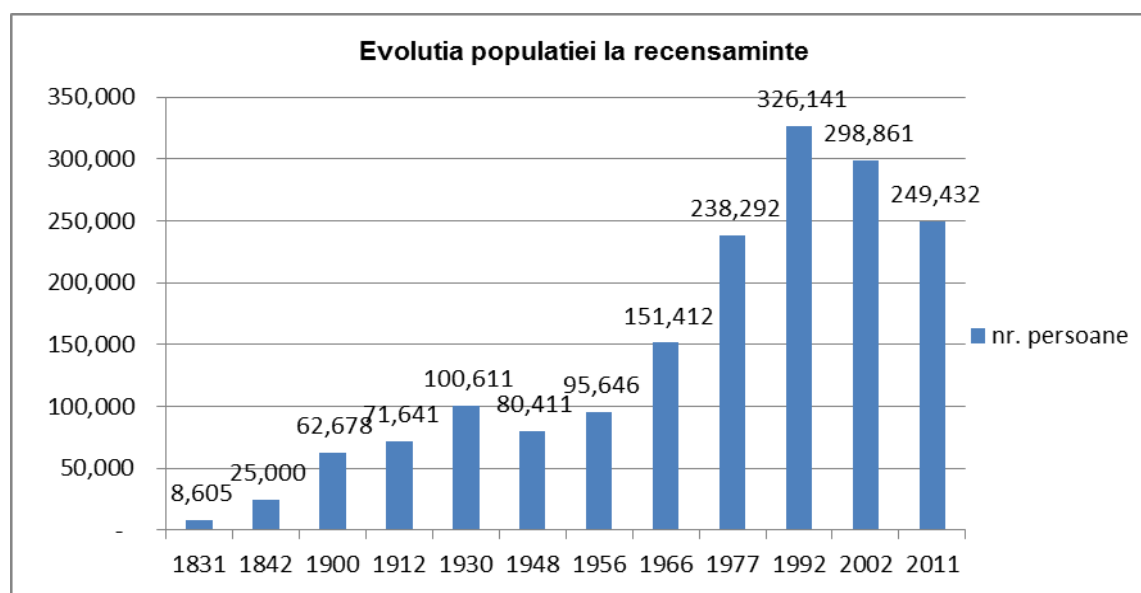


Figura 2.3-2: Evoluția populației municipiului Galați la recensăminte. Sursa: INS, baza de date Tempo

Evoluția demografică la nivelul Municipiului Galați înregistrează în ultimii trei ani o tendință de scădere cu aproximativ 0,6% pe an, nivel apropiat de cel înregistrat la nivel regional și care se situează sub nivelul național cu aproximativ 65% (-0,4% variație anuală înregistrată la nivel național).

Din punct de vedere al distribuției pe grupe de vârstă, statisticile indică în municipiul Galați o pondere mai ridicată a populației adulte cu vârsta cuprinsă între 35 – 39 de ani urmată de grupele de vârstă: 40 – 44, 30 – 34, 55 – 59, 45 – 49. Fiecare dintre aceste categorii reprezintă în medie 8,7% din populația municipiului, împreună reprezentând 43,3% din total populație.

Varste și grupe de vârstă	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014
	UM: Numar persoane				
0- 4 ani	4.37%	4.36%	4.22%	4.06%	3.91%
5- 9 ani	3.98%	4.02%	4.11%	4.21%	4.27%
10-14 ani	4.17%	4.16%	4.12%	4.00%	3.97%

Varste si grupe de varsta	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014
	UM: Numar persoane				
15-19 ani	4.81%	4.51%	4.37%	4.29%	4.23%
20-24 ani	8.41%	7.92%	7.22%	6.40%	5.66%
25-29 ani	8.42%	8.25%	8.20%	8.53%	8.77%
30-34 ani	9.56%	9.58%	9.42%	9.07%	8.63%
35-39 ani	8.50%	8.52%	8.78%	9.16%	9.48%
40-44 ani	9.08%	9.75%	10.32%	9.44%	8.66%
45-49 ani	6.38%	6.03%	5.78%	7.03%	8.18%
50-54 ani	8.50%	7.94%	7.42%	6.92%	6.55%
55-59 ani	7.74%	8.06%	8.26%	8.40%	8.41%
60-64 ani	5.07%	5.67%	6.17%	6.67%	7.04%
65-69 ani	3.75%	3.67%	3.81%	3.84%	4.06%
70-74 ani	3.33%	3.40%	3.40%	3.33%	3.28%
75-79 ani	2.19%	2.27%	2.39%	2.51%	2.63%
80-84 ani	1.17%	1.24%	1.30%	1.38%	1.46%
85 ani si peste	0.59%	0.66%	0.71%	0.76%	0.83%

Tabel 2.3-2: Structura populatiei pe grupe de varsta in municipiul Galati, 2010 – 2014. Sursa: Institutul National de Statistica, baza de date TEMPO

Grafic, structura populatiei pe grupe de varste in municipiul Galati se prezinta astfel:

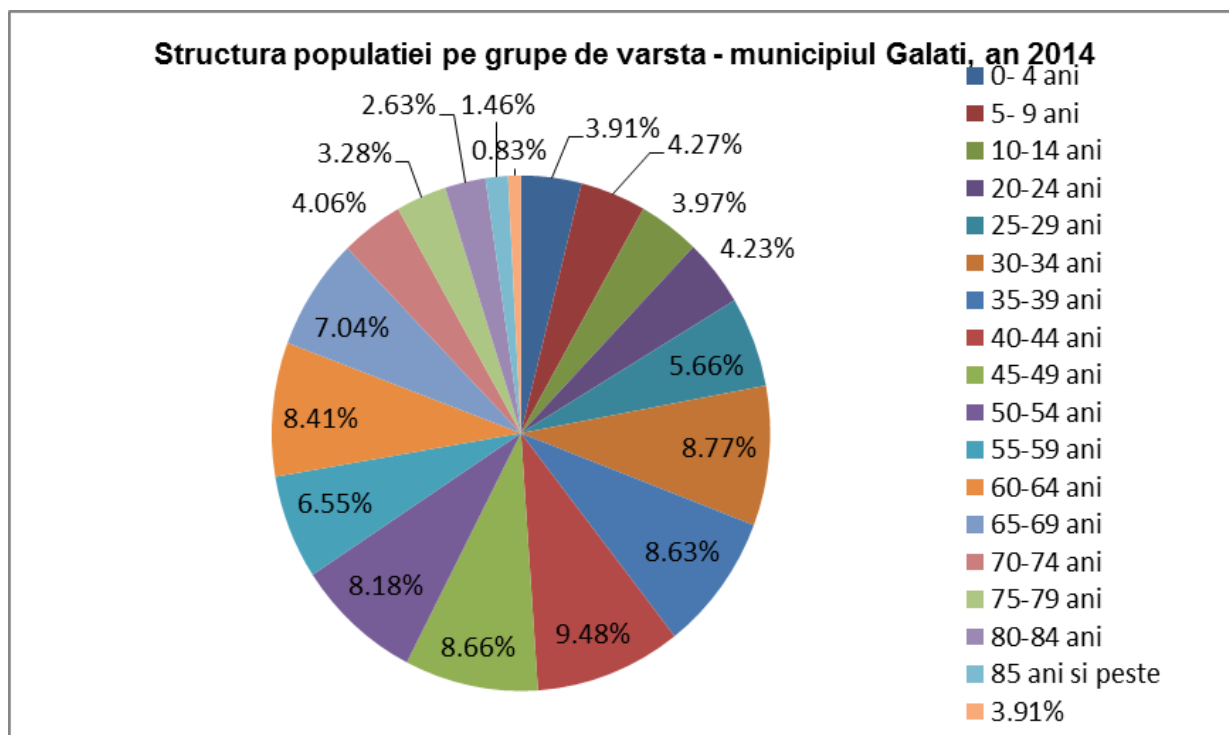


Figura 2.3-3: Structura populatiei pe grupe de varsta – municipiul Galati, an 2014

Comparativ cu judetul Galati, structura populatiei din municipiul Galati pe grupe de varsta se prezinta astfel:

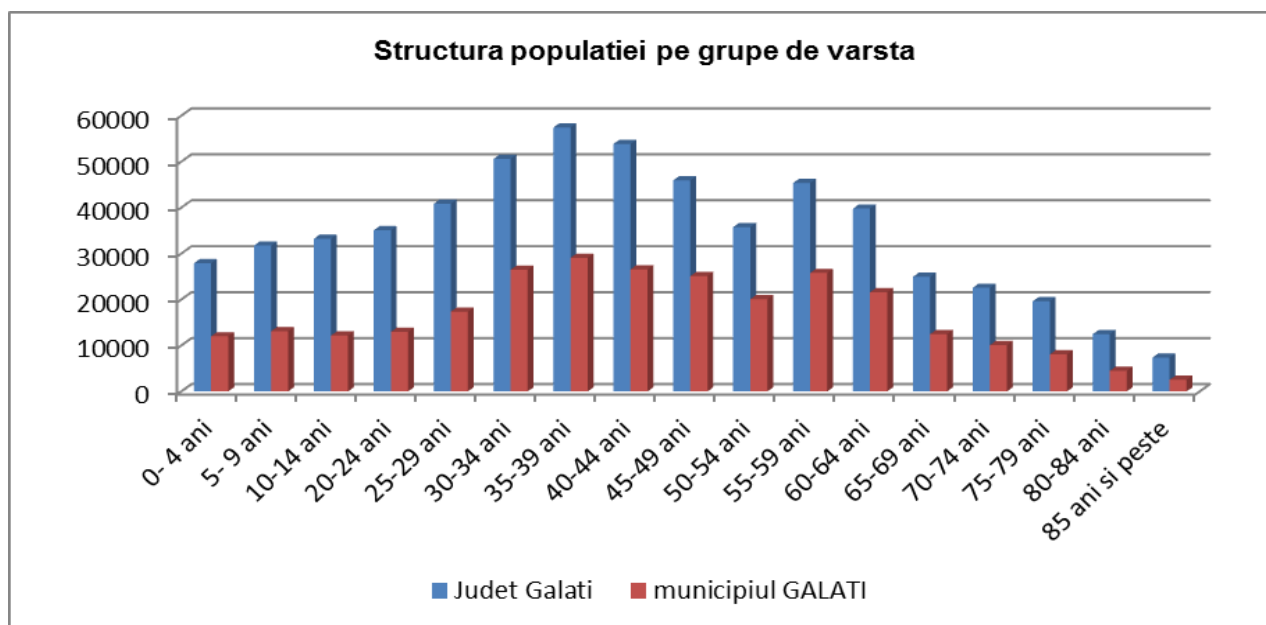


Figura 2.3-4: Structura populatiei pe grupe de varsta, an 2014

Evolutia structurii demografice pe grupe de varsta evidentiaza un trend descrescator respectiv de imbatranire a populatiei la nivelul municipiului Galați.

2.3.3 Miscarea naturala a populatiei

Atat la nivel national, regional, judetean si local, scaderea demografica din ultimii ani a fost determinata atat de sporul natural negativ, cat si de soldul negativ al migratiei externe.

Rata totala a natalitatii	u.m	Anul 1990	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013
Romania	Nascuti vii la 1000 locuitori	13,6	9,9	9,2	9,4	9,3
Regiunea Sud Est	Nascuti vii la 1000 locuitori	13,7	9,6	8,5	8,7	8,5
Judet Galati	Nascuti vii la 1000 locuitori	13,9	9	7,6	7,7	7,7
Municipiul Galati	Nascuti vii la 1000 locuitori	11,0	7,5	6,1	5,8	6,1

Tabel 2.3-3: Rata natalitatii, 2010-2013

Sursa: Institutul National de Statistica, baza de date TEMPO.

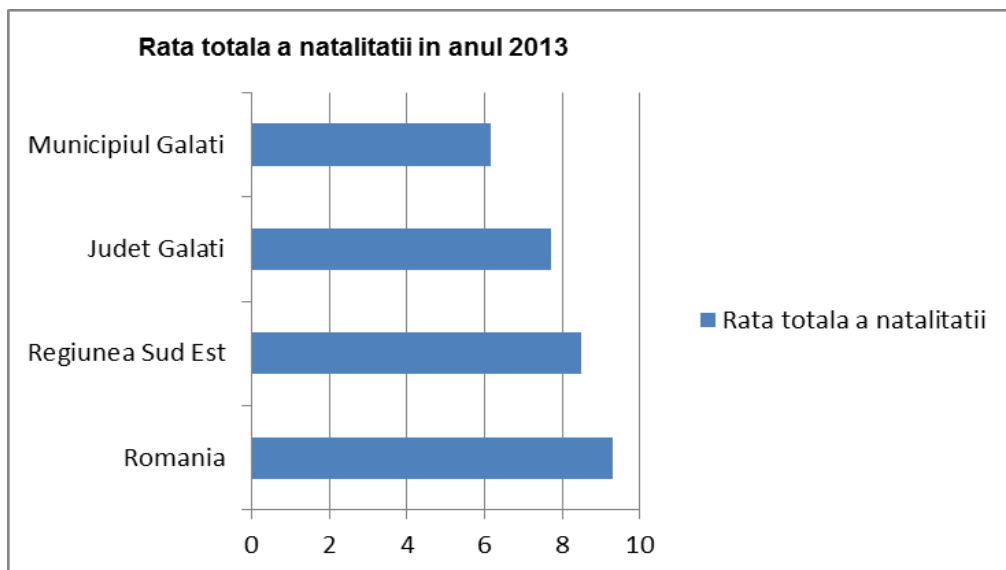


Figura 2.3-5: Rata natalitatii

Comparativ cu restul zonelor, rata de natalitate in Municipiul Galati se situeaza in mod constant sub nivelurile inregistrate la nivel national, regional si judetean, reprezentand in medie aproximativ 80% din valorile inregistrate la nivel judetean. Analiza comparativa a ratei mortalitatii la nivel national, regional, judetean si municipal evidentiaza aceasi tendinta:

Rata totala a mortalitatii	u.m	Anul 1990	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013
Romania	Decedati la 1000 locuitori	10,6	12,1	11,8	12	11,7
Regiunea Sud Est	Decedati la 1000 locuitori	9,8	12,1	11,8	12,1	11,8
Judet Galati	Decedati la 1000 locuitori	8,5	11,3	10,6	11,1	10,8
Municipiul Galati	Decedati la 1000 locuitori	6,32	8,4	8,0	8,4	8,7

Tabel 2.3-4: Rata mortalitatii, 2010-2013 Sursa: Institutul National de Statistica, baza de date TEMPO.

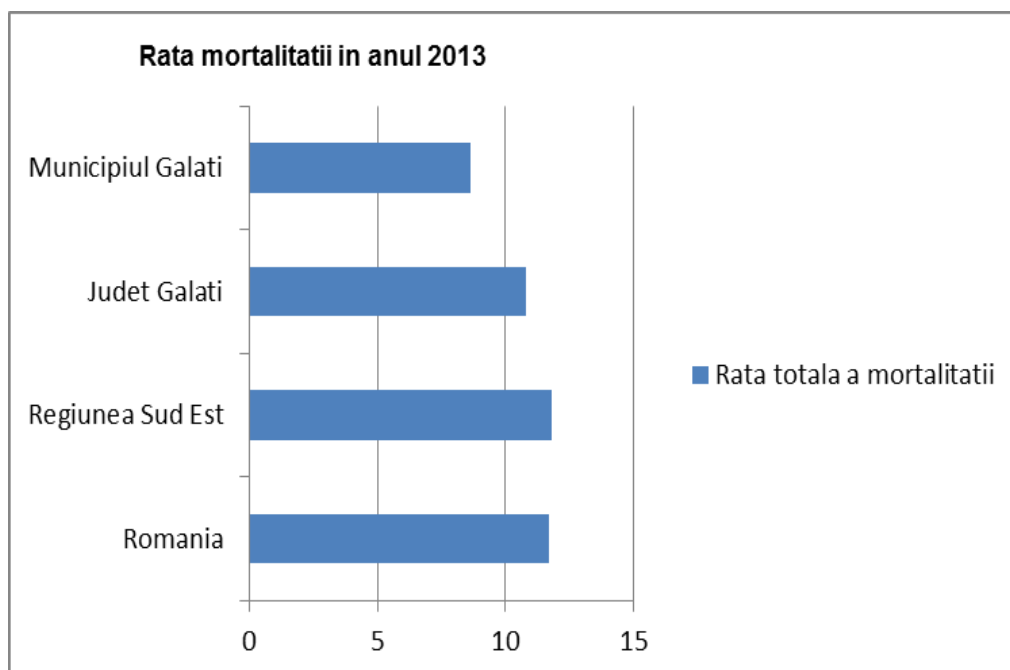


Figura 2.3-6: Rata mortalitatii

In conditiile unei scaderi drastice a natalitatii (de la 11,0 nascuti vii la 1000 de locuitori in anul 1990, la 7,5‰ in anul 2010, respectiv 6,1‰ in 2013) si a unei cresteri semnificative a mortalitatii (de la 6,32 nascuti vii la 1000 de locuitori in anul 1990, la 8,4‰ in anul 2010, respectiv 8,7‰ in 2013), sporul natural al populatiei in municipiul Galati a scazut in mod accentual de la 4,7‰ in anul 1990 la -2,6‰ in anul 2013.

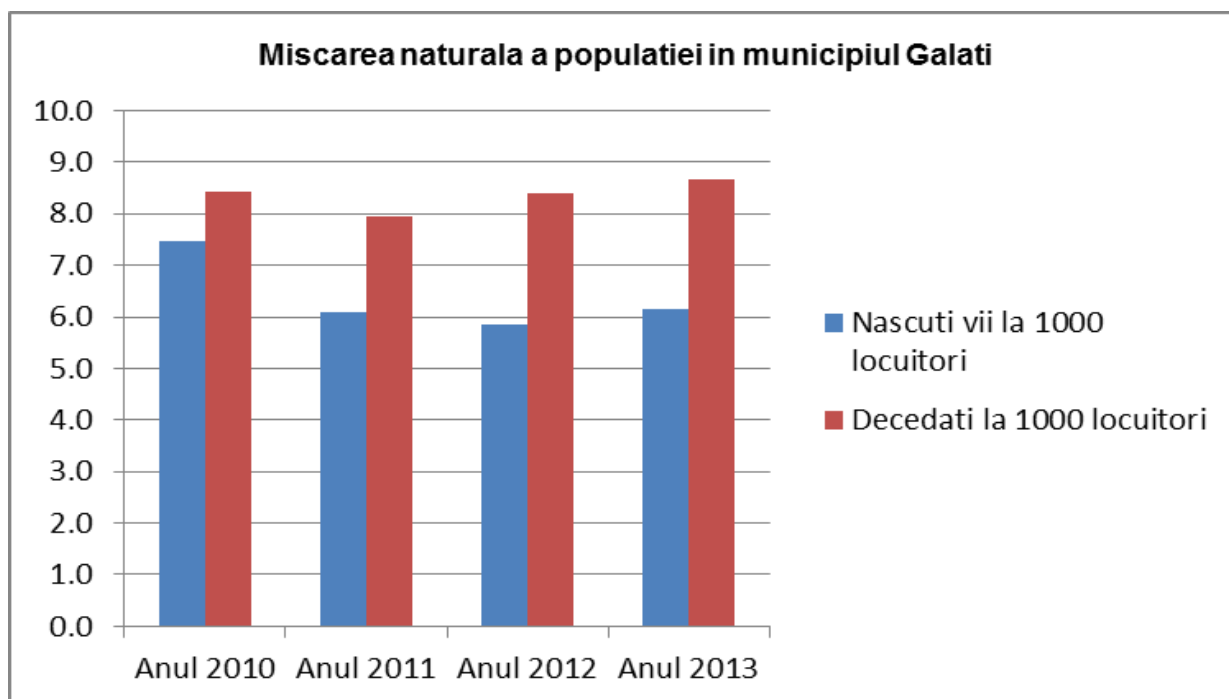


Figura 2.3-7: Miscarea naturala a populatiei in municipiul Galati

2.3.4 Miscarea migratorie a populatiei

Schimbarile in fluxurile migratorii au constituit, pe langa sporul natural negativ, cea de-a doua cauza care a influentat actualele structuri ale populatiei in Romania.

Indicatori miscare demografica - Municipiul Galati	u.m.	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013
Stabiliri de resedinta	Nr. persoane	1,434	956	815	809
Plecari cu resedinta	Nr. persoane	1,806	1,487	1,367	1,734
Stabiliri cu domiciliul (inclusiv migratia externa)	Nr. persoane	3,334	2,884	4,505	na
Plecari cu domiciliul (inclusiv migratia externa)	Nr. persoane	4,854	3,701	4,261	na
Emigranti definitivi	Nr. persoane	199	378	321	na
Imigranti definitivi	Nr. persoane	115	494	1,121	na

Tabel 2.3-5: Miscarea migratorie – municipiul Galati. Sursa: Institutul National de Statistica, baza de date TEMPO.

Grafic, miscarea migratorie a populatiei municipiului Galati se prezinta astfel:

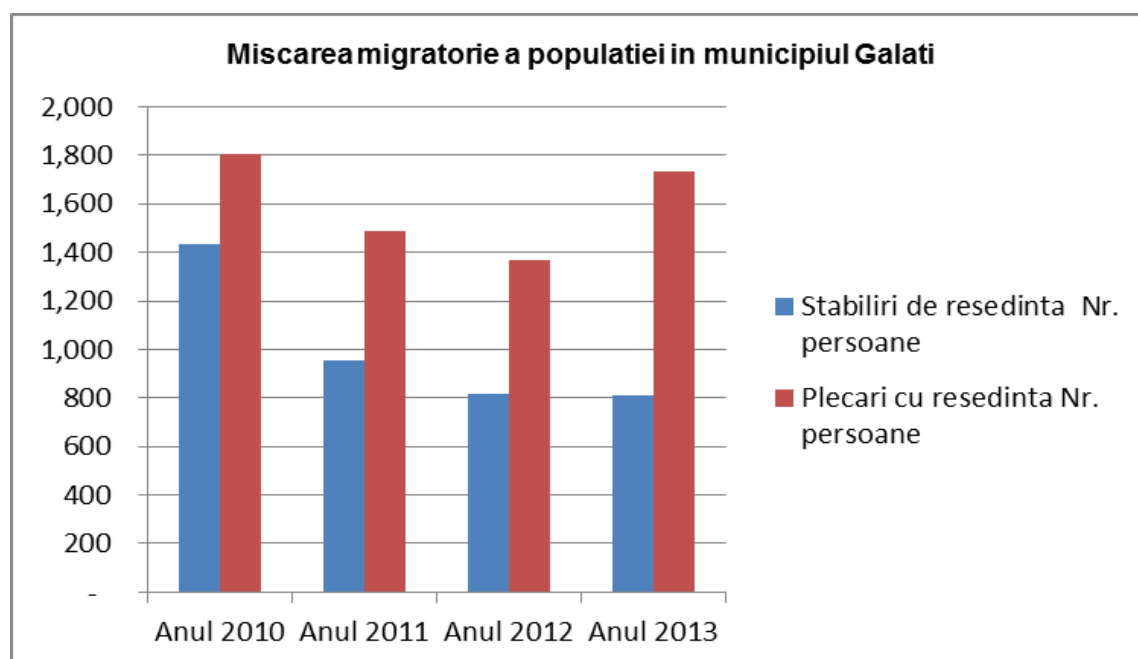


Figura 2.3-8: Miscarea migratorie a populatiei in municipiul Galati

Migratia externa a fost unul din factorii care au contribuit la scaderea numerica a populatiei, generand un sold negativ insemnat. Dupa explozia fluxului migratiei externe din 1990, numarul emigrantilor a scazut treptat pana la cifre nesemnificative (199 persoane in anul 2010, de 12 ori mai putin decat in 1990). In prezent, fenomenul migratiei externe definitive de la inceputul anilor '90 a fost inlocuit cu o

migratie externa temporara, fara schimbarea rezidentei, avand motivatie economica.

2.3.5 Forta de munca

La nivel national, regional si judetean, structura fortei de munca in perioada 2010 - 2013 se prezinta astfel:

Indicator	nivel	U.M.	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013
Populatia activa civila	Romania	Mii pers	8,998.30	8,826.50	9,063.40	9,042.90
	Regiunea SE	Mii pers	1,082.80	1,050.70	1,080.50	1,076.00
	jud Galati	Mii pers	204.90	197.60	204.00	205.10
din care:						
<i>Populatia ocupata civila</i>	Romania	Mii pers	8,371.30	8,365.50	8,569.60	8,530.60
	Regiunea SE	Mii pers	994.90	986.20	1,011.00	1,003.90
	jud Galati	Mii pers	183.60	181.90	185.90	186.30
<i>Rata somajului</i>	Romania	%	7	5.2	5.4	5.7
	Regiunea SE	%	8.1	6.1	6.4	6.7
	jud Galati	%	10.4	7.9	8.9	9.2
<i>Numarul mediu al salariatilor</i>	Romania	Mii pers	4,376.04	4,348.74	4,442.87	4,443.55
	Regiunea SE	Mii pers	503.19	488.97	498.94	498.96
	jud Galati	Mii pers	105.74	100.40	102.10	102.01

Tabel 2.3-6: Structura fortei de munca. Sursa: Institutul National de Statistica, baza de date TEMPO.

Populatia ocupata a inregistrat la nivelul tari un trend usor descendent in perioada 2010-2011 si usor ascendent in perioada 2012-2013, tendinta care s-a inregistrat si la nivel regional si judetean.

Piata muncii din Romania se confrunta pe de o parte, cu o forta de munca dinamica in sectoarele emergente, si, pe de alta parte, cu o mobilitate si productivitate scazute in sectoarele traditionale ale economiei. La nivelul economiei nationale, se remarca o modificare a structurii pe sectoarele economiei nationale, in sensul reducerii numarului populatiei angajate in agricultura si industrie in favoarea serviciilor. Principalele sectoare care inregistreaza si vor continua sa indice o crestere a numarului de salariati sunt comerțul, telecomunicatiile, cercetarea si dezvoltarea, serviciile de intermediere financiara si IT.

Din perspectiva ratei somajului, judetul Galati a inregistrat valori net superioare mediei nationale (in medie cu aproximativ 60%), si regionale (in medie cu 34%), cu o tendinta de scadere in orizontul 2010 – 2011 urmata apoi de o crestere usoara pana in anul 2013. Astfel, de la o rata a somajului de 10,4% inregistrata in anul 2010 se ajunge la 9,2% in anul 2013, comparativ cu 6,7% media regionala si 5,7% media nationala. Nivelul ratei somajului atins in judetul Galati in anul 2013 claseaza judetul pe locul 6 la nivel national, dupa judetele Mehedinti (10,8%), Teleorman (10,7%), Alba (10,4%), Vaslui (10,1%) si Dolj (9,4%).

La nivelul municipiului Galati, datele care caracterizeaza forta de munca au fost solicitate direct Institutului National de Statistica, aceste fiind furnizate la nivel de circumscriptie de recensamant, la data recensamantului din 20 octombrie 2011.

Astfel, structura populatiei rezidente dupa statutul activitatii curente la recensamantul din octombrie 2011 se prezinta astfel:

Structura populatiei dupa statutul activitatii curente – municipiul Galati	Nr. pers	%
Populatia totala	249,432	100%
din care:		
POPULATIA ACTIVA	115,479	
Populatie ocupata	103,512	41%
Someri	12,282	5%
POPULATIA INACTIVA	113,639	
Casnici / intretinuti	35,856	14%
Pensionari	61,469	25%
Elevi/studenti	36,313	15%

Tabel 2.3-7- structura populatiei dupa statutul activitatii curente; Sursa: Institutul National de Statistica

Populatia ocupata civila include toate persoanele care au o ocupatie aducatoare de venit, fiind incadrate intr-o activitate economica sau sociala. La nivelul municipiului Galati, populatia ocupata reprezinta 41% din totalul populatiei, urmata de pensionari (25%). Somerii inregistrati (5%) reprezinta persoanele apte de munca, ce nu pot fi incadrate din lipsa de locuri de munca disponibile si care s-au inregistrat la agentiile teritoriale pentru ocuparea fortei de munca. Rata somajului inregistrata de 10,6% situeaza Galatiul pe locul doi la nivel national, fiind de aprox doua ori mai mare decat media inregistrata la nivel national.

Grafic, structura populatiei dupa statutul activitatii curente se prezinta astfel:

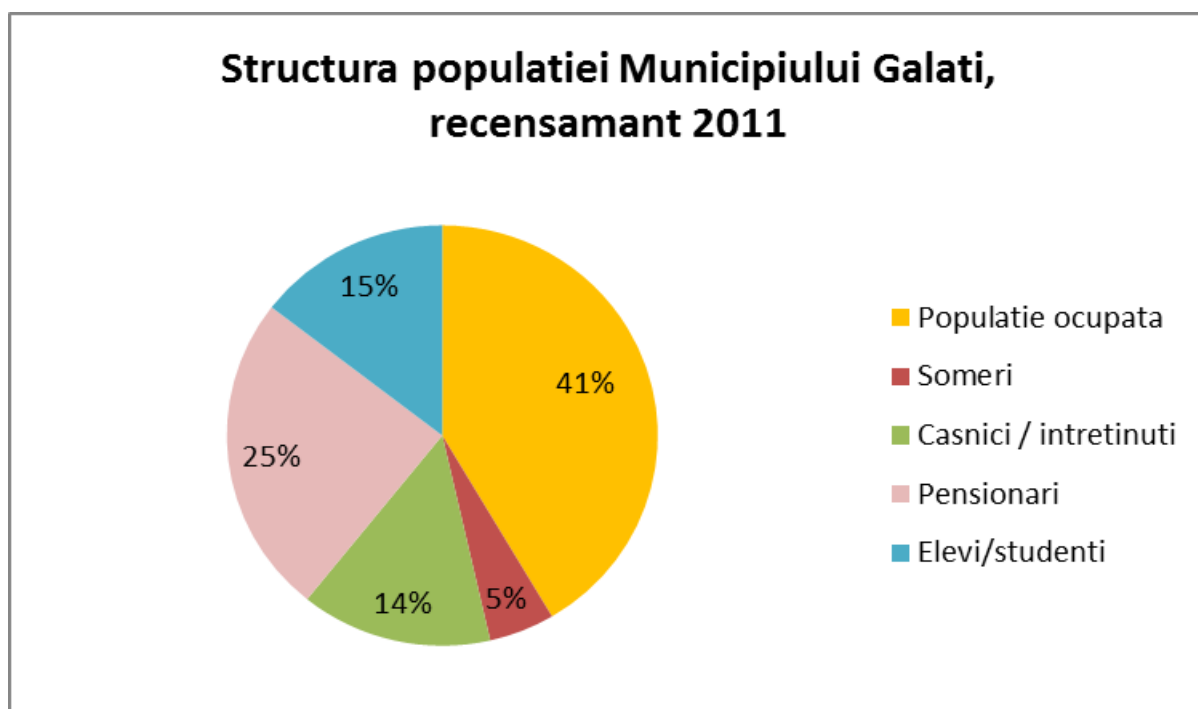


Figura 2.3-9: Structura populatiei dupa statutul activitatii curente; Sursa: Institutul National de Statistica

Structura populatiei rezidente active dupa statutul profesional la recensamantul din octombrie 2011 se prezinta astfel:

Structura populatiei rezidente active dupa statutul profesional - municipiul Galati	Nr. pers	%
Populatia rezidenta activa	115,794	100%
<i>din care:</i>		
Salariat	105,820	91.4%
Patron	2,320	2.0%
Lucretor pe cont propriu	3,130	2.7%
Lucretor familial	401	0.3%
Alt statut	33	0.0%
Someri in cautarea primului loc de munca	4,088	3.5%

Tabel 2.3-8- Structura populatiei rezidente active dupa statutul profesional; Sursa: Institutul National de Statistica

Din punct de vedere al statutului profesional se observa puternica dependenta a populatiei rezidente active de statutul de angajat, respectiv 91,4%.

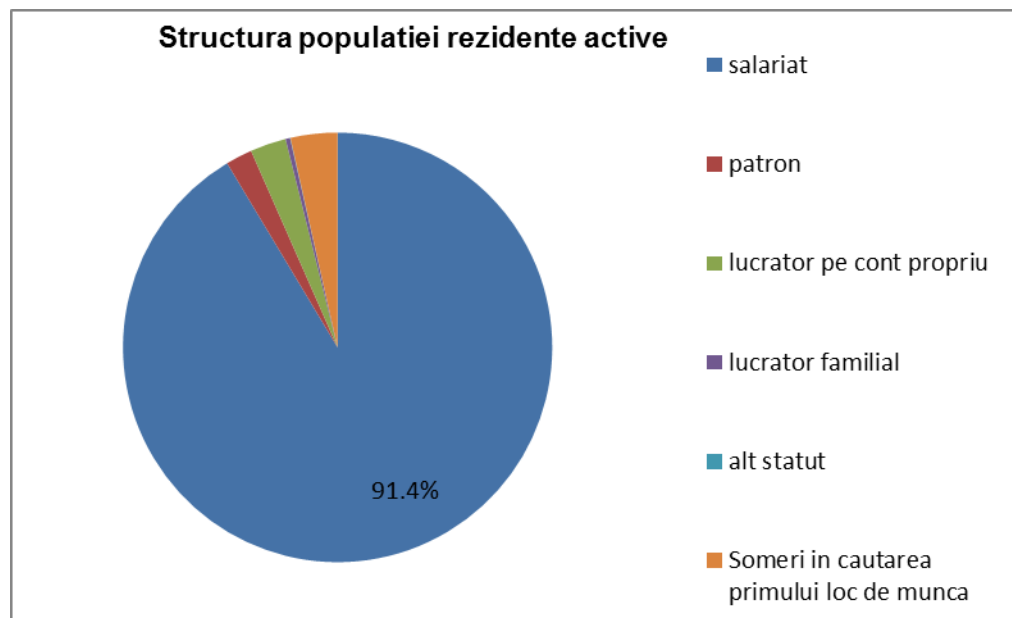


Figura 2.3-10: Structura populatiei rezidente active dupa statutul profesional; Sursa: Institutul National de Statistica

Structura populatiei rezidente active dupa grupa de ocupatii la recensamantul din octombrie 2011 se prezinta astfel:

Populatia rezidenta activa dupa grupa de ocupatii - municipiul Galati	Nr. pers	%
Populatia rezidenta activa Total	115,794	100%
<i>din care:</i>		
Administratie publica	3,534	3.1%
Specialisti in diverse domenii de activitate	23,970	20.7%
Tehnicieni	13,137	11.3%
Functionari administrativi	5,962	5.1%
Lucratori in domeniul serviciilor	22,363	19.3%
Lucratori calificati in agricultura, silvicultura si pescuit	1,832	1.6%
Muncitori calificati si asimilati	21,743	18.8%
Operatori la instalatii si masini	11,478	9.9%
Muncitori necalificati	7,687	6.6%
Someri in cautarea primului loc de munca	4,088	3.5%

Tabel 2.3-9- Structura populatiei rezidente active dupa grupa de ocupatii; Sursa: Institutul National de Statistica

Din punct de vedere al grupei de ocupatii care caracterizeaza populatia rezidenta active, se observa ponderi similare de aproximativ 20% pentru specialist in diverse domenii, lucratori in domeniul serviciilor si muncitori calificati si asimilati. Pondere cea mai mica se inregistreaza in cazul lucratorilor calificati din agricultura (1,6%) urmata de administratie publica (3,1%) si someri in cautarea primului loc de munca (3,5%).

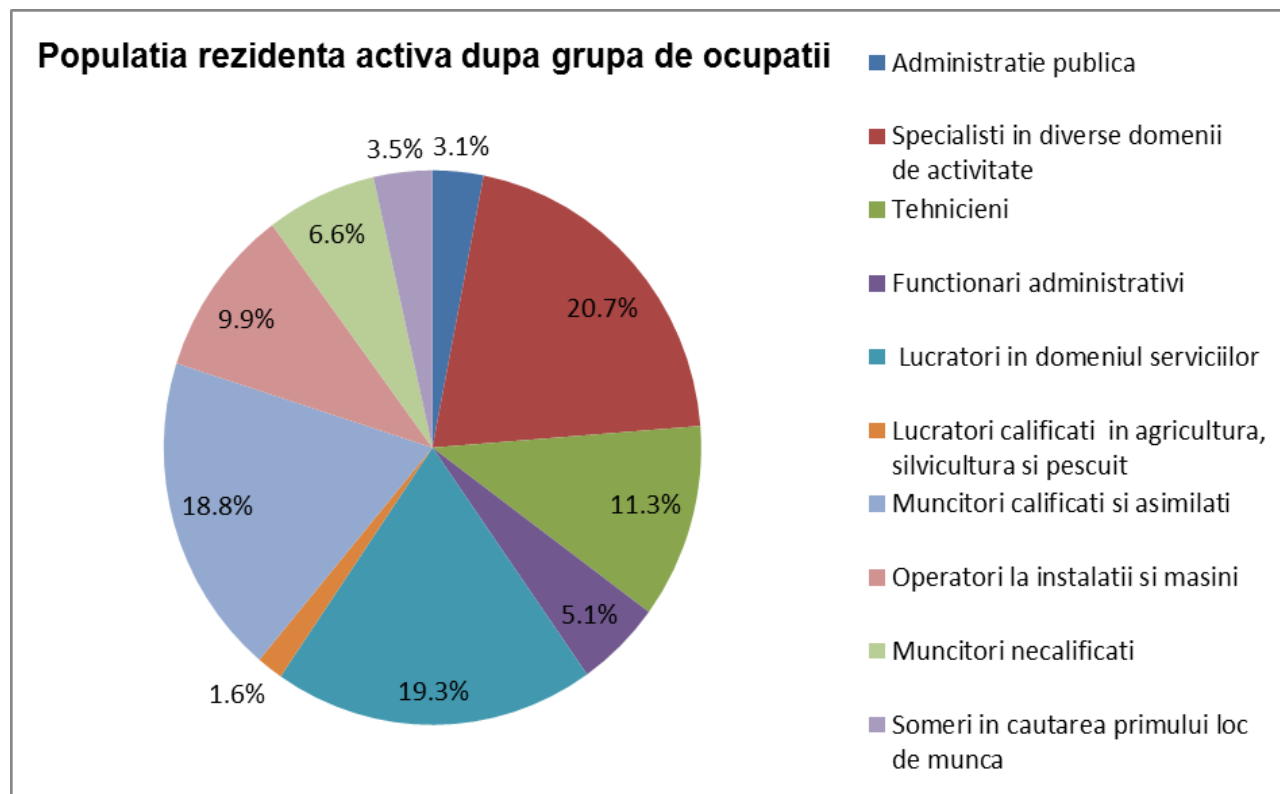


Figura 2.3-11: Structura populatiei rezidente active dupa grupa de ocupatii; Sursa: Institutul National de Statistica

Structura populatiei rezidente active pe grupe de varsta, la recensamantul din octombrie 2011, se prezinta astfel:

Populatia rezidenta activa pe grupe de varsta - municipiul Galati	Nr. pers	%
POPULATIA ACTIVA Total	115,794	100%
<i>din care:</i>		
15-24	9,233	8.0%
25-34	30,164	26.0%
35-44	39,460	34.1%
45-54	25,736	22.2%
55-94	10,256	8.9%
65-74	716	0.6%
75 ani si peste	229	0.2%

Tabel 2.3-10- Structura populatiei rezidente active pe grupe de varsta; Sursa: Institutul National de Statistica

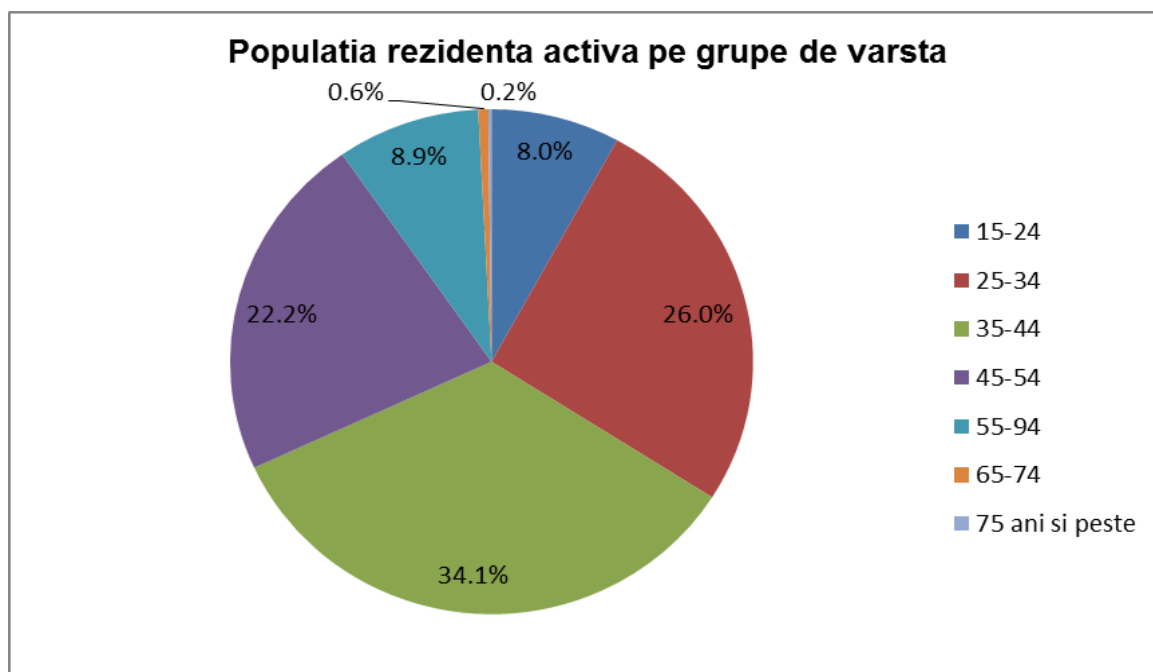


Figura 2.3-12: Structura populatiei rezidente active pe grupe de varsta; Sursa: Institutul National de Statistica

Structura populatiei rezidente active pe grupe de varsta reflecta o pondere de 34% pentru grupa 35-44 ani, urmata de grupele de varsta 25 – 34 ani (26%) respective 45 – 54 ani (22%).

2.3.6 Prognoza demografica

La nivel national, din punct de vedere demografic, dupa o perioada de varf in care s-a inregistrat o populatie maxima de 23,2 milioane locuitori, pe la mijlocul anilor 1990, este de asteptat ca declinul populatiei la nivelul Romaniei sa continue, datorita natalitatii in cadere libera si a ratei nete de emigrare. Este de asteptat ca aceasta incetinire in tendinta de scadere a populatiei sa fie sustinuta de nivelele veniturilor, aflate in crestere, precum si de imbunatatirile din sectorul serviciilor de sanatate. Desi migratia neta inspre alte tari s-a ridicat la ordinul a circa 30.000 persoane anual, dupa revolutia din 1989, rata migratiei s-a redus apoi considerabil. Cu toate acestea, exista inca numeroase persoane care lucreaza in alte state UE, in special in Italia, Spania si Germania.

Rezultatele finale ale recensamantului din 20 octombrie 2011 au aratat un lucru ingrijorator: populatia Romaniei a scazut drastic in ultimii ani. Potrivit datelor afisate de Comisia Centrala pentru Recensamant, populatia stabila totaliza in anul 2011 un numar de 20.121.641 locuitori. La recensamantul anterior, din 2002, populatia numara 21.680.974 de persoane, ceea ce inseamna o scadere accelerate de 7,2% in doar zece ani.

Romania a inregistrat in perioada 2002 – 2011 cea mai drastica scadere a populatiei din toata Uniunea Europeana.

Cele mai mari reduceri ale populatiei stabile, de peste 15%, s-au inregistrat in judetele Tulcea si Neamt. Scaderi semnificative, de peste 12%, au avut loc in cea mai mare parte a judetelor din Moldova - Vaslui, Bacau, Vrancea - dar si in Braila, Galati, Hunedoara, Mehedinti si Teleorman. In Municipiul Bucuresti populatia stabila a scazut cu 2,2% fata de precedentul recensamant. Ilfovul reprezinta singurul judet in care s-a inregistrat o crestere semnificativa a populatiei stabile (cu 29,5%), unul dintre motivele principale reprezentandu-l migratia populatiei dinspre Municipiul Bucuresti spre

localitatile limitrofe acestuia din cadrul judetului Ilfov.

Prognozele la nivel national prezinta tendinta de scadere a populatiei Romaniei (inclusiv in varianta optimista), cauzele fiind multiple: mentinerea fertilitatii la un nivel scazut, cresterea sperantei de viata la nastere, schimbarile care vor interveni in structura pe grupe de varsta a populatiei, soldul negativ al migratiei externe etc. Pentru orizontul de timp analizat, se asteapta ca emigrarea sa se reduca, insa sporul natural negativ va contribui in mod semnificativ la reducerea populatiei.

In contextul scaderii naturale si cresterii migratiei externe, in Regiunea Sud Est evolutia populatiei a inregistrat valori negative mai accentuate decat media la nivel nationala (in medie cu 55% scadere peste media nationala).

In oglinda, se poate observa procesul de scadere din judetul Galati, respectiv 249,732 locuitori la 10 octombrie 2011, inregistrand o scadere de 16% in perioada 2002 – 2011, scadere mai accentuata decat cea inregistrata la nivel national (-7,2%) si nivelul regional (-10,6%). Aceasta tendinta de scaderea a populatiei se datoreaza atat unui sold migratoriu extern negativ, cat si unui spor natural negativ al populatiei.

Prognoza populatiei Romaniei la nivel national a fost realizata de Institutul National de Statistica in anul 2014 in cadrul documentului „Proiectarea populatiei Romaniei in profil teritorial pana in anul 2060”. Document utilizeaza ca an de baza Recensamantul din octombrie 2011 si prezinta previziuni pentru evolutia populatiei Romaniei pentru orizontul de timp 2011 – 2060 la nivel de tara si regiuni de dezvoltare, in patru variante de evolutie demografica: constanta, medie, optimista si pesimista.

Evolutia in viitor a migratiei externe este greu de prevazut astazi, fiind direct dependenta de evolutia economica si sociala a tarii, de politicile de imigrare ale tarilor dezvoltate. In aceste conditii nu se intreveede o diminuare a contributiei migratiei externe la scaderea demografica pe termen scurt. Dimpotriva, atat ipoteza unei cersteri s dimensiunii emigratiei trebuie luata in cacul cat si cea a liberei circulatii a fortei de munca. Ceea ce este mai putin cunoscut si evaluat la adevarata valoare este profunzimea deteriorarii structurii pe varste a populatiei si implicatiile acestui fenomen. Prin scaderrea continua a numarului si ponderii populatiei tinere si cresterea numarului si ponderii populatiei varstnice, se accentueaza fenomenul de imbatranire demografica si se diminueaza populatia in varsta de munca.

Prognozele realizate privind populatia Romaniei publicate atat de INS, cat si de alte institutii abilitate (Institutul National de Cercetari Economice, United Nations Populations Division, Eurostat) estimeaza o scadere a populatiei in toate variantele de previziune.

In toate scenariile de proiectare, populatia tarii se va reduce cu valori intre 5,8 milioane persoane (varianta optimista) si 8,5 milioane persoane (varianta constanta).

Se anticipeaza ca numarul populatiei rezidente a Romaniei va continua sa scada pana in anul 2060 cu aprox. 7,1 mil persoane (in varianta mediana). Scaderea populatiei va fi moderata pana in anul 2030 si usor mai accentuata spre sfarsitul orizontului de proiectare, principalul factor al acestei evolutii fiind sporul natural.

Urmatorul tabel prezinta ratele de crestere a populatiei municipiului Galati comparativ cu ratele estimate la nivel national, regional si judetean.

Rata de crestere anuala media a populatiei (%)	2015 - 2030
Romania	-0.58%
Regiunea Sud Est	-0.92%
Judet Galati	-0.90%
Municipiul Galati	-0.96%

Tabel 2.3-11- Ratele de crestere ale populatiei la nivel national, regional si judetean, 2015 – 2030. Sursa: Institutul National de Statistica, estimari Consultant

Dimensiunea medie a gospodariilor la nivelul municipiului Galati se presupune ca va inregistra aceasi dinamica ca si populatia.

Astfel, in varianta mediana, populatia municipiului Galati se estimeaza a scadea de la 245.623 locuitori in anul 2014 la 210.475 locuitori in anul 2030.

Populatie	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018
TOTAL Romania	20,095,996	20,020,074	19,947,311	19,831,244	19,715,852	19,601,132	19,487,079
Regiunea SUD-EST	2,538,949	2,523,354	2,509,094	2,485,920	2,462,960	2,440,212	2,417,675
Judet Galati	534,577	530,914	527,979	523,209	518,482	513,797	509,155
Municipiul Galati	248,692	247,104	245,623	243,264	240,927	238,613	236,321
Nr persoane / gospodaria – mun. Galati	2.46	2.44	2.43	2.41	2.38	2.36	2.34

Populatie	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021	Anul 2022	Anul 2023	Anul 2024	Anul 2025
TOTAL Romania	19,373,690	19,260,961	19,148,888	19,037,466	18,926,693	18,816,565	18,707,078
Regiunea SUD-EST	2,395,345	2,373,222	2,351,303	2,329,586	2,308,070	2,286,753	2,265,633
Judet Galati	504,555	499,996	495,479	491,002	486,566	482,170	477,814
Municipiul Galati	234,051	231,803	229,576	227,371	225,187	223,024	220,882
Nr persoane / gospodaria – mun. Galati	2.32	2.29	2.27	2.25	2.23	2.21	2.18

Populatie	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028	Anul 2029	Anul 2030
TOTAL Romania	18,598,227	18,490,010	18,382,422	18,275,461	18,169,122
Regiunea SUD-EST	2,244,707	2,223,975	2,203,435	2,183,084	2,162,921
Judet Galati	473,497	469,219	464,979	460,778	456,615
Municipiul Galati	218,760	216,659	214,578	212,517	210,475
Nr persoane / gospodaria – mun.	2.16	2.14	2.12	2.10	2.08

Populatie	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028	Anul 2029	Anul 2030
Galati					

Tabel 2.3-12: Evolutia populatiei la nivel national, regional, judetean si municipal, 2012 – 2030. Sursa: Institutul National de Statistica, estimari Consultant

Grafic, evolutia populatiei judetului si a municipiului Galati se prezinta astfel:

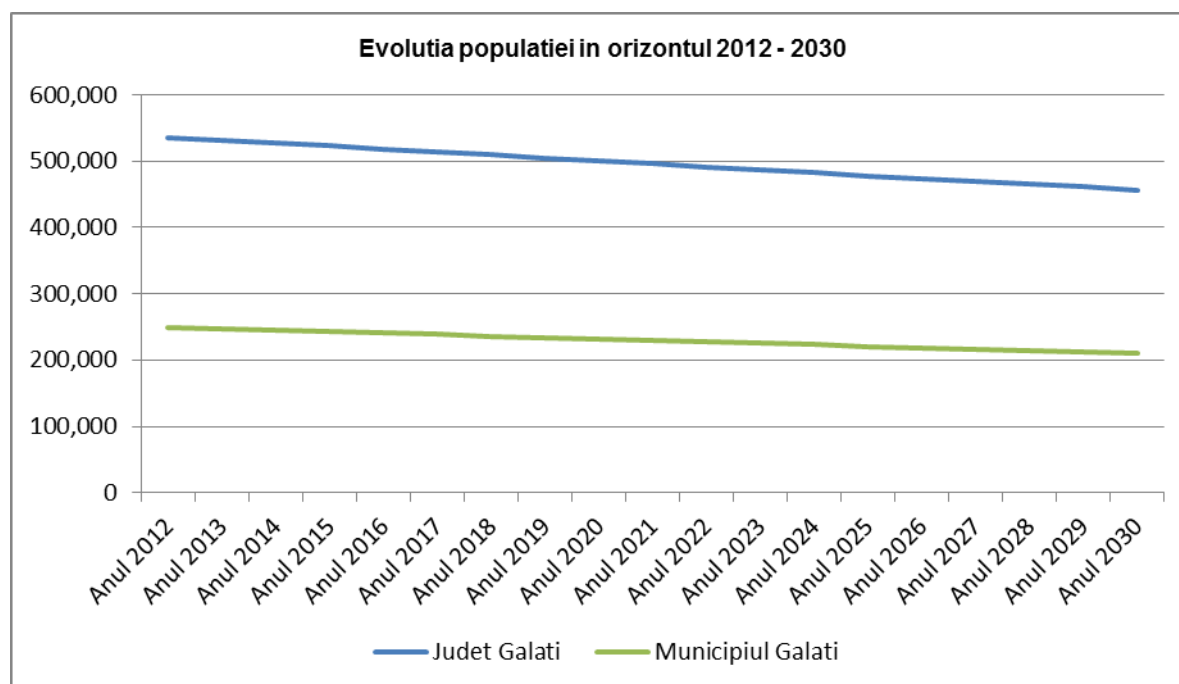


Figura 2.3-13: Evolutia populatiei in orizontul 2012 – 2030; Sursa: Institutul National de Statistica, estimari Consultant

2.3.7 Profilul economic

Industrie

Municipiul Galati este resedinta si totodata cel mai mare oras al judetului Galati. Este unul dintre cele mai mari centre economice din Romania, viata economica dezvoltandu-se in jurul Santierului Vamal, Portului Fluvial, in jurul Combinatului Siderurgic Arcelor-Mittal si al Portului Mineralier.

In Galati sunt 5 ramuri economice principale: **industrie si constructii, servicii, agricultura, silvicultura si exploatare forestiere**, iar principalele ramuri industriale sunt metalurgia si constructiile navale. Metalurgia acopera peste jumatate din productia de otel a Romaniei, peste 50% din produsele metalurgice sunt exportate. Constructia vamala este aici o industrie traditionala, la santierul naval construindu-se nave fluviale si maritime (nave container, mineraliere, remorchere si petroliere) cat si instalatii de foraj marin.

In companiile din Galati lucreaza aproximativ 80.000 de oameni, iar dupa cifra de afaceri a celor 13.000 de firme judetul se afla pe locul 14 in clasamentul operatorilor economici din Romania. Un clasament la nivelul anului 2013 al primilor 20 de operatori economici din prisma cifrei de afaceri si, de asemenea, un clasament al primilor 20 de angajatori in functie de numarul de locuri de munca

oferite, pot fi analizate in tabelele urmatoare:

Nr. Crt.	Angajator	Denumire CAEN/Cod CAEN	Activitati desfasurate	Nr Contracte Active	Nr Salariatii Activi
1	ARCELORMITTAL GALATI	Productia de metale feroase sub forme primare si de feroaliaje/2410	metalurgie	6549	6546
2	ARABESQUE	Comert cu ridicata al materialului lemnos si a materialelor de constructie si echipamentelor sanitare/4673	comert, depozitari, transporturi	2564	2564
3	S.N.DAMEN GALATI	Constructia de nave si structuri plutitoare/3011	constructii nave	2410	2406
4	SUCURSALA REGIONALA DE CAI FERATE GALATI	Activitati de servicii anexe pentru transporturi terestre/5221	transporturi, trafic feroviar, intretinere linii	2257	2257
5	SPITALUL CLINIC JUDETEAN DE URGENTA " SFANTUL APOSTOL ANDREI "	Activitati de asistenta spitaliceasca/8610	spital, sanatare	1797	1789
6	VEGA 93 SRL	Lucrari de constructii a cladirilor rezidentiale si nerezidentiale/4120	constructii	1650	1650
7	UNIVERSITATEA DUNAREA DE JOS	Invatamant superior universitar/8542	invatamant superior	2258	1407
8	ARHIEPISCOPIA DUNARII DE JOS GALATI	Activitati ale organizatiilor religioase/9491	culte, sanatare	1121	1088
9	SUCURSALA REGIONALA DE TRANSPORT FEROVIAI DE CALATORI GALATI	Transporturi interurbane de calatori pe calea ferata/4910	transporturi, servicii anexe transporturilor	1118	1087
10	APA CANAL	Captarea, tratarea si distributia apei/3600	distributie apa, tratare, captare apa	1033	1033
11	DIRECTIA GENERALA DE ASISTENTA SOCIALA SI PROTECTIA COPILULUI GALATI	Alte activitati de asistenta sociala, cu cazare N.C.A./8790	asistenta sociala	824	823
12	S.C.TRANSURB S.A. GALATI	Transporturi urbane, suburbane si metropolitane de calatori/4931	transporturi, rutier, calatori	643	643
13	APATERMGL	Furnizarea de abur si aer conditionat/3530	distributie agent termic	641	641
14	PRUTUL SA	Fabricarea uleiurilor si grasimilor/1041	fabricare ulei, industria alimentara, depozitari	641	641
15	SPITALUL CLINIC DE URGENTA PT.COPII "SF.IOAN"GALATI	Activitati de asistenta spitaliceasca/8610	spital, sanatare	520	520
16	COMPANIA DE NAVIGATIE FLUVIALA ROMANA NAVROM S.A.	Transportul de marfa pe cai navigabile interioare/5040	transporturi pe apa	509	509
17	CENTRUL ZONAL DE MARFA GALATI	Transporturi de marfa pe calea ferata/4920	transporturi cai ferate	472	472

Nr. Crt.	Angajator	Denumire CAEN/Cod CAEN	Activitati desfasurate	Nr Contracte Active	Nr Salariatii Activi
18	CATLIDI	Activitati de contractare, pe baze temporare, a personalului/7820	forta de munca	454	454
19	DIALFA SECURITY	Activitati de protectie si garda/8010	paza si ordine	446	442
20	PRIMARIA MUNICIPIULUI GALATI	Servicii de administratie publica generala/8411	administratie publica, depozitari	425	425

Tabel 2.3-13: Clasament 20 operatori economici in functie de numarul de locuri de munca, an 2013.

Sursa: Inspectoratul Teritorial de Munca Galati

Principalii 20 angajatori la nivelul municipiului Galati dupa cifra de afaceri:

Nr. Crt.	Angajator	Cifra Afaceri	Denumire CAEN/cod CAEN	Activitati desfasurate	Nr Contracte Active	Nr Salariatii Activi
1	ARCELORMITTAL GALATI	3,713,378,235.00	Productia de metale feroase sub forme primare si de feroaliaje/2410	metalurgie	6,549	6,546
2	ARABESQUE	1,501,704,012.00	Comert cu ridicata al materialului lemnos si a materialelor de constructie si echipamentelor sanitare/4673	comert, depozitari, transporturi	2,564	2,564
3	MAIRON Galati SA	1,086,937,365.00	Comert cu ridicata al metalelor si minereurilor metalice/4672	comert, depozitari, prelucrare metale	389	389
4	PRUTUL SA	751,789,817.00	Fabricarea uleiurilor si grasimilor/1041	fabricare ulei, industria alimentara, depozitari	641	641
5	SANTIERUL NAVAL DAMEN GALATI SA	627,748,364.00	Constructia de nave si structuri plutitoare/3011	constructii nave	2,410	2,406
6	AGRIUM-AGROPORT ROMANIA SA	558,823,941.00	Comert cu ridicata al produselor chimice/4675	comert ridicata	58	58
7	ANGHEL N.G. SRL	388,123,791.00	Recuperarea materialelor reciclabile sortate/3832	colectare deseuri, comert carburant, transporturi	84	84
8	VEGA 93 SRL	258,770,876.00	Lucrari de constructii ale cladirilor rezidentiale si nerezidentiale	constructii	1,650	1,650
9	COMPANIA DE NAVIGATIE FLUVIALA ROMANA NAVROM S.A.	249,008,165.00	Transportul de marfa pe cai navigabile interioare/5040	transporturi pe apa	509	509
10	TANCRAD SRL	239,959,729.00	Lucrari de constructii drumuri si autostrazi/4211	constructii, transport rutier marfa	248	248
11	ARCADA COMPANY SA	192,680,253.00	Constructia de poduri si tuneluri/4213	constructii, panificatie	246	246
12	ELECTROCENTRALE GALATI SA	189,779,365.00	Productia de energie electrica/3511	productie de energie electrica si termica	412	412

Nr. Crt.	Angajator	Cifra Afaceri	Denumire CAEN/cod CAEN	Activitati desfasurate	Nr Contracte Active	Nr Salariatii Activi
13	BAUROM CONSTRUCT SRL	182,379,644.00	Comert cu rodacata al metalelor si minereurilor metalice/4672	confectii metalice. Depozitare	185	184
14	ALEWIJNSE MARINE GALATI SOCIETATE PE ACTIUNI	151,291,492.00	Activitati de inginerie si consultanta tehnica legate de acestea/7112	instalatii electrice, inginerie	351	351
15	PHOENIX SLAG SERVICES SRL	116,129,155.00	Recuperarea materialelor reciclabile sortate/3832	recuperare materiale, curatenie tehnologica	264	264
16	ARCELORMITTAL TUBULAR PRODUCTS GALATI SRL	102,625,124.00	Productia de tuburi, tevi, profile tubulare si accesorii pentru acestea, din otel/2420	productia de tuburi, tevi, profile	177	177
17	DYNAMIC SELLING GROUP SRL	97,417,752.00	Comert cu ridicata nespecializat/4690	depozitari	96	96
18	REMAT SCHOLZ FILIALA MOLDOVA SRL	92,143,178.00	Recuperarea materialelor reciclabile sortate/3832	recuperare materiale, demontare masini, comert	38	36
19	NEIDAN SRL	89,934,138.00	Activitati de jocuri de noroc si pariuri/9200	jocuri de noroc, baruri	46	46
20	PROFILAND STEEL SRL	87,488,417.00	Productia de tuburi, tevi, profile tubulare si accesorii pentru acestea, din otel/2420	productie tuburi tevi	11	11

Tabel 2.3-14: Clasament 20 operatori economici in functie de cifra de afaceri, an 2013

Sursa: Inspectoratul Teritorial de Munca Galati

Agricultura

In conformitate cu PUG al Municipiului Galati, elaborat in anul 2013, suprafata agricola totala la nivelul municipiului era de 12.668,94 ha, fiind amplasata exclusiv in extravilan si alcatuita din: 12.420,55 ha terenuri arabile, 133,64 ha livezi, 23,95 ha vie, 90,80 ha pasuni.

Agricultura in municipiul Galati se desfasoara cu tractoare si pluguri pentru tractoare, cultivate si grape mecanice, semanatori cu tractiune mecanica. Gradul de mecanizare a agriculturii s-a imbunatatit in ultimii ani, prin achizitionarea de masini si utilaje moderne, preponderent in cadrul unor proiecte co-finantate din programele cu finantare europeana (SAPARD, PNDR 2007-2013).

La nivelul municipiului Galati, o activitate cu traditie este si cea de pescuit si acvacultura.

Comert

Galatiul detine numeroase banci, institutii si agentii de credit, economice si de consiliere manageriala, o piata de actiuni si o puternica retea de comert privat organizata de Camera de Comert si Industrie, care are rolul asumat de reprezentanta a firmelor din regiune, promovand o politica coerenta de dezvoltare economica si sociala a judetului.

In municipiul Galati, sectorul serviciilor este dezvoltat, cu peste 1.000 active, iar cea mai importanta

ramura este cea a comerțului. În perioada 2007 – 2012 comerțul a înregistrat o creștere a numărului de societăți active și a cifrei de afaceri. Dezvoltarea comerțului modern, cu o productivitate ridicată a muncii, a condus la dispariția multor unități comerciale de foarte mici dimensiuni, care asigurau un număr important de locuri de muncă, dar care nu pot fi la fel de competitive ca marile rețele comerciale cu capital străin.

În anul 2014 cei mai importanți agenți din această ramură sunt: ARABESQUE SRL, MAIRON GALATI SA, FIGRAN SRL, BAUROM CONSTRUCT SRL, MYOSOTIS SRL, DYNAMIC SELLING GROUP SRL, SILVANO SRL, CAVALA GLASS SRL, STIBORG PRIM SRL, EUXIN SRL, TELESYS SRL. Pe lângă agenții economici locali, în ultimii ani au fost deschise unități comerciale ale unor rețele internaționale, cum ar fi: Kaufland (2009, 2013), Billa (2012), Penny (2013), Lidl (2013-2014), Carrefour (2011), Auchan (2014), etc.

În anul 2013, a fost inaugurat centrul comercial Shopping City Galați, pe o suprafață de 12 ha, cu 1400 de locuri de parcare și galerii comerciale cu o suprafață totală de 18.000 mp, la care se adaugă restaurante și o zonă de agrement.

Dinamica inaugurării de unități ale comerțului modern indică faptul că piața locală are un potențial de creștere ridicat, situație confirmată de faptul că niciun astfel de magazin nu a fost închis în ultimii ani.

Turism

Turismul este o ramură importantă a economiei orașului Galați întrucât turiștii au la dispoziție o varietate de locuri de vizitat: teatre, muzee, biserici și mănăstiri, numeroase parcuri și locuri de recreere, Galațiul aflându-se pe locul 2 în topul orașelor din România în privința spațiului verde pe cap de locuitor, precum și alte monumente, clădiri și locuri de vizitat, locuri de agrement. Galațiul oferă, de asemenea, turiștilor o varietate de posibilități de cazare, pensiuni și hoteluri.

Tipologia turismului (tipuri de turism existente sau posibil a fi dezvoltate) este următoarea: turismul cultural-istoric, potențialul de dezvoltare a acestui tip de turism rezultând din existența unei istorii locale bogate reflectate și susținute de un patrimoniu istoric și arhitectural local semnificativ; turismul de tranzit; turismul de afaceri, datorat agenților economici, structurilor de primire cu funcție de cazare și spațiilor de conferințe din cadrul unităților de cazare; ecoturismul și turismul verde; turismul universitar și școlar; turismul religios-ecumenic; turismul medical și de menținere a sănătății; turismul sportiv, de recreere și agrement; turismul viti-vinicol, turismul cinegetic; turismul piscicol; turismul gastronomic; apicultura și produsele apicole.

Alte date socio-economice:

O rețea densă de unități de învățământ de toate gradele, începând cu creșe, grădinițe și terminând cu universități asigură infrastructura instruirii și educării tinerei generații. Cele două Universități din Galați includ 14 facultăți și 3 colegii. În cadrul Universității "Dunărea de Jos" există două facultăți cu profil unic în România: "Facultatea de Navă" și "Facultatea de Știința și Ingineria Alimentelor". Universitatea Danubius pregătește specialiști, cercetători și lideri în domeniile juridic, economic și social.

O statistică a numărului de elevi înscriși în toate ciclurile de învățământ din municipiul Galați poate fi urmărită în tabelele de mai jos:

Tip unitate de invatamant	Nr. Unitati	Nr. Clase	Nr. Elevi	Invatamant Prescolar		Invatamant Primar		Invatamant Gimnazial		Invatamant Special		Invatamant Liceal	
				grupe	elevi	clase	elevi	clase	elevi	clase	elevi	clase	elevi
Invatamant liceal	25	722	18,682	1	4	39	942	57	1,362	2	9	623	16,365
Invatamant gimnazial	33	704	16,803	6	95	382	9,429	314	7,271	2	8	0	0
Invatamant primar	2	11	157	4	82	7	75	0	0	0	0	0	0
Invatamant prescolar	10	37	898	37	898	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	70	1,474	36,540	48	1,079	428	10,446	371	8,633	4	17	623	16,365
DIN CARE:													
Invatamant de masa	63	1,380	35,390	40	973	404	10,223	353	8,471	0	0	583	15,723
Invatamant special	4	63	550	4	24	17	148	18	162	4	17	20	199
Invatamant de masa + invatamant special	67	1,443	35,940	44	997	421	10,371	371	8,633	4	17	603	15,922
Invatamant Particular	3	31	600	4	82	7	75	0	0	0	0	20	443
TOTAL GENERAL	70	1,474	36,540	48	1,079	428	10,446	371	8,633	4	17	623	16,365

Tabel 2.3-15: Unitati de invatamant si numarul de copii inscrisi in fiecare categorie - municipiul Galati, an 2015
Sursa: Inspectoratul Scolar Judetean Galati

La nivel municipiului Galati, la nivelul anului 2015 activeaza urmatoarele facultati:

Nr. Crt.	Facultatea	Numarul de studenti 2014-2015 (licenta+master+doctorat)
Universitatea Dunarea de Jos		
1	Facultatea de Inginerie	1,133
2	Facultatea de Arhitectura Navala	577
3	Facultatea de Automatica, Calculatoare, Inginerie Electrica si Electronica	1,314
4	Facultatea de Inginerie si Agronomie din Braila	538
5	Facultatea de Stiinta si Ingineria Alimentelor	887
6	Facultatea de Medicina si Farmacie	1,765
7	Facultatea de Stiinte si Mediu	346
8	Facultatea de Litere	818
9	Facultatea de Istorie, Filosofie si Teologie	404
10	Facultatea de Arte	148
11	Facultatea de Educatie Fizica si Sport	643
12	Facultatea de Economie si Administrarea Afacerilor	1,203
13	Facultatea de Stiinte Juridice, Sociale si Politice	798
14	Facultatea Transfrontaliera de Stiinte Umaniste, Economice si Ingineresti (extensiune Cahul)	925

Nr. Crt.	Facultatea	Numarul de studenti 2014-2015 (licenta+master+doctorat)
TOTAL		11,499
Universitatea Danubius		
15	Facultatea de Drept	1,065
16	Facultatea de Stiinte Economice	972
17	Facultatea de Comunicare si Stiinte Internationale	378
TOTAL		2,415
TOTAL GENERAL		13,914

Tabel 2.3-16: Lista facultatilor si a nr. de studeti / facultate – mun. Galati, an 2015

Sursa: Universitatea Dunarea de Jos, Universitatea Danubiu

Spitale

In orasul Galati functioneaza un numar de 8 spitale: Spitalul Judetean de Urgenta “Sf. Apostol Andrei”, Spitalul de urgenta pentru copii “Sf. Ioan”, Spitalul de Obstetrica-Ginecologie “Buna Vestire”, Spitalul de Boli Infectioase “Sf. Cuvioasa Parascheva”, Spitalul de Psihiatrie “Elisabeta Doamna”, Spitalul de Pneumoftiziologie, Spitalul General Cai Ferate, Spitalul Militar de Urgenta “Dr. Aristide Serfioti” si 5 centre medicale: Clinica Romar Medical, Clinica Dentara Dr. Popa Lucia, Clinica “Dental”, Centrul Medical Andrei Nicoleta Galati, Clinica Hiperdia.

De asemenea, este in proiect un spital regional, un proiect comun Braila-Galati, si o clinica de excelenta pentru chirurgie cardiovasculara si toracica.

2.4 Reteaua majora de circulatii

2.4.1 Reteaua rutiera si stradala

Reteaua rutiera din arealul de studiu este formata din componenta stradala a Municipiului Galati si reseaua de drumuri nationale si judetene cu care aceasta este conectata. Conexiunea cu reseaua de drumuri europene este asigurata de drumul E87 (Ucraina - Republica Moldova – Galati – Braila – Tulcea – Constanta – Bulgaria – Turcia).

Peste trama stradala a orasului se suprapun traseele a 4 drumuri nationale, care tranziteaza / penetreaza teritoriul administrativ al Municipiului Galati (figura 2.4-1):

- DN 2B/ E 87: DN 2 (Spataru) – Braila – Galati - Frontiera Republica Moldova (Giurgiulesti);
- DN 22B: Braila – Galati;
- DN 22E: Galati – Garvan (trecere cu bac peste fluviul Dumarea);
- DN 26: Galati (DN 2B) – Ganesti - Murgeni (DN 24A);

În ceea ce privește rețeaua de drumuri județene, aceasta este reprezentată de DJ 251: Tecuci (DN 25) – Galați (limita Jud. Tulcea).

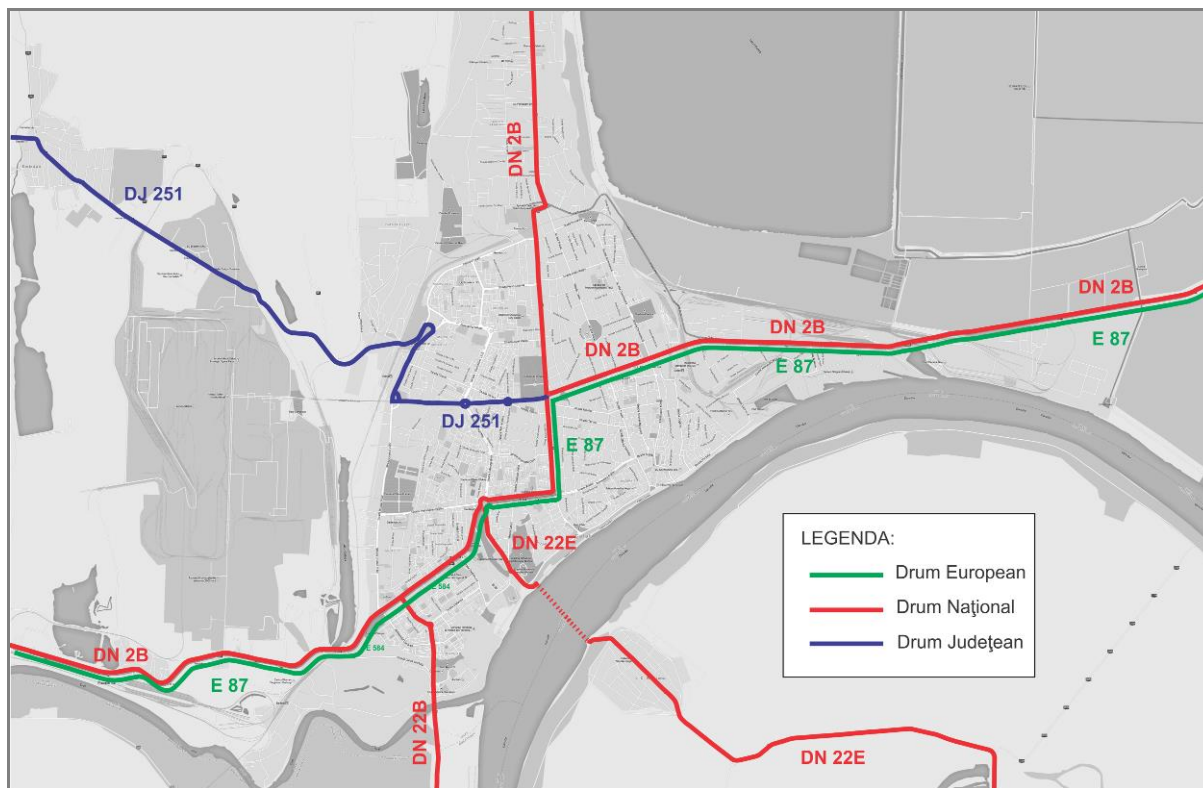


Figura 2.4-1: Rețeaua de drumuri naționale și județene.

La nivelul rețelei rutiere naționale, în zona Municipiului Galați nu există varianta de ocolire, traseele drumurilor naționale suprapunându-se peste rețeaua stradală în zona urbană. În rețeaua stradală, legătura între drumurile naționale care penetrează teritoriul urban pe zonele de Vest, Nord și Est este asigurată de o înlanțuire de elemente de infrastructură cu funcțiune de centură (Str. Drumul Viilor, Str. Nicolae Mantu, B-dul Milcov, Centura Galați, B-dul G. Cosbuc, Str. Alex. Macelaru, Str. Tineretului, Str. Macului). Deși este destinată traficului de tranzit și circulației vehiculelor de marfă, această legătură din rețeaua stradală nu corespunde caracteristicilor unui drum de centură, pe alocuri strabatând o zonă cu locuințe individuale, cu acces direct în această stradă (de exemplu, Str. Nicolae Mantu, figura 2.4-2). Pentru drumurile naționale care se conectează la rețeaua urbană în zona de Sud a orașului, accesul către aceste străzi cu funcțiune de centură este condiționat de parcurgerea elementelor de infrastructură specifice rețelei interne a orașului.



Figura 2.4-2: Strada destinata preluarii traficului greu in zona rezidentiala.

Reteaua stradala a Municipiului Galati este rezultatul interventiilor urbanistice specifice diferitelor perioade istorice care si-au pus amprenta pe acesta localitate: din antichitate pana in perioada regulamentara, prima parte a secolului al XIX (1831); din perioada regulamentara pana la sfarsitul celui de-al doilea razboi mondial (1831 - 1950); 1950 - 1990 - prezent: perioada contemporana a evolutiei urbane. Astfel, in tesutul urban al Municipiului Galati se pot identifica zone cu caracter istoric in care apar cu preponderenta locuinte individuale, zone de locuinte colective, zone industriale si zone periferice care au luat nastere ca urmare a unei dezvoltari spontane manifestate in ultima perioada. Trama stradala majora rezultata prin imbinarea acestor tesuturi urbane de tipologii diferite are forma aproximativ rectangulara.

Reteaua stradala a Municipiului Galati prezinta densitate ridicata, in special in zona centrala si in principalele cartiere de locuinte. Mai deficitare din acest punct de vedere sunt cartierele marginase (partea de Nord, zona Portului etc.). In total, la nivelul municipiului exista 497 de strazi. Categoriile in care aceste strazi sunt clasificate de catre Consiliul Local al Municipiului Galati (date furnizate de Directia Informatizare Comunicatii si Servicii IT) potrivit Normei Tehnice privind Proiectarea si Realizarea Strazilor in Localitatile Urbane publicata in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 138bis din 06.04.1998, sunt urmatoarele (figura 2.4-3):

- strazi de categoria I – **magistrale**: asigura preluarea fluxurilor majore ale orasului pe directia drumului national care traverseaza orasul sau pe directia principala de legatura cu acest drum, avand minimum 6 benzi de circulatie, inclusiv liniile de tramvai;
- strazi de categoria a II-a - **de legatura**: asigura circulatia majora intre zonele functionale si de locuit, avand 4 benzi de circulatie, inclusiv liniile de tramvai;
- strazi de categoria a III-a – **colectoare**: preiau fluxurile de trafic din zonele functionale si le dirijeaza spre strazile de legatura sau magistrale, avand 2 benzi de circulatie;

- strazile de categoria a IV-a - **de folosinta locala**: asigura accesul la locuinte si servicii curente sau ocazionale din zonele cu trafic foarte redus.

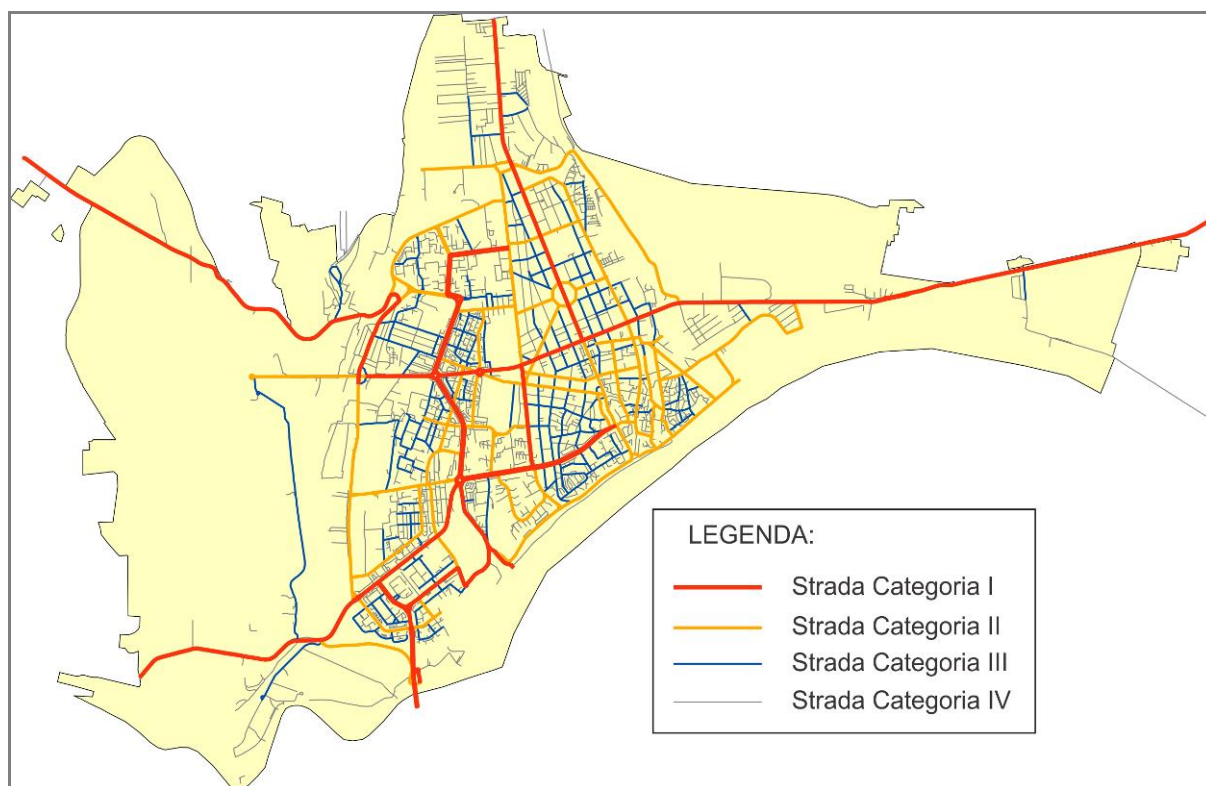


Figura 2.4-3: Incadrarea strazilor pe categorii.

Potrivit datelor puse la dispozitie de Beneficiar prin Directia Generala Infrastructura si Lucrari Publice din cadrul Primariei Municipiului Galati, in perioada 2010-2014 au fost modernizate 72 de elemente de infrastructura rutiera, totalizand 34,2 km. Detalii cu privire la aceste investitii sunt prezentate in tabelul de mai jos si in figura 2.4-4.

Nr. Crt	Denumire	Lungime [m]	Latime [m]	Sistem rutier		
				Carosabil	Trotuar	Tramvai
1	Str. Transilvaniei	517	7	X	X	
2	Str. Aprodul Purice	410	5	X	X	
3	Int. Str.Privighetorii cu str.Zimbrului	201	6.5	X	X	
4	Str. Basarabiei, intre Pta Energiei - B-dul G. Cosbuc	2300	6	X		
5	Str. Anghel Saligny, intre Str. Brailei-Str. Gh.Asachi	531	6	X	X	
6	Str. Stiintei, intre Str. Cezar-Str. Bravilor	762	7.1	X	X	
7	Str. Razboieni	2510	6	X	X	
8	Str. Cometei, intre Str. Romana-Str. Ariei	750	6	X		
9	Drumul Viilor, intre str.Tecuci-magistrala Sidex	390		X	X	
10	Str. Basarabiei, intre Str. Traian-	800	6	X		

Nr. Crt	Denumire	Lungime [m]	Latime [m]	Sistem rutier		
				Carosabil	Trotuar	Tramvai
	Str.M.Bravu					
11	B-dul Marii Uniri	893	18	X	X	
12	Drum de acces Bac	445	9	X	X	
13	Uzina de Apa	723	9	X	X	
14	Str. Clabucet	195	8	X	X	
15	Str. N.Balcescu	1263	9	X	X	
16	Str. Vadeni	490	5.5	X	X	
17	Str. Arges	233	6	X	X	
18	Str. Barbosi	240	6	X		
19	Str. Posta Veche, intre Str. Tecuci-Str. Anul Revolutiei 1848	207	6	X	X	
20	Aleea Florilor	92	3.5	X	X	
21	Str. Tineretului 2	269.6	6	X	X	
22	Str. Tineretului 3	263.7	3.5	X	X	
23	B-dul Otelarilor	1279		X	X	X
24	Str. Stadionului	542		X	X	X
25	Str. Frunzei	720		X	X	X
26	Str. Gh. Asachi	850		X	X	X
27	Str. Daciei	370	8	X	X	
28	Str. Salistei	295	7	X	X	
29	Str. Sulinei	295	6	X	X	
30	Str. Elicei	95	4.5	X	X	
31	Str. Ghecet	390	6	X	X	
32	Str. Gamulea	160	6	X	X	
33	Str. Albatrosului	274	4.5	X	X	
34	Str. Parcului	223	6	X	X	
35	Str. Romulus	350	7	X	X	
36	Str. Plantelor	144	5	X	X	
37	Str. Instructiei	152	4	X	X	
38	Str. C. Columb	728	7	X	X	
39	Str. Lupeni	120	5	X	X	
40	Str. T. Vladimirescu	698	7	X	X	
41	Str. Afinului	111	3	X	X	
42	Str. Bucovinei	600	10.5	X	X	
43	Str. Alexandru cel Bun	665	8	X	X	
44	Aleea Pietii	170	5	X	X	
45	Str. Meseriasilor	146	5	X	X	
46	Str. I. L. Caragiale	714	7	X	X	
47	Str. Lugoj	196	6	X	X	
48	Fundatura Florilor de jos	237	5	X	X	
49	Str. Sculpturii	108	5.5	X	X	
50	Str. Canalului	186	5	X	X	
51	Str. Gloriei	180	6	X	X	
52	Str. Vidra	88	4	X	X	
53	Str. Livezeni	307	5	X	X	
54	Aleea Arcasilor 13	426	4	X	X	

Nr. Crt	Denumire	Lungime [m]	Latime [m]	Sistem rutier		
				Carosabil	Trotuar	Tramvai
55	Str. Brates	430	7	X	X	
56	Str. Bourului	245	4.5	X	X	
57	Str. Lozoveni	1672	8.5	X	X	
58	Str. T. Neculuta	200	7	X	X	
59	Str. Bucurestii Noi	577	8.5	X	X	
60	Str. Garii	812	10	X	X	
61	Parcare Centura			X		
62	Str. Unirii	1502	6	X	X	
63	Str. Libelulei	55	4	X	X	
64	Str. Dropiei	82	4	X	X	
65	Str. Rachitei	109	4	X	X	
66	Str. Graurului	130	4	X	X	
67	Str. Tufanelelor	158	5.5	X	X	
68	Str. Zambilelor	190	4	X	X	
69	Str. Sulfinei	276	6	X	X	
70	Str. Privighetorii	160	5	X	X	
71	Str. Caprioarei	166	4	X	X	
72	Str. Ana Ipatescu	1117	9.5	X		

Tabel 2.4-1: Strazi modernizate in perioada 2010-2014

Lucrarile de modernizare, inclusiv infrastructura pentru tramvai, pe Bulevardul Otelarilor si pe Strazile Stadionului, Frunzei si Gheorghe Asachi au fost realizate prin accesarea fondurilor disponibile in cadrul Programului Operational Regional 2007-2013, Domeniul 1.1. Planuri integrate de dezvoltare urbana, Sub-domeniul: Poli de dezvoltare urbana. Prin intermediul aceluiasi program de finantare a fost modernizata si Strada Unirii.

In continuare, in decursul anului 2015, sunt in curs de modernizate urmatoarele elemente de infrastructura rutiera (figura 2.4-4) (tabelul 2.4-2):

Nr. Crt	Denumire
1	Str. Sindicatelor
2	Str. Democratiei
3	Str. Clabucet
4	Str. Rizer
5	Str. Anghel Saligny, intre Str. Prelungirea Brailei-Str. Arges
6	Str. Namoloasa
7	Str. Casin
8	Str. Predeal
9	Str. Caraiman
10	Str. Prunari
11	Str. Brasov
12	Str. Cetateanu Ion
13	Str. Traian, intre Str. Brailei-Metro
14	Str. Aviatorilor

Nr. Crt	Denumire
15	Str. Incubatorului
16	Parcare Micro 19

Tabel 2.4-2: Strazi in curs de modernizare, anul 2015

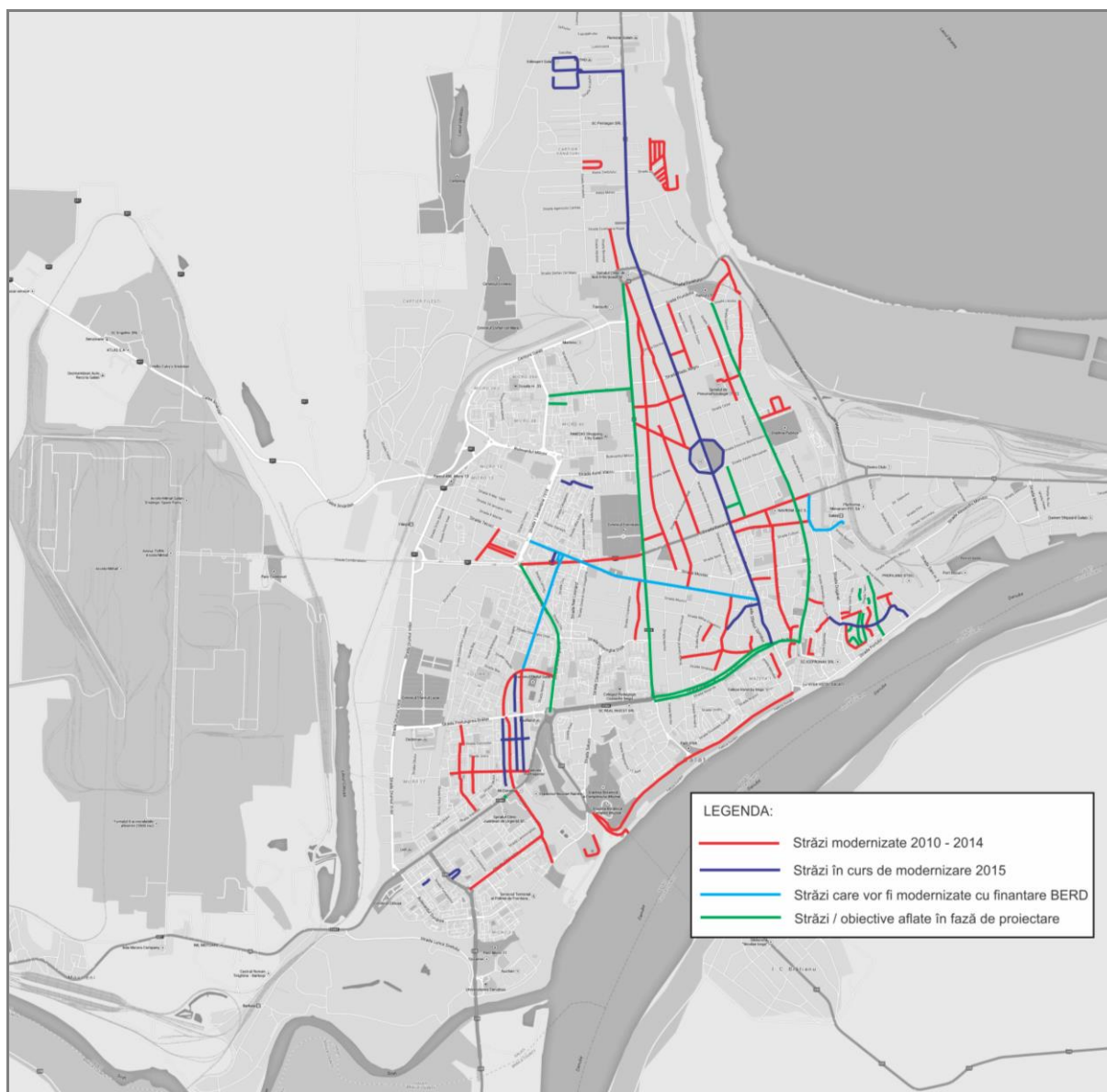


Figura 2.4-4: Harta strazi (modernizate, in curs, proiecte)

Cu sprijinul BERD, in cadrul proiectului "Galati Urban Transport Rehabilitation - C29036" urmeaza sa intre in proces de reabilitare urmatoarele sectoare ale rețelei stradale:

- Strada Mihai Bravu: tronsonul cuprins între stația de cale ferată și Strada Basarabiei;

- Strada Anghel Saligny: tronsonul cuprins între Strada Tecuci și Strada Gheorghe Asachi;
- Strada Tecuci: tronsonul cuprins între Strada 1 Decembrie 1918 și Strada Traian.

La momentul elaborării acestui raport, 21 de obiective de investiții în domeniul infrastructurii de transport se aflau în diferite faze de proiectare (studiu de fezabilitate, studiu de prefezabilitate), după cum urmează (tabel 2.4-3):

Nr. Crt	Denumire obiectiv	Propunere
1	Str. Cerealelor	Modernizare
2	Str. Dr. Carnabel	Modernizare
3	Pasarela Pietonala, Str. Brailei în zona Spitalul Județean	Construcție
4	Str. Grivitei	Modernizare
5	Str. Cernei	Modernizare
6	Str. Macin	Modernizare
7	Str. Izvor	Modernizare
8	Str. Jupiter	Modernizare
9	Str. Mircea cel Bătrân	Modernizare
10	Str. Dimitrie Cantemir	Modernizare
11	Str. Crisana	Modernizare
12	Str. Siderurgistilor	Modernizare
13	Str. Traian Vuia	Modernizare
14	Str. 1 Decembrie 1918	Modernizare
15	Str. H. Coanda	Modernizare
16	B-dul G. Cosbuc	Modernizare
17	Str. Domneasca	Modernizare
18	Str. Brailei	Modernizare
19	Intrare Galați	Modernizare
20	Ansamblul Transport intermodal	Construcție
21	Subtraversare Dunare	Construcție
22	Amenajare artera de legatură Strada Al. Lapusneanu - Strada Rosiori, inclusiv spații de parcare cartier Mazepa 1	Modernizare

Tabel 2.4-3: Proiecte de investiție propuse

Se estimează că aceste proiecte vor fi implementate în următorii ani, înscriindu-se în categoria proiectelor realizate până în anul 2030.

În continuare va fi prezentată o scurtă descriere a obiectivelor de investiții pentru care Beneficiarul - Direcția Generală Infrastructură și Lucrări Publice a pus la dispoziție studii existente (studii de fezabilitate, studii de prefezabilitate).

- **Modernizare Strada Traian între Metro și Strada Brailei - Lărgire carosabil**

Strada Traian reprezintă principala arteră de circulație pe care se desfășoară traficul de penetrație în Municipiul Galați din direcția Nord, precum și traficul de tranzit pe direcția Nord - Sud. De asemenea, Strada Traian are o importanță majoră datorită faptului că face legătura între cele două artere principale ale orașului, Bulevardul Brailei și Bulevardul George Cosbuc. Conform Planului Urbanistic General al Municipiului Galați, Strada Traian face parte din trama

stradala majora, fiind de categoria a II-a. Scopul proiectului de investitii este de a creste capacitatea de circulatie a arterei rutiere respective, deoarece actualmente intensitatea fluxului de trafic depaseste capacitatea pe un tronson de 10 %, cuprins intre intersectia cu Strada Brailei si intersectia cu Strada Tecuci. Pe acest tronson, in lungime totala de 450 metri, capacitatea de circulatie este deficitara, deoarece exista numai doua benzi de circulatie, partea carosabila avand latimea de 7 metri. Proiectul de investitii, aflat in prezent in desfasurare, va asigura extinderea capacitatii de circulatie pe tronsonul mentionat, prin largirea partii carosabile la 4 benzi de circulatie (conform categoriei strazii). Odata cu largirea strazii in vederea cresterii capacitatii de circulatie, se vor reabilita si retelele edilitare din ampriza acesteia. Dimensionarea si alcatuirea infrastructurii rutiere se realizeaza corespunzator strazilor de categoria a II-a care pot prelua si trafic greu. Modernizarea strazii se realizeaza in concordanta cu prevederile din PUG al Municipiului Galati si expertiza strazii referitoare la carosabil, trotuare si retele edilitare subterane.

- **Amenajare Parcare Micro 19**

Acest proiect de investitii are ca obiect amenajarea unei parcuri in cartierul Micro 19 al Municipiului Galati, pe o suprafata totala de 8842,50 m², cuprinzand urmatoarele elemente: locuri de parcare, spatii verzi adiacente acestora, cai de acces rutiere, amenajare peisagistica a unei zone verzi, loc de joaca pentru copii, restilizarea trotuarelor, rampe pentru persoane cu handicap. Se vor amenaja 234 locuri de parcare, accesul la acestea facandu-se prin racordurile la Strazile Laminoristilor si Textilistilor, precum si prin aleile de circulatie create. Partea carosabila, de 6 metri latime, se va executa cu declivitati care vor permite scurgerea apelor pluviale catre gurile de scurgere. Reglementarea circulatiei rutiere in zona de parcare si pe accesele rutiere se va realiza prin marcaje si indicatoare. Trotuarele din Parcare Micro 19 vor avea latimea cuprinsa intre 1,2 si 2,5 metri, iar aleile pietonale intre 1,2 si 1,8 metri, fiind delimitate de borduri. Aceste elemente de infrastructura rutiera vor fi pavate cu pavele. Suprafata totala afectata locurilor de parcare si aleilor de circulatie este de 5175,24 m², iar aleile pietonale vor cuprinde 1001,50 m². In cadrul locului de joaca, circulatiile pietonale vor ocupa o suprafata de 252,27 m².

- **Modernizarea Strazii Cerealelor si a Strazii Dr.Carnabel (partial)**

Un alt obiectiv de investitii important legat de mobilitate este cel de **Modernizare a Strazii Cerealelor si a Strazii Dr. Carnabel (partial)**, pentru care este realizat deja studiul de fezabilitate. Strada Cerealelor se afla intre Strada Traian si Strada Dr. Alexandru Carnabel, avand lungimea de 144 metri, fiind incadrata in categoria a III-a. La nivelul retelei stradale a Municipiului Galati, aceasta strada are rol functional de artera colectoare. Sistemul de infrastructura rutiera este in proportie de 90% nemodernizat, numai restul de 10% avand imbracaminte asfaltica. In urma studiilor desfasurate, s-a ajuns la concluzia ca starea de degradare a Strazii Cerealelor este "Rea", conform CD-155 - *"Instructiuni tehnice pentru determinarea starii tehnice a drumurilor moderne"*, majoritatea defectelor constatate fiind la nivelul imbracamintii structurii rutiere. Astfel, a devenit necesara si s-a recomandat realizarea unui sistem de infrastructura rutiera nou, in scopul obtinerii unei imbracaminti rutiere omogene care sa asigure conditii corespunzatoare de desfasurare a circulatiei. De asemenea, starea de degradare a trotuarelor este una accentuata, in proportie de peste 50%, ceea ce impiedica evacuarea corespunzatoare a apelor pluviale. Studiul realizat a propus reamenajarea trotuarelor pe aceasta strada. In ceea ce priveste semnalizarile rutiere, cea orizontala nu exista, iar cea verticala este incompleta si nu mai corespunde reglementarilor tehnice actuale. Sectorul Strazii Dr. Alexandru Carnabel care va fi modernizat se desfasoara intre Strada Basarabiei si Strada Vasile Alecsandri pe o lungime de 524 metri. La nivelul

rețelei stradale a Municipiului Galați, are rol funcțional de artera colectoare, fiind încadrată în categoria a III-a. Studiile efectuate au concluzionat că starea de degradare a sectorului în discuție al Strazii Dr. Alexandru Carnabel este "Rea" (conform CD-155 - "Instrucțiuni tehnice pentru determinarea stării tehnice a drumurilor moderne") pe primii 200 metri începând de la intersecția cu Strada Basarabia, iar pe următorii 324 metri este "Mediocra", conform instrucțiunilor amintite. Majoritatea defectelor identificate sunt specifice îmbracamintii structurii rutiere. Având în vedere cele constatate, precum și faptul că până la realizarea lucrărilor de drum pentru reabilitarea strazii vor avea loc lucrări la nivelul utilitatilor situate în zona mediană a părții carosabile, s-a recomandat realizarea unui sistem de infrastructură rutieră nou flexibil. Trotuarele prezintă o stare de degradare accentuată pe mai mult de 50% din suprafață, ceea ce impune amenajarea de trotuare noi. Semnalizările rutiere orizontale și verticale nu mai prezintă caracteristicile minimale de admisibilitate impuse de reglementările tehnice în vigoare. Principalele lucrări legate de mobilitate prin sistemul de infrastructură rutieră, care se vor executa la nivelul Strazii Cerealelor și Strazii Dr. Alexandru Carnabel constau în refacerea infrastructurii rutiere (în 6 straturi), realizarea de parcuri noi, refacerea trotuarelor, lucrări care vor contribui la creșterea siguranței circulației, amenajarea intersecțiilor, asigurarea scurgerii apelor, amenajare acceselor la proprietăți, dezafectarea liniei de tramvai, amenajarea zonelor verzi adiacente părții carosabile. Se vor amenaja de asemenea piste pentru biciclete prin trasarea pe trotuar a unor marcaje care vor delimita pista de restul trotuarului. Pentru accesul persoanelor cu handicap, la intersecții bordurile de încadrare a carosabilului se vor monta în poziție semi-îngropată pentru a ușura trecerea scaunelor cu roțile.

- **Amenajare artera de legatură Strada Al. Lapusneanu - Strada Rosiori, inclusiv spații de parcare cartier Mazepa 1 Galați**

Consiliul Local al Municipiului Galați a realizat în 2014 studiul de fezabilitate, având ca obiectiv necesitatea și oportunitatea investiției "Amenajare artera de legatură Strada Al. Lapusneanu - Strada Rosiori, inclusiv spații de parcare cartier Mazepa 1 Galați", care va asigura fluidizarea desfășurării traficului rutier în cartierul Mazepa, pe strazile Al. Lapusneanu și Rosiori, pe care se înregistrează la orele de vârf congestii. În acest studiu se prevede realizarea unei noi artere rutiere între cele două strazi amintite, pe care să se descarce o parte din fluxul de trafic actual. De asemenea, este prevăzută realizarea de spații de parcare în zonele aferente acestui cartier (adiacente noului element de infrastructură rutieră și în zona spațiilor de locuit), mai ales în jurul obiectivului generator de cerere de parcuri reprezentat de Școala Nr. 28. Pentru reabilitatea peisagistică a zonei, sunt prevăzute spații verzi și plantații. Noua artera de legatură se va desfășura pe spațiile ocupate actualmente de 25 garaje de autoturisme, cu aspect precar, care afectează negativ imaginea urbanistică a zonei.

Noua stradă va fi una de categoria a III-a cu spații de parcare astfel ca profilul transversal va avea următoarele elemente caracteristice esențiale: (i) parte carosabilă cu lățimea de 15,60 metri (din care 7 metri destinați circulației de tranzit și câte 4,30 metri destinați parcarilor, pe fiecare parte) și (ii) câte un trotuar pe fiecare parte, cu lățime de 1 metru, cu plantații și spații verzi.

Noile elemente de infrastructură vor fi prevăzute cu semnalizări rutiere orizontale (marcaje) și verticale (indicatoare și semne de circulație), pentru a asigura bună desfășurare și în deplină siguranță a circulației rutiere.

Ca posibile surse de finanțare pentru punerea în practică a investiției, studiul de fezabilitate indică: fonduri de la bugetele de stat și local, fonduri externe nerambursabile și alte surse legal constituite.

- **Modernizare Strada Siderurgistilor, Strada 1 Decembrie 1918 si Modernizare Strada Traian Vuia, Strada Henri Coanda, Bulevardul Gorge Cosbuc (linii tramvai)**

In ceea ce priveste modernizarea strazilor, si pentru urmatoarele 2 proiecte de investitii au fost intocmite studii de fezabilitate: **Modernizare Strada Siderurgistilor, Strada 1 Decembrie 1918 si Modernizare Strada Traian Vuia, Strada Henri Coanda, Bulevardul Gorge Cosbuc (linii tramvai)**

In cadrul primului proiect de investitii, se intentioneaza modernizarea Strazilor Siderurgistilor si 1 Decembrie 1918, pe o lungime totala de 2580 metri, precum si a liniilor de tramvai pe respectivele sectoare. In urma analizelor efectuate, s-a constatat ca pe mai multe sectoare ale strazilor respective covorul asfaltic este degradat, prezentand fisuri, crapaturi, valuri, zone concave, etc. De asemenea, trotuarele si semnalizarile rutiere se afla in stare de degradare. Intre sensurile destinate circulatiei rutiere exista liniile de tramvai (cate una pe sens), care prezinta la randul lor un nivel de degradare accentuat (deformatii, concavitati, uzuri, etc.). Numarul locurilor de parcare este insuficient, fapt care ii obliga pe conducatorii auto sa parcheze pe partea carosabila, pe spatiile verzi, in alveolele destinate transportului in comun, pe trotuare, etc.

Pentru eliminarea aspectelor negative amintite, se propune modernizarea infrastructurii, prin realizarea urmatoarelor lucrari: a) realizarea unei structuri rutiere cu straturi asfaltice noi, cu modificarea partii carosabile prin realizarea de locuri de parcare noi, reamenajare trotuare, executia de piste de biciclete; b) executia liniei de tramvai noi (cale de rulare si retea de alimentare) cu peroane noi si schimbatoare de cale noi; c) reabilitarea si repararea retelelor edilitare subterane din perimetrul afectat de lucrarile de reabilitare la carosabil si tramvai; d) montarea de stalpi noi pentru iluminatul public stradal; e) amenajari peisagistice prin modernizarea spatiilor verzi existente, cat si a celor nou aparute in urma lucrarilor de modernizare, montarea de mobilier stradal nou; f) amenajarea in trotuare de canalizatie multitubulara cu camere de tragere pentru introducerea in subteran a diverselor retele aeriene prezente pe strazile din cadrul documentatiei; g) realizarea dispozitivelor pentru preluarea si evacuarea apelor pluviale; h) amenajarea strazilor laterale pe o lungime de 25 m; i) realizarea semnalizarii prin marcaje si indicatoare rutiere.

In cadrul celui de-al doilea proiect de investitii, se vor moderniza Strazile Siderurgistilor, Traian Vuia si Henri Coanda, precum si Bulevardul George Cosbuc, pe o lungime totala de 2490 metri. De asemenea, si liniile de tramvai vor face obiectul modernizarii. In situatia actuala, aceste sectoare de infrastructura prezinta aceleasi deficiente ca si cele descrise mai sus la primul proiect de investitii, iar studiul de fezabilitate realizat propune desfasurarea acelorasi lucrari pentru remedierea deficientelor si modernizarea infrastructurii rutiere si feroviare.

- **Pasarele pietonale pe Bulevardul Brailei**

Un alt proiect pentru care s-a intocmit studiul de fezabilitate este cel de realizare a trei pasarele pietonale pe Bulevardul Brailei. Scopul declarat al acestui proiect de investitii este de a creste gradul de siguranta rutiera prin realizarea unor traversari pe pasaje pietonale denivelate, dirijarea circulatiei pietonale spre acestea, in vederea evitarii trecerilor pietonale la acelasi nivel cu circulatia autovehiculelor. Primaria Municipiului Galati propune realizarea a 3 astfel de pasarele pietonale amplasate in urmatoarele puncte de pe Bulevardul Brailei: (i) la intersectia Bulevardului Brailei cu Bulevardul George Cosbuc (zona Papadie - Casa de Cultura) - pasarela circulara peste sensul giratoriu; (ii) peste Strada Brailei (zona Neacsu - Dunarea Center Mall) si (iii) peste Strada Brailei (zona Spitalului Judetean). Beneficiarul,

Primaria Municipiului Galati, a recomandat ca pasarelele nou construite sa aiba teme arhitecturale in ton cu specificul zonelor in care vor fi amplasate, respectandu-se toate reglementarile urbanistice: regimul de inaltime, amprenta la sol, distantele de siguranta fata de alte constructii, etc. Amplasamentele se afla in intravilanul orasului, iar terenurile sunt proprietatea Primariei Galati.

Pentru fundamentarea necesitatii acestui proiect de investitii, pe baza unor date culese in teren, s-a estimat ca valorile fluxului de trafic spre si dinspre Municipiul Galati sunt urmatoarele: (i) fluxul de trafic de pe drumul national DN 2B dinspre Bacau - 11750 vehicule etalon in intervalul orar 9:00 - 17:00; (ii) fluxul de trafic de pe drumul national DN 2B dinspre granita cu Republica Moldova - 2583 vehicule etalon in intervalul orar 9:00 - 17:00; (iii) fluxul de trafic de pe drumul national DN 26 - 18497 vehicule etalon in intervalul orar 9:00 - 17:00 si (iv) fluxul de trafic de pe drumul national DN 22B dinspre Braila - 9967 vehicule etalon in intervalul orar 9:00 - 17:00. In functie de numarul de vehicule detinute de locuitorii Municipiului Galati, s-a estimat ca fluxul de trafic local generat de acestia este de 66075 vehicule, dintre care o treime s-a considerat ca trec prin zonele in care vor amplasate pasarelele. A devenit evidenta necesitatea fluidizarii traficului rutier si cresterii gradului de siguranta in zona (prin eliminarea semaforizarii si a trecherilor pentru pietoni), optiunea pentru pasarele pietonale denivelate fiind una viabila.

- **Noul pol logistic intermodal din Galati**

Acest proiect de investitii presupune crearea unui sistem intermodal care va cuprinde infrastructuri specifice celor 4 moduri de transport, astfel: a) infrastructura aeroportuara, cuprinzand: a₁) infrastructuri air-side ale aeroportului (pista de zbor, cai de rulare, taxi-way si hangare); a₂) terminal de pasageri, terminal cargo si alte facilitati aeroportuare; a₃) infrastructuri land-side (locuri de parcare si drumuri de acces); b) cel putin o linie de cale ferata care va face legatura cu reseaua feroviara existenta, cu respectivele noduri de schimb si cu ceea ce este prevazut in MPGT¹; c) terminal intermodal in imediata apropiere a zonei portuare fluviale (prevazut in MPGT); d) cel putin o artera rutiera care va lega reseaua de drumuri existenta (plus ceea ce este prevazut in MPGT).

Infrastructurile air-side ale aeroportului vor respecta standardele si normele internationale (ICAO², EASA³), precum si principalele reglementari nationale de referinta, viitorul aeroport fiind certificat in conformitate cu aceste standarde. Se va urmari ca la proiectare sa se respecte prevederile standardului ICAO, ceea ce va facilita certificarea noii infrastructuri si oferirea posibilitatii de a gazdui trafic comercial international. Documentatia prevede ca lungimea pistei sa fie dezvoltata in 3 faze, corespunzator urmatoarelor lungimi: 1800 metri, 2400 metri si 3000 metri. Latimea pistei va fi de 45 metri, in concordanta cu specificatiile standardului ICAO 4E. Terminalul de pasageri se va dimensiona in functie de cererea de transport curenta si prognozata, studiul de fezabilitate mentionand ca noul terminal va putea deservi 500000 pasageri pe an, cu posibilitatea de a adopta un anumit tip de terminale modulare care sa permita extinderea capacitatii pana la 1500000 pasageri anual. Acest terminal de pasageri va fi insotit de un city cargo prin intermediul caruia se va asigura transferul unitatilor de incarcatura specifice modului de transport aerian catre modul rutier.

¹ MPGT - Master Planul General de Transport al Romaniei

² ICAO - International Civil Aviation Organization (ICAO)

³ EASA - European Aviation Safety Agency

Nou pol logistic va cuprinde si un terminal feroviar, grupat in doua sectoare: pentru pasageri (cu rol de conexiune rapida din centru orasului si ca punct de plecare catre alte orase) si pentru marfuri (care va contine o zona logistica de depozitare si sortare catre noul terminal cargo, catre reseaua rutiera si catre terminalul fluvial - ca zona de depozitare si tranzit a containerelor).

Modul de transport rutier va fi reprezentat in cadrul noului pol logistic prin: parcare pentru autoturisme private (ale calatorilor care se vor transfera catre modurile aerian, feroviar si naval), statie de transport public (conectata cu gara si terminalul aeroportului cu benzi rulante), zona destinata vehiculelor grele (legata direct la cargo city si la infrastructurile specifice modurilor feroviar si naval).

In terminalul fluvial se vor regasi modurile naval, rutier si feroviar, acesta facilitand schimburile de marfuri intre fluviul Dunarea si celelale doua moduri amintite, precum si transportul de pasageri. Acest terminal este prevazut si in MPGT, constituind in acelasi timp o entitate complementara noului port logistic, completand astfel cu modul de transport naval celelalte moduri de baza ale noului terminal: aerian, feroviar, rutier.

Studiul de fezabilitate a identificat si posibile surse de finantare pentru acest proiect de investitii, printre care: subventionarea de catre Comisia Europeana, concesiune, parteneriate public - private, ajutoare / subventii de stat.

Prin dezvoltarea noului pol logistic intermodal, orasul Galati se va constitui intr-un punct important zonal in care sa va asigura transferul de calatori si de marfuri intre toate cele 4 moduri de transport (aerian, feroviar, rutier si naval) la standarde ridicate.

- **Sistem de infrastructura rutiera (drum + tunel) de subtraversare a Dunarii la Galati**

Un proiect ambitios al municipalitatii Galati pentru care s-a realizat studiul de prefezabilitate in anul 2013 este cel de realizare a unui sistem de drum cu tunel rutier pe sub fluviul Dunarea la Galati, infrastructura care va facilita legatura dintre judetele Galati si Tulcea si va completa singura posibilitate actuala se traversare a Dunarii, bacul. Mai mult, noua subtraversare va prelua si traficul greu de tranzit care provine din directia Brailei sau care utilizeaza actualmente cheiul pentru directia Nordul Romaniei, Republica Moldova si Ucraina, cu consecinte favorabile asupra reducerii poluarii, reducerii congestiei si cresterii sigurantei rutiere in Municipiul Galati. Lungimea totala a noului sistem rutier va fi de 8,96 km, tunelul intanzandu-se pe 2,06 km.

Corespunzator volumului de trafic estimat de 17500 vehicule / zi cumulat pe ambele sensuri (la orizontul de prognoza 2030), si tinand cont de directivele Uniunii Europene cu privire la cerintele minimale de siguranta pentru tuneluri in Reteua Rutiera Trans-Europeana, s-a optat pentru pentru sistem cu un singur tub de tunel, bidirectional, cu 2 benzi de circulatie, executat prin metoda de excavare cu scut mecanizat. In ceea ce priveste fezabilitatea financiara, studiul de prefezabilitate a studiat variantele parteneriat public-privat si concesiune, estimand o taxa necesara de traversare cuprinsa intre 7 si 10 Euro pentru fiecare autovehicul.

Caracteristicile tehnice de baza ale noului sistem rutier (drum si tunel) sunt: viteza de proiectare: 80 km/h (cu exceptia intersectiilor si zonei de colectare a taxei de traversare); panta longitudinala: max. 5%; panta transversala: min. 2,5%; inaltimea maxima admisa: 4,8 metri; latimea benzilor: 3,75 metri in tunel si 3,5 metri pe sectoarele de acces; latimea acostamentelor: 1 metru pe pasarelele din tunel si 2 metri pe drumurile de acces.

Elaboratorul studiului de fezabilitate a studiat 3 posibile alternative de traseu: (i) la extrema de Sud-Vest a orasului, cu plecare din drumul european E87, cu subtraversarea Bulevardului Galati si a fluviului, cu iesire la sud de localitatea I.C. Bratianu, portalul si statiile de taxare fiind situate pe aceasta parte, (ii) cu incepere de la intersectia Strada Brailei cu Bulevardul George Cosbuc, urmand linia drumului, inainte de a subtraversa fluviul, urmand a intersecta drumului national 22E in aproximativ acelasi loc ca in varianta anterioara, si (iii) din drumul european E87 in partea de est a orasului, cu subtraversarea Dunarii si intersectarea drumului national 22E. In urma analizelor multicriteriale efectuate, s-a optat pentru varianta a treia, care este si cea pentru care tuneul este cel mai scurt, cu rezerva ca optiunea pentru varianta finala a traseului se va definitiva dupa realizarea si obtinerea rezultatelor unui studiu de trafic.

Pe langa proiectele de infrastructura propuse de municipalitate, in zona de influenta a Municipiului Galati sunt planificate investitii la nivelul retelei nationale, respectiv:

- **Varianta de ocolire Galati, Studiu de Fezabilitate realizat de Ministerul Transporturilor in anul 2012**

Traseul Variantei de ocolire a Municipiului Galati (figura 2.4-5) are o lungime de 33,6 km si asigura legatura intre drumurile nationale DN 25, DN 26, DN 2B si drumul judetean DJ 251, care sunt conectate la retea urbana. Intersectiile cu drumurile nationale sunt prevazute cu noduri rutiere, iar cea cu drumul judetean DJ 251 este de tip sens giratoriu. Conform prevederilor *Normelor Tehnice Privind Stabilirea Clasei Tehnice a Drumurilor Publice*, Varianta de ocolire Galati va fi un drum care se va incadra in Clasa tehnica III, cu 2 benzi de circulatie, pentru care este estimata o intensitate medie a traficului cuprinsa intre 3500 si 8000 de vehicule fizice. Elementele geometrice ale traseului, atat in plan orizontal cat si in plan vertical, asigura viteza de proiectare de 100 km/h, in conformitate cu prevederile STAS 863/1985 - "Lucrari de drum, ELEMENTE GEOMETRICE ALE TRASEELOR – Prescriptii de proiectare".

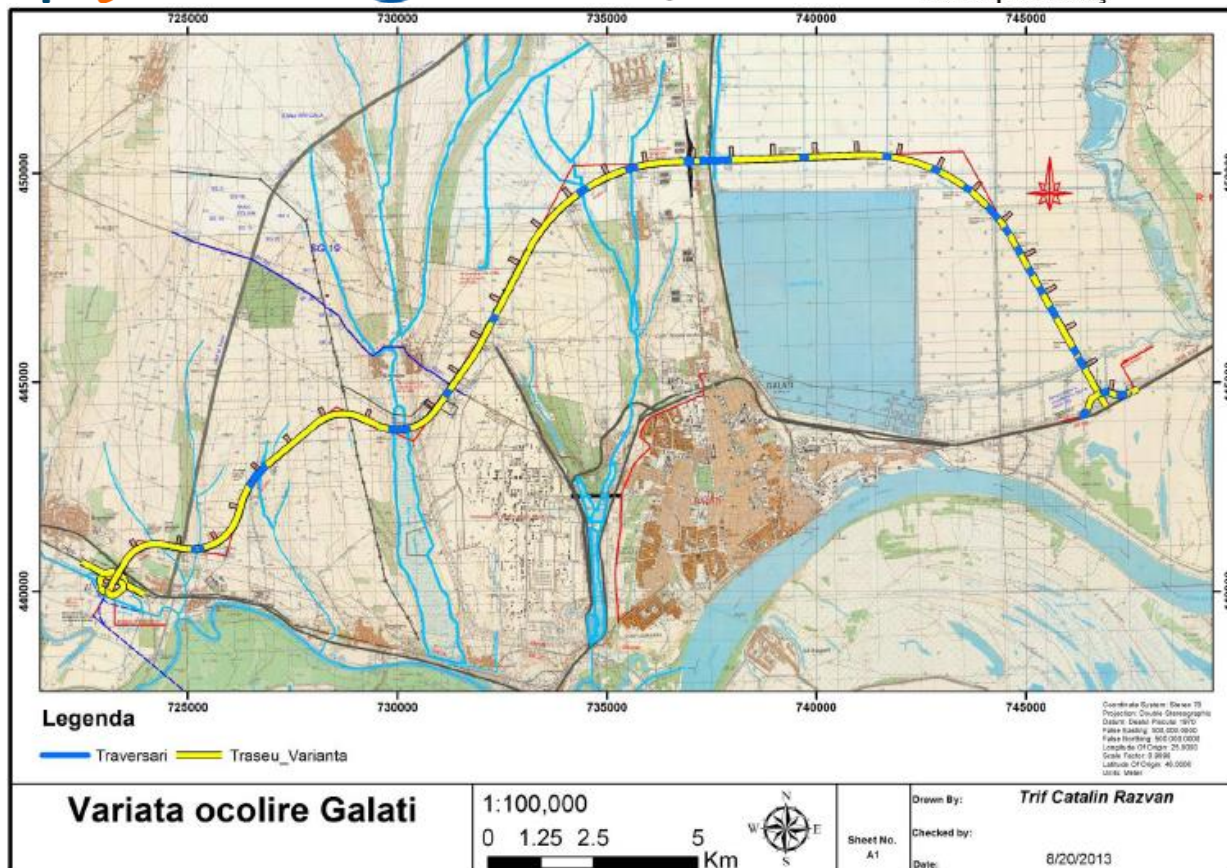


Figura 2.4-5: Traseul Variantei de ocolire Galati⁴

⁴ **STUDIUL EVALUARE ADECVATA** „Lucrari privind varianta de ocolire Galati”, ARPM Galati,
http://www.anpm.ro/anpm_resources/migrated_content/files/ARPM%20Galati/ACORDURI/EIA%20si%20EA/2013/oct/stEAvareocoliregl.pdf, accesat: martie 2015

- **Drum Expres, DX7, Braila - Galati - Frontiera cu Republica Moldova / Ucraina**, prevazut in Master Planul General de Transport al Romaniei, varianta publicata la momentul elaborarii acestui raport (figura 2.4-6).

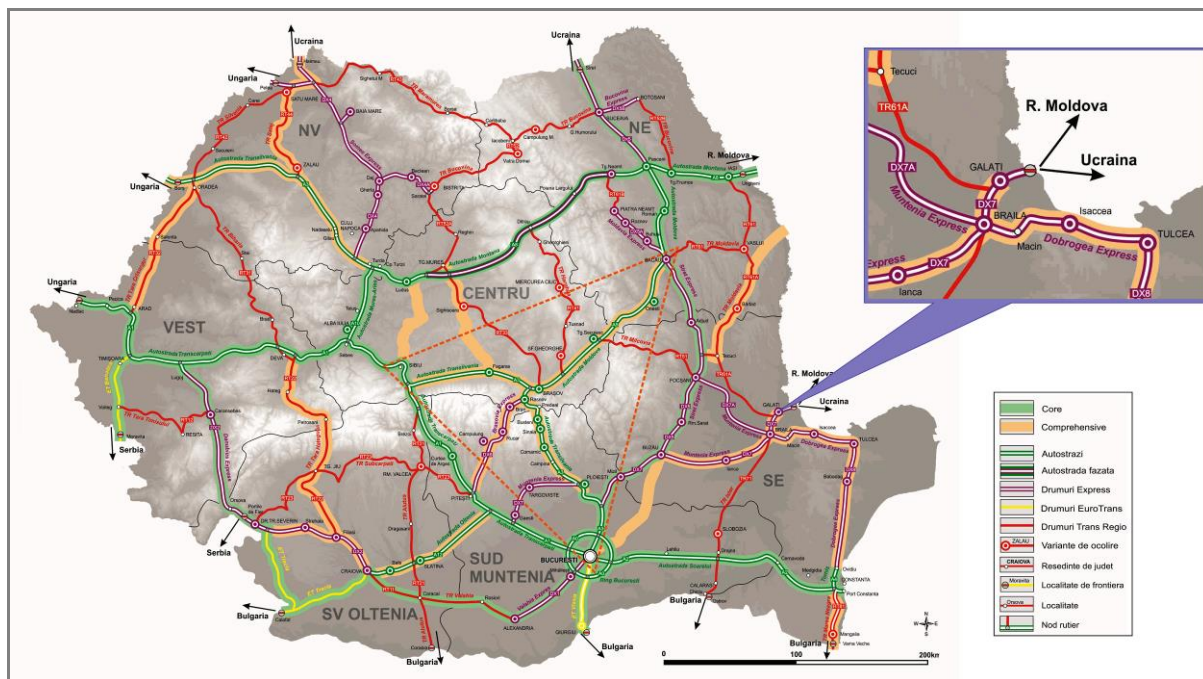


Figura 2.4-6: Proiecte propuse MPGT, rețeaua rutiera

2.4.1.1 Desfasurarea traficului

Cel mai recent studiu de trafic desfasurat la nivelul intregii rețele stradale urbane este cel din cadrul Studiului de Fezabilitate – „Sisteme inteligente pentru managementul traficului in vederea creșterii fluentei și siguranței circulației și a prevenirii criminalității”, elaborat in anul 2013. Cu aceasta ocazie au fost identificate 4 axe principale in cadrul rețelei care sunt solicitate de fluxuri importante de trafic și pe care circulația se desfasoara cu dificultate:

- Axa1: Str. Brailei – B-dul George Cosbuc;
- Axa 2: B-dul Siderurgistilor – B-dul 1 Decembrie 1918 – B-dul Traian Vuia – Str. Henri Coanda;
- Axa 3: Str. Brailei – Str. Domneasca – Str. Prundului – Str. Traian;
- Axa 4: Str. Basarabiei, intre Str. Siderurgistilor și Str. Domeasca;

Pentru fiecare intersecție semaforizată au fost realizate microsimitări ale fluxurilor de trafic, fiind identificat gradul de eficiență in funcție de intarzierile medii pe vehicul. Acest parametru calitativ este cunoscut in literatura de specialitate mai ales sub denumirea de Nivel de Serviciu (Level of Service). Este structurat in 6 clase, de la **A** la **F**, prin nivelul **A** exprimandu-se o calitate foarte buna a serviciului, iar prin nivelul **F** o calitate foarte slaba a acestuia, corespunzatoare aparitiei blocajelor in trafic. In

tabelul 2.4-4 sunt reprezentate caracteristicile nivelurilor de serviciu pentru o intersecție semaforizată⁵.

Nivelul de Serviciu (Gradul de eficiență)	Intârzierea medie pe vehicul [min]
A	≤10
B	11-20
C	21-35
D	36-55
E	56-80
F	>80

Tabel 2.4-4: Clasele Nivelului de Serviciu – intersecții semaforizate

Nivelurile de serviciu **D**, **E** și **F** sunt cele care indică probleme în desfășurarea traficului. În studiul amintit au fost identificate 5 intersecții al căror nivel de serviciu este **D** (Str. Brailei - Str. Saturn; Str. Brailei - B-dul George Cosbuc; B-dul George Cosbuc - Drumul Viilor; Str. Siderurgistilor - Str. Gh. Doja; Str. Brailei - Str. Traian), 7 intersecții al căror nivel de serviciu este **E** (Str. Brailei - Str. Stadionului; Str. Brailei - Str. Regimentul 11 Siret; B-dul George Cosbuc - Str. M. Kogalniceanu; B-dul George Cosbuc - Str. Tecuci; B-dul George Cosbuc - Str. Aurel Vlaicu - Str. Stelei; B-dul George Cosbuc - Str. Radu Negru - Str. H. Coanda; Str. 1 Decembrie 1918 - Str. Tecuci) și 2 intersecții al căror nivel de serviciu este **F** (B-dul George Cosbuc - Str. Basarabiei; Str. Traian - Str. Alex. Macelar).

Consecințele nivelurilor de serviciu oferite de fiecare intersecție pot fi analizate prin prisma vitezei medii de deplasare înregistrată la nivelul rețelei. Astfel, pe Axa 1 viteza medie de deplasare este de 25 km/h, pe Axa 2 - 29 km/h, pe Axa 3 - 37 km/h și pe Axa 4 - 33 km/h.

În urma microsimularilor la nivelul întregii rețele de transport considerate, viteza medie de deplasare este de 28 km/h, în condițiile în care viteza liberă de circulație este de 50 km/h.

În afara studiului menționat, în anul 2013 au fost elaborate studii de trafic în cadrul unor Planuri de Urbanism Zonal (Restructurare Urbană, Cratierele Micro 18, 19, 20, 21; Faleză Dunării Galați; Cartier Traian Nord). Din măsurătorile de trafic realizate a rezultat că intervalele orare de vârf de trafic în zilele lucrătoare sunt 8:00 - 9:00 și 16:00 - 17:00.

Pe lângă intersecțiile cu probleme identificate în studiul privind managementul traficului, în cadrul acestor studii de fundamentare a PUZ-urilor s-a constatat că intersecția B-dul Marea Unire-Drum Acces Bac se încadrează în nivelul de serviciu **E**.

⁵ California Department of Transportation, Level of Service (LOS) Graphics, <http://www.dot.ca.gov/ser/forms.htm>

2.4.1.2 Accesul vehiculelor de marfa

Accesul autovehiculelor cu masa totala maxima autorizata de peste 3,5 tone este reglementat prin documentul intitulat „Regulamentul cu privire la circulatia autovehiculelor si utilajelor cu masa totala maxima autorizata mai mare de 3,5 tone in municipiul Galati si eliberarea Permiselor de Libera Trecere”. Documentul are ca obiect reglementarea circulatiei pe strazile Municipiului Galati a vehiculelor si a celorlalte categorii de participanti la trafic, drepturile, obligatiile si raspunderile care revin persoanelor fizice si juridice, care participa la trafic. Din analiza regulamentului reies urmatoarele aspecte (figura 2.4-7):

- Circulatia vehiculelor a caror masa totala maxima autorizata este mai mare de 3,5 tone (dar care nu sunt vehicule cu depasiri) aflate in transit prin Municipiul Galati, se realizeaza fara restrictie pe urmatoarele trasee:
 - *Drum acces - Trecere bac, Intersectia B-dul Falezii c/c Saturn, Str. Savinesti, Str. Stadionului, Str. Otelarilor, B-dul Galati, B-dul Dunarea, Drumul de Centura, Str. Brailei (intre B-dul. Dunarea - iesire din municipiul Galati);*
 - *Calea Prutului, Drumul de Centura Est, Str. Tunelului, Str. Stefan cel Mare, B-dul George Cosbuc (intre Str. Al. Macelaru – Drumul de Centura), Drumul de Centura.*
- Circulatia vehiculelor a caror masa totala maxima autorizata este mai mare de 3,5 tone (dar care nu sunt vehicule cu depasiri) pe celelalte strazi din Municipiul Galati, este permisa numai pe baza de Permis de Libera Trecere, eliberat de Primaria Municipiului Galati (Serviciul Constructii, Dezvoltari si Intretinere Strazi), la cerere si presupune achitarea unei taxe. Contravaloarea taxei se calculeaza in functie de masa totala maxima autorizata a vehiculelor si de perioada de valabilitate, dupa care se aproba prin H.C.L.

Exista o lista de strazi care fac exceptie de la acesta regula, pe care vehiculele a caror masa totala maxima autorizata este mai mare de 3,5 tone nu pot circula in nicio situatie si anume: *Str. Brailei, Str. Domneasca, B-dul Marea Unire, Str. Nicolae Balcescu, Str. Mihai Bravu, Faleza inferioara – pe care este permis accesul autovehiculelor cu masa totala maxima autorizata mai mare de 1,5 tone numai o data pe zi.*

- Circulatia pe strazile Municipiului Galati a vehiculelor cu depasiri se realizeaza in conformitate cu prevederile ORD. 356/2010, numai pe baza Autorizatiei Speciale de Transport eliberata de Primaria Municipiului Galati. In cadrul acestei autorizatii se mentioneaza traseul pe care este permis accesul. Acesta se stabileste de catre reprezentantii Primariei Municipiului Galati, tinand cont de estimarea impactului masei totale a autovehiculului cu depasiri asupra infrastructurii strazii, raportul intre dimensiunile minime ale latimii strazilor aflate pe traseu si dimensiunile maxime ale vehiculului cu depasiri, eventualele modificari ale sistemului edilitar – urban necesare pentru a asigura parcugerea in conditii de siguranta de catre vehiculul a traseului aprobat.

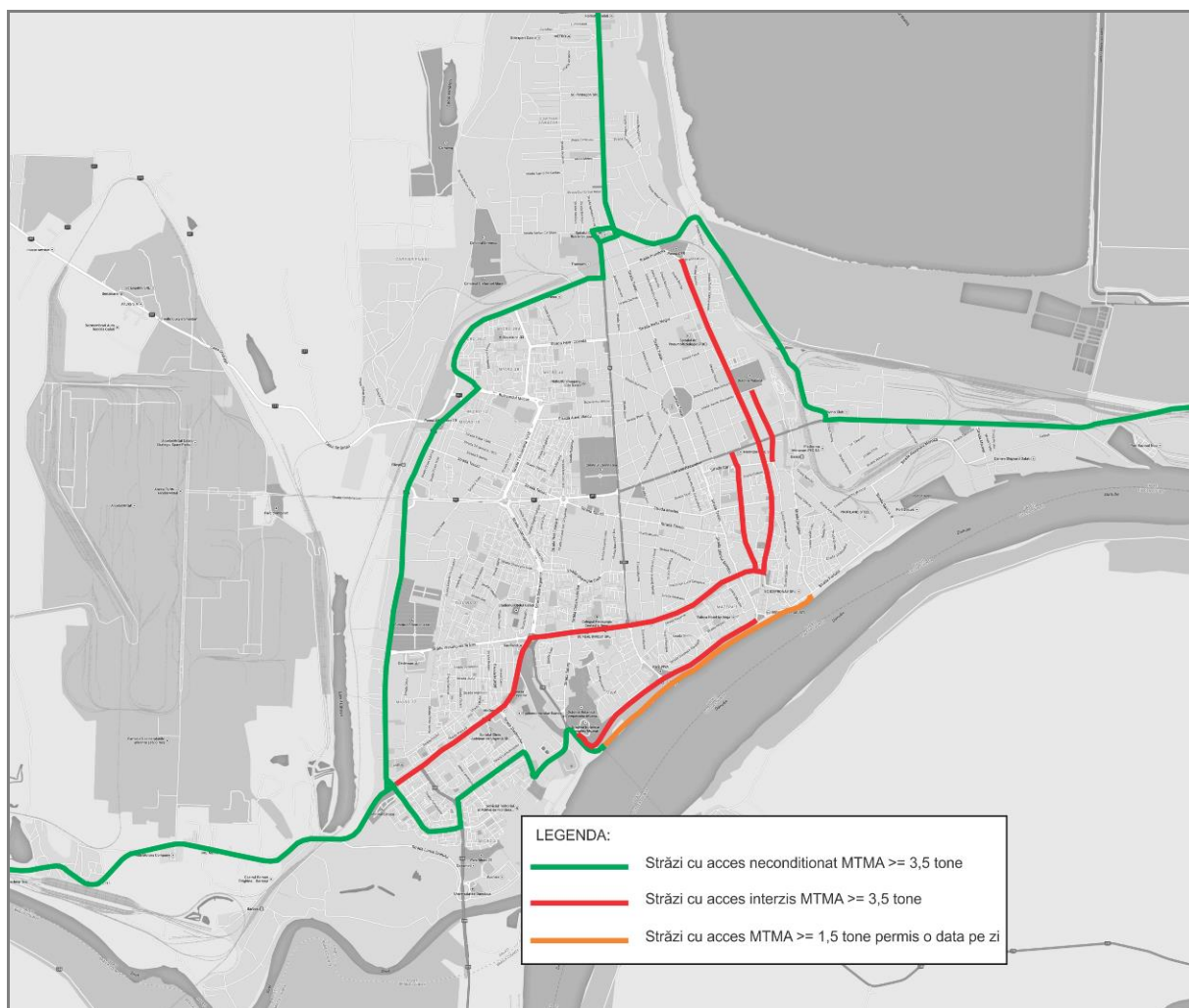


Figura 2.4-7: Accesul vehiculelor de marfa pe rețeaua stradală

2.4.2 Rețeaua de transport feroviar regional

Rețeaua de cale ferată din Municipiul Galați este formată din 3 linii, dintre care o magistrală (figura 2.4-8):

- Linia magistrală, 700: București - Braila - Galați, reprezentată prin cale ferată dublă, electrificată, cu Bloc de linie Automat;
- Linia secundară, 703: Galați - Barlad, reprezentată prin cale ferată simplă, neelectrificată, cu sistem de conducere centralizat;
- Linia secundară 704: Galați - Tecuci - Marasesti, reprezentată prin:
 - cale ferată dublă, electrificată, cu bloc de linie automat, sectorul Galați - Independența;
 - cale ferată dublă, electrificată, cu bloc de linie automat, sectorul Galați - Independența;

- cale ferata dubla, neelectrificata, cu cale libera, sectorul Independenta - Barcea;
- cale ferata dubla, neelectrificata cu bloc de linie automat, sectorul Barcea - Tecuci;
- cale ferata dubla, electricata, cu bloc de linie automat, sectorul Tecuci - Marasesti.

Aceasta se continua pana la frontiera cu Republica Moldova (linia secundara Galati - Giurgiuilesti), prin cale ferata simpla neelectrificata, cu sistem de conducere tip cale libera si ecartament larg (1524 mm). Este operata numai pentru traficul de marfa.

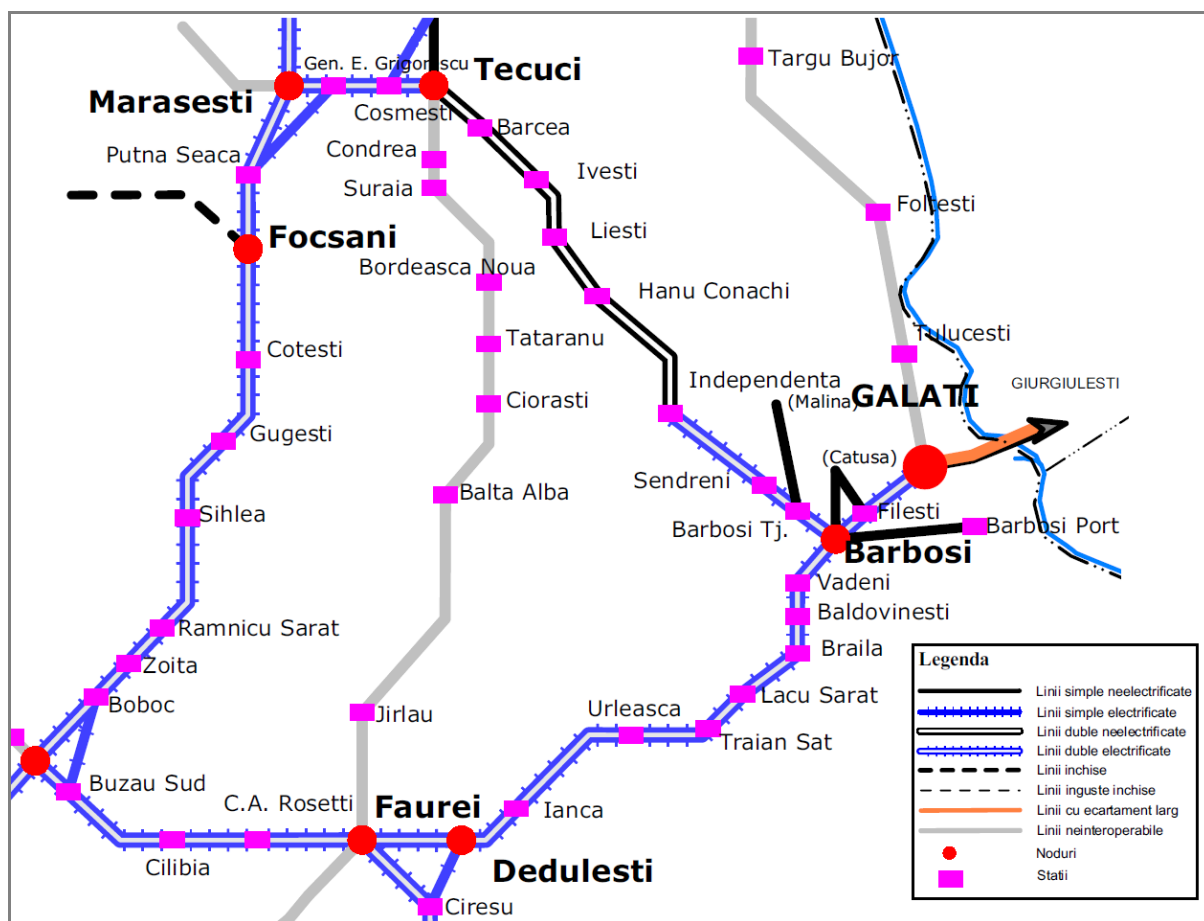


Figura 2.4-8: Reteaua feroviara din zona municipiului Galati⁶.

Pe teritoriul Municipiului Galati reseaua feroviara are rol de centura pe zonele de Vest, Nord si Est ale orasului, totalizand o lungime de aproximativ 12 km si 3 statii (figura 2.4-9):

- Statia Galati, amplasata in zona de Est a orasului;

⁶ Documentul de referinta al retelei CFR, <http://www.cfr.ro/index.php/ct-menu-item-146/29-articles/594-article-69>, accesat: aprilie 2015

- Statia Filesti, amplasat in zona de Nord-Vest a orasului;
- Statia Barbosi, amplasata in extremitatea de Sud-Vest a orasului;

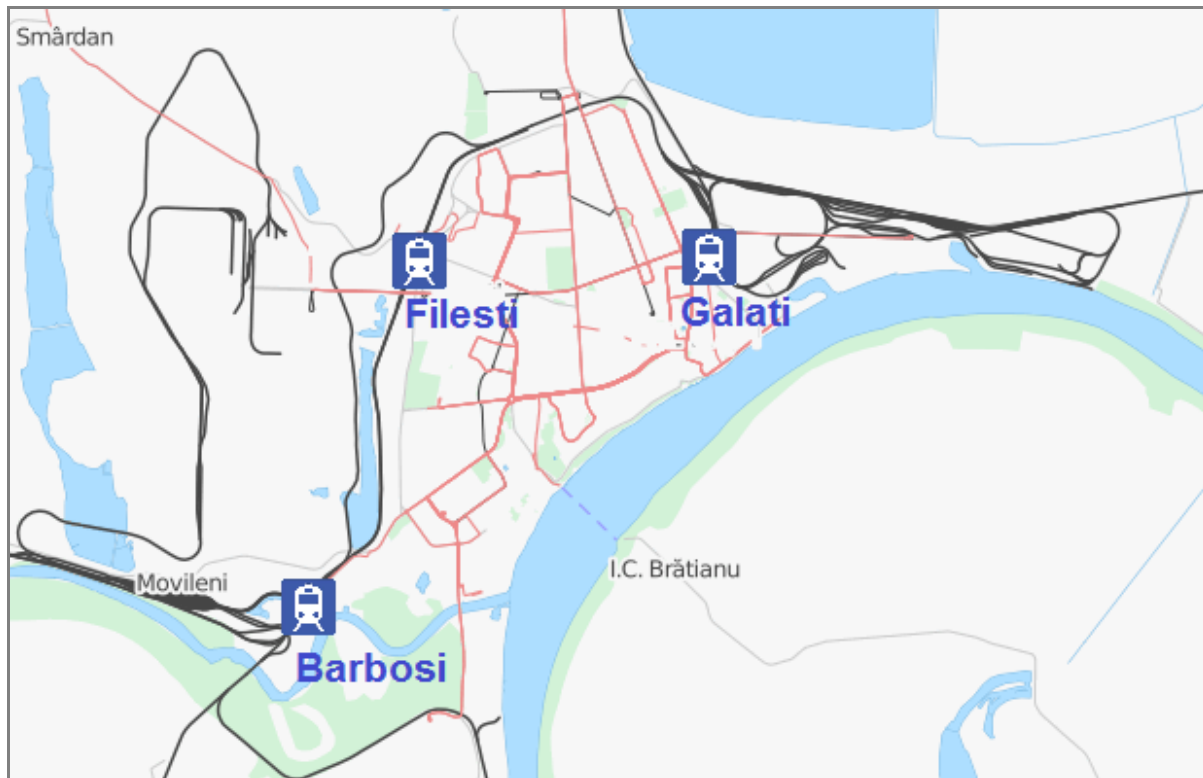


Figura 2.4-9: Statii de cale ferata din zona municipiului Galați

In cazul transportului de calatori, statia Filesti este punct de oprire numai pentru trenurile de tip Regio.

Conexiunea cu rețeaua de transport public local a stațiilor de cale ferată este următoarea:

- Statia Galati: 6 linii de autobuze (9, Cimitir Sf. Lazar - Gara CFR; 20, Complex Siret - Gara CFR; 22, Micro 40 - Gara CFR; 26, Micro 38 b - Gara CFR; 29, Micro 19 - Gara CFR; 36, COMAT - Gara CFR) si 2 linii de microbuze (64, Billa 1 - Gara CFR; 75, Billa 2 - Gara CFR) au punct terminus / statie in fata garii;
- Statia Filesti: linia de autobuz 25, Filesti - Micro 40, are traseu in apropierea statiei Filesti, la aproximativ 700 m;
- Statia Barbosi: linia de autobuz 31, Micro 19 - Gara Barbosi are punct terminus / statie in fata garii.

Conexiunea cu rețeaua de transport interjudetean si intrajudetean este asigurata numai in cazul statiei de cale ferata Galati, in apropierea acesteia (la aproximativ 300 m) functionand singura autogara amenjata din oras.

Referitor la proiectele de investitie in rețeaua de cale ferată, potrivit Hotararii Guvernului Romaniei Nr. 454 din 28.05.2014 privind aprobarea Actului aditional nr. 1 pe anul 2014 la Contractul de activitate a Companiei Nationale de Cai Ferate „C.F.R.” - S.A. pentru perioada 2012-2015, aprobat prin

Hotararea Guvernului nr. 73/2012ACT⁷, in aceasta perioada este in desfasurare proiectul *Electrificarea liniei CF Doaga - Tecuci - Barbosi*, inclusiv dispecerat pentru coordonarea activitatii de exploatare a Complexului Feroviar Galati.

In ceea ce priveste investitiile majore in reseaua de cale ferata, lista proiectelor prioritare publicata in cadrul Master Planului General de Transport al Romaniei (versiunea publicata pe site-ul Ministerului Transporturilor la momentul elaborarii acestui raport din cadrul SUMP Galati), apare propusa pentru reabilitate linia de cale ferata care asigura legatura dintre Buzau si Galati (131 km), sector care face parte din reseaua TEN-T Comprehensive.

2.4.3 Reteaua de transport fluvial

Fluviul Dunarea delimiteaza teritoriul administrativ al Municipiului Galati in zona de Sud-Est, pe o lungime de aproximativ 10 km. De-a lungul acestui sector fluvial este amplasat Portul Galati, care face parte din Coridorul Rin – Dunare trasat in cadrul retelei international TEN-T.

Acesta ocupa o suprafata de 864131 m² (care include zona libera) si este format din 3 bazine portuare: Port Docuri, Port Bazin Nou si Port Mineralier, care in total sunt prevazute cu 56 dane de operare. Infrastructura fluviala este conectata cu celelalte moduri de transport in zona portului, in care se intalnesc:

- retea feroviara, atat cu ecartament normal, cat si cu ecartament larg;
- retea rutiera (conectare la reseaua de drumuri nationale);
- retea de benzi transportoare.

Portul este dotat cu facilitati pentru stationarea navelor, depozitarea (siloz pentru cereale) si manipularea marfurilor, parcare pentru autovehiculele rutiere, terminal cerealier, de containere si petrolier.

O radiografie a situatiei actuale a Portului Galati a fost realizata recent in cadrul Programului Strategic pentru Dezvoltarea Portului Galati⁸. Potrivit acestei documentatii, infrastructura specifica Portului Galati a fost proiectata pentru operarea materiilor prime si marfurilor in vrac necesare in industria siderurgica. In ultimi ani tipul marfurilor transportate s-a diversificat, nerealizandu-se simultan o adaptare a infrastructurii la noile categorii de marfuri, lucru care genereaza eficienta scazuta in cadrul unui lant logistic intermodal. In ceea ce priveste infrastructura fluviala, zona Galati permite accesul unor nave de 15000 tdw, insa exista restrictii care limiteaza pescajul acestora la 7,32 m (adancimea minima asigurata la Bara Sulina).

In categoria transportului fluvial in zona Galati se regaseste si traversarea cu bacul a Fluviului Dunarea intre Municipiul Galati si localitatea I.C. Bratianu din judetul Tulcea. Acest traseu face parte din drumul national DN 22E. Infrastructura specifica punctului de trecere a fost modernizata, pe fiecare mal existand dane specializate pe tipuri de nave si nivel al apelor Dunarii, asigurand imbarcarea si debarcarea pasagerilor si vehiculelor rutiere in conditii de siguranta. Sunt amenajate 4 pontoane de imbarcare / debarcare prevazute cu pasarele de acces pentru vehiculele grele de marfa (rutiere).

⁷ Guvernul Romaniei, ACT PUBLICAT IN MONITORUL OFICIAL NR. 417 din 05 iunie 2014

⁸ APDM, Program Strategic pentru Dezvoltarea Portului Galati, versiunea preliminara, martie 2015

Pentru efectuarea transportului între cele două puncte sunt utilizate 2 nave a căror capacitate este de 340 tone (echivalentul a 58 autoturisme și 300 pasageri) și 1 navă cu capacitate de 36 t (echivalentul a 11 autoturisme și 160 pasageri)⁹.

2.5 Transport public

2.5.1 Organizarea transportului public la nivel urban și regional-oferta de transport

Pe teritoriul administrativ al Municipiului Galați transportul public de călători la nivel local și regional este asigurat de modurile de transport rutier și feroviar. Sistemul de transport urban este reprezentat de rețele de autobuze, microbuze, troleibuze și tramvaie. Acesta se află în administrarea Primăriei Municipiului Galați, Direcția Generală Infrastructură și Lucrări Publice, Compartimentul Transport urban¹⁰. La nivel regional transport public este asigurat prin servicii regulate de transport public rutier județean și interjudețean și prin servicii de transport feroviar. Transportul public rutier prin servicii regulate la nivel județean este administrat de Consiliul Județean Galați, iar cel interjudețean se află în administrarea Autorității Rutiere Române. Rețeaua de transport feroviar este administrată de Compania Națională de Căi Ferate "CFR" – SA, reprezentată în teritoriu de Regionala CF Galați, iar operarea este asigurată de operatorii de transport feroviar de călători (public și privat).

2.5.2 Operatori de transport public de călători

Transportul public de călători în Municipiul Galați este operat de nouă operatori, dintre care unul public și opt privați. Operatorii de transport public privați au concesionat numai traseele de microbuze.

2.5.2.1 Operatorul public de transport - Transurb Galați

Principalul operator de transport public local din Municipiul Galați este societatea Transurb S.A. Galați, al cărei acționar principal este Consiliul Local Galați.

Transurb este un operator de transport public urban cu tradiție, sub această denumire funcționând începând cu anul 1998, dar are la origini societatea R.A.T.U., care a funcționat în perioada 1991 - 1998 și care la rândul ei a luat naștere ca urmare a reorganizării I.J.T.L. înființată în anul 1979.

2.5.2.2 Rețeaua de transport public deservită

Operatorul public de transport local deserveste rețelele de autobuze, troleibuze și tramvaie. Structura acestor rețele este guvernată de constrângeri privind calitatea infrastructurii existente și a materialului rulant disponibil. Un alt factor care influențează configurația rețelei este eficiența economică a traseelor, acest indicator fiind dependent de concurența manifestată de traseele de microbuze, care în cele mai multe cazuri se suprapun peste traseele pe care operează celelalte moduri de transport public.

Reteaua de autobuze

Reteaua de autobuze prezintă flexibilitate ridicată din punct de vedere al configurării traseelor, nefiind condiționată de existența infrastructurii dedicate. În total, în cadrul rețelei de transport urban

⁹ http://www.navrom.ro/pdf/NAVROM_BAC.pdf

¹⁰ Primăria Municipiului Galați, Organigrama, <http://www.primaria.galati.ro/portal/act/organigrama2013.pdf>, accesat martie 2015.

funcționează 19 trasee de autobuz, care deserveșc teritoriul urban prin intermediul a 158 stații. În decursul unei zile lucrătoare, autobuzele circula în intervalul ora 5:00 - 22:30, cu excepția celor care deserveșc traseele 8B, 16 și 25, care circula în intervalul orar 6:30 - 20:00. Frecvențele de circulație variaza între 1 și 7 vehicule pe ora în funcție de traseu și de perioada din zi (varf de trafic, în afara varfului de trafic) (figura 2.5-1). Pentru majoritatea traseelor frecvența de circulație este de 2 autobuze pe ora, crescând până la 4, respectiv 7 în cazul traseelor 105 și 11. Lungimea fiecărui traseu și viteza comercială medie (parametru pentru care valorile au fost puse la dispoziție de Beneficiar - Compartimentul Transport Urban) sunt centralizate în tabelul 2.5-1. Se poate observa că viteza comercială medie variaza între 10,6 km/h și 17,6 km/h. Valoarea medie ponderată a vitezei comerciale la nivelul întregii rețele de autobuze este de 14,5 km/h.

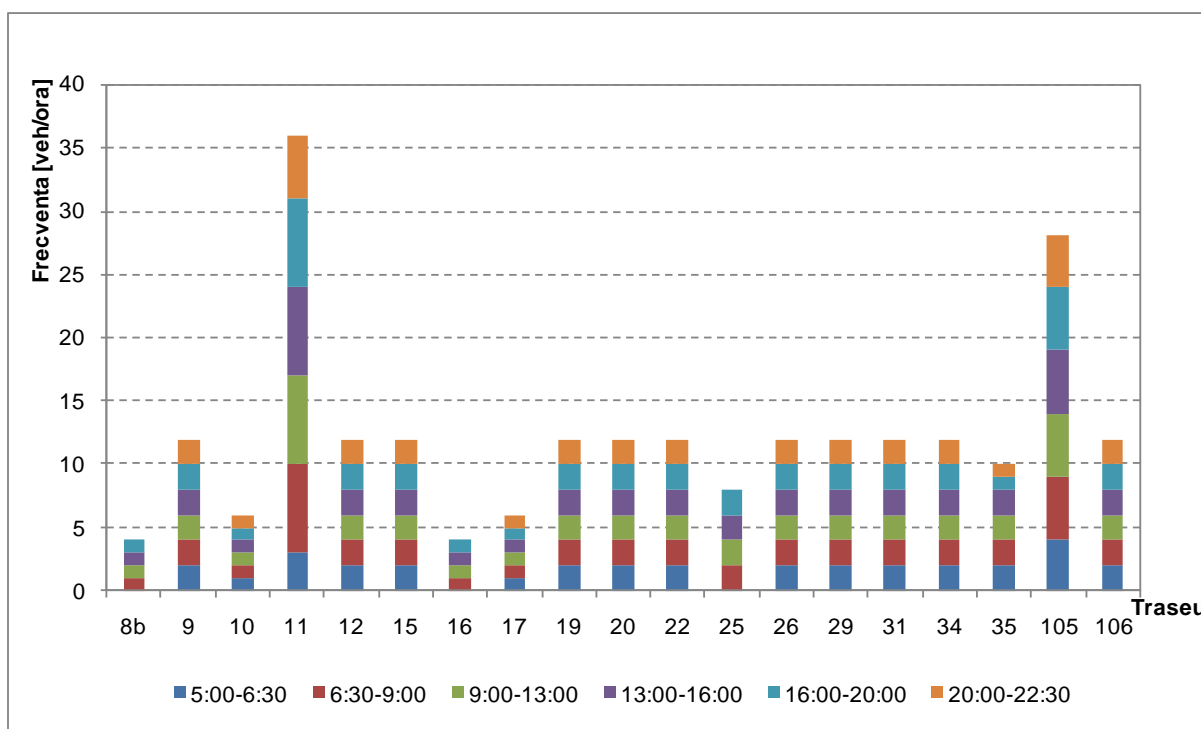


Figura 2.5-1: Frecvențele de circulație ale autobuzelor [vehicule/ora] – aprilie 2015.

Traseu		Viteza comercială medie [km/h]	Lungime [km]
Numar	Denumire		
8B	Piata Centrala (Str. Sf. Spiridon) - Agrogal (Calea Prutului)	16,0	16,00
9	Cimitir Sf. Lazar (Str. Ctin Levaditti) - Gara CFR (Str. Maramuresului)	10,7	10,73
10	Cartier ANL (Str. D. Cantemir) - INTFOR (Str. Portului)	15,4	23,06
11	Micro 38 b (Str. I. Fernic) - Piata Centrala (Str. Sf. Spiridon)	13,1	16,56
12	Piata Centrala (Str. Sf. Spiridon) – Metro (Str. Traian)	16,6	19,40
15	Piata Centrala (Str. Sf. Spiridon) - Str.Navelor - Str. Al. Moruzzi - Str. Domneasca – Str. Eroilor – Piata Centrala (Str. Sf. Spiridon)	16,6	8,30

Traseu		Viteza comerciala medie [km/h]	Lungime [km]
Numar	Denumire		
16	Trecere Bac - Piata Centrala (Str. Sf. Spiridon)	10,6	10,60
17	Cartier ANL (Str. D. Cantemir) - Metro (Str. Traian)	16,0	26,62
19	Complex Siret (Str. Lebedei) - Gradina Publica	17,6	17,56
20	Complex Siret (Str. Lebedei) - Gara CFR (Str. Maramuresului)	11,4	11,37
22	Micro 40 (Str. 1 Dec. 1918) - Gara CFR (Str. Maramuresului)	13,3	14,18
25	Filesti - Micro 40 (Str. 1 Dec. 1918)	10,6	5,30
26	Micro 38 b (Str. I. Fernic) - Gara CFR (Str. Maramuresului)	14,9	13,88
29	Micro 19 (Str. Otelarilor) - Gara CFR (Str. Maramuresului)	15,7	20,93
31	Micro 19 (Str. Otelarilor) - Gara Barbosi	10,8	5,41
34	Micro 38 b (Str. I. Fernic) - INTFOR (Str. Portului)	15,3	17,90
35	Piata Centrala (Str. Sf. Spiridon) - Metro (Str. Traian)	10,8	10,80
105	Micro 19 (Str. Otelarilor) - Gradina Publica	15,5	17,60
106	Cimitir Sf. Lazar – Str. Prel. Brailei - Brailei – Domneasca – Gradina Publica (si retur pe Str. Garii – N. Balcescu)	13,8	15,80

Tabel 2.5-1: Trasee autobuze - aprilie 2015

Reprezentarea grafica a celor 19 trasee, cu evidentierea punctelor terminus pentru fiecare traseu este realizata in figura 2.5-2.

La nivelul intregii retele de trasee de autobuze, se constata un grad de suprapunere ridicat.

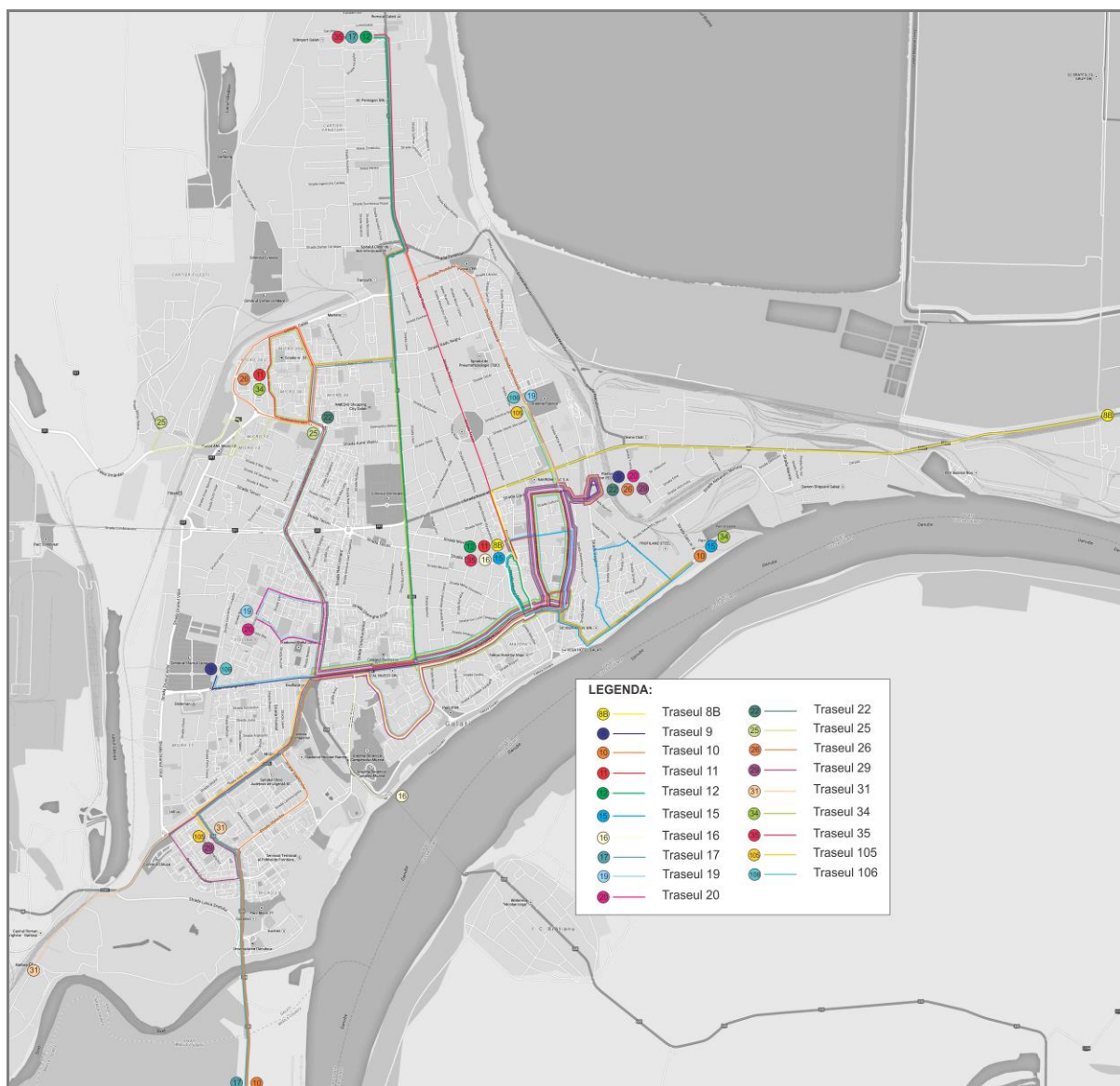


Figura 2.5-2: Reteaua de autobuze functionala – 2015.

Reteaua de troleibuze

Troleibuzul reprezinta mijlocul de transport public de capacitate medie care nu are asociate efecte negative asupra mediului in care functioneaza. Limitarea in cazul retelei de troleibuze este data de infrastructura necesara pentru alimentarea cu energie electrica.

In prezent in cadrul retelei de transport public, functioneaza doua trasee de troleibuz. Pe o distanta de aproximativ 6 km, care reprezinta 72% din lungimea totala a unuia dintre trasee si 83% din lungimea totala a celuilalt, cele doua trasee se suprapun. Practic, reseaua de troleibuze asigura legatura intre zona de Nord-Est a orasului (Parcul CFR) si zona de Sud-Vest, unde de la nodul rutier format la intersectia dintre Str. Brailei, Str. Siderurgistilor, Str. Prelungirea Brailei si Str. Closca, are doua ramificatii: catre cartierul Micro 19 si catre cimitirul Sf. Lazar. Evidentierea celor doua trasee este reprezentata in figura 2.5-3. In zilele lucratoare troleibuzele functioneaza in intervalul orar 5:00 - 22:30. Pe traseul 104 acestea circula la interval constant de 30 minute de-a lungul intregii zile. Pe

traseul 102 in intervalele orare 5:00 - 6:30 si 20:00 - 20:30 circula un vehicul la 12 minute, iar intre 6:30 - 20:00, intervalul de succedare dintre vehicule se reduce la 9 minute. Viteza comerciala medie inregistrata la nivelul rețelei de microbuze este de 13,9 km/h (valori rezultate pe baza datelor furnizate de Beneficiar – Compartimentul Transport Urban) (tabelul 2.5-2).



Figura 2.5-3: Reteaua de troleibuze functionala – 2015.

Traseu		Viteza comerciala medie [km/h]	Lungime [km]
Numar	Denumire		
102	Micro 19 (Str. Otetarilor) - Parc CFR (Str. Domneasca)	13,5	16,60
104	Tiglina III- Parc CFR	14,4	14,40

Tabel 2.5-2: Trasee troleibuze - 2015

Reteaua de tramvaie

Municipiul Galați este printre putinele centre urbane din Romania in care este in functiune sistemul de transport public nepoluant - tramvaiul. Comparativ cu celelalte moduri de transport public, rețeaua de tramvaie prezinta flexibilitate redusa, functionarea acestui mod de transport fiind conditionata de existenta unei infrastructuri si a unor vehicule foarte costisitoare. In situatia actuala, pe rețeaua de tramvaie existenta in Municipiul Galați functioneaza patru trasee, a caror lungime totala este de 30 km (figura 2.5-4).



Figura 2.5-4: Reteaua de tramvai functionala – iunie 2015

Vehiculele de pe traseele 1 si 3 circula numai in intervalele 5:00-8:30, 13:30-17:00 si 21:00-22:30 avand interval de succedare de 40 minute pe traseul 1 si de 56 minute pe traseul 3. Pe traseul 6, intervalul de succedare a vehiculelor este constant, de 30 minute de-a lungul intregii zile (5:00-22:30). Traseul 39 este cel care asigura cea mai ridicata frecventa de circulatie, in intervalul 5:00-19:30 vehiculele se succed la 9 minute, intervalul de succedare crescand la 14 minute intre orele 19:30-21:00, respectiv la 18 minute in intervalul 21:00-22:30 (figura 2.5-5).

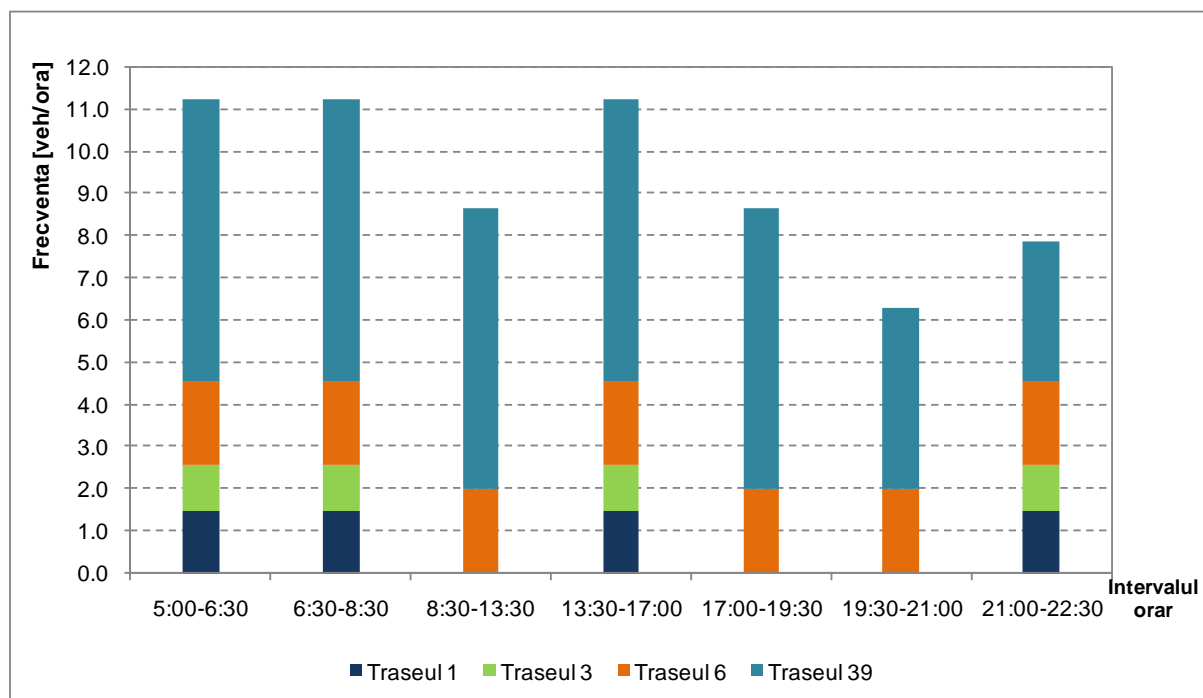


Figura 2.5-5: Frecventele de circulatie ale tramvaielor [vehicule/ora] – 2015

Potrivit datelor furnizate de Beneficiar – Compartimentul Transport Urban, viteza comerciala medie inregistrata la nivelul retelei de tramvaie este de 16 km/h (tabel 2.5-3).

Traseu		Viteza comerciala medie [km/h]	Lungime [km]
Numar	Denumire		
1	COMAT (B-dul H. Coanda) – Arcelor Mittal	15,00	10,00
3	Micro 19 (Str. Otelarilor) – Arcelor Mittal	15,21	14,20
6	Arcelor Mittal – Bazinul Nou	18,00	18,00
39	Micro 19 (Str. Otelarilor) – Cimitirul Israelit (Str. Stefan cel Mare)	15,00	18,00

Tabel 2.5-3: Trasee tramvaie - 2015

2.5.2.2.1 Infrastructura si dotari

Transurb S.A. detine infrastructura necesara functionarii sistemului de transport public cu autobuze, troleibuze si tramvaie. Finantarea necesara pentru intretinerea infrastructurii este obtinuta din incasarile societatii (fonduri proprii) si de la bugetul local al Primariei Galati.

Tramvaiul electric a circulat pentru prima data pe strazile Municipiului Galati in anul 1900. In ultimii 20 ani infrastructura pentru tramvaie s-a redus semnificativ, sectoarele retelei care nu permit desfasurarea traficului in conditii de siguranta fiind inchise circulatiei sau eliminate din trama stradala. De curand au fost reabilitate segmentele amplasate pe B-dul Otelarilor, Str. Stadionului, Str. Frunzei si Str. Gh. Asachi, totalizand o lungime de 3,4 km. Pe acest sector al retelei au fost reabilitate si cele

5 stații de tramvai aferente. În urma modernizării infrastructura de tramvai este la același nivel cu elementele de infrastructura destinate transportului individual, nefacilitând astfel o prioritizare a transportului public prin introducerea cailor dedicate. În total, în situația actuală, rețeaua de tramvai operabilă are o lungime de 67,6 km, pe care se regăsesc 39 de stații. În curând va fi introdusă în rețeaua de tramvai reabilitată și infrastructura de pe Str. Basarabiei, tronsonul cuprins între Piața Energiei și B-dul George Cosbuc.

În ceea ce privește mijloacele de transport aferente acestui sistem de transport, în ultimii 10 ani au existat preocupări pentru îmbunătățirea stării tehnice a parcului de vehicule, fiind achiziționate 10 vagoane tramvai tip ZGT 6 cu 146 locuri, echipate pentru tensiunea din rețea.

Pentru viitor, documentele de planificare la nivel local¹¹, prevăd investiții pentru acest mod de transport, atât pentru reabilitarea / modernizarea infrastructurii, cât și a parcului de vehicule:

- Reabilitarea magistralei de transport tramvai: Viaduct - Str. Combinatului;
- Reabilitarea magistralei de transport tramvai: Calea Prutului - Viaduct;
- Reabilitarea magistralei de transport tramvai: Str. Siderurgistilor, Str. 1 Decembrie 1918, Str. Henri Coanda, B-dul George Cosbuc, Bariera Traian;
- Modernizarea a 20 vagoane de tramvai.

Rețeaua de transport public este prevăzută cu 251 stații pentru autobuze, troleibuze și microbuze. În situația în care traseele celor trei moduri de transport public se suprapun, există stație comună (figura 2.5-6).

Conform datelor primite de la Beneficiar din totalul celor 251 de stații, 143 sunt dotate cu adaposturi pentru călători. Rețeaua punctelor de vânzare a legitimațiilor de călătorie este formată din 10 puncte proprii pentru vânzarea de bilete și abonamente și 15 puncte terțe pentru vânzarea de bilete. Vehiculele de transport public sunt echipate cu sistem de validare cu validatoare mecanice pentru validarea biletelor valabile pentru o singură călătorie.

¹¹ Strategia privind transportul public în Municipiul Galați pentru perioada 2014 – 2020



Figura 2.5-6: Statie comuna pentru autobuze, troleibuze si microbuze.

2.5.2.2.2 Parcul de vehicule

Conform datelor primite de la Compartimentul Transport Urban, in prezent Transurb detine in parcul inventar 196 de vehicule: 120 autobuze, 13 troleibuze si 63 tramvaie (32 automotoare, 28 vagoane si 3 pluguri pentru zapada). Capacitatea autobuzelor si troleibuzelor variaza intre 27 si 106 locuri (figura 2.5-7). Pentru doua dintre autobuze, in datele primite nu s-a specificat numarul de locuri.

Caracteristica generala vehiculelor este varsta foarte inaintata, care cu putine exceptii depaseste durata normala de functionare a vehiculelor din categoriile celor existente. Cele mai noi vehicule au fost fabricate in anul 2008 (30 autobuze si 10 troleibuze). Acestea sunt in proprietatea Consiliului Local al Municipiului Galati, toate celelalte vehicule fiind detinute de Transurb.

Structura parcului de vehicule din punct de vedere ala vechimii (numarul de aparitii al vehiculelor din fiecare categorie in functie de vechime) este sintetizata in figura 2.5.8.

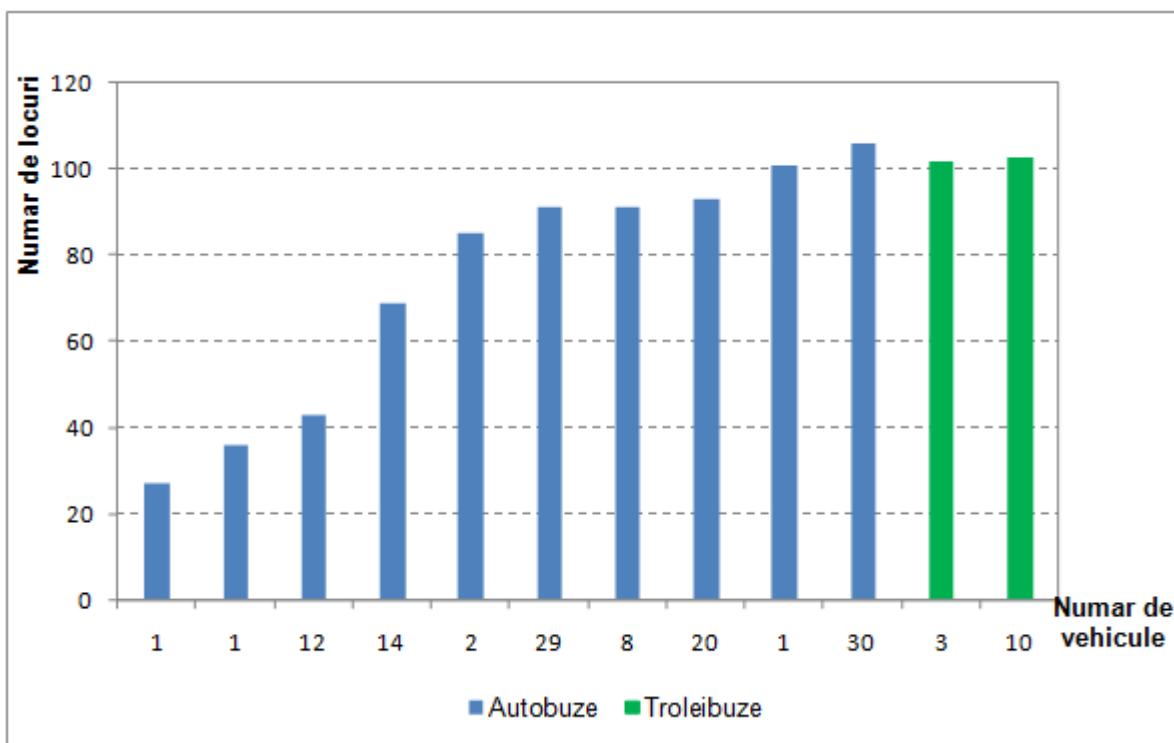


Figura 2.5-7: Capacitatea autobuzelor si troleibuzelor

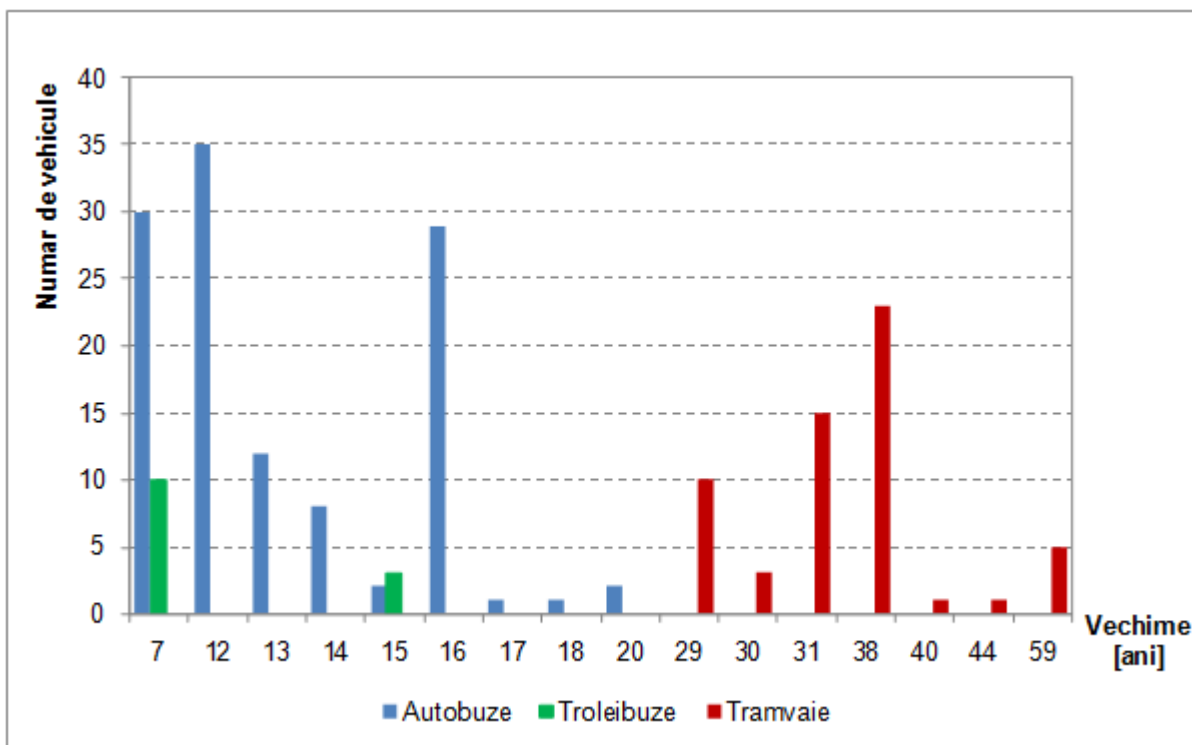


Figura 2.5-8: Vechimea parcului de vehicule

2.5.2.2.3 Siguranța și accesibilitate

Sistemul de transport public nu este dotat cu echipamente speciale (camere video în habitacul autovehiculelor și în stații, sistem propriu de iluminat în stații, etc.), care să asigure un grad sporit de siguranță călătorilor și șoferilor în vehicule, precum și în stații. Stațiile de transport public nu sunt prevăzute cu sisteme de iluminat proprii, singura sursă de lumină pe timp de noapte fiind iluminatul public stradal. Există stații de tramvai cu refugiu pe axul drumului pentru care nu sunt prevăzute treceri de pietoni (de exemplu, Stația Liceul 9 amplasată pe Str. Combinatului - figura 2.5-9). În astfel de situații este pusă în pericol siguranța călătorilor în momentul traversării de pe trotuar în stația de tramvai și pe durata așteptării în stație.



Figura 2.5-9: Probleme legate de siguranța circulației în transport public

Vehiculele din parcul inventar al operatorului de transport public nu sunt dotate cu sisteme care să faciliteze accesul (rampe de acces, podea joasă) și siguranța (sisteme de fixare a carucioarelor, centuri de siguranță) persoanelor cu nevoi speciale (persoane cu dizabilități, persoane cu copii în carucioare, etc).

În ceea ce privește accesibilitatea rețelei de transport public, aceasta este evaluată prin raportarea la distanța de mers pe jos până la cea mai apropiată stație. În general, oamenii sunt dispuși să parcurgă distanțe de 300 - 500 metri pietonal până la preluarea unui mijloc de transport public. Astfel, au fost reprezentate ariile de acoperire ale stațiilor de transport public, considerându-se o rază de 500 m pentru rețeaua de tramvaie și de 300 m pentru celelalte moduri de transport public. În figura 2.5.10 sunt reprezentate ariile de deservire ale rețelei de transport public, prin evidențierea locurilor geometrice egal departate de stațiile de autobuze / troleibuze și microbuze (300 metri), precum și de stațiile de tramvai (500 metri). În figura 2.5.11 este dat același tip de reprezentare, considerând numai rețeaua de transport operată de societatea Transurb.



Figura 2.5-10: Deservirea teritoriului de catre rețeaua de transport public - toate modurile de transport.

Asa cum se poate, observa modurile de transport operate de Transurb acopera in mare masura teritoriul intregului oras, asigurand o accesibilitate teritoriala ridicata din/catre zonele centrale, precum si din/catierele de locuinte.

Statiile care nu au cabine pentru adapostirea calatorilor (in numar 108) sunt marcate numai printr-un panou de dimensiuni reduse in care apare denumirea statiei si lista traseelor care opresc in respectiva statie. Acestea sunt greu accesibile pentru persoanele care nu cunosc rețeaua de transport public a orasului. De asemenea, exista statii care sunt semnalizate numai prin panou care simbolizeaza un vehicul de transport public, fara a oferi informatii despre liniile care opresc in respectiva statie, traseul acestora, frecventa de circulatie etc. Spre exemplificare, un astfel de caz este intalnit la statia amplasata pe Str. Ana Ipatescu, in vecinatatea Autogarii (figura 2.5.12).

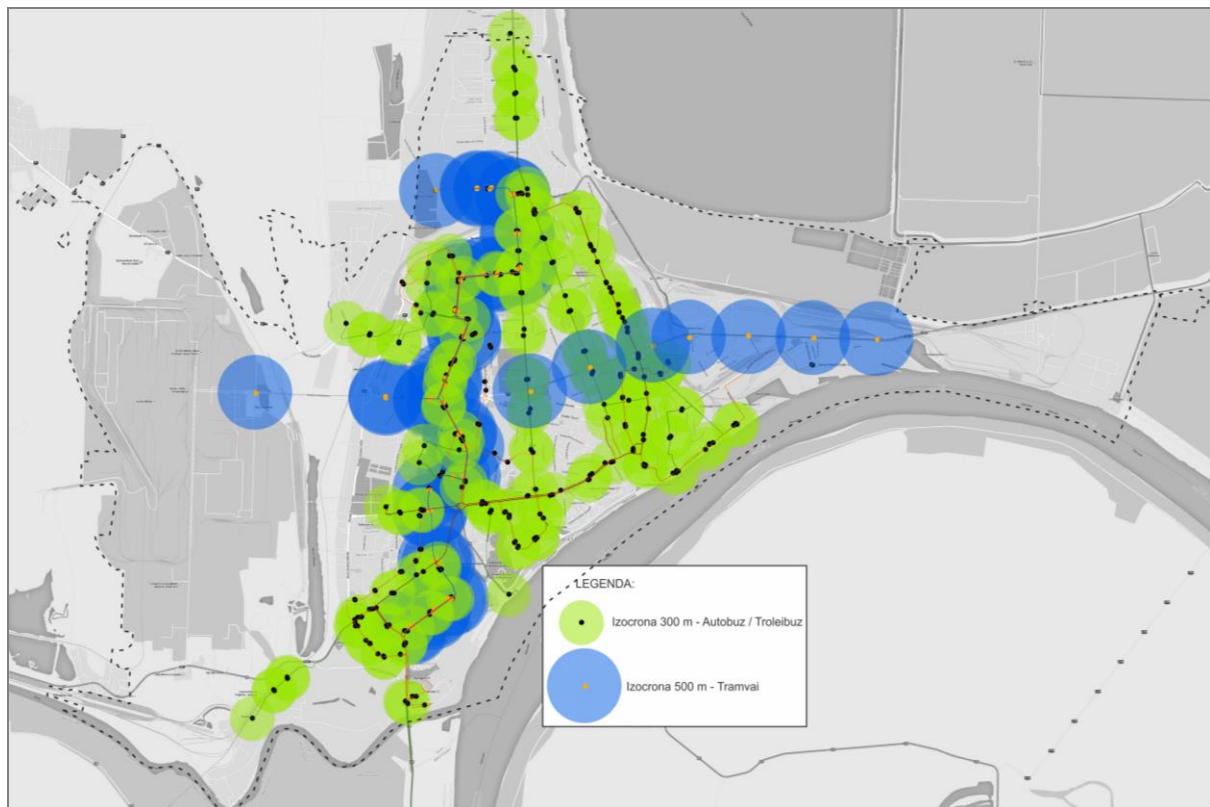


Figura 2.5-11: Deservirea teritoriului de catre rețeaua de transport public - modulele de transport acoperite de Transurb.



Figura 2.5-12: Stație de transport public fara afisarea informatiilor catre calatori

2.5.2.2.4 Contractul de servicii publice si Indicatori de performanta

Hotararea Consiliului Local Galati Nr. nr. 167/2015 privind prelungirea delegarii gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate, efectuat pe raza municipiului Galati aproba atribuirea catre Transurb a unui nou contract de servicii pentru un an iar operatorilor privati incheierea un act aditional pe aceeasi durata la contractele si pe rutele contractate. Deja au fost initiate procedurile pentru o noua procedura de atribuire pentru luna mai 2016.

Contractele sunt in conformitate cu modelul national agreeat de catre MDRAP si respecta partial Regulamentul 1370/ 2007.

In ceea ce priveste indicatorii de performanta, acestia sunt prezentati mai jos dar in esenta sunt cei prevazuti in legislatia nationala in vigoare. Modul de monitorizare si penalizare a nerespectarii acestora este prevazut in detaliu in contract. Demararea procedurii de decontare cu municipalitatea pe acest nou contract asigura expertiza necesara de ambele parti-operator si autoritate contractanta- in gestiune unui contract conform cu regulamentul european.

Nr. Crt.	Indicatori	Descriere mod de calcul, pentru un trimestru	Mod	
0	1	2	3	
1	Curse anulate sau neregulate	(curse anulate sau neregulate/ total curse incluse in Programul de Transport) x 100	tramvai	
			autobuz	
			troleibuz	
2	Trasee anulate pentru o perioada de mai mult de 24 de ore	\sum (lungimea traseelor anulate x zile de anulare)/ lungimea totala a traseului x 365	tramvai	
			autobuz	
			troleibuz	
3	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2	tramvai	
			autobuz	
			troleibuz	
4	Respectarea Planului de Servicii	$(\sum$ parc planificat - \sum parc utilizat) / (\sum parc planificat) x 100	tramvai	
			autobuz	
			troleibuz	
5	Plangeri de la pasageri	Plangeri fundamentate	Nr. Plangeri fundamentate inregistrate	toate
		Plangeri rezolvate	Nr. Plangeri fundamentate rezolvate in termen legal	toate
		Plangeri nerezolvate	Nr. Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal	toate
6	Protectia mediului	Respectarea standardelor de poluare EURO 3 si EURO 4	Numar vehicule care nu respecta normele Euro 3 si Euro 4 raportat la numarul de vehicule impus in Programul de Transport	autobuz

Nr. Crt.	Indicatori		Descriere mod de calcul, pentru un trimestru	Mod
7	Vehicule	Vechimea medie a vehiculelor	Vechimea medie a vehiculelor	tramvai autobuz troleibuz
		Cerinte de confort	Numarul vehiculelor neincadrate in clasele I, II sau III de confort/ numarul total de vehicule incluse in Programul de Transport	autobuz
	8	Penalitati platite	Cuquantumul penalitatilor platite de catre operatorul de transport/ transportatorul autorizat, pentru nerespectarea standardelor de transport de calitate si mediu	toate
9	Respectarea prevederilor legale	Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit	toate	
10	Accidente de trafic	Numarul accidentelor in trafic din vina personalului propriu al Operatorului	toate	
11	Indicele de Satisfactie a Pasagerilor	Respectarea nivelului minim impus	toate	

Tabel 2.5-4: Indicatori de performanta Transurb
Sursa: Hotararea Consiliului Local Galati 167/2015

Implementarea si monitorizarea noului contract asigura pregatirea in 2016 a unui contract adaptat in intregime specificitatii locale.

2.5.2.3 Operatori urbani privati de transport public

2.5.2.3.1 Reteaua de transport public deservita

Operatorii privati de transport public local deservesc reseaua de microbuze, care este formata din 11 trasee, a caror lungime totala este de 156,32 km. Acest mod de transport prezinta flexibilitate foarte ridicata din punct de vedere al configuratiei traseului, vehiculele care opereaza fiind de dimensiuni reduse comparativ cu celelalte mijloace de transport public, fapt care permite accesul pe strazi cu sectiune transversala redusa, curbe stranse. De asemenea, functionarea acestui sistem de transport public nu necesita infrastructura speciala, ci numai statii pentru imbarcarea / debarcarea calatorilor. Cele 11 trasee de microbuze utilizeaza 155 de statii (tur si retur), dintre care 92 sunt comune cu cele utilizate de celelalte moduri de transport operate de operatorul public, Transurb S.A. Galati. Harta traseelor este reprezentata in figura 2.5-13. In zilele lucratoare, microbuzele circula in intervalul orar 5:30 - 22:30, cu frecvente cuprinse intre 9 si 24 vehicule pe ora. Intervalul de succedare si lungimea pentru fiecare traseu sunt prezentate in Tabelul 2.5-5.

Traseu		Interval de succedare [min]	Lungime [km]
Numar	Denumire		
60	Cartier Dunarea (Str. Otetarilor) – Parc CFR (Str. Domneasca)	3	15,87
61	Cartier Dunarea (Str. Otetarilor) – Damen (Str. Portului)	6	14,60
62	Centrul Comercial Auchan – Piata Centrala (Str. Sf. Spiridon)	4	11,90
63	Billa 1 (Str. Otetarilor) – Stefan cel Mare	2,5	13,71
64	Billa 1 (Str. Otetarilor) – Gara CFR (Str. Maramuresului)	6	13,54
68	ADP (Str. H. Coanda) – Damen (Str. Portului)	6	14,09
75	Billa 2 (B-dul Milcov) – Gara CFR (Str. Maramuresului)	7	17,59
76	ADP (Str. H. Coanda) – Tiglina I – Parc CFR - ADP (Str. H. Coanda)	3	12,42
77	ADP (Str. H. Coanda) - Piata Centrala (Str. Sf. Spiridon)	4	14,08
79	ADP (Str. H. Coanda) – Parc CFR – Tiglina II - ADP (Str. H. Coanda)	3	12,43
84	Centrul Comercial Auchan - Stefan cel Mare	7	16,09

Tabel 2.5-5: Trasee microbuze - aprilie 2015

Din figura 2.5-13 se observa faptul ca exista tronsoane ale retelei de microbuze pe care se suprapun mai multe trasee. Traseele 76 si 79 au parcurs circular identic, 79 circuland in sensul acelor de ceasornic si 76 in sens invers. Aceste doua trasee sunt concesionate de operatori diferiti (tabelul 2.5-6).

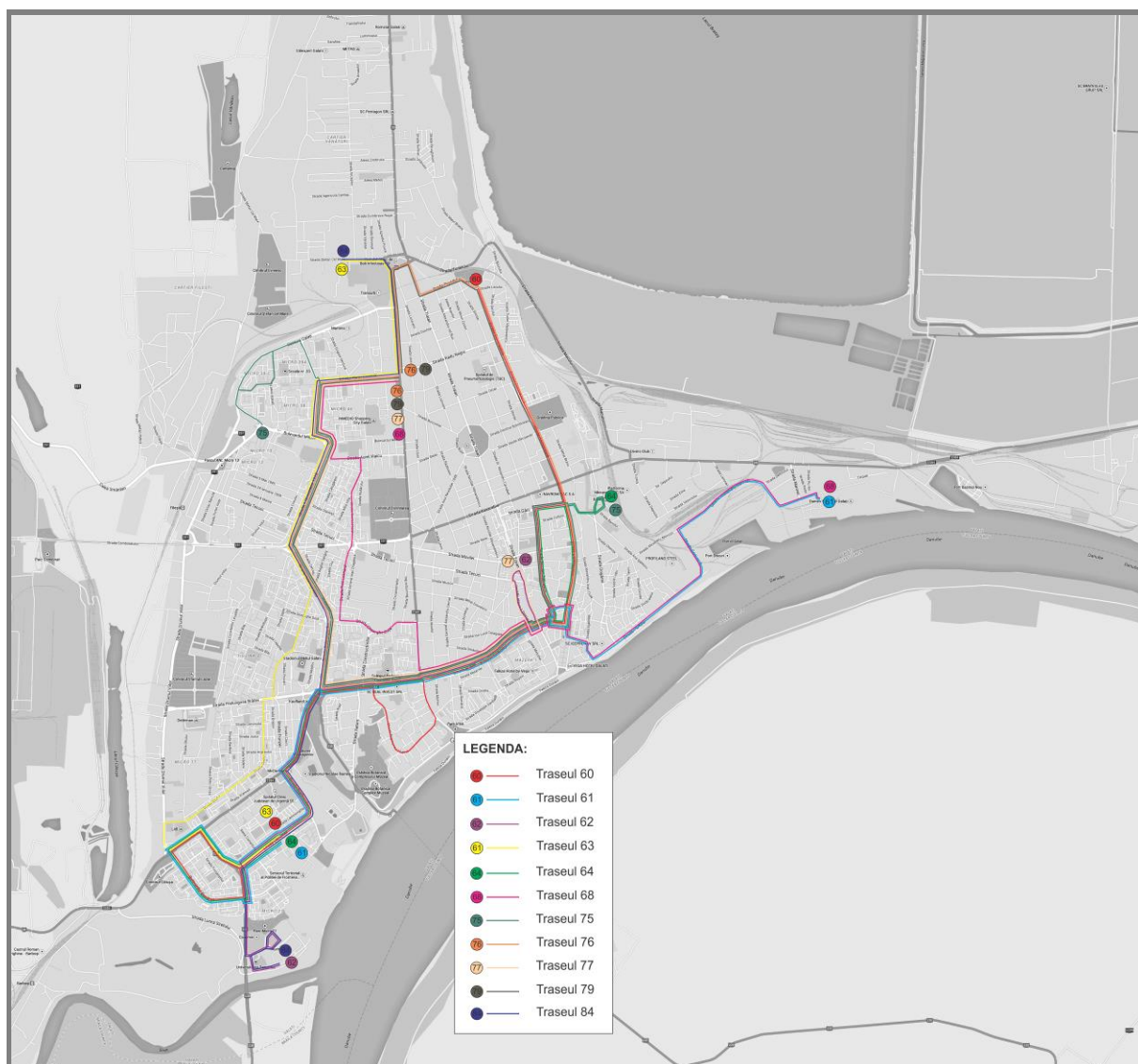


Figura 2.5-13: Reteaua de microbuze – 2015

Operator			
Nr. Crt.	Denumire	Traseu	Numar de angajati
1.	S.C. Andry S.R.L.	68	31
2.	S.C. Acj Globe Tour S.R.L.	79	60
		84	
3.	S.C. Badilas Com S.R.L.	76	30
4.	S.C. Comsamo S.R.L.	63	110
		77	
5.	S.C. Relajcar S.R.L.	62	55
		64	
6.	S.C. Sogitour S.R.L.	75	23
7.	S.C. Transdan S.R.L.	61	22
8.	S.C. Transcris S.R.L.	60	55

Tabel 2.5-6: Trasee concesionate de Operatori privati - aprilie 2015

În figura 2.5-14 sunt reprezentate ariile de deservire ale rețelei de transport public de către microbuze, prin evidențierea locurilor geometrice egal departate de stațiile de de microbuze (300 metri).

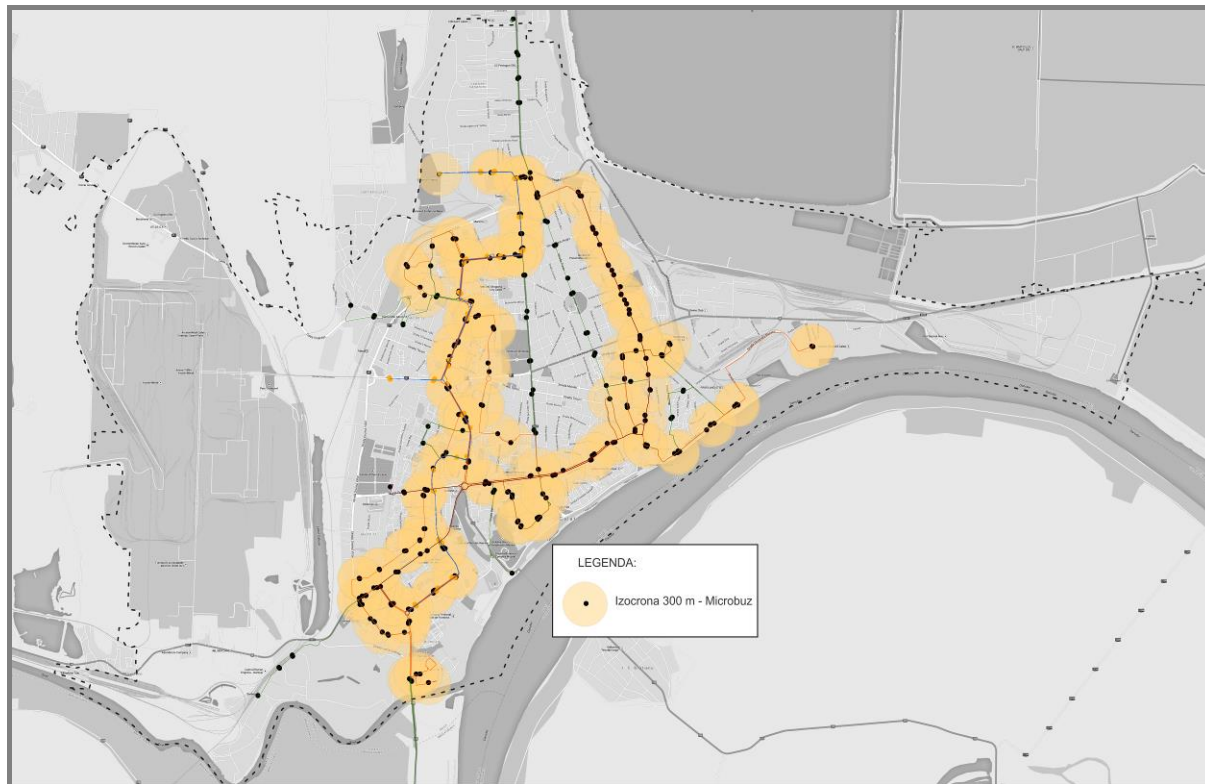


Figura 2.5-14: Deservirea teritoriului de către rețeaua de microbuze

2.5.2.3.2 Parcul de vehicule

Conform datelor furnizate de Compartimentul Transport Urban din cadrul Primăriei Municipiului Galați, au fost eliberate licențe pentru 170 microbuze, care formează parcul activ de autovehicule, cei 8 operatori privați deținând în total un parc inventar de 222 microbuze (tabelul 2.5-7). Acestea au capacitate medie cuprinsă între 12 și 20 de locuri și vechime de 5 până la 7 ani. Autovehiculele nu sunt prevăzute cu facilități pentru persoanele cu dizabilități.

Operator		Parc inventar		
Nr. Crt.	Denumire	Numar vehicule	Capacitate medie [locuri]	Vechime medie [ani]
1.	S.C. Andry S.R.L.	15	14	5
2.	S.C. ACJ Globe Tour S.R.L.	27	15	6
3.	S.C. Badilas Com S.R.L.	17	20	5

Operator		Parc inventar		
Nr. Crt.	Denumire	Numar vehicule	Capacitate medie [locuri]	Vechime medie [ani]
4.	S.C. Comsam S.R.L.	54	17	6
5.	S.C. Relajcar S.R.L.	60	15	6
6.	S.C. Sogitour S.R.L.	12	15	6
7.	S.C. Transdan S.R.L.	10	17	7
8.	S.C. Transcris S.R.L.	27	12	6

Tabel 2.5-7: Parcul de vehicule - aprilie 2015

Fiecare operator privat detine sau are in folosinta depou / garaj pentru vehiculele pe care le detine in parcul inventar. Situatia acestora este prezentata in tabelul 2.5-8.

Operator		Depou	
Nr. crt.	Denumire	Adresa	Regimul juridic
1.	S.C. Andry S.R.L.	Str. Drumul de Centura nr. 18	contract de comodat
2.	S.C. ACJ Globe Tour S.R.L.	SC Intertrans SA, Str. Stefan cel Mare, nr.3	contract de inchiriere
3.	S.C. Badilas Com S.R.L.	SC Comat SA, Str. V. Grigore, nr.2	contract de inchiriere
4.	S.C. Comsam S.R.L.	Str. Siderurgistilor nr. 45	contract de inchiriere
5.	S.C. Relajcar S.R.L.	SC Pec Impex SRL	contract de inchiriere
6.	S.C. Sogitour S.R.L.	Str. Aleea Stejarilor nr. 3	contract de comodat
7.	S.C. Transdan S.R.L.	Str. Aleea Traian nr. 350	contract de inchiriere
8.	S.C. Transcris S.R.L.	SC IATSA SA, Str. Drumul Viilor nr. 6	contract de inchiriere

Tabel 2.5-8: Garaje utilizate de operatorii privati

2.5.2.3.3 Contractul de servicii publice si Indicatori de performanta

Anexa 4 a HCL 517 din 2009 prezinta modelul de contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local care este destinat spre a fi incheiat cu operatorii de transport public declarati

castigatori ai licitatiei publice deschise organizate pentru atribuirea serviciului. In urma procedurilor de atribuire, au fost incheiate contracte cu 8 operatori privati de transport public cu microbuzul, care expira in luna Mai 2016.

Pentru bunurile concesionate de Municipiu catre Operatori, acestia din urma platesc trimestrial o redeventa care este actualizata anual prin aplicarea procentului rezultat din rata inflatiei.

Operatorii primesc in schimbul prestatiei lor numai subventii pentru protectie sociala, ce constau in subventii pentru gratuitati la transportul in comun si cele pentru tarif redus, potrivit reglementarilor locale si nationale in vigoare.

Desi sunt incheiate in conformitate cu legislatia romana, niciunul dintre aceste modele de contract nu prevede formule de calcul al compensatiei ce revine operatorului pentru prestarea serviciului si nici obligatia operatorilor de tine contabilitate separata a activitatii de transport public, fiind, prin urmare, neconforme cu Regulamentul CE Nr. 1370/ 2007.

2.5.2.4 Operatori de transport cu taxiul

Activitatea de taxi se desfasoara conform prevederilor HCL 193/ 2008 si 425/ 2011 de aprobarea Regulamentului de organizare si desfasurare a activitatii de transport in regim de taxi si in regim de inchiriere in municipiul Galati. In prezent este aprobat un numar de 850 de autorizatii permanente pentru o perioada de 5 ani.

Pe baza autorizatiei/autorizatiilor taxi obtinute prin procedura de atribuire, autoritatea de autorizare va emite detinatorilor acestora contractele de atribuire a gestiunii delegate pentru executarea serviciului de transport in regim de taxi cu autovehiculele respective. Perioada de valabilitate a contractului este egala cu durata de valabilitate a autorizatiei de transport. Drepturile si obligatiile transportatorilor autorizati carora li se atribuie in gestiune delegata executarea serviciilor de transport in regim taxi sunt prevazute in caietele de sarcini anexate la contractele de atribuire

In cazul executarii serviciului de transport de persoane in regim de taxi, tariful maximal de distanta pe kilometru se stabileste la nivelul de 2 lei/km.

In prezent exista in Galati un numar de 850 de autorizatii de taxi emise unui numar de 601 detinatori. Majoritatea detin cate o singura licenta. Activitatea de gestionare a unui asa de mare numar de contracte este un efort semnificativ. Dinamica emiterii autorizatiilor este prezentata in tabelul 2.5-9.

Anul	Locuri libere	Locuri ocupate
2011	100	750
2012	115	735
2013	60	790
2014	40	810
2015	0	850

Tabel 2.5-9: Fluctuatia autorizatiilor pentru ultimii 4 ani – locuri libere din totalul celor 850 aprobate prin H.C.L. 193/2008. Sursa: Compartiment Transport Urban

În ceea ce privește flota de autoturisme, la data de 01.04.2015 aceasta număra 841 vehicule. Se constată că ponderea cea mai mare o dețin autovehiculele cu vechime între 5 și 8 ani, acestea reprezentând aproximativ 70% din parc (Tabel 2.5-10).

Anul de fabricație	Numar autoturisme
2002	3
2003	5
2004	16
2005	46
2006	78
2007	171
2008	193
2009	103
2010	117
2011	45
2012	30
2013	17
2014	13
2015	4

Tabel 2.5-10: Situația parcului de autovehicule autorizate pentru activitatea de taxi.

Sursa: Compartiment Transport Urban

În ceea ce privește numărul estimat de călători, din datele furnizate de către dispecerate, media zilnică de comenzi este de 14 / autoturism. Nu se cunoaște numărul de pasageri transportați la fiecare comandă. Totodată numărul comenzilor prin dispecerate reprezintă aproximativ 80% din numărul total de curse efectuate de către autoturismele care sunt autorizate, însumând un total zilnic estimat de curse de 14975.

În ceea ce privește amplasarea locurilor de așteptare-stationare în Municipiul Galați, se observă că punctele cu interes de conectivitate cu alte moduri și în puncte de interes sunt alocate un număr mai mare de locuri (gara, punct de trecere bac, etc.) (Tabel 2.5-11).

Nr. crt.	Locația	Nr. locuri
1	str. Gării-Stația C.F.R.Galați	20
2	str. D.Bolintineanu intersecție cu str. Domneasca	5
3	str. N. Balcescu-Hotel Dunarea	12
4	str. Traina- Piața Centrală	12
5	str. Al.Macelarului intersecție cu str. G. Cosbuc	7
6	str. Portului -Gara Fluvială	6
7	str. Brailei intersecție cu str. I.L.Caragiale (A.C.R.)	3
8	str. Brailei -Spitalul de Urgență "Sf. Apostol Andrei"	9
9	str. Brailei- zona Barladeanu	15

Nr. crt.	Locatia	Nr. locuri
10	Trecere Bac	15
11	str. Domneasca -Complex studentesc	5
12	str. Prelungirea Brailei intersectie cu str. Oltului	15
13	Piata Energiei-magazin Elvila	6
14	B-dul Milcov-Oficiul Postal 12	8
15	str. George Cosbuc-Hotel Turist	20
16	str. Otelarilor-statia capat troleibuz Micro 19	9
17	str. Lebedei-Bingo Europa	10
18	str. Otelarilor -biserica Ioan Botezatorul	12
19	str. Otelarilor-ALTEX	7
20	str. Traian-Spitalul Militar	5
21	str. Stadionului -Turnul de Televiziune	5
22	str. Portului-Vama Galati	5
23	Santierul Naval-SC DAMEN SA	5
24	Bd-Marii Uniri-Hotel Vega	3
25	str. Tecuci intersectie cu str. N.Leonard	10
26	str, Basarabiei intersectie custr. N.Leonard	4
27	str. Traian intersectie cu str. Garii (aferent B.C.R.)	5
28	str. Traian intersectie cu str. Basarabiei	8
29	str. Milcov inetrsectie cu str. Feroviarilor	10
30	str. H. Coanda -depozit farmaceutic	9
31	str,, Tecuci intersectie cu str. 1 decembrie 1918	3
32	Zona Trei Star	8
33	str. Reg.11 Siret-Complex Francezi	8
34	Parcare Parc Closca	5
35	Cimitir Eternitatea-parcare	5
36	str. Traian-Spitalul Elisabeta Doamna	5
37	Parcare CFR-intrare	5
38	str. Anghel Saligny intersectie cu str. Siderurgistilor	5
39	Zona Neacsu-aferent fost service	5
40	str. T.Vuia intersectie cu str. H.Coanda	5
41	Restaurant McDonalds	6
42	Spital CFR	4
43	Autogara	5

Tabel 2.5-11: Lista locurilor de asteptare-stationare a taxiurilor. Sursa: HCL148/2011

2.5.2.5 Operatori de transport public de autobuze interurbane la nivelul judetului Galati

Transportul public judetean prin curse regulate, care deserveste Municipiul Galati este concesionat pe perioada 2014 - 2019 de 8 societati comerciale, care opereaza 38 de trasee, cu un parc activ de 141 de vehicule, avand capacitate minima de 10 sau 23 de locuri (tabelul 2.5.12).

Operator			
Nr. Crt.	Denumire	Nr. Trasee	Nr. Vehicule Active
1.	S.C. Auto-Record S.R.L.	18	46
2.	S.C. Stefu Ion S.R.L.	11	29
3.	S.C. Totosan S.R.L.	1	1
4.	S.C. Danixmond Tur S.R.L.	2	4
5.	S.C. Edy Com S.R.L.	1	1
6.	S.C. Trans Lucian S.R.L.	2	5
7.	S.C. Tegaltrans S.R.L.	1	54
8.	S.C. Gegi S.R.L.	2	1

Tabel 2.5-12: Operatori transport public judetean

Traseele au punct de origine sau destinatie Municipiul Galati. Statiile, punctele de imbarcare / debarcare a calatorilor sunt stabilite prin HCL Galati Nr. 50 din 2013. Conform programului de transport publicat¹², in decursul unei zile lucratoare sunt efectuate 357 de curse (plecari / sosiri). Alocarea acestora pe statiile terminus sunt prezentate in tabelul 2.5-13.

Amplasare Statie	Catre / Dinspre	Numar de curse/ zi
Str. Otelarilor, Piata Micro 19	Branistea, DN 25	38
Str. Brailei, la cca 50 m de intersectia dintre Str. Brailei si Drumul Viilor (parcare benzinaria Rompetrol)	Tecuci, DN 25	82
Str. Combinatului, la 300m de Piata Energiei	Smardan, DJ 251	110
Str. Traian, Fabrica de paine Arcada	Vanatori, DN 26	127

Tabel 2.5-13: Numarul de curse cu originea in fiecare punct terminus

2.5.2.6 Operatori de transport feroviar regional

Transportul de calatori pe sectiile de circulatie care converg in Municipiul Galati este operat de operatorul public, CFR Calatori si de operatorul privat Transferoviar Calatori, care opereaza toate trenurile care circula pe sectia Galati – Barlad si o pereche de trenuri pe ruta Bucuresti Nord – Galati. Trenurile operate de Transferoviar Calatori sunt de tip Regio.

¹² Hotararea Consiliului Judetean Galati, Nr. 75 din 30 mai 2014

În decursul unei zile lucrătoare în stația Galați, principala stație de cale ferată care deserveste teritoriul urban, în intervalul orar 4:00 - 23:00 circula 59 de trenuri, dintre care 14 de rang InterRegio. Distribuția acestora pe intervale orare este prezentată în figurile 2.5-15 și 2.5-16.

Din categoria Regio, 9 perechi de trenuri (18 trenuri; plecări și sosiri) sunt operate de operatorul privat Transferoviar Calători.

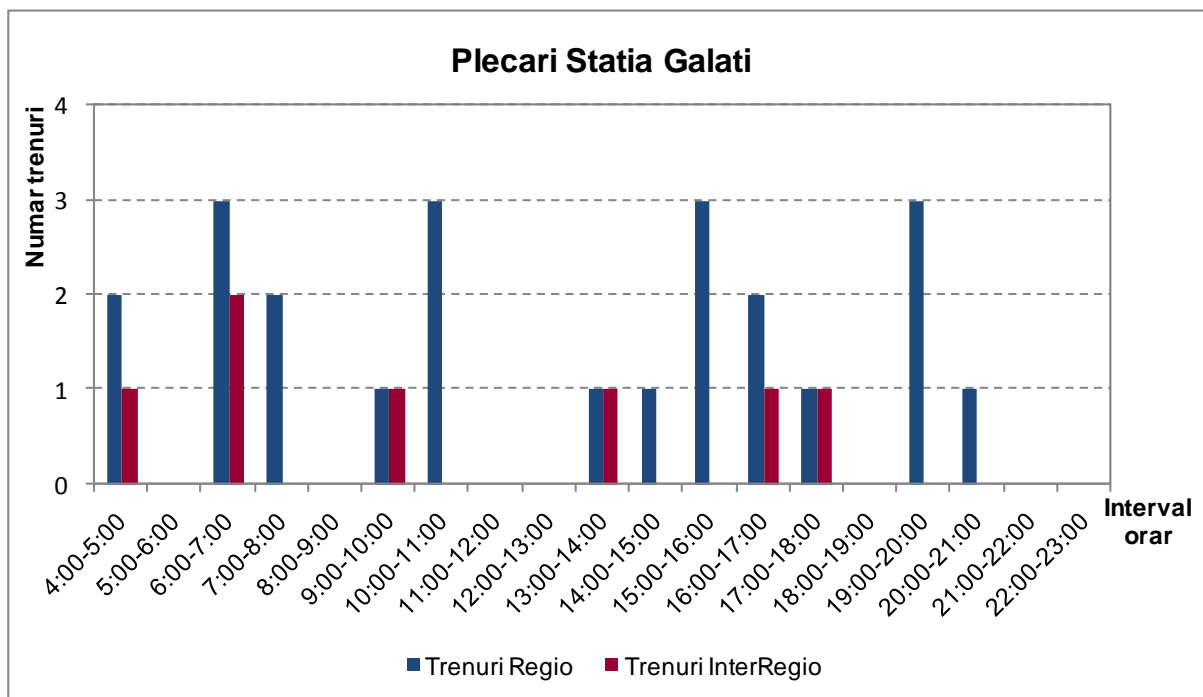


Figura 2.5-15: Distribuția plecărilor - Stația Galați

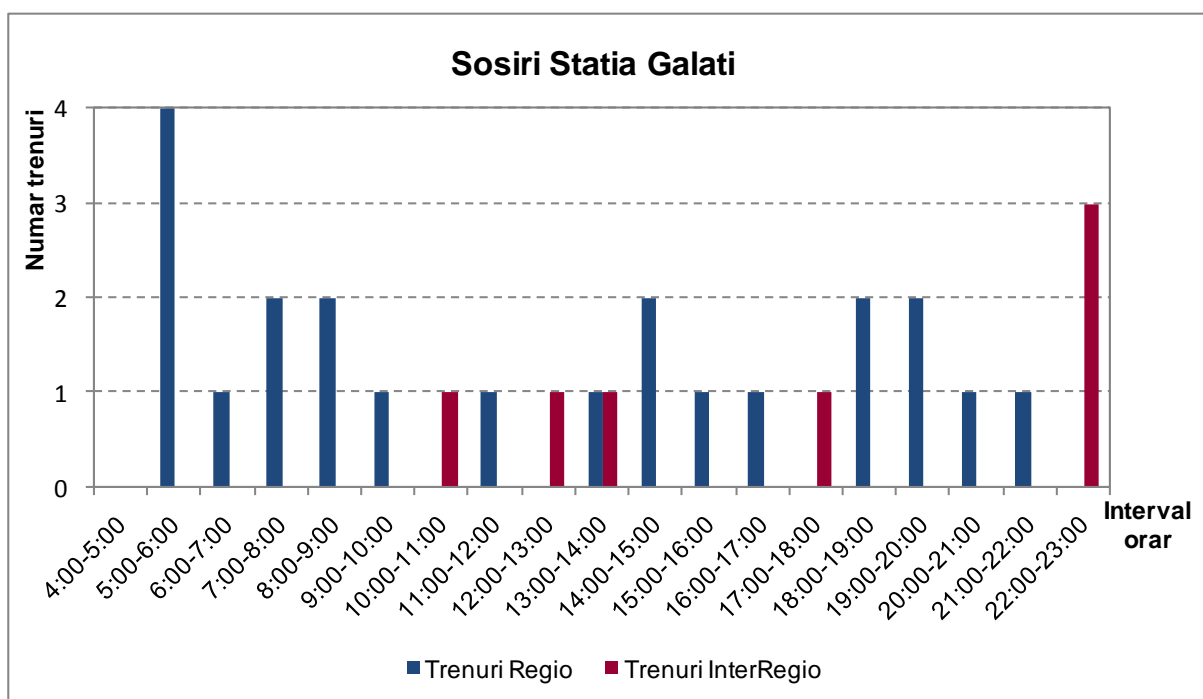


Figura 2.5-16: Distribuția sosirilor - Stația Galați

Potrivit mersului de tren in vigoare, durata medie de deplasare pe teritoriul Municipiului Galati, intre statia Barbosi si statia Galati este de 21 minute in cazul trenurilor de rang Regio si de 18 minute in cazul trenurilor de rang InterRegio (tabelul 2.5-14).

Interstatie	Lungime interstatie [km]	Durata parcursului [min]	Viteza comerciala [km/h]
Tren Regio			
Galati-Filesti	7,0	12	35
Filesti-Barbosi	5,2	9	34,6
Tren InterRegio			
Galati-Barbosi	12,2	18	40,7

Tabel 2.5-14: Viteza comerciala a trenurilor de calatori

2.5.3 Diagnostic transport public

- Sistemul de organizare al transportului public integrat in cadrul Municipiului Galati este complex
- Operatorul Transurb SA detine mijloace de transport inechitate, iar infrastructura de transport necesita imbunatatiri
- Operatorii privati concureaza operatorul municipal in prestarea serviciului, sistemul de transport nefiind integrat si eficient
- Facilitatile pentru calatori precum sistemul de informare, calitatea serviciului, accesibilitate pentru categorii speciale de persoane sunt aproape inexistente

2.6 Transport de marfa

2.6.1 Context

Municipiul Galati este un oras industrial, unde activitatile portuare se imbrina cu activitatea Combinatului siderurgic Arcelor Mittal, creand premisele unui trafic de marfa in volume ridicate. In plus, activitatile comerciale si de aprovizionare a orasului vin cu un plus de presiune asupra sistemului rutier, in contextul si al inexistenta unor parcuri logistice in zona care sa permita adoptarea variantelor de aprovizionare cu vehicule de mici dimensiuni.

2.6.2 Logistica, depozite si zone comerciale majore din municipiul Galati si in apropierea acestuia

Principalii generatori de trafic rutier de marfa pot fi delimitati in 4 categorii distincte;

- Generatori de trafic rutier de tranzit
Acest trafic de tranzit este datorat lipsei unei centuri ocolitoare pentru Municipiu, traficul desfasurandu-se fara restrictii de circulatie pe rutele prevazute in HCL 368/ 2009 de aprobare a Regulamentului cu privire la circulatia autovehiculelor si utilajelor in zonele cu restrictie si eliberarea Permiselor de Libera Trecere, a Listei strazilor din municipiul Galati pe care este interzisa circulatia autovehiculelor si utilajelor cu masa mai mare de 3,5 tone, a

Liste strazilor din municipiul Galati pe care circulatia autovehiculelor cu masa totala maxima autorizata mai mare de 3,5 tone se realizeza fara restrictie a Cererii tip pentru eliberarea Permiselor de Libera Trecere.

Un alt aspect necesar a fi semnalat este intensitatea tranzitului dinspre Tulcea, realizat prin traversarea cu bacul, acesta generand aglomerare de vehicule grele in zona locuita din sud, conectivitatea cu soselele nationale fiind facuta pe reseaua stradala a orasului.

- Generatori de trafic rutier din portul Mineralier si Arcelor Mittal

Operatorul ROMPORTMET asigura aprovizionarea si distribuirea produselor pentru Arcelor Mittal.

Mare parte a volumelor de marfa operate se desfasoara prin trafic maritim/ fluvial completa cu transport pe banda transportoare. Astfel, conform reprezentantilor Arcelor Mittal:

- 0.8 milioane tone/an de minereu de fier si combustibil solid se transporta din portul mineralier catre combinat pe banda transportoare
- 500 tone/an calcar se transporta din portul mineralier catre combinat pe banda transportoare
- 1 milion tone /an de minereu se transporta din portul mineralier catre combinat pe banda transportoare

Referitor la traficul de marfa al combinatului pe sistemele de transport rutier si feroviar:

- 10.000 – 40.000 tone/luna de fier vechi este transportat in proportie de 30% pe cale feroviara, diferenta fiind transportata cu mijloace auto. In viitor este preconizat ca proportia sa creasca pana la 70%. In total, 250 mii tone/an de var si fier vechi se transporta in prezent in proportie de 70% pe sosele.
- 80.000 – 10.000 t /luna zgura de transporta de la combinat pe sistem rutier
- Aproximativ 1.5 milioane tone/an de minereu si combustibil solid se transporta pe calea ferata larga dinspre Ukraina, combinatul avand 18 km cale ferata larga proprie;

In ceea ce priveste accesul auto de marfa in combinat, acesta se face preponderent pe Poarta Sud (2000 t/zi din portul mineralier si din alte destinatii). Poarta nordica LSF (comerciala) primeste 1000 tone/zi. La aceste cantitati, se mai adauga marfa transportata prin sistemul feroviar 4000 tone/zi

- Generatori de trafic rutier din santierul naval Damen, Bazinul Nou si Docuri si Unicom Oil Terminal.

Traficul in portul Galati a crescut in ultimii ani, ajungand in anul 2014 la 3.8 milioane tone. Acestea includ traficul in toate cele 3 porturi: Docuri, Bazinul nou, Mineralier.

Trafic Portuar	Trafic Fluvial		Trafic Maritim		Total	
	Mii tone	Nr. Nave	Mii tone	Nr. Nave	Mii tone	Nr. Nave
1991	4.182	2.075	1.051	311	5.233	2.386
1992	3.227	1.775	829	371	4.056	2.146
1993	5.125	2.580	875	354	6.000	2.934
1994	5.865	2.929	1.018	416	6.883	3.345
1995	5.995	2.545	942	416	6.937	2.961
1996	6.351	3.177	800	359	7.151	3.536
1997	8.034	4.096	769	352	8.803	4.448
1998	8.716	4.581	796	350	9.512	4.931

Trafic Portuar	Trafic Fluvial		Trafic Maritim		Total		
	Anul	Mii tone	Nr. Nave	Mii tone	Nr. Nave	Mii tone	Nr. Nave
1999		7.859	4.373	910	369	8.769	4.742
2000		6.860	3.906	1.191	519	8.051	4.425
2001		5.987	3.196	893	390	6.880	3.586
2002		7.316	3.518	1.178	509	8.494	4.027
2003		7.553	4.036	1.419	612	8.972	4.648
2004		8.342	4.141	1.189	554	9.531	4.695
2005		9.380	4.722	1.164	542	10.544	5.264
2006		8.529	4.587	1.162	470	9.691	5.057
2007		8.430	4.614	1.629	548	10.059	5.162
2008		7.096	3.739	1.775	586	8.871	4.325
2009		2.964	1.737	1.802	482	4.766	2.219
2010		4.588	2.429	1.764	454	6.351	2.883
2011		3.540	1.945	1.595	469	5.134	2.414
2012		2.672	1.338	1.317	387	3.989	1.725
2013		2.217	1.420	1.308	380	3.525	1.800
2014		2.557	1.318	1.248	349	3.804	1.667

Tabel 2.6-1: Traficul in Portul Galati.

Sursa: http://www.romanian-ports.ro/html/trafic_gl.html

In dinamica, evolutiei traficului in port este prezentata in figura urmatoare:

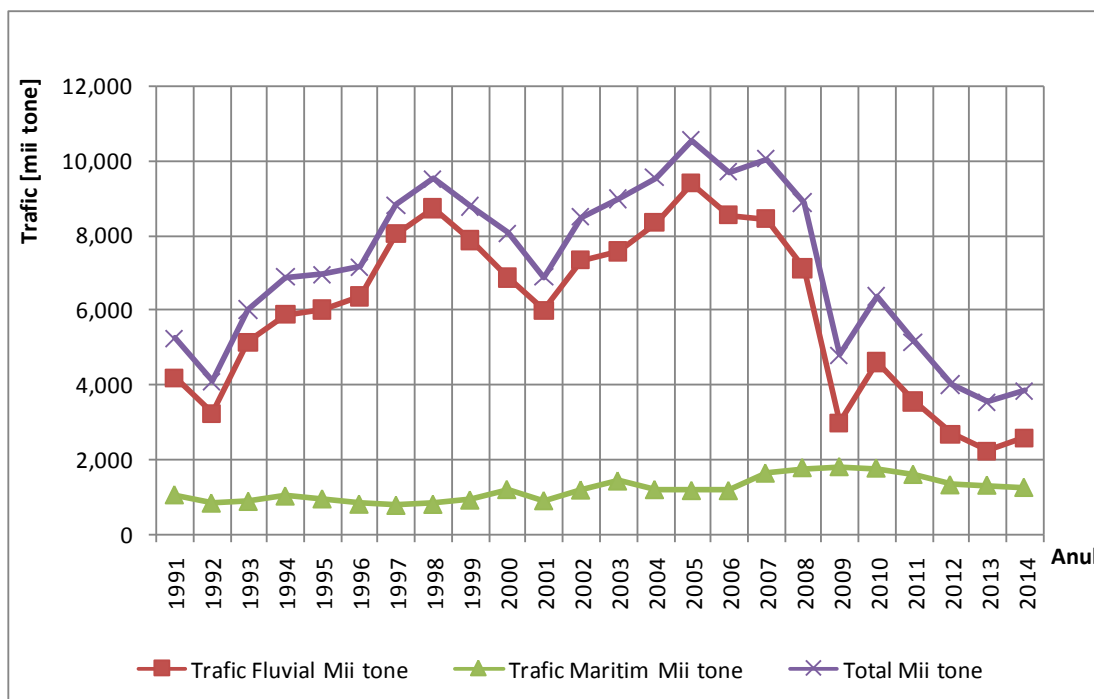


Figura 2.6-1: Dinamica traficului portuar.

Conform studiului de trafic realizat in cadrul "Plan strategic de dezvoltare a Portului Galati"- realizat de CNAPDM SA Galati, aceste volume de trafic au un potential de crestere cu aproximativ 600.000 tone/an. Acest fapt presupune necesitatea crearii de facilitati intermodale.

Amplasarea tuturor facilitatilor logistice portuare este pozitionata in sudul orasului, pe aliniamentul Dunarii, operatorii de transport feroviar dispunand de facilitati de cale ferata (cu ecartament normal si cu ecartament larg) si acces la drum national (E 584). Parcului industrial este amplasat in imediata vecinatate a Zonei Libere, avand acces la aceleasi facilitati.

Parte a acestui trafic maritim si feroviar se transbordeaza pe sistemul rutier fara restrictii, dupa aceea intrand in circuitul stabilit de municipiitate de transport de marfa pe teritoriul Municipiului.

- Generatori de trafic rutier pentru hipermarketuri, supermarketuri si centre comerciale

Analizand amplasarea marilor centre comerciale de interes in Galati, observam ca majoritatea sunt amplasate in zone cu acces liber pentru vehiculele de marfa pana la 3.5 tone. O harta a amplasarii acestora este prezentata in continuare:

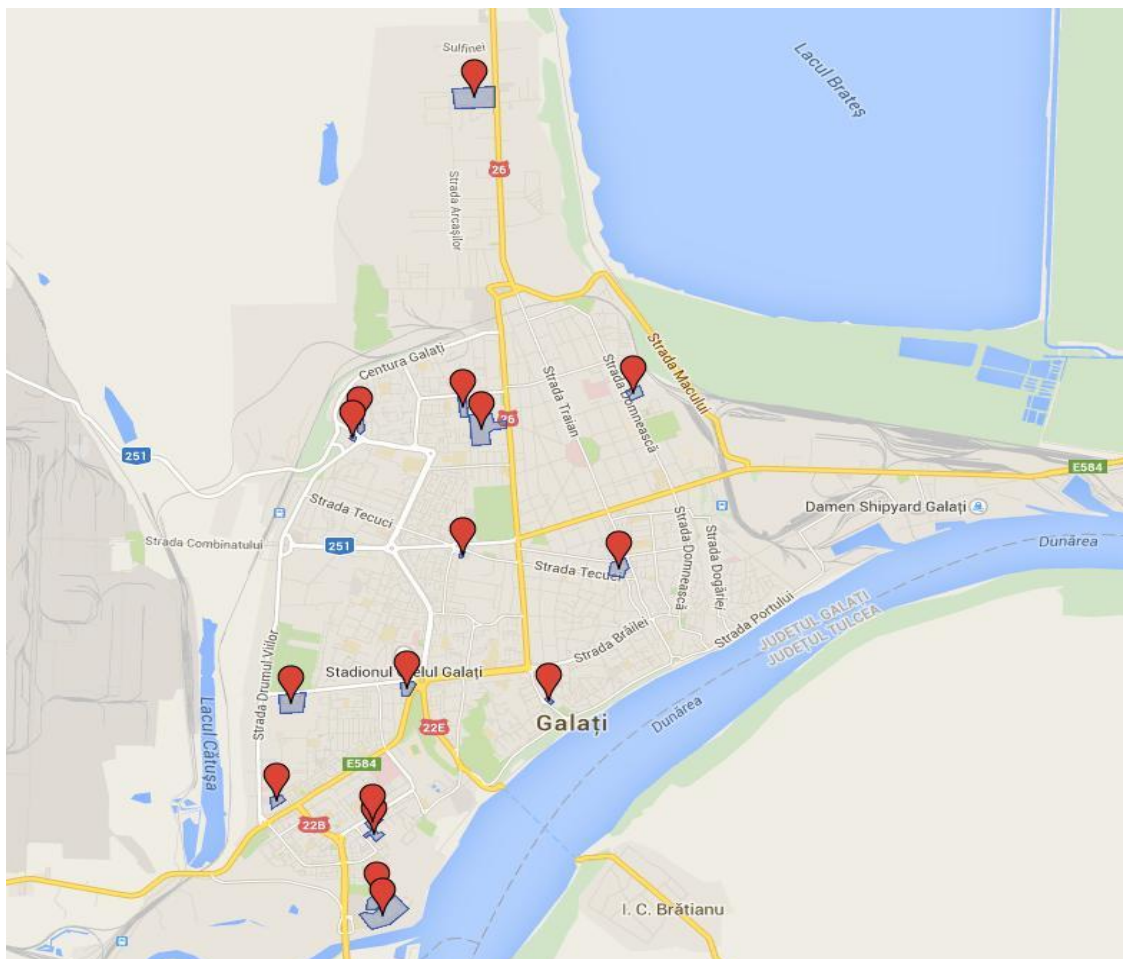


Figura 2.6-2: Amplasarea punctelor de interes comercial in Municipiul Galați

De remarcat ca toate punctele comerciale de interes au posibilitatea aprovizionarii cu vehicule de peste 3,5 tone, cu obtinerea unui Permis de Libera Trecere, cu exceptia celor de mai mici dimensiuni de pe strada Domneasca.

- Generatori de trafic rutier pentru aprovizionare urbana:

În ceea ce privește managementul marfurilor la nivelul orașului, în afara restricțiilor de circulație impuse prin HCL 368/2009 și descrise detaliat în capitolul 3.2.1.2., nu există o politică în acest sens. De asemenea, nu au fost testate la nivelul orașului soluții de reducere a traficului în orele de vârf sau restricționarea accesului prin politici de gestionare a serviciilor de aprovizionare (aprovizionare între anumite intervale orare și anumite zile, aprovizionarea cu vehicule până la 1,5 tone sau ecologice, etc.). Singura inițiativă în acest sens este restricționarea accesului pe anumite intervale orare și zile pe faleză inferioară a Dunării. O atenție deosebită trebuie alocată punctelor de interes turistic, zonei centrale și zonelor cu necesități mari de aprovizionare, cum ar fi Piața Mare (figura 2.6-3).



Figura 2.6-3: Piața Mare-Galați. Sursa: <https://www.google.ro/maps>

Un aspect foarte important în asigurarea respectării viitoarelor politici privind logistica urbană este reprezentat de capacitatea de monitorizare a respectării măsurilor impuse. Aceasta se realizează de către agenții ai Poliției Rutiere, ai Poliției locale și împuterniciții ai Primarului.

2.6.3 Diagnostic transport de marfa

- Infrastructura neadecvată pentru tranzit de marfa
- Conexiuni inadecvate între transportul fluvial / maritim și transportul feroviar și auto. Necesitatea creșterii capacității transportului de marfa pe calea ferată pentru evitarea traficului auto
- Necesitatea implementării unei politici susținute de gestionarea traficului de marfa pe toate tipurile de generatori de trafic, cu scopul reducerii aglomerației și ambuteiajelor în trafic și a reducerii uzurii infrastructurii și a calității mediului urban
- Necesitatea identificării de soluții viabile pentru plata utilizării infrastructurii rutiere a orașului de trafic de capacitate mare. Aplicarea principiului “utilizatorul plătește”.

2.7 Mijloace alternative de mobilitate (deplasari cu bicicleta, mersul pe jos si persoane cu mobilitate redusa)

2.7.1 Moduri de transport non-motorizat – mijloace usoare de transport

In timp ce viteza si eficienta deplasarilor urbane sunt importante, esentiala este totusi usurinta cu care aceste destinatii sunt accesate in termeni de proximitate si comoditate. Mobilitatea este astfel determinata de gradul in care orasul ca un intreg este accesibil tuturor rezidentilor sai, inclusiv persoanelor cu dizabilitati, celor cu venituri mici, seniorilor, tinerilor, persoanelor cu copii.

In zonele noi urbanizate in afara centrelor oraselor, ierarhizarea si proiectarea drumurilor a condus catre utilizarea traficului rutier ca unic standard de gestionare a spatiului public, aliniind toti ceilalti utilizatori de oras si toate celelalte moduri de transport acestuia.

Promovarea mobilitatii alternative in defavoarea oricarui tip de transport motorizat presupune proiectarea unui mediu urban propice deplasarilor pe distante scurte si adaptat scarii cetateanului, fie el pieton, fie biciclist. Apare astfel provocarea proiectarii unui oras mai compact, care combina locuirea, comertul, locurile de munca si facilitatile, devenind astfel un oras mai eficient in materie de spatiu, energie si mobilitate. Mediul urban, tipul si caracteristicile infrastructurii, siguranta sunt numai cativa dintre factorii care isi exercita influenta asupra redirectionarii cetatenilor catre "mijloacele usoare de transport".

Mijloacele alternative de mobilitate – mijloace usoare - reprezinta toate calatoriile care nu necesita utilizarea de vehicule motorizate. In timp ce acestea includ mersul pe jos, mersul pe bicicleta, utilizarea de role si skateboard, termenul de "mijloace usoare de transport" este mult mai frecvent utilizat pentru mersul pe jos si pe bicicleta.

Nivelul pe care aceste moduri de transport il ocupa in distributia modala a oraselor variaza de la caz la caz din considerente culturale si datorita conditiilor oferite pietonilor si biciclistilor.

In capitolul de fata se va analiza si se va defini cadrul actual al mijloacelor de transport usoare in structura urbana a Municipiului Galati.

2.7.2 Deplasari pietonale / Retea pietonala

Accesul la mijloace de transport accesibile, sigure si ecologice este o conditie prealabila pentru confortul tuturor locuitorilor din mediul urban, precum si pentru functionarea echilibrata si prospera a oraselor. Desi s-au facut anumite progrese in acest sens, provocari considerabile raman in discutie cu privire la accesibilitatea transportului durabil in orase din Europa si in special in orasele din Romania.

Mersul pe jos este departe de a reprezenta doar o nisa reziduala intr-un oras cu mobilitatea dominata de autoturisme. Acest tip de deplasare implica o parte semnificativa a populatiei urbane, adesea o categorie a cetatenilor carora le lipseste accesul la alte mijloace de transport, un fenomen care afecteaza in special gospodariile cu venituri mai mici sau mai putin mobile, tinerii si studentii, persoanele in varsta, dar si o parte a populatiei aflandu-se in dificultati economice. Aceasta chestiune reprezinta astazi la nivelul oraselor europene o problema sociala majora si, prin urmare, o prioritate a Planurilor de Mobilitate.

Este de remarcat faptul ca procentul pietonilor este in continuare subestimat, deoarece toti utilizatorii de transport public sau automobil sunt pietoni, atat la originea, cat si la destinatia deplasarilor lor. Prin urmare, provocarea ridicata de calitatea cailor pietonale este una universala. Nevoile de baza ale pietonilor vizeaza deplasarea dintr-un punct in altul, pentru a se orienta, pentru a accesa serviciile,

pentru a fi și a se simți în siguranță. Toate categoriile de pietoni și în particular cei cu necesități speciale, se confruntă cu o serie de pericole, care creează condiții indesezirabile mersului pe jos favorizând o stare de nedreptate și inegalitate. Persoanele cu mobilitate redusă nu sunt o excepție de la regulă și măsurile ce urmează a fi adoptate trebuie să contribuie la satisfacerea nevoilor lor speciale.

Utilizarea la scară largă a autoturismului se transpune printr-o complexitate crescândă a parcurgerii spațiului urban, prin compartimentarea continuă a acestuia. Utilizatorul cel mai lent în acest lant al transportului – pietonul - întâmpină cele mai severe constrângeri în termeni de lungime, durată și confort al deplasării. Lizibilitate și practicabilitatea itinerariilor sunt elemente esențiale în dezvoltarea utilizării modurilor non-motorizate de transport. Discontinuitatea traseelor reprezintă un element penalizat la scară largă. Înlocuirea deplasărilor realizate cu autoturismul cu cele pietonale sau pe bicicletă implică o cunoaștere clară a zonelor care necesită continuitate, ca și o caracteristică esențială a unei rețele urbane dense.

Există de asemenea o chestiune de echitate între modul în care este tratat centrul orașului și spațiile monofuncționale de reședință sau activități, unde rețelele pietonale și ciclabile sunt de multe ori inexistente. Planul de Mobilitate Urbana Durabilă trebuie să pună bazele acestui obiectiv general de calitate urbană.

În termeni de amenajare a spațiului public, lățimea confortabilă a traseelor, rutele directe fără obstacole și intersecțiile bine concepute și sigure, permit valorizarea „orasului distanțelor scurte”. Reducerea acestor distanțe asociate unei exigențe de reabilitare a traseelor pietonale sunt indispensabile în vederea accesibilizării vieții tuturor cetățenilor.

Principali poli generatori de deplasări identificați sunt:

- Dotări de învățământ: ciclul primar, ciclul gimnazial, liceu și învățământ superior;
- Dotări de sănătate;
- Dotări administrative: Primăria Municipiului Galați, Consiliul Județean Galați și principalele servicii administrative la nivel municipal și supramunicipal;
- Transport feroviar.

2.7.2.1 Categoriile de probleme identificate

1. Lipsa zonelor pietonale - Nu este comună existența unei rețele pietonale formalizată și delimitată, fiind evidentă necesitatea atribuirii unei importanțe majore problemelor de infrastructură, pentru a minimiza constrângerile circulației pietonale. Există o singură stradă exclusiv pietonală, respectiv Aleea Domneasca.

2. Discontinuitatea traseelor pietonale: în multe locații, în special în zonele rezidențiale, spațiile destinate circulației pietonale sunt întrerupte sau obstructionate, obligând pietonii să utilizeze rutele dedicate traficului auto, având, în consecință un nivel crescut de risc. Cea mai frecventă problemă o reprezintă autoturismele parcate pe trotuar. Ocuparea ilegală și abuzivă a spațiului pietonal de către autoturisme, contribuie la o reducere substanțială a lățimii traseului, împiedicând în unele cazuri, în totalitate circulația pietonală, trimițând pietonul încă o dată pe carosabil, cauzând o creștere a riscului la care acesta este supus;

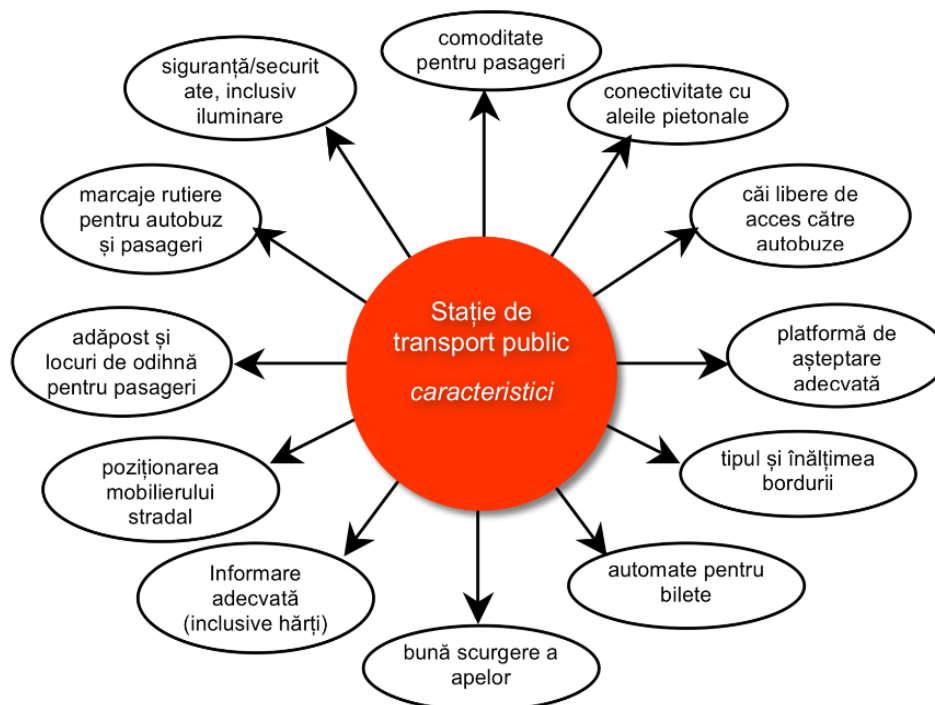
3. Pavaj inadecvat sau aflat într-o stare avansată de degradare: aceste probleme îngreunează și, în multe cazuri, pun în discuție siguranța circulației pietonale, fiind mai gravă în cazul pietonilor aflați în fotoliu rulant sau a celor cu alte dizabilități locomotorii. Accesul dificil, schimburile bruște de nivel, treptele înalte, abrupte creează un disconfort evident pietonilor. Bordurile sunt sporadic coborate la

nivel cu calea rutiera, dar sunt deteriorate. Obstacolele situate pe calea de rulare a pietonilor (stalpi de iluminat, scari de acces in magazine, reclame) devin o sursa de pericole pentru deplasarea pietonala. Accesul este astfel sicanat si ingustat.

4. Accesibilitate scazuta a rețelei de transport public - Municipiul Galati intelege nevoia construirii unui oras al distantelor scurte, bazat pe politici de planificare si miscare, vizand in acelasi timp densificarea rețelei de transport public. Un transport public accesibil presupune transformarea sistemelor si serviciilor de transport intr-unele mai usor de utilizat de catre oameni. Toate opririle de-a lungul unui traseu de autobuz trebuie sa dispuna de acelasi nivel de accesibilitate altfel pasagerii se afla in imposibilitatea de a se imbarca sau debarca din autobuz sau tramvai in locatiile dorite si potentialele beneficii ale autobuzelor cu podea joasa vor fi reduse. Acest lucru impiedica dezvoltarea unui sistem de transport public incluziv.

Proiectarea statiilor de transport public (autobus si tramvai) este recunoscuta ca element esential in efortul de a imbunatati calitatea serviciilor de transport public. Conceptul de "Calitate a Intregii Calatorii" recunoaste faptul ca pasagerii de autobuz sunt, de asemenea si pietoni la fiecare dintre cele doua capete ale calatoriei si impune ca toate aspectele calatoriei sa fie astfel considerate. Comoditatea si confortul statiilor de autobuz si de tramvai nu trebuie sa fie trecute cu vederea.

Statiile de transport public: in cele mai multe cazuri localizarea lor este inadecvata, care nu numai ca sunt situate in locuri de acces nesigur (cu acces direct in parcare de autoturisme), dar diminueaza traseul pietonal sau il obstructioneaza cu utilizatori de transport public. Statiile nu sunt accesibilizate corespunzator si nu le ofera pasagerilor confortul de care au nevoie pentru un transport public de calitate. Acest lucru duce la scaderea numarului de utilizatori.



5. Mobilier urban excesiv, care diminueaza latimea efectiva a cailor pietonale, devenind astfel bariere in calea pietonilor si in special a celor cu deficiente vizuale;

6. Signalectica si informatii inadecvate: Lipsa informatii si a semnalizarii, precum si monotonia mediului rutier pot contribui la o reducere a atentiei si a prudentei soferilor, care pot favoriza relaxarea

și creșterea vitezei. Dimpotrivă, excesul de informații duce la probleme de siguranță;

7. Semaforizarea: Semafoarele operează în general pentru a maximiza fluxul de vehicule motorizate. Acest lucru se întâmplă, de obicei, prin creșterea timpilor de culoare verde pentru autoturisme și de asemenea, a timpilor de așteptare pentru pietoni. Prin urmare, blocajele de trafic sunt reduse, dar pietonii sunt obligați să aștepte perioade lungi de timp la culoarea roșie și să grabească traversarea în scurtă perioadă a culorii verde;

8. Vegetația netoaletată devine de asemenea o problemă;

9. Traversările pietonale reprezintă de asemenea o problemă delicată. Nu există suficiente traversări pietonale. Unele traversări prin refugiile de tramvai sunt sicanate. Marcajul trecerilor de pietoni nu este adecvat.

10. Garaje – existența unui număr foarte mare de construcții provizorii / parazitare care ocupă o suprafață foarte mare a spațiului public. Se constată, în mai multe cazuri, ocuparea nejudicioasă a spațiului public, blocarea circulațiilor pietonale, ocuparea spațiilor verzi și afectarea imaginii urbane de către construcțiile provizorii cu statut de garaj. Aceste construcții sunt inestetice și nu rezolvă în mod eficient problema locurilor de parcare.



Figura 2.7-1: Stații de transport public (strada Brailei și strada Domneasca). Trecere de pietoni și refugiu de tramvai pe strada Gheorghe Asachi. Suprafețe mari acoperite cu garaje în Cartierul Tiglina 3 și Tiglina 2

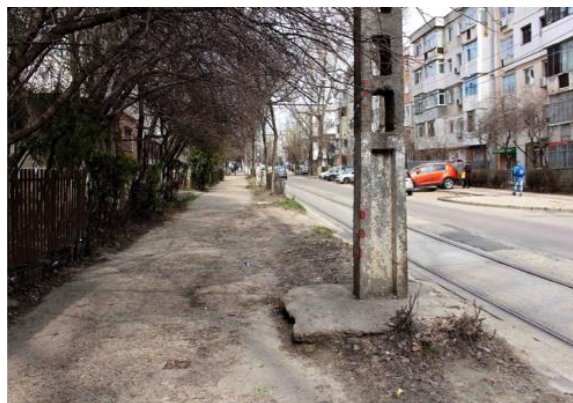
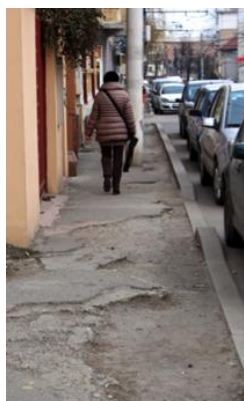
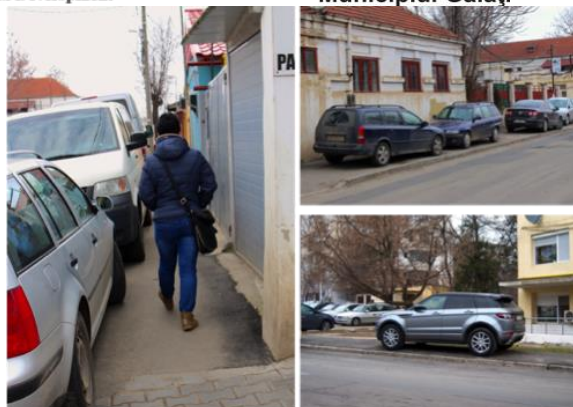
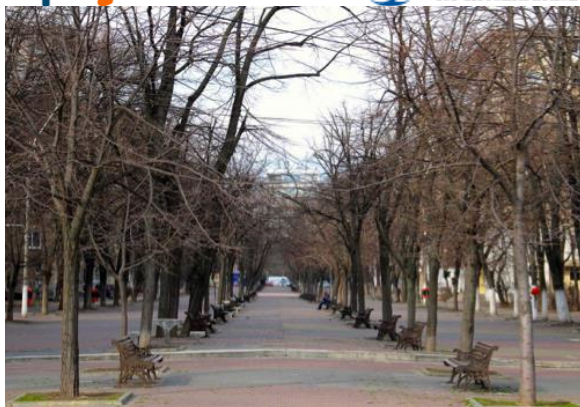


Figura 2.7-2: Diferite situatii in care pavajul trotuarelor este fie in stare avansata de deteriorare, fie este obstructionat. Statii de autobuz Strada Domneasca si Strada Gheorghe Asachi. Statie de autobuz pe strada Regimentul 11 Siret

2.7.2.2 Diagnostic retea pietonala

Mersul pe jos este departe de a reprezenta doar o nisa reziduala intr-un oras cu mobilitatea dominata de autoturisme. Acest tip de deplasare implica o parte semnificativa a populatiei urbane, adesea o categorie a cetatenilor carora le lipseste accesul la alte mijloace de transport, un fenomen care afecteaza in special gospodariile cu venituri mai mici sau mai putin mobile, tinerii si studentii, persoanele in varsta, dar si o parte a populatiei aflandu-se in dificultati economice. Aceasta chestiune reprezinta astazi la nivelul oraselor europene o problema sociala majora si, prin urmare, o prioritate a Planurilor de Mobilitate.

Este de remarcat faptul ca procentul pietonilor este in continuare subestimat, deoarece toti utilizatorii de transport public sau automobil sunt pietoni, atat la originea, cat si la destinatia deplasarilor lor. Prin urmare, provocarea ridicata de calitatea cailor pietonale este una universala. Nevoile de baza ale pietonilor vizeaza deplasarea dintr-un punct in altul, pentru a se orienta, pentru a accesa serviciile, pentru a fi si a se simti in siguranta.

Toate categoriile de pietoni si in particular cei cu necesitati speciale, se confrunta cu o serie de pericole, care creeaza conditii indezirabile mersului pe jos favorizand o stare de nedreptate si inegalitate. Persoanele cu mobilitate redusa nu sunt o exceptie de la regula si masurile ce urmeaza a fi adoptate trebuie sa contribuie la satisfacerea nevoilor lor speciale.

- **Deplasarile pietonale nu reprezinta o nisa**

In arealul de implementare a Anchetelor Origine-Destinatie, deplasările efectuate integral pe jos reprezintă 39% din totalul deplasărilor.

Acest mod de contabilizare a călătoriilor pietonale abordează problema numai din punctul de vedere al călătoriilor realizate integral pe jos. Acestor călătorii li se adaugă și distanțele parcurse pietonal de la și până la mijloacele de transport în comun.

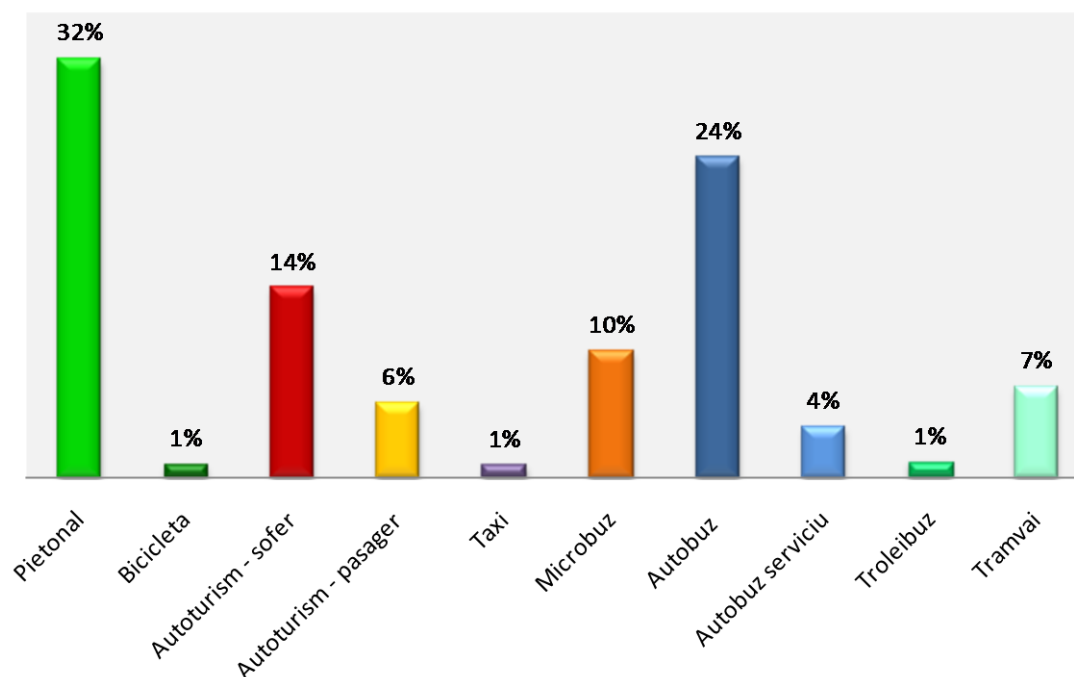


Figura 2.7-3: Distributia modala pentru Municipiul Galati

- **Deplasările pietonale includ și o componentă socială**

Se evidențiază faptul că rata numărului de autoturisme existente într-o gospodărie influențează în mod clar utilizarea modurilor alternative de deplasare, inclusiv cotele de deplasări pietonale. Din anchetele realizate în gospodăriile a rezultat faptul că ponderea gospodăriilor fără un autoturism este de 61%. Astfel, distanța ce trebuie parcursă până în centrul orașului radicalizează segregarea socială creată de mobilitate. Gospodăriile cu un singur autoturism reprezintă 34% din numărul gospodăriilor, creând astfel o populație intermitent captivă într-un spațiu urban relativ dens și diversificat în ceea ce privește funcțiunile sale (locuri de muncă, servicii). Pentru toate aceste persoane care nu dețin un autoturism personal, numărul de deplasări zilnice este inferior celor echipați cu un autoturism sau mai multe. Acest lucru subliniază inconvenientele mobilității cauzate de indisponibilitatea parțială sau totală a unui autoturism.

- **Amenajările destinate protecției pietonului îi limitează și îi complică mobilitatea, în special pe cea a persoanelor cu mobilitate redusă**

Cu excepția spațiului dedicat exclusiv pietonilor, acesta se situează pe ultimul loc după toți utilizatorii mecanizați ai drumurilor. În același timp, amenajările urbane care îi sunt dedicate sunt menite să îl protejeze de accidente provocate de vehicule grele, autoturisme, vehicule de transport public, în principal și de asemenea de utilizatori de biciclete - ciclismul este considerat în mod exagerat ca fiind vehicul sigur pentru pietoni.

Drept consecință crește complexitatea locurilor, compartimentarea spațiului public și scade vizibilitatea la intersecțiile traiectoriilor. Cel mai lung și cel mai segmentat parcurs este cel al pietonilor, el reprezentând utilizatorul cel mai lent care suferă cele mai severe constrângeri în ceea ce privește lungimea, durata și confortul traseului.

Dincolo de mersul pe jos ca mod de transport complet pentru locuitorii orașului, se ridică problema deplasărilor realizate de către persoanele cu mobilitate redusă, care este exprimată astăzi în termeni de riscuri de excludere din viața socială, generând inechități și inegalități sociale. Pentru că amenajările spațiului public reprezintă doar partea tehnică a unei probleme societale. În primul rând, categoria persoanele cu mobilitate redusă nu poate fi restrânsă doar la persoanele cu handicap. Proportia persoanelor cu disconfort permanent sau temporar, de multe ori invizibile, este mult mai mare. Îmbătrânirea populației care necesită echipament specializat, reprezintă o sursă de cerere latentă ce trebuie luată în considerare.

- **Conceptia actuala a urbanismului impune pietonului o utilizare a spatiului asemanatoare automobilului**

În spațiile urbane proiectate în ultimele perioade, prioritizarea și proiectarea drumurilor au fost realizate în favoarea traficului rutier ca standard unic de dezvoltare a spațiului public, aliniind toți utilizatorii și toate modurile acestui standard.

Spre deosebire de transportul public și cel cu bicicleta, traficul pietonal nu este pe scară largă acceptat ca mod de transport cu drepturi depline, suferind din pricina condițiilor concepute pentru viteze de zece ori mai mari, cu trasee prelungite adaptate geometriei utilizării autoturismului. Această adaptare a vitezei în beneficiul pietonilor și al biciclistilor (viteza de două-trei ori mai mare pentru biciclete), nu poate fi imaginată fără reconsiderarea distanțelor ce trebuie parcurse și nici fără continuitatea rețelelor alternative în termeni de calitate.

2.7.3 Reteaua ciclabila

Ca și alți utilizatori ai orașului, biciclistii au nevoie de mobilitate specifică ce trebuie să fie protejată prin infrastructura existentă, pentru a asigura cele mai bune condiții de confort și siguranță.

În contextul românesc, utilizarea bicicletelor ca mijloc de transport cotidian este încă la cote relativ scăzute. Creșterea nivelului de utilizare a acestui tip de transport, trebuie să aibă la bază în principal infrastructura adecvată care întrunește condițiile minime de utilizare. În mod tradițional, utilizarea bicicletei se regăsește mai frecvent în spațiile dedicate activităților de agrement și în anumite locații din zonele rezidențiale aproape exclusiv în scopuri recreative.

Infrastructura cuprinzând piste ciclabile este încă foarte rară în Municipiul Galați. Conform datelor, piste realizate la nivelul Municipiului însumează 10 km.

Cu toate acestea, există coridoare cu potențial de amenajare a pistelor dedicate utilizării bicicletelor, atât în ceea ce privește cererea de conectare anumitor poli generatori de deplasări pe distanțe scurte și medii, cât și prin spațiile ample și fără declivitate ce pot fi oferite acestui tip de transport.

Infrastructura cuprinzând piste ciclabile este încă foarte rară în Municipiul Galați. Conform datelor, piste realizate la nivelul Municipiului însumează 10 km.

Există mai multe tronsoane de piste dedicate biciclistilor realizate la nivelul Municipiului Galați:

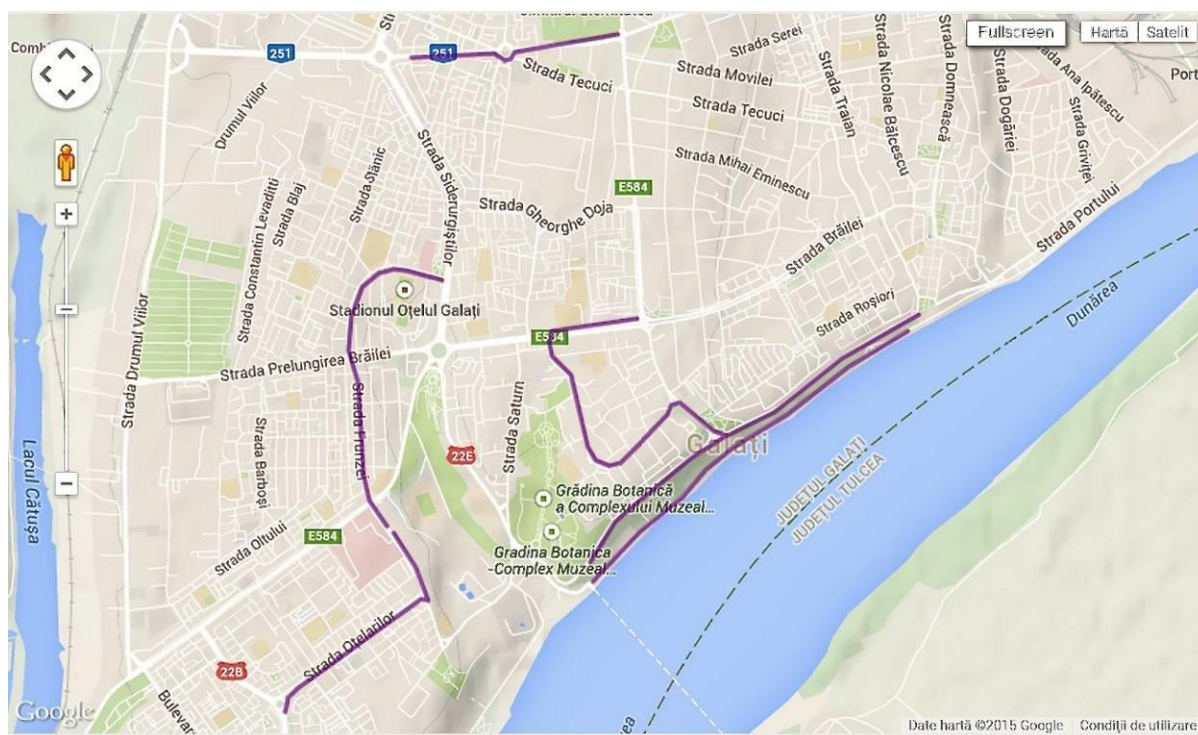


Figura 2.7-4: Reteaua de piste de biciclete la nivelul Municipiului Galați

1. Toată lungimea Falezii Inferioare a Dunării.
2. Faleza superioară a Dunării ce se continuă pe Strada Prelungirea George Cosbuc de la Parcul Viva, strada Regiment 11 Siret, cu ieșire pe strada Brailei, în dreptul Poliției județului Galați, urmărind strada Brailei până la intersecția cu strada George Cosbuc.
3. Strada Basarabiei - pe segmentul cuprins între Bulevardul George Cosbuc și Piața Energiei, în prima parte, până la intersecția cu strada Nae Leonard, pe trotuarul aferent Cimitirului

”Eternitatea”, continuand apoi din aceasta intersectie pana la Piata Energiei, pe trotuarul opus.

4. Strada Otelarilor - de la sensul giratoriu, pana in intersectia cu strada Stadionului, continuand pe strada Stadionului, pe trotuarul aferent Spitalului Judetean, Strada Frunzei si Strada Gheorghe Asachi.

2.7.3.1 Diagnostic retea ciclabila

Pistele amenajate in momentul de fata sunt in totalitate localizate pe trotuare si realizate intr-o maniera complet inadecvata:

- lipsa de continuitate a pistelor – sunt realizate de o maniera izolata pe cateva dintre strazile Municipiului;
- amenajarea deficitara - alinieri si racordari inadecvate, traversarea nu este marcata si/sau traseul pistei nu este corelat cu alinierea trecerii de pietoni;
- fiind amenajate pe spatiile dedicate pietonilor, exista cazuri in care conflictul dintre aceste doua moduri de transport este evident, cauzat de lipsa de spatiu rezultata astfel pentru pietoni;
- amenajarea deficitara adesea fara spatii de siguranta fata de bordura, garduri, vegetatie, mobilier urban, stalpi si copaci;
- lipsa informarii publicului pe site-urile oficiale ale autoritatilor cu privire la acest mod de transport alternativ; promovarea insuficienta a acestuia. Nu exista un portal cu reprezentarea pe o harta a traseelor existente si planificate sau in curs de implementare.



Figura 2.7-5: Pistele de biciclete amenajate pe Strada Prelungirea George Cosbuc, Gheorghe Asachi si Basarabiei

Conform analizei situatiei existente si a Masterplanului de Ciclism al Municipiului Galati realizat de Rotaract Club in municipiul Galati se disting urmatoarele categorii de utilizatori de biciclete:

1. Utilizatori de sfarsit de saptamana

Utilizatorii de week-end sunt persoane cu varste de peste 25 de ani, de obicei cu studii superioare si/sau stare materiala medie, ce utilizeaza bicicleta exclusiv in scopuri sportiv-recreative. Aceasta grupa de utilizatori transporta de cele mai multe ori bicicletele cu autoturismul propriu pana in punctul de start al promenadei si efectueaza trasee circulare alaturi de familie sau prieteni.

Intervievati, o parte din acestia au declarat ca ar utiliza bicicleta si in scopuri de transport, daca infrastructura ar permite acest lucru, renuntand in anumite situatii la autovehicul.

Nu exista date statistice despre aceasta grupa de utilizatori, dar, la nivel general, se poate afirma

faptul ca experienta europeana a dovedit ca In cazul existentei unei infrastructuri prietenoase, acestia ar putea reprezenta un numar cel putin echivalent cu populatia de elevi.

2. Utilizatori de biciclete pentru deplasările zilnice – alții decât elevii și studenții

Utilizatorii de bicicleta In scop de transport sunt persoane cu varste de peste 25 de ani, cu studii medii sau fara studii si cu posibilitati materiale scazute. Aceasta grupa de utilizatori foloseste In prezent bicicleta pentru a se deplasa la si de la locul de munca.

Nu exista date statistice despre aceasta grupa de utilizatori, dar la nivel general, se poate presupune ca, In cazul existentei unei infrastructuri prietenoase, numarul utilizatorilor actuali ar beneficia de o crestere semnificativa.

3. Utilizatori din categoria elevilor și studenților

Utilizeaza bicicleta In scopuri recreative. Nu se deplaseaza spre scoala sau spre domiciliu, din urmatoarele motive:

- Parintii nu sunt de acord, considerand traficul galatean ca fiind periculos si nefrecventabil.
- Nu exista infrastructura de parcare si paza a bicicletelor In interiorul institutiilor de Invatamant.
- Nu au beneficiat de educatie rutiera.
- Strazile sunt populate de caini ce ataca biciclistii trecatori., in special pe strazile de la marginea orasului (Soseaua de centura, Calea Prutului – iesirea din oras, Al. Moruzzi – zona Santierului Naval, strazi din Valea Orasului)

Elevii și studenții utilizează bicicleta In week-end, de obicei In interiorul cartierelor sau pe o raza de cateva sute de metri de blocul unde locuiesc. O parte dintre acestia practica ciclismul pe faleza inferioara a Dunarii, In prima parte a zilei, cand nu este aglomerat.

2.7.4 Concluzii

Clasamentul mental in trafic al rezidentilor inca plaseaza utilizatorii de autoturim pe prima pozitie in timp ce pe o pozitie intermediara se situeaza biciclistii, iar pe pozitia ultima se afla pietonii. Siguranta si securitatea personala a utilizatorilor modurilor de transport usor este amenintata in special a persoanelor cu dizabilitati, a persoanelor in varsta, a copiilor si femeilor insotite sau nu de copii.

Administratia inca incearca sa adapteze orasul noilor cerinte ale vehiculelor motorizate fara a tine seama in mod serios de nici una dintre alternativele non-motorizate. O problema apare intotdeauna odata cu adoptarea oricaror masuri dedicate pietonilor sau biciclistilor: ele sunt usor de perceput ca masuri impotriva conducatorilor auto. Responsabilitatea generala pentru proiectarea domeniului public urban este adeseori un subiect controversat si astfel imbunatatirile aduse accesului in spatiul public sunt neuniforme si fragmentate.

Promovarea mobilitatii alternativa In defavoarea oricarui autoturism implica proiectarea unui mediu urban favorabil calatoriilor pe distante scurte si adaptate cetateanului, fie el pieton sau biciclist. Se regasesc aici toate mizele unui oras mai compact, care combina locuirea, comertul, locurile de munca si echipamentele - un oras mai econom cu spatiul, energia si deplasările.

2.8 Managementul traficului (stationarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică)

2.8.1 Sistemul de parcare

Sistemul de parcare reprezintă un element important în planificarea mobilității urbane, alături de celelalte forme de deplasare (pietoni, biciclete, motocicletă, autoturism, transport în comun). Pentru toate acestea trebuie gândit un sistem integrat și etapizat, astfel încât să poată fi urmărit progresul și măsurate obiectivele atinse.

La sfârșitul oricărei călătorii o mașină va trebui să fie parcată. Estimările arată că mașinile petrec mai mult de 95% din viața lor parcate. Disponibilitatea locurilor de parcare și tarifele de parcare ajută întotdeauna la luarea deciziei cu privire la utilizarea mașinii în realizarea unei călătorii.

Politica de parcare și gestionare a parcarilor este, prin urmare, subiecte cheie ale mobilității urbane și ale gestionării efectelor negative rezultate din parametri foarte ridicați de utilizare a autoturismului personal. Creșterea continuă a volumului de trafic determină cereri masive de sisteme și soluții pentru parcare. În orele de vârf, o mare parte din traficul urban se află în circulație, în căutarea locurilor de parcare disponibile. Creșterea timpului necesar gășirii unui loc de parcare crește implicit nivelul de poluare a mediului iar traficul va suferi o puternică congestie.

Parcarile stradale sunt un factor cheie în promovarea afacerilor în orașe, mai ales în sectoarele centrale de afaceri. Gestionarea parcarilor din orașele românești în ultimii ani, rămâne un subiect într-o stare de continuă evoluție odată cu creșterea cererii. Încă de la început, acest lucru a fost influențat de către organizațiile publice și private implicate în furnizarea de infrastructură de parcare.

În vederea eliminării acestor inconveniente, principalele elemente cheie specifice managementului sistemelor de parcare trebuie să aibă în vedere următoarele elemente:

- Acoperirea cererii de parcare;
- Reevaluarea structurii stradale prin prisma circulației publice și a zonelor destinate parcarilor;
- Dezvoltarea de soluții în cooperare cu transportul public astfel încât să se reducă cererea de parcare în zonele aglomerate (centrul orașului);
- Alinierea la standardele și proiectele europene în domeniul parcarilor inteligente;
- Amenajarea locurilor de parcare astfel încât să se asigure o manevrabilitate ușoară a acestora, inclusiv asigurarea de spații de parcare dedicate persoanelor cu dizabilități;
- Diminuarea congestiei prin reducerea timpului necesar pentru gășirea unui loc de parcare;
- Scaderea cererii de parcare prin asigurarea unor mijloace de transport publice alternative.

În general, tipuri de parcare urbană sunt reprezentate de:

- Parcare pe stradă
- Parcare în afara străzilor
- Parcare de reședință
- Parcare colective
- Parcare ale instituțiilor.

2.8.1.1 Cadrul instituțional local

În aproape toate orașele europene autoritatea locală decide asupra reglementărilor privind parcare pe stradă. Crearea unei legislații restrictive pentru parcare pe stradă este o soluție eficientă pentru a-i determina pe șoferi să recurgă la moduri de transport durabil.

În conformitate cu **HG nr. 525 din 1996** (Regulamentul general de urbanism), construcțiile noi se autorizează doar dacă spațiile de parcare necesare acestora se pot realiza în afara domeniului public. Altfel spus, dezvoltatorul trebuie să asigure teren inclusiv pentru parcare.

Pe de altă parte, inclusiv clădirile cu destinație comercială, instituțiile publice, cele de învățământ, unitățile sanitare și alte clădiri de interes public trebuie să aibă parcare cu minim de locuri asigurate, în funcție de indicele de motorizare al localității.

Prin **Hotărârea Consiliului Local Galați HCL nr 125 din 17.03.2005** (modificată și completată prin **HCL 128 din 23.03.2011**) a fost aprobat „**Regulamentul de organizare și funcționare a serviciului public de administrare a domeniului public și privat de interes local al municipiului Galați**”, prin care s-a stabilit cadrul juridic și condițiile în care se desfășoară activitatea de administrare a domeniului public și privat, inclusiv al spațiului destinat parcarilor:

- Consiliul Local Galați împreună cu Poliția Rutieră vor reglementa circulația, parcare, staționarea și oprirea pe străzi a autovehiculelor (Art 25);
- Amenajarea, întreținerea și exploatarea locurilor de parcare se vor realiza conform hotărârilor consiliului local, stabilirea amplasamentelor făcându-se împreună cu Poliția Rutieră (Art 26-1);
- Parcarile cu plată pot fi utilizate contra cost prin:
 - Plată tichetului de parcare către operatorul parcarilor cu plată;
 - Sistemul de autotaxare;
 - Abonamente sau contracte de rezervare (pentru autovehicule cu masă maximă autorizată sub 3,5 tone)

Orarul de funcționare al parcarilor cu plată este de luni până sâmbătă între orele 8.00 – 20.00; în afara programului parcare este publică fără plată.

- Toate tarifele se indexează anual cu indicele de inflație;
- În parcarile de reședință (situat la mai puțin de 30 metri de frontul imobilelor) se va atribui câte un loc de parcare pentru fiecare apartament. Dacă numărul cererilor depășește suprafața disponibilă, se vor organiza licitații la care tariful de bază este reprezentat de prețul de pornire. Consiliul Local Galați va identifica împreună cu asociațiile de proprietari spațiile aflate la mai puțin de 30 de metri de frontul imobilelor, care pot fi amenajate ca parcare de reședință (Art 26-3);
- Parcarile publice sau private cu plată vor fi amenajate de persoanele juridice care le au în exploatare (Art 26-4);
- Parcarile publice sau private fără plată vor fi întreținute de serviciul de administrare a străzilor (Art 26-4);

- Parcarile de resedinta vor fi amenajate, exploatate si intretinute de serviciile de administrare a domeniului public care vor stabili si parcarile pentru care sunt valabile abonamentele pe care le elibereaza (Art 26-9);
- Sumele incasate drept taxe pentru parcare vor fi varsate la bugetul local. In cazul gestiunii directe, atunci cand operatorul este un serviciu public aflat in subordinea Consiliului local si functioneaza pe baza de autofinantare, aceste taxe si tarife pot fi varsate in bugetul operatorului (Art 26-12).

Prin **Hotararea de Consiliul Local HCL nr. 318 din 07.09.2010** s-a atribuit direct, prin contract de concesiune pe o perioada de 10 ani, catre SC Gospodarie Urbana concesiunea unor bunuri prevazute in anexa (patinoare, Plaja Dunarea, cimitirele: Eternitatea, Sf Lazar si Stefan cel Mare, lac Vanatori, zone verzi, parcare, talcioc, stadionul Dunarea, Baia Comunala, Port Ambarcatiuni, Pepiniera). Astfel, la nivelul Municipiului Galati administrarea locurilor de parcare cu plata se afla in gestiunea SC Gospodarie Urbana SRL, unitate subordonata Consiliului Local Galati.

S.C. Gospodarie Urbana S.R.L. s- a infiintat la data de 01 octombrie 2010 prin transformarea in societate comerciala a Serviciului Public „Administrarea Domeniului Public”, avand ca unic asociat Primaria Municipiului Galati. Societatea are ca activitate administrarea spatiilor verzi, a bazelor de agrement, dar si administrarea a trei cimitire si a unor locuri de parcare, dispunand si de un compartiment care se ocupa de desfiintarea constructiilor ilegale, de ridicarea autovehiculelor abandonate pe spatiul public si de blocarea celor parcate neregulamentar.

Prin **HCL nr. 129 din 22.03.2011** au fost aprobate tarifele de utilizare a parcarilor publice cu plata din municipiul Galati, practicate de catre S.C. Gospodarie Urbana S.R.L.

Tarife	Aprobat
Parcare autovehicule:	
-bilet de parcare	1,30 lei/ora, inclusiv TVA
-tichet de parcare	1,30 lei/ora, inclusiv TVA
-abonament/ permis parcare (persoane juridice)	124 lei/luna/loc parcare, inclusiv TVA
-utilizare parcare in baza contractului de rezervare (persoane juridice)	186 lei/luna/loc parcare, inclusiv TVA
Blocare/deblocare autovehicule parcate neregulamentar in parcarile publice cu plata:	
- blocare/deblocare, luni -sambata, intre orele 8 ⁰⁰ -22 ⁰⁰	100 lei, inclusiv TVA
- deblocare in afara programului stabilit	140 lei, inclusiv TVA

Tabel 2.8-1: Tarife pentru utilizarea parcarilor publice cu plata din municipiul Galati

Prin **HCL nr. 167 din 04.04.2011** s-a modificat si completat Anexa la HCL nr. 318/07.09.2010 referitoare la atribuirea directa prin contract de concesiune S.C. GOSPODARIRE URBANA SRL, pe o perioada de 10 ani, a unor bunuri, cu modificarile si completarile ulterioare – lista parcarei concesionate.

Prin **HCL nr. 466 din 24.04.2011** s-a modificat si completat Anexa la HCL nr. 318/07.09.2010 referitoare la atribuirea directa prin contract de concesiune S.C. GOSPODARIRE URBANA SRL, pe o perioada de 10 ani, a unor bunuri, cu modificarile si completarile ulterioare – radiere trei parcarei concesionate anterior.

Prin **HCL nr. 335 din 25.09.2014** s-a reglementat parcare vehiculelor grele pe teritoriul Municipiului Galati.

Politia Locala va pune in aplicare, incepand cu data de 1 noiembrie 2014, prevederile acestei hotarari privind parcare vehiculelor grele pe teritoriul municipiului Galati. Conform acestui act normativ, autovehiculele de transport marfa cu o masa totala maxima autorizata mai mare de 3,5 tone, autovehiculele care au mai mult de noua locuri pe scaune si utilajele nu mai pot fi stationate sau parcate pe drumurile publice si pe terenurile care apartin domeniului public sau privat din Galati. Toate aceste autovehicule trebuie parcate **doar in autobaze sau in locuri special destinate acestui scop, semnalizate prin marcaje si indicatoare rutiere.**

Primaria Galati a amenajat un loc special pe strada Macului, pentru stationarea si parcare autovehiculelor mai mari de 3,5 tone sau cu mai mult de noua locuri care sunt in tranzit prin municipiul Galati.

Prin **HCL nr. 467 din 10.12.2014** s-a reglementat nivelul redeventei lunare (10.848 lei / luna) datorate pentru anul 2015 de SC Gospodarie Urbana SRL pentru concesionarea unor bunuri aflate in domeniul public al municipiului Galati.

2.8.1.2 Cererea si oferta de parcare in municipiul Galati

In municipiul Galati nu exista o estimare foarte exacta a numarului locurilor de parcare din zonele rezidentiale, de-a lungul drumurilor si alte zone. La sfarsitul anului 2014, SC Gospodarie Urbana a cerut sprijinul asociatiilor de proprietari pentru inventarierea locurilor de parcare din zonele de resedinta.

In acest context, estimarile facute de Consultant au avut ca baza urmatoarele informatii:

- Chestionare transmise autoritatilor publice responsabile cu managementul parcarilor;
- Date GIS (graficul retelei stradale) obtinute din cadrul Primariei municipiului Galati - departamentul Banca de Date;

La nivelul municipiului Galati suprafata estimata a parcarilor existente (inclusiv baterii garaje si parcare construite) este de aproximativ 55 hectare care asigura un numar de aproximativ 27.500 locuri de parcare.

Dintre acestea, SC Gospodarie Urbana SRL administreaza un numar de 37 de parcare cu plata (afere arterelor principale de circulatie), insumand 2,5 hectare, respectiv 1.500 locuri de parcare.

Grafic, distributia zonelor de parcare la nivelul Municipiului Galati se prezinta astfel:

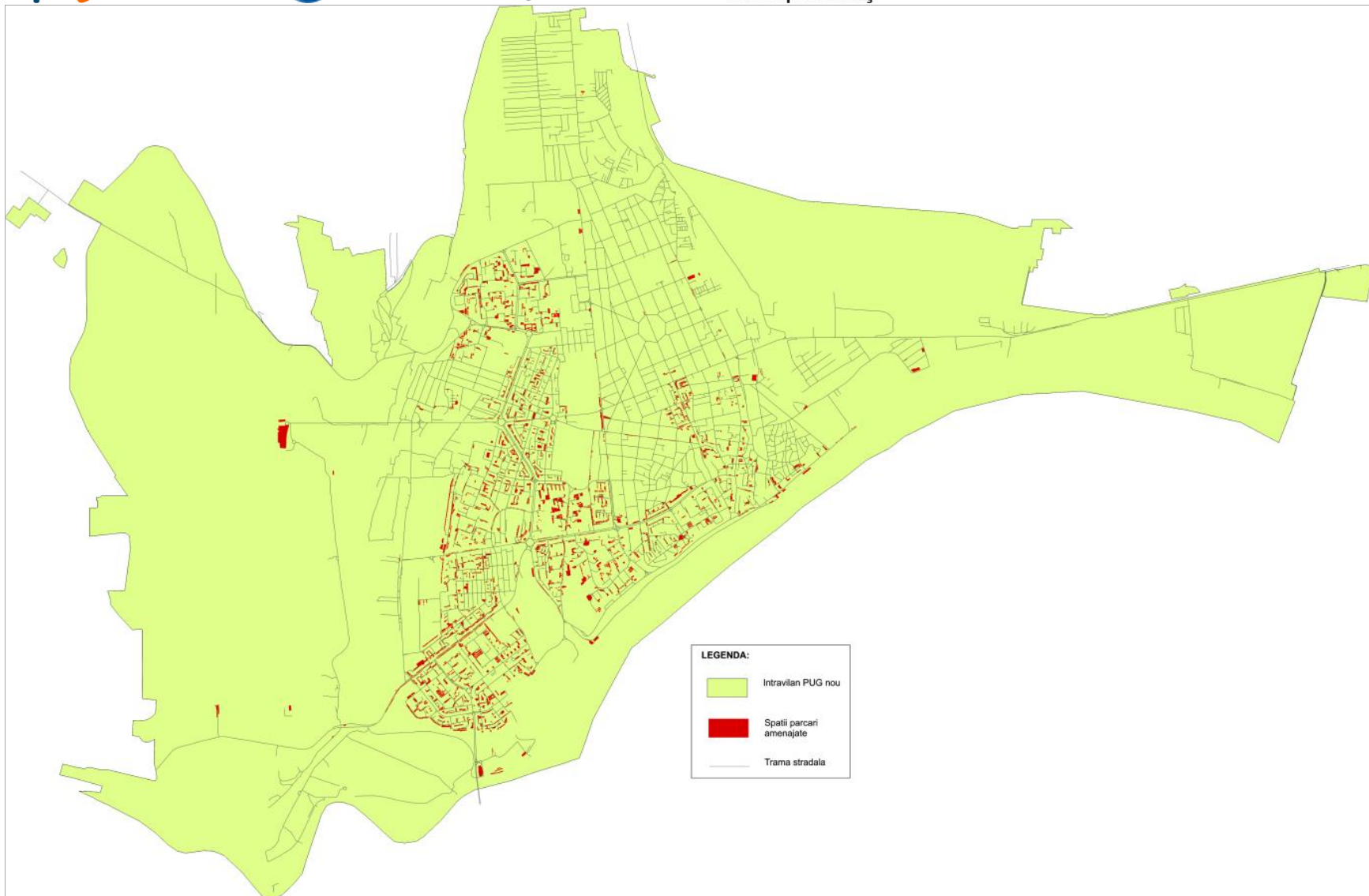


Figura 2.8-1: Distributia zonelor de parcare la nivelul Municipiului Galați

Potrivit datelor oficiale, la nivelul anului 2014 in municipiul Galati sunt In jur de 72.602 de autovehicule, din care 65.247 sunt autoturisme. In conditiile cresterii continue a parcului auto, Municipiul Galati se confrunta cu problema lipsei spatiilor de parcare. In acest context municipalitatea a inventariat 5.806 de baterii de garaje cu peste 10 locuri, care ocupa **14 ha** din intravilanul municipiului, la care se adauga baterii mai mici si garaje individuale.

In conformitate cu prevederile noului PUG, in anul 2014 a inceput demolarea primelor baterii stradale de garaje in locul carora vor fi construite parcuri si diferite spatii publice.

In cartierul Micro 19 au fost daramate 144 garaje, terenul ramas liber fiind transformat intr-o parcare cu 234 locuri, cu spatii verzi si locuri de joaca. In acest sens municipalitatea a finalizat proiectul „**Amenajare parcare Micro 19**” in valoare de 1, 93 milioane lei care s-a finalizat in prima jumatate a anului 2015.

Prin proiectul „**Amenajare artera de legatura str. Al Lapusneanu – Rosiori inclusiv spatii de parcare cartier Mazepa 1 Galati**” se urmareste amenajarea unei artere de legatura pe locul a 25 de garaje existente, constructia unor spatii de parcare adiacente la 45⁰, spatii verzi.

Cu toate aceste demersuri, la nivelul municipiului exista anumite zone in care fie datorita densitatii mare a populatiei fie datorita arhitecturii zonale (strazi inguste, distante mici intre blocuri, prezenta masiva a garajelor, lipsa spatiilor de parcare amenajate) apar problemele legate de parcare autoturismelor. Dintre acestea amintim:

- Zona Centrala, Cartierul Mazepa II, Cartier Micro 17, Tiglina 1: lipsa locurilor de parcare, prezenta masiva a garajelor, parcare masinilor pe trotuare. Exista strazi unde nu sunt prevazute locuri de parcare, cu toate ca pe acele starzi isi au sediul societati comerciale. Autoturismele se parcheaza pe trotuare sau carosabil, ingreunand astfel circulatia rutiera.

2.8.1.3 Diagnostic:

- La nivelul municipiului Galati suprafata estimata a zonelor atribuite parcarilor autoturismelor (*parcari pe strada, in afara strazii, de resedinta, colective, garaje, institutii*) este de aproximativ 55 hectare; prin amenajarea acestora ar fi posibila asigurarea a apoximativ 27.000 locuri de parcare;
 - In prezent 2,5 hectare (1500 locuri de parcare) sunt amenajate ca parcari cu plata,
 - 14 hectare (25% din suprafata totala a zonelor de parcare) sunt ocupate de baterii de garaje cu peste 10 locuri (5806 baterii);
- Exista unele zone din oras (limitate in zona centrala a orasului) cu un sistem de parcare reglementat, in special in centrul orasului. Aceste zone au un tarif general pentru parcare la strada, de 1,5 lei pe ora, intre orele 8.00 - 20.00, de luni pana sambata.;
- Orasul prezinta o problema importanta a locurilor de parcare, in special prin preluarea spatiului atribuit pietonilor si biciclistilor. Parcare autoturismelor nu trebuie sa interfereze cu nevoia de spatiu public pe care o solicita deplasarea pietonale. Adesea, parcare

autoturismelor blocheaza capacitatea de circulatie a celorlalte autoturisme prin stationarea neregulamentara pe una dintre benzile de acces;

- In rețeaua secundara deficitul sever al locurilor de parcare face ca de multe ori carosabilul sa fie îngustat prin parcare in lungul strazilor sau trotuarele sa fie blocate de autovehicule stationate;
- Slaba gestionare a parcarilor de pe strada si lipsa informatiilor cu privire la disponibilitatea parcarilor duce la mari volume de trafic rezultate din pricina cautarii unui spatiu de parcare (cu probleme de poluare si congestie);
- Cu toate ca orasul dispune de 2 parcar subterane - una in Piata Centrala si cealalta la Dunarea Mall, fondul de parcar existent la nivelul strazii este unul dintre marii consumatori de spatiu public – fie ca este reglementata si taxata, fie ca este gratuita. Parcare pe strada cauzeaza probleme de siguranta, congestie si obstructionare (si problemele conexe legate de colectarea deseurilor, de acces al ambulanelor, etc);
- Exista un deficit sever de locuri de parcare la nivelul zonelor rezidentiale, cauzat In primul rand de ocupare ineficienta a terenului cu garaje. Aceasta nevoie crescuta de locuri de parcare au condus la modalitati de stationare improprii: pe trotuare si alei pietonale (impiedicand circulatia pietonala), pe carosabil, chiar si In locuri unde este amplasat indicatorul Oprirea interzisa (cu blocarea unei benzi de circulatie), dar si pe spatiile verzi (in lungul strazii pe plantatiile de aliniament sau intre blocuri). Pe langa faptul ca se blocheaza cai de comunicatie, reducandu-se capacitatea de circulatie, parcare la intamplare si in locuri neadecvate ofera o imagine neplacuta si dezordonata orasului;
- Gestionarea spatiului public este o problema esentiala, in special in zonele rezidentiale, unde, utilizatorii privati si-au construit propriile garaje, momentan folosite ca spatii de depozitare, etc. Construirea garajelor s-a facut din materiale diverse, adesea improvizate, iar amplasarea lor este de cele mai multe ori haotica. Gruparea garajelor este fie perimetrata zonei, fie In ansambluri mari, in interiorul zonelor de locuit, avand un puternic caracter rural. Se constata ca garajele servesc locuitorilor pentru desfasurarea activitatilor specifice unei curti cu anexe gospodaresti, garajele fiind frecvent utilizate ca depozite, ateliere si chiar bucatarii de vara;
- Transformarea parcarilor in garaje – majoritatea lipsite de valoare estetica, amplasate necorespunzator si utilizate In alte scopuri decat cele de garare- aduce prejudicii calitatii spatiului public si impiedica amenajarea acestuia corespunzator nevoilor contemporane..



Figura 2.8-2: Autoturisme parcate in zona centrala si in zonele rezidentiale ale orasului Galați – parcare neregulementata

2.8.2 Sisteme Inteligente de Transport (ITS)

Amenajarea intersecțiilor în mediul urban are consecințe directe asupra nivelului de calitate al serviciilor oferite de infrastructura de transport, condiționând fluenta fluxurilor de trafic și siguranța participanților la trafic – pietoni, conducători auto și pasageri în vehicule. Reglementările privind organizarea și controlul traficului în intersecțiile urbane se înscriu în două categorii principale: reglementări pe baza indicatoarelor de prioritate și reglementări prin semaforizare.

În prezent sistematizarea circulației la nivelul rețelei stradale a Municipiului Galați este realizată prin intermediul sistemelor de semaforizare clasice, în cadrul analizei privind situația actuală fiind identificate 28 de intersecții semaforizate, amplasate în cadrul rețelei de transport, conform figurii 2.8-3.

Inexistența unui sistem centralizat de control al intersecțiilor semaforizate conduce la apariția de blocaje în trafic, înregistrarea unor timpi mari de așteptare, înregistrarea unor consumuri mari de combustibil, necesitatea unor intervale de timp mari pentru traversarea orașului. La momentul elaborării acestui raport din cadrul PMUD Galați, este în curs de implementare un proiect privind managementul traficului în Municipiul Galați, care va acoperi zonele cele mai intens circulate din oraș, unde se vor moderniza sistemele existente și se vor semaforiza atât intersecții noi, cât și treceri de pietoni. Trecerile de pietoni vor fi prevăzute cu sistem de acționare cu buton, care oferă avantajul că permite confirmarea cererilor de traversare de către pietoni. Zonele vizate pentru implementarea proiectului sunt principalele intersecții din Municipiul Galați, situate pe cele 4 axe care traversează orașul pe direcțiile Est-Vest, respectiv Sud-Nord, cuprinzând ca artere importante: Str. Brailei, B-dul George Cosbuc, B-dul Siderurgistilor, B-dul 1 Decembrie 1918, Str. Domneasca și Str. Basarabiei. Obiectivele specifice ale proiectului sunt:

- Modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare pentru 35 de intersecții (figura 2.8-4) și 26 de treceri pietonale (figura 2.8-5);
- Dotarea zonelor identificate cu risc de infractionalitate sau zone rutiere periculoase cu camere video de supraveghere;
- Crearea unui Centru de Comandă și Control unic, pentru coordonarea activităților de management trafic și supraveghere video care să răspundă cerințelor viitoare de dezvoltare a municipiului Galați;
- Reducerea timpului de deplasare în oraș și implicit a consumului de combustibil și a emisiilor de noxe;
- Creșterea încrederii, satisfacției călătorilor pentru transportul în comun și implicit creșterea numărului de persoane care utilizează mijloacele de transport în comun;
- Creșterea siguranței cetățenilor și reducerea ratei criminalității din zona de acțiune cu min. 10% în următorii 3 ani.

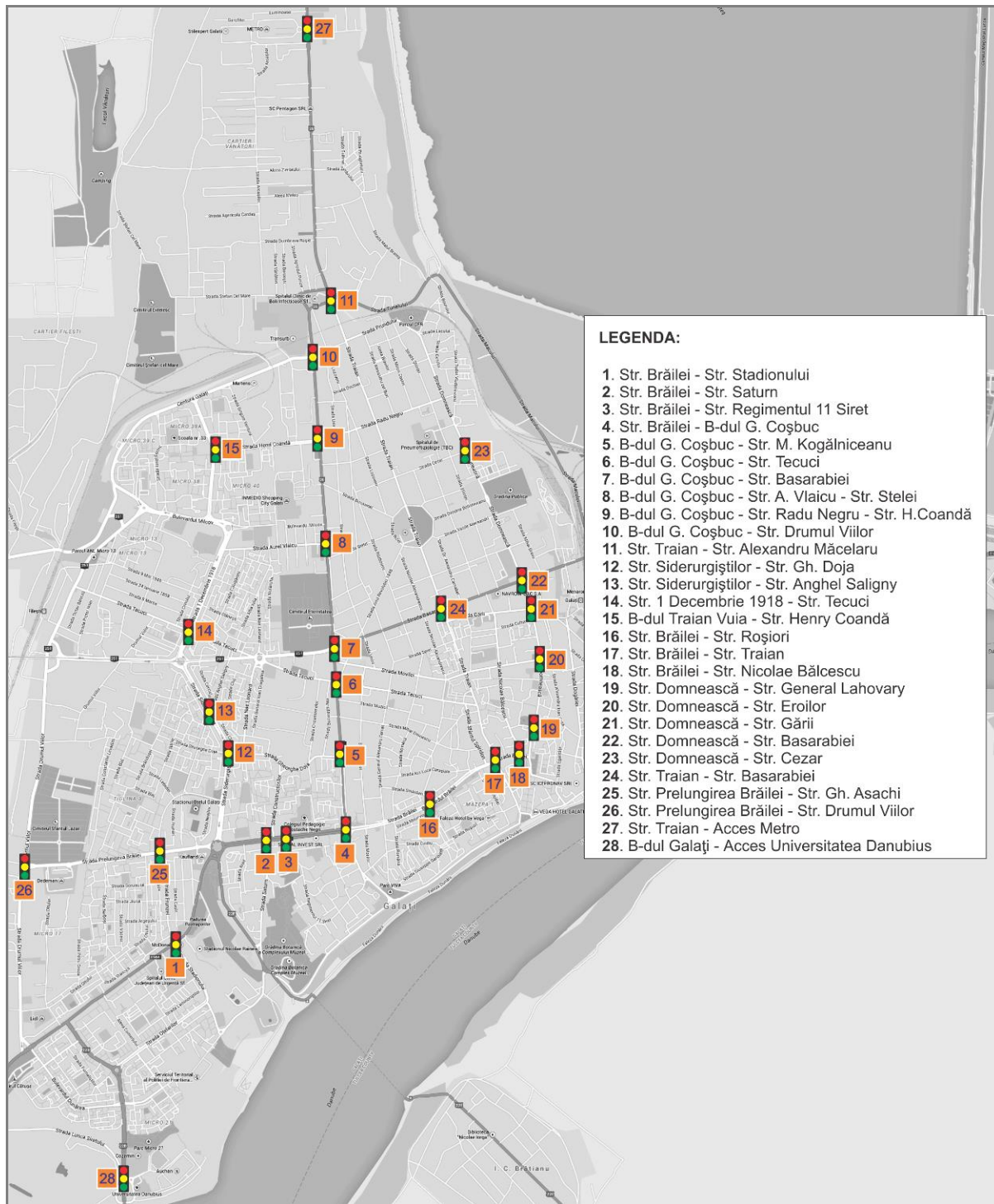


Figura 2.8-3: Intersecțiile semaforizate – situația actuală

Sistemul de management al traficului propus are capacitatea de a cuantifica volumele de vehicule care intra in intersectie si, in functie de acestea, sa adapteze ciclurile de semaforizare astfel incat sa fie deservit un numar cat mai mare de vehicule si in acelasi timp sa se reduca timpii de parcurs la nivelul rețelei de transport. Acest sistem este prevazut cu detectoare de trafic (bucle inductive, senzori suspendati si camere video), automate de trafic (echipamente capabile sa asigure comanda automata a semafoarelor), sisteme de comunicatii (locale si centrale) si centru de control.

Implementarea unui sistem de management al traficului este unul dintre proiectele prevazute in PIDU Galați.

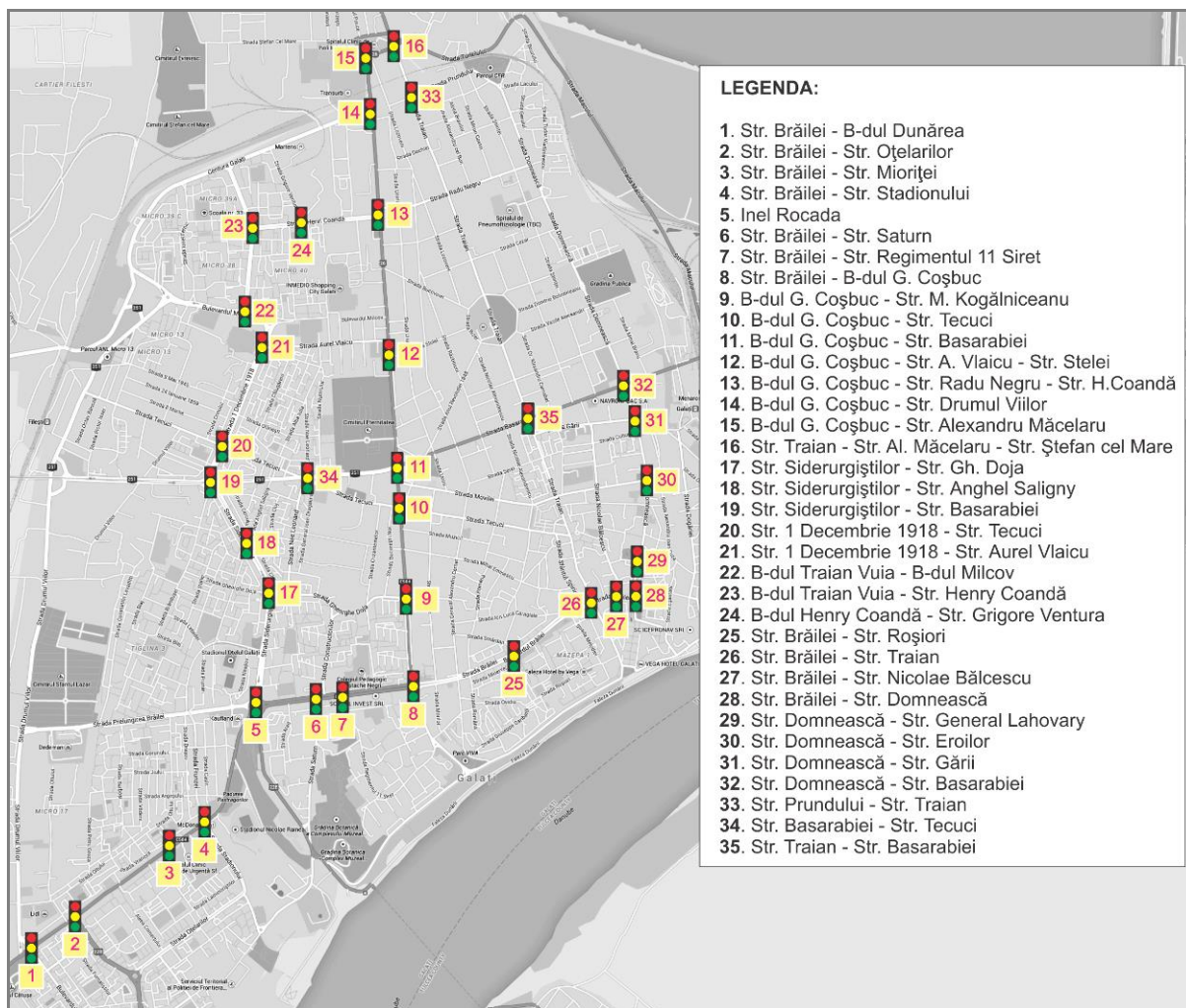


Figura 2.8-4: Intersectiile care urmeaza sa faca parte din sistemul ITS.

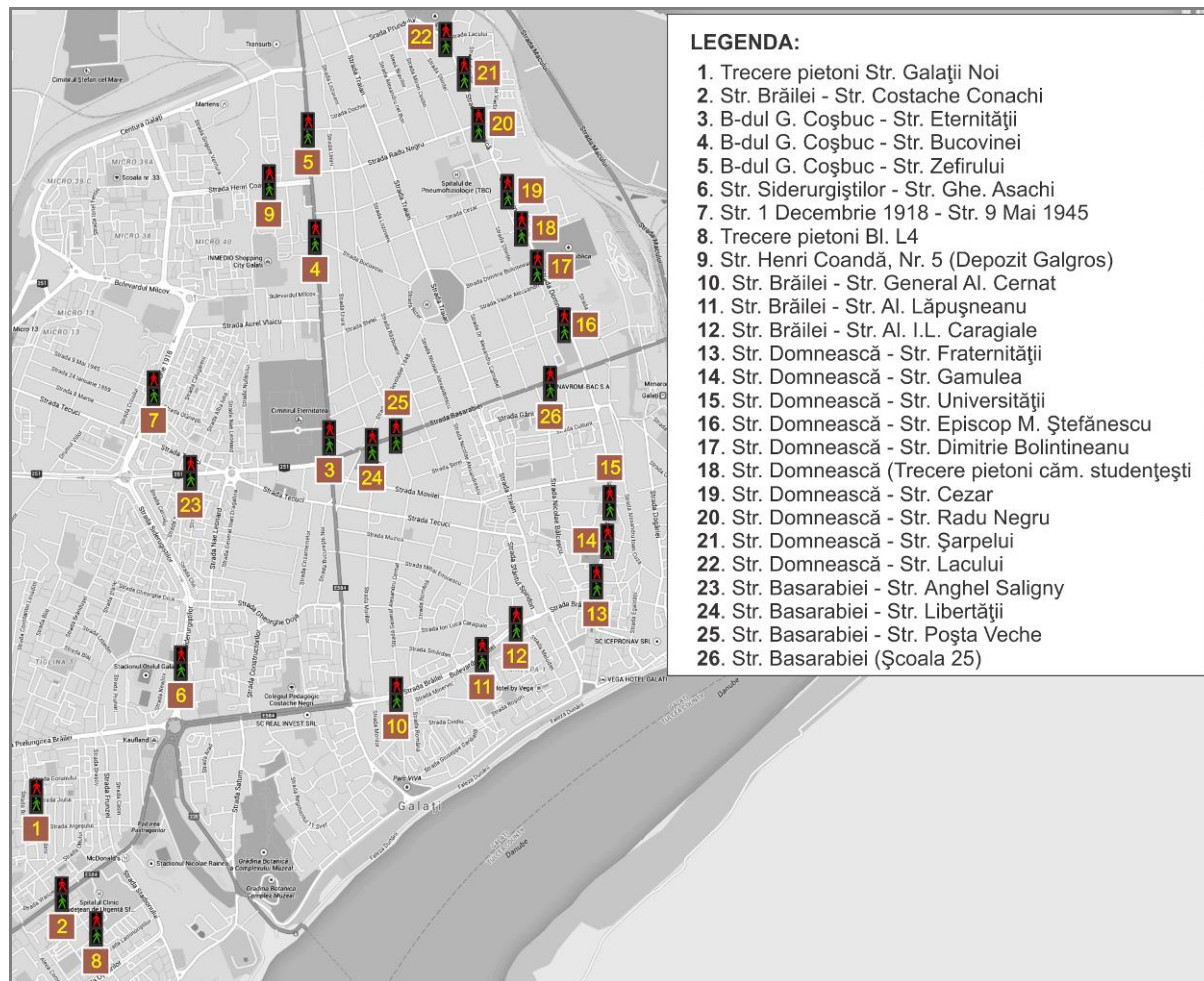


Figura 2.8-5: Treceri de pietoni care urmeaza sa faca parte din sistemul ITS

In ceea ce priveste transportul public, in situatia actuala, nu exista implementate functiuni privind managementul transportului public, cum ar fi: prioritizarea vehiculelor de transport public, informarea in timp real a calatorilor, e-ticketing. Pentru validarea legitimatiilor de calatorie, vehiculele de transport public operate de operatorul public sunt echipate cu sistem de validare prevazut cu validatoare mecanice. Valabilitatea / validarea titlului de calatorie sunt verificate prin sondaj in diferite puncte de pe traseu de catre un echipaj mobil autorizat. In cazul vehiculelor operate de catre operatorii privati (microbuze) achizitia si validarea titlurilor de calatorie se realizeaza simultan, acestea fiind achizitionate de la conducatorul autovehiculului. Microbuzele nu sunt echipate cu niciun sistem de validare a biletelor, care reprezinta singurul mod de prezentare a legitimatiilor de calatorie. Operatorii privati nu emit abonamente, ci numai bilete valabile pentru o singura calatorie.

Implementarea primei etape a unui sistem de e-ticketing este prevazuta a se finaliza pana la sfarsitul anului 2015. Acest lucru apare mentionat atat in „Strategia privind transportul public in Municipiul Galați pentru perioada 2014 – 2020”, cat si in documentul BERD „Elaborarea unui Contract de Servicii Publice pentru orasele din Romania in conformitate cu legislatia UE, Raport 4 – Contract de Servicii Publice Final si Raport cu privire la Prezentarea catre Consiliul Municipal si cu privire la negocierile

Contractului de Servicii Publice – Oras Pilot”. La momentul realizării acestui raport intermediar din cadrul PMUD Galați, se afla în desfășurare procedura de atribuire pentru realizarea proiectului privind sistemul e-ticketing.

2.8.3 Siguranta circulatiei

2.8.3.1 Siguranta transportului nemotorizat

În fiecare an, mai mult de 270.000 de pietoni își pierd viața pe drumurile din lume. La nivel global, pietonii reprezintă 22% din totalul deceselor rutiere, iar în unele țări acest procent atinge chiar ca două treimi din numărul total al accidentelor rutiere.

Capacitatea de a răspunde siguranței pietonilor este o componentă importantă a eforturilor de prevenire a accidentelor rutiere. Coliziunile care implică pietoni, ca și alte accidente de trafic rutier, nu ar trebui să fie acceptate ca fiind inevitabile, deoarece acestea sunt, de fapt previzibile, putând fi prevenite.

Studiile indică o implicare disproporționată a pietonilor, biciclistilor și a utilizatorilor de vehicule motorizate pe două roți cu două roți în accidente rutiere. De exemplu, primul raport al situației existente la nivel global privind siguranța rutieră a relevat faptul că aproape jumătate (46%) din cei uciși în accidente rutiere sunt pietoni, bicicliști sau utilizatorii de vehicule motorizate pe două roți.

Coliziunile ce implică pietoni, ca și alte coliziuni rutiere, au costuri psihologice, socio-economice și de sănătate. Accidentele rutiere consumă resurse financiare care sunt necesare pentru dezvoltarea altor ramuri urbane. Nu există o estimare globală a impactului economic pe care îl au accidentele rutiere cu pietoni, dar accidentele rutiere în general, sunt estimate la un cost între 1 și 2% din Produsul Intern Brut. În general, există diferențe de la o țară la alta în ceea ce privește locațiile unde se produc accidente cu pietoni. De exemplu, aproximativ 70% din totalul deceselor pietonale din Uniunea Europeană și 76% în Statele Unite au loc în mediul urban.

Proiectarea carosabilului este realizată în general pentru a răspunde necesităților traficului motorizat, neglijând necesitățile pietonilor. Modelele carosabile în care facilitățile pietonale, cum sunt trotuarele și punctele de trecere semnalizate lipsesc, sunt inadecvate sau în stare proastă creează nivele ridicate de risc pentru pietoni și bicicliști. Furnizarea de artere largi, intersecții și benzi de viteză rapidă, fără o atenție adecvată la facilitățile dedicate pietonilor și biciclistilor cresc probabilitatea ca aceștia să fie răniți sau uciși în timpul deplasărilor.

2.8.3.2 Factorii de risc

Viteza

Viteza la care un automobil se deplasează influențează atât riscul de a se crea accidente, cât și consecințele acestuia. Efectul asupra riscului de a se crea accidente vine în principal prin relația dintre viteză și distanța de oprire. Cu cât este mai mare viteza unui vehicul, cu atât este mai scurt timpul pe care un conducător auto îl are la dispoziție pentru a se opri și a evita un accident, inclusiv a lovi un pieton.

Cercetările au arătat că pietonii au o șansă de 90% de a supraviețui unui accident auto la o viteză de deplasare a autoturismului de 30 km/h, dar mai puțin de 50% șanse de supraviețuire la impactul cu un

autoturism ce se deplasează cu 45 km/h. Arterele largi ale orașului și viteza crescută de deplasare duc la o creștere exponențială a riscului de accidentare a pietonilor și biciclistilor.

Lipsa facilităților pietonale în proiectarea carosabilului și planificarea utilizării terenurilor

Riscul de accidente pietonale este crescut când proiectarea carosabilului și planificarea utilizării terenurilor nu reușesc să ofere facilități, cum ar fi trotuare adecvate sau atenție suplimentară oferită accesului pietonal la intersecții.

Vizibilitate scăzută a pietonilor

Problema vizibilității corespunzătoare a pietonilor este frecvent citată în literatura de specialitate ca un risc major în accidentele ce implică pietoni. Vizibilitate inadecvată a pietonilor rezultă din:

- iluminat inadecvat sau inexistent al carosabilului;
- autoturisme și biciclete neechipate cu lumini;
- pietoni utilizând spațiul carosabil dedicat vehiculelor motorizate.

Alți factori de risc:

- lipsa sancționarilor adecvate pentru utilizatorii de autoturisme;
- practici de conducere agresive și nesigure;
- distragerea atenției șoferului, inclusiv prin utilizarea telefonului mobil;
- oboseala conducătorilor auto;
- conflictul pietoni-vehicul la punctele de trecere de pietoni;
- timpi reduși de reacție și viteză scăzută de deplasare a persoanelor în vârstă;
- incapacitatea copiilor de a evalua viteza vehiculului și alte informații relevante pentru a traversa strada neînsoțiți;
- atitudinea generală a șoferilor și a pietonilor.

Din analiza datelor furnizate de Inspectoratul de Poliție Județean Galați – Serviciul Rutier, despre accidentele survenite la nivelul Municipiului în care au fost implicați pietonii și biciclistii se observă o tendință de creștere a numărului de victime. În anul 2012 s-a înregistrat numărul cel mai mare de accidente, atât la nivelul pietonilor, cât și al biciclistilor.

2.8.3.3 Diagnostic

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
Pietoni	118	69	94	126	120	118	645
Bicicliști	5	9	9	26	12	18	79

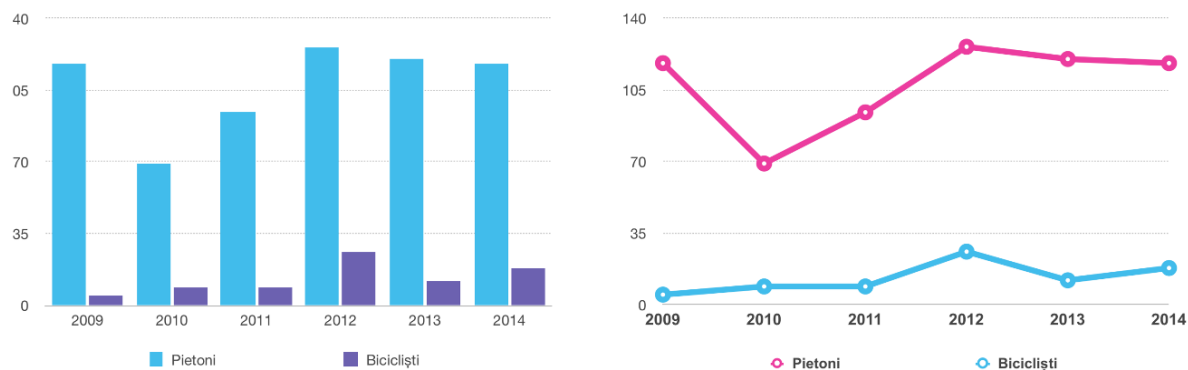


Figura 2.8-6: Evoluția numărului total de accidente ce implică pietonii și bicicliștii pentru anii 2009-2014

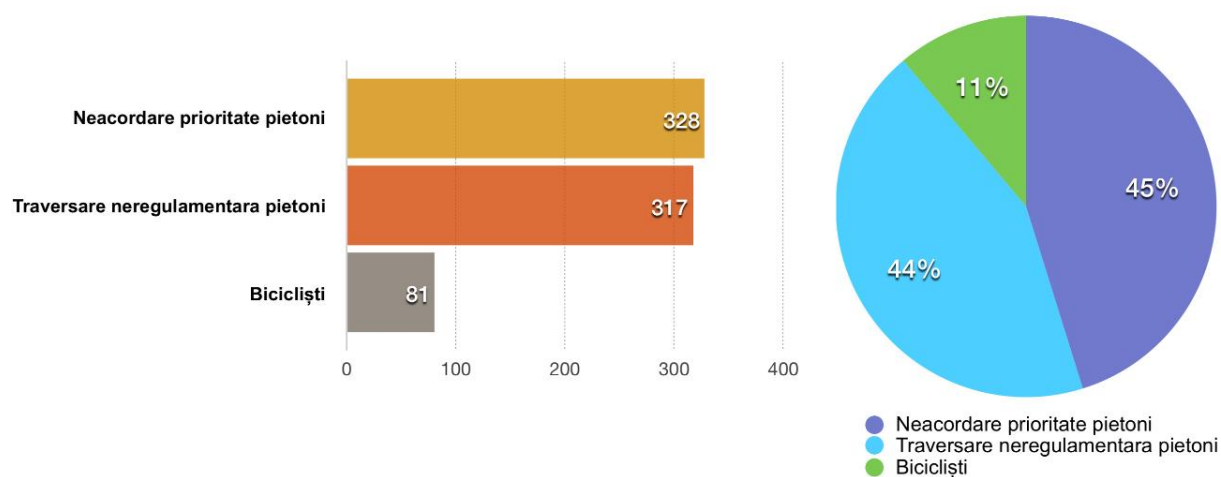


Figura 2.8-7: Distribuția numărului de accidente cu victime pietoni și bicicliști pe tip de accident 2009-2014

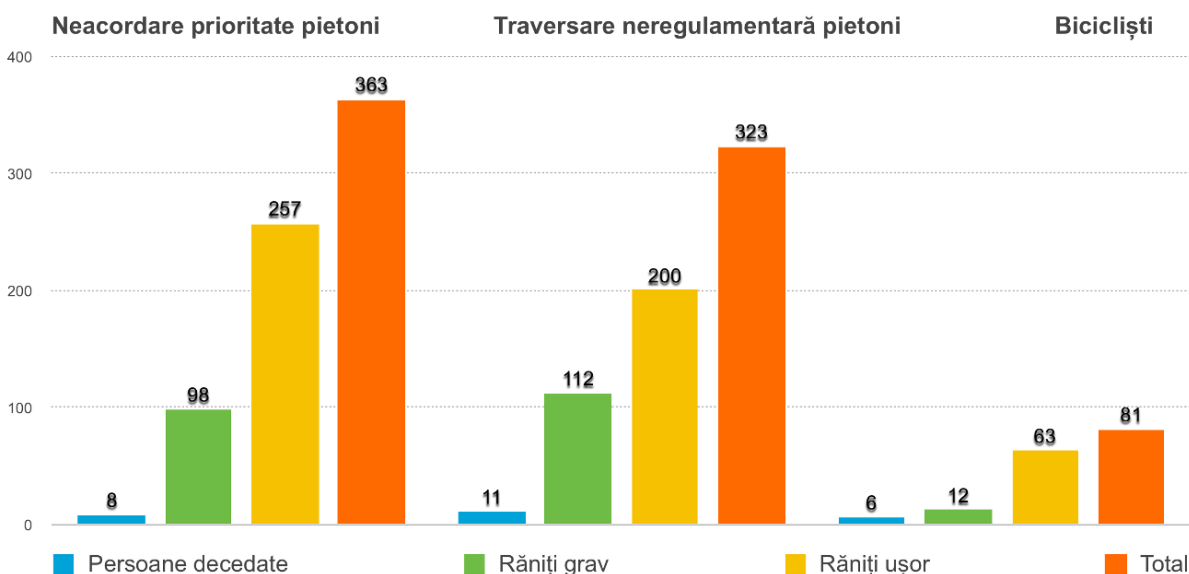


Figura 2.8-8: Distribuția numărului de victime pe tip de gravitate a accidentului

Analizând numărul de accidente pe tip de accident, se poate concluziona că numărul accidentelor ce implică pietoni este net superior celui cu bicicliști, iar neacordarea de prioritate pietonilor este motivul care stă la baza celui mai mare număr de accidente cu pietoni.

2.8.3.4 Abordarea sistemului de siguranță

Transportul are un impact semnificativ asupra stării de sănătate a populației. Insecuritatea rutieră este cauza directă a leziunilor, invalidității și deceselor premature.

Diferite rapoarte despre siguranța rutieră indică accidentele de trafic drept o preocupare critică pentru sănătatea populației.

Aplicarea legilor puternice de siguranță rutieră este esențială

Trebuie sprijinită punerea în aplicare a legislației de siguranță rutieră pentru a atinge pe deplin beneficiile unei asemenea politici urbane. În prezent aplicarea legilor referitoare la factorii cheie de risc este considerată destul de scăzută în majoritatea țărilor.

Implementarea unui Sistem de Siguranță care să se adreseze în egală măsură factorilor de risc și intervențiilor pentru utilizatorii drumurilor, pentru vehicule și pentru mediul rutier într-un mod integrat, ar rezulta într-un set de măsuri eficiente de prevenire a accidentelor. Sistemul de Siguranță rutieră recunoaște astfel importanța transportului pentru societate și promovează ideea că deplasările trebuie să fie sigure pentru toți utilizatorii orașului.

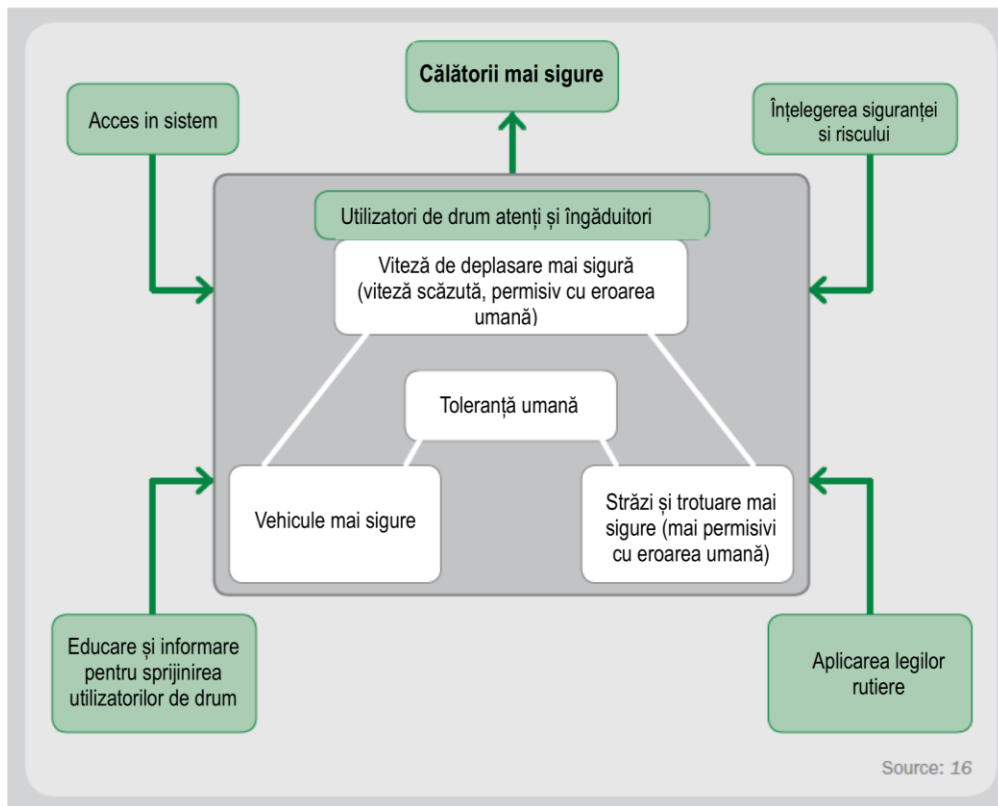


Figura 2.8-9: Abordarea Sistemului de Siguranța

ROMANIA

Population: 21 486 371
Income group: Middle
Gross national income per capita: US\$ 7 850

INSTITUTIONAL FRAMEWORK	
Lead agency	Ministry of Transport and Infrastructure
Funded in national budget	Yes
National road safety strategy	Yes
Funding to implement strategy	Yes, fully funded
Fatality reduction targets set	Yes (2003–2015)
Fatality reduction target	20%

SAFER ROADS AND MOBILITY	
Formal audits required for new road construction	—
Regular inspections of existing road infrastructure	—
Policies to promote walking or cycling	Subnational
Policies to encourage investment in public transport	Subnational
Policies to separate road users to protect VRUs	—

SAFER VEHICLES	
Total registered vehicles (2009)	5 027 936
Cars and 4-wheeled light vehicles	4 244 922
Motorized 2- and 3-wheelers	79 990
Heavy trucks	661 859
Buses	41 165
Other	0
Vehicle standards applied	
UN World forum on harmonization of vehicles standards	—
New car assessment programme	—
Vehicle regulations	
Front and rear seat-belts required in all new cars	Yes
Front and rear seat-belts required all imported cars	No

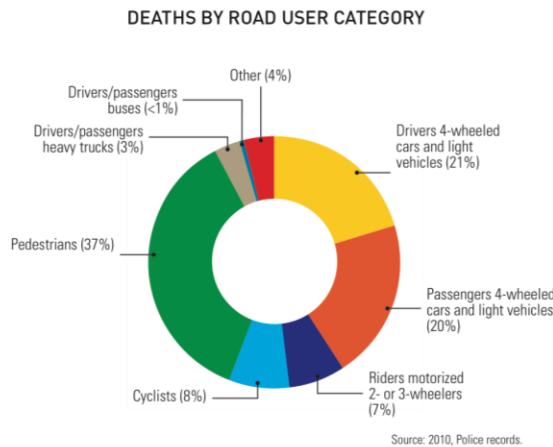
DATA	
Reported road traffic fatalities (2010)	2 377 ^a , 76% M, 24% F
Estimated GDP lost due to road traffic crashes	—

^a Police records. Defined as died within 30 days of crash.

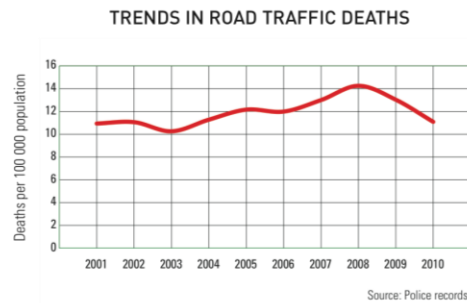
SAFER ROAD USERS	
Penalty/demerit point system in place	Yes
National speed limits	Yes
Local authorities can set lower limits	Yes
Maximum limit urban roads	50 km/h
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
National drink-driving law	Yes
BAC limit – general population	0 g/dl
BAC limit – young or novice drivers	0 g/dl
BAC limit – professional/commercial drivers	0 g/dl
Random breath testing and/or police checkpoints	Yes
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
% road traffic deaths involving alcohol	8% ^b
National motorcycle helmet law	Yes
Applies to drivers and passengers	Yes
Helmet standard mandated	Yes
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Helmet wearing rate	89% Drivers ^c 76% Passengers ^c
National seat-belt law	Yes
Applies to front and rear seat occupants	Yes
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Seat-belt wearing rate	47% Drivers ^c 49% Front seats ^c
National child restraint law	No
Enforcement	—
National law on mobile phones while driving	Yes
Law prohibits hand-held mobile phone use	Yes
Law also applies to hands-free mobile phones	No

^b 2010, Police records.
^c 2010, Registrul Auto Român.

POST-CRASH CARE	
Vital registration system	Yes
Emergency Room based injury surveillance system	No
Emergency access telephone number(s)	112
Seriously injured transported by ambulance	≥75%
Permanently disabled due to road traffic crash	—
Emergency medicine training for doctors	Yes
Emergency medicine training for nurses	Yes



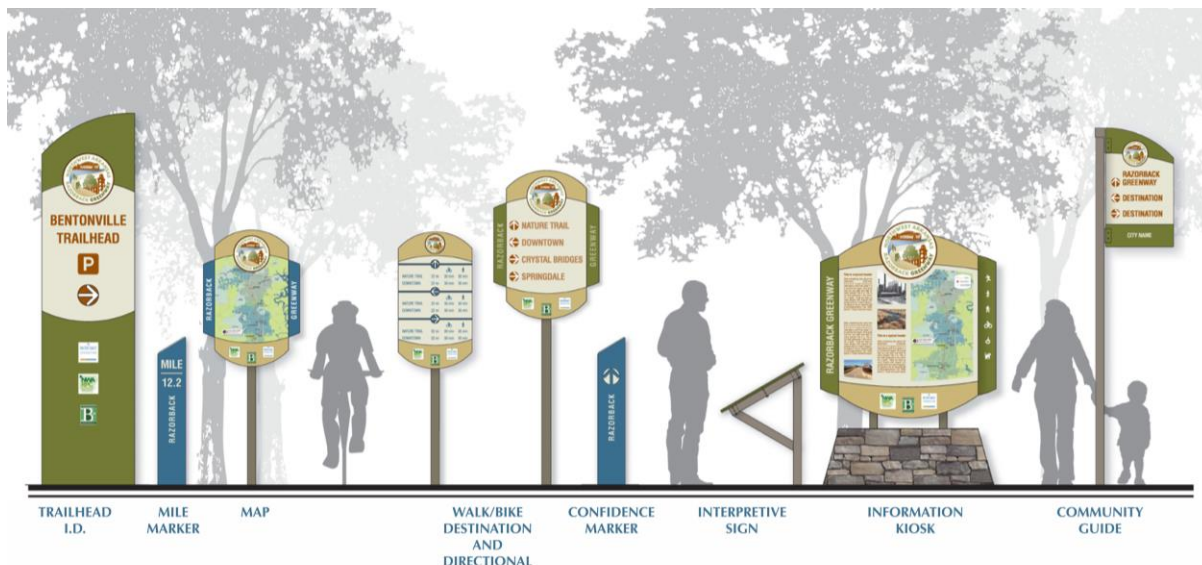
Further data on each country can be found in the statistical annex.



Data collected by multisectoral consensus meeting and cleared by Ministry of Health.

Figura 2.8-10: Date statistice privind siguranta rutiera in Romania. Sursa: Organizatia Mondiala a Sanatatii

2.8.4 Signalistica



Un mediu pietonal și ciclist de succes necesită o rețea completă de elemente ce orientează pentru a oferi un sistem de navigare urbană fără efort și o experiență fluidă.

Este nevoie de elementele cheie pentru a crea sisteme de signalistică pietonală și ciclistă care sunt sigure, navigabile și accesibile tuturor utilizatorilor.

Ca o caracteristică generală, semnele și marcajele rutiere au trei funcții principale:

- **de reglementare** – semnalizarea managementului de trafic care impune reglementări;
- **informativ și de atenționare** - semnalizarea managementului de trafic care avertizează cu privire la pericole și ghidează poziționarea vehiculelor;
- **de identificare a traseului** – semnalizarea localizării și a direcției.

Signalistica reglementatoare este importantă pentru rolul pe care îl joacă în aplicarea indicațiilor pentru o infrastructură ciclistă și pietonală mai confortabilă. Semnele și marcajele de avertizare, informare și orientare pe traseu ar trebui aplicate cu moderatie, pentru a nu încărca în mod inutil strada.

La nivelul Municipiului Galați, signalistica pentru indicarea rutelor pietonale și cicliste, pentru avertizarea conducătorilor auto cu privire la anumite zone dedicate pietonilor sau ciclistilor sau de identificare a anumitor trasee pietonale/cicliste cu timpi și distanțe de parcurgere lipsește. Singurele marcaje existente sunt cele de pe pistele de biciclete. Acestea, odată cu trecerea timpului s-au estompat.



Figura 2.8-11:

Pentru avertizarea pietonilor cu privire la pistele de biciclete existente pe trotuar sunt necesare avertizari periodice pe traseu (diagrama 1). Pentru a elimina conflictele între utilizatorii de biciclete și conducătorii auto, trebuie folosite avertizari de tipul diagramei 2. Pentru a maximiza impactul acestei semnalizări, acest indicator nu trebuie folosit foarte des.



Figura 2.8-12: Diagrama 1(stanga) și diagrama 2 (dreapta) – informare și avertizare cu privire la utilizatorii de biciclete

Zonele pietonale centrale trebuie semnalizate cu o combinație potrivită de indicatoare pentru a evidenția restricțiile care se aplică și momentul aplicării lor (diagrama 3 și 4).

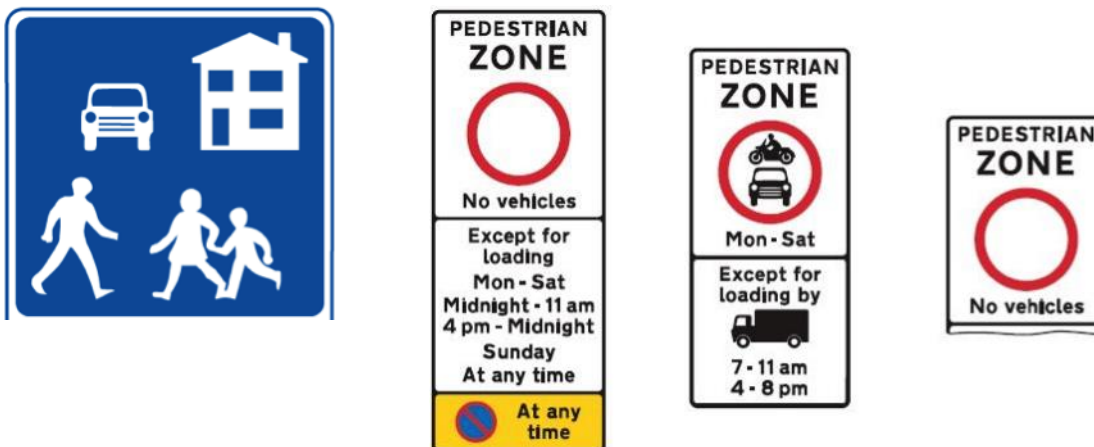


Figura 2.8-13: Diagrama 3 (stanga) si diagrama 4 (dreapta) – informare, avertizare si reglementare a zonelor pietonale

Pentru toate rutele cicliste si pietonale ce deservece centrele oraselor este nevoie de un plan de gestionare si punerea in aplicare a reglementarilor. Acest lucru ar trebui sa detalieze propuneri pentru reducerea obstructionarilor si a riscului cauzat de sofatul si parcare neregulamentare, atat pentru biciclisti cat si pentru pietoni.

2.9 Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atractie/generare de trafic, zone intermodale-gari, aerogari, etc)

Orasele trebuie sa recunoasca rolul esential jucat de centrele locale (ale cartierelor si ale orasului), in furnizarea de servicii si locuri de munca necesare pentru o comunitate prospera si durabila. Procesul de planificare a accesibilitatii ar trebui, de asemenea, sa se concentreze pe dezvoltarea unui acces mai bun la aceste centre de cartier pentru a se asigura ca toate categoriile de cetateni au capacitatea de a accesa serviciile locale, locurile de munca, spatiile dedicate educatiei, sanatatii si facilitatile de recreere.

Este esential pentru buna desfasurare a vietii orasului, ca locuitorii lui sa aiba acces facil si rapid la toate echipamentele enumerate mai jos.

2.9.1 Invatamant

Deplasarile catre scoala realizate cu autoturismul cauzeaza de foarte multe ori congestie locala semnificativa si probleme de parcare in jurul scolilor si gradinitelor, la inceputul si la sfarsitul zilei de studiu. Mediul creat devine nesigur pentru copii si insotitorii lor deopotriva.

Exista anumite solutii de succes ce pot fi puse in practica pentru diminuarea traficului in zona de influenta a acestor institutii.

Incurajarea unui numar cat mai mare de copii sa mearga pe jos catre scoala este o parte esentiala a unei strategii inteligente de transport, sustinuta atunci cand este posibil de imbunatatirea sigurantei locale si de instruire cu privire la siguranta rutiera.

Municipiul Galați detine o retea densa de unitati de invatamant de toate gradele, incepand cu crese, gradinite si terminand cu universitati asigura infrastructura instruirii si educarii tinerei generatii. Cele doua Universitati din Galați includ 14 facultati si 3 colegii. In cadrul Universitatii "Dunarea de Jos" exista doua facultati cu profil unic in Romania: "Facultatea de Nave" si "Facultatea de Stiinta si Ingineria Alimentelor". Universitatea Danubius pregateste specialisti, cercetatori si lideri in domeniile juridic, economic si social

2.9.2 Depozite, servicii si comert

Orasul se bazeaza pe transportul comercial de marfa pentru a livra produse in casele noastre, la magazine si catre alte activitati economice. Pentru a sprijini dezvoltarea economica, rețeaua de transport trebuie sa faca fluxul de produse cat mai eficient si mai durabil pentru mediu posibil.

Traficul de vehicule grele poate avea un efect negativ ridicat asupra comunitatilor locale. Acest lucru este intensificat prin utilizarea de catre camioane a unor rute complet nepotrivite.

Galatiul are pe teritoriul sau o zona de depozite, localizate in interiorul orasului, pe B-dul George Cosbuc si in proximitatea soselei de centura existente. Aceasta zona centrala de depozite genereaza trafic greu si disconfort in interiorul orasului si ar trebui corelate cu realizarea variantei de ocolire a orasului si dezvoltarea zonei logistice din partea de est a Municipiului, in apropierea terminalului intermodal.

Centrele comerciale sunt localizate la in interiorul orasului, in legatura directa cu principalele rute de transport auto. Zonele de comert si servicii sunt de asemenea localizate in lungul arterelor principale de transport. Doua puncte majore de interes sunt reprezentate de Piata Centrala si Piata de Gros.

Acest tip de functionalitati este generatoare de trafic intens, contribuind la extinderea fenomenului de congestie.

2.9.3 Instituti si servicii publice

In municipiul Galați functioneaza un numar de 8 spitale: Spitalul Judetean de Urgenta "Sf. Apostol Andrei", Spitalul de urgenta pentru copii "Sf. Ioan", Spitalul de Obstetrica-Ginecologie "Buna Vestire", Spitalul de Boli Infectioase "Sf. Cuvioasa Parascheva", Spitalul de Psihiatrie "Elisabeta Doamna", Spitalul de Pneumoftiziologie, Spitalul General Cai Ferate, Spitalul Militar de Urgenta "Dr. Aristide Serfioti" si 5 centre medicale: Clinica Romar Medical, Clinica Dentara Dr. Popa Lucia, Clinica "Dental", Centrul Medical Andrei Nicoleta Galați, Clinica Hiperdia.

De asemenea, este in proiect un spital regional, un proiect comun Braila-Galați, si o clinica de excelenta pentru chirurgie cardiovasculara si toracica.

Ca alte servicii oferite locuitorilor, este de mentionat faptul ca orasul are patru cimitire, pozitionate excentric in cadrul orasului, in zona vestica. Unul dintre acestea este amplasat intr-o zona dens populata a orasului, celelalte fiind amplasate marginas.

Stadionul Otelul Galati are 13.500 locuri. Exista trei piscine private , doua in zona rezidentiala din nordul orasului si una la Padurea Garboavele. Lacul Brates (plaja Brates), cursurile de apa Dunare (Plaja Dunarea), Prut sau Siret, nefiind amenajate adecvat in prezent nu reprezinta atractii pentru activitati de agrement dar ofera un potential major pentru astfel de activitati pentru viitor. Lacul Vanatori este la randul sau inadecvat activitatilor de recreere , iar Lacul Zaton se afla in plin proces de modernizare. Intre timp, galatenii care doresc sa isi petreaca timpul liber in natura pot opta pentru Padurea Garboavele.

Institutiile municipiului sunt grupate in zona centrala, ceea ce face facil accesul si relationarea dintre ele. Orasul are ca institutii primaria, prefectura, politia, Casa de Cultura, Palatul Justitiei, etc.

2.9.4 Cadru natural – loisir

Cele 3 cursuri majore de apa Dunarea, Siretul si Prutul si cele doua lacuri, Catusa si Brates, confera Municipiului Galati o specificitate aparte din punct de vedere al cadrului natural. Municipiul este pe locul doi la nivel national din punct de vedere al spatiilor verzi raportat la numarul de locuitori.

Ca si punte de atractie, faleza Dunarii este cea mai apreciata aproape singura zona unde s-au valorificat resursele pentru agrement., beneficiind de numeroase facilitati de petrecere a timpului liber. Este una dintre zonele reprezentative ale Galatiului. Loc de promenada pentru toti, unde au loc frecvent concerte muzicale si intregeri sportive. Ofera un mare potential de relaxare si agrement prin spatii verzi. Este "populata" de multe monumente din fier vechi, originale. La malul falezei inferioare sunt multe vaporase transformate in restaurante.

Alte locuri de agrement sunt:

- Gradina Publica
- Gradina Botanica
- Rezervatia si Gradina Zoologica Garboavele. Amplasate la iesirea de nord a orasului. Gradina Zoologica din Padurea Garboavele este inclusa in Complexul Muzeal de Stiinte ale Naturii.
- Parcul Municipal Mihai Eminescu
- Parcul Carol I (C.F.R.)
- Parcul Closca
- Parcul Rizer
- Parcul Libertatii
- Parcul Spicu

- Parcul Eminescu

Pe timpul iernii, Patinoarul Artificial Dunarea creaza conditii de agrement pentru locuitori iar pentru practicarea pescuitului, lacul Vanatori aflat in extremitatea de nord-est a municipiului Galati, ofera deasemenea conditii bune pentru petrecerea timpului liber.

2.9.5 Monumente istorice

Din punct de vedere al muzeelor, Galatiul detine o infrastructura diversa:

- Complexul Muzeal de Stiinte ale Naturii, denumit deasemeni Gradina Botanica sau Parcul Dendrologic. Gradina Botanica domina malul stang al Dunarii, ocupand o suprafata de 18 hectare.
- Muzeul de Istorie Galati
- Casa Memoriala Alexandru Ioan Cuza
- Muzeul de arta vizuala
- Muzeul Satului Galati
- Muzeul de medalistica, filatelie si numismatica
- Casa Colectiilor (Farmacia Tinc)

In Lista Monumentelor Istorice sunt inscrise un numar de 2010 ansambluri sau monumente din Municipiul Galati.

In "Planul Urbanistic Zonal Zone Construite Protejate ale municipiului Galati" sunt identificate 23 de zone istorice de referinta si 8 subzone istorice de referinta; totalul suprafetei zonelor construite protejate din Municipiul Galati este de 174 ha si este structurat astfel:

- zona principala, care se intinde de la ansamblul arheologic al bisericii fortificate Precista, din zona falezei, pana la Gradina Publica, fiind totodata principala zona verde de recreere si loisir a orasului;
- zone de referinta adiacente cu valoare istorica, urbanistica si arhitecturala care includ printre altele: Palatul Navigatiei, fostele Pescarii, silozul pentru cereale, Casa de Cultura a Sindicatelor, zona parcului Rizer.
- rezervatii si situri de interes arheologic: situl arheologic de la Barbosi - Tirighina, clasat ca monument istoric de categorie A, considerat de valoare nationala si internationala; cavoul roman; situl arheologic de pe promotoriul Precista ce releva descoperiri din perioada romana

și o așezare cu necropola medievală; situl arheologic din cartierul Dunarea, cu descoperiri din perioada antică.

2.9.6 Spații de locuințe și cazare

Din punct de vedere al zonelor rezidențiale, acestea sunt concentrate în special în zona de sud și est a orașului.

Zonele rezidențiale trebuie să fie planificate atent pentru a sprijini diferite tipuri de deplasare și pentru a încuraja deplasările pietonale și cicliste, îmbunătățind calitatea vieții în aceste zone prin străzi mai sigure și mai atragătoare pentru oameni nu doar pentru utilizatorii de autoturisme.

Aspecte legate de transport public sau transportul nemotorizat devin punctul central al deplasărilor către zonele de interes cu nivel ridicat de complexitate ale orașului. Este evidentă necesitatea de a revizui rutele de transport public pentru a oferi oportunități de călătorie directe mai multe și mai bune către toate aceste locații. Comunitățile de pe toată raza orașului trebuie să beneficieze de acces îmbunătățit la acești poli de atracție ai orașului.

2.10 Cadrul instituțional și de reglementare

2.10.1 Cadrul de reglementare

Cadrul de reglementare în Municipiul Galați acoperă aproape toată multitudinea de probleme ale mobilității și urmează reglementările naționale existente.

Domenii precum transportul nemotorizat, politica de restricționare și taxare a parcarilor precum și cea de restricționare a accesului pentru transportul de marfă lipsește sau nu rezolvă problemele existente.

Deasemenea, domeniul serviciului de transport public local necesită o atenție deosebită în viitor. Prin adoptarea Hotărârii Consiliului Local nr. 167/2015 se realizează contractarea serviciului până în luna mai 2016, când este necesară o nouă procedură de atribuire. În prezent operatorul municipal TRANSURB are un contract nou atribuit direct pe durata unui an iar operatorii privați au încheiat un act adițional pe aceeași durată. Anunțarea atribuirii unui contract nou de servicii publice cu atribuire directă a fost anunțată în Jurnalul Oficial al Europei. Asigurarea conformității acestor contracte ce se vor atribui în anul 2016 cu Regulamentul 1370/2007 privind contractarea serviciilor publice de transport local este o condiție esențială pentru un transport public competitiv și eficient.

Cadrul european, național și local de reglementare a mobilității este prezentat în continuare pe domenii.

Reglementări privind transportul public local

Nationale

Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare, reprezintă cadrul legal general național privind transportul rutier ca activitate generală, pentru organizarea și efectuarea transporturilor rutiere de marfuri și persoane pe teritoriul României, precum

și a activităților conexe acestora, în condiții de siguranță și calitate, cu respectarea principiilor liberei concurențe, garantarea accesului liber și nediscriminatoriu la piața transportului rutier, protecția mediului înconjurător, a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice și pentru satisfacerea necesităților economiei naționale și a nevoilor de apărare ale țării.

Ordin nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare.

Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local este actul normativ care guvernează transportul public local. Obiectivul acestei legii îl constituie (i) stabilirea cadrului juridic privind înființarea, autorizarea, organizarea, exploatarea, gestionarea, finanțarea și controlul funcționării serviciilor de transport public în comune, orașe, municipii, județe și în zonele asociațiilor de dezvoltare comunitară și (ii) stabilirea cadrului juridic privind înființarea, organizarea și funcționarea compartimentelor sau serviciilor specializate de transport din cadrul autorităților administrației publice locale, județene și ale municipiului București.

Ordin nr. 353/2007 pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare.

Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului – cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local. Regulamentul – cadru stabilește cadrul juridic unitar privind efectuarea serviciilor de transport public local, cu excepția transportului public pe căile navigabile interioare, a transportului în regim de taxi și în regim de închiriere și a transportului cu metroul, definind modalitățile și condițiile-cadru ce trebuie îndeplinite pentru efectuarea serviciului, indicatorii de performanță, condițiile tehnice, precum și raporturile dintre operatorii de transport rutier/transportatorii autorizați și utilizatorii serviciilor, în timp ce Caietul de sarcini-cadru stabilește modul de întocmire a caietelor de sarcini de către consiliile locale, Consiliul General al Municipiului București, consiliile județene, asociațiile de dezvoltare comunitară, după caz.

Ordin nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului – cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local. Regulamentul – cadru are ca obiect stabilirea modului în care se realizează autorizarea autorităților de autorizare.

Ordin nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului – cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local. Regulamentul – cadru prevede dispoziții privind acordarea, modificarea, prelungirea, suspendarea și retragerea autorizațiilor de transport pentru serviciile de transport public local prestate în comune, orașe, municipii și județe.

Ordin nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane.

Legea nr. 51/2006 serviciilor comunitare de utilități publice, potrivit căreia transportul public local este serviciu comunitar de utilități publice.

Hotărârea de Guvern nr. 1391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice.

Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 195/2002 privind circulatia pe drumurile publice, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare.

Ordonanta nr. 97/1999 privind garantarea furnizarii de servicii publice subventionate de transport rutier intern si de transport pe caile navigabile interioare;

Ordonanta Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare.

Locale

HCL nr. 36/2015 pentru Completarea HCL nr. 521/29.10.2009 privind Studiul de Oportunitate, pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate in municipiul Galati, cu modificarile si completarile ulterioare, prin reactivarea traseului 23

HCL nr. 35/2015 privind aprobarea Programului de transport al operatorului Societatea TRANSURB SA pentru anul 2015

HCL nr. 481/2014 privind aprobarea formei de gestiune a serviciului de transport public local prin curse regulate in Municipiul Galati.

HCL nr. 480/2014 privind aprobarea Studiului de Oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate in Municipiul Galati.

HCL nr. 477/2014 privind stabilirea redeventei datorate in anul 2015 de Societatea Transurb S.A. Galati pentru prestarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate in Municipiul Galati.

HCL nr. 373/2014 privind aprobarea Strategiei privind transportul public local in Municipiul Galati.

HCL nr. 58/2014 privind aprobarea achizitionarii a 14 troleibuze noi.

HCL nr. 6/2014 privind aprobarea documentatiei tehnico-economice „Eficientizarea transportului public local”.

HCL nr. 455/2013 privind stabilirea statiilor pentru transportul public local de persoane in regim regulat special.

HCL nr. 58/2013 privind stabilirea statiilor pentru transportul public local de persoane in regim regulat.

HCL nr. 50/2013 privind stabilirea statiilor – punctelor de imbarcare/debarcare - pentru transportul public de persoane prin curse regulate de interes judetean.

HCL nr. 191/2008 privind aprobarea Regulamentului de organizare si functionare a transportului public local in Municipiul Galati, cu modificarile si completarile ulterioare.

Reglementari privind transportul in regim de taxi

Nationale

Legea nr. 38/2003 privind transportul in regim de taxi si in regim de inchiriere, cu modificarile si completarile ulterioare. Aceasta lege reglementeaza autorizarea, organizarea, atribuirea gestiunii si controlul efectuarii serviciilor de transport in regim de taxi sau de transport in regim de inchiriere.

Ordin nr. 3/2008 pentru aprobarea Normelor privind atestarea profesionala a conducatorilor auto care efectueaza transport de persoane in regim de taxi sau transport in regim de inchiriere si agrearea autovehiculelor care efectueaza transport in regim de taxi.

Locale

HCL nr. 425/2011 privind aprobarea Regulamentului de organizare si desfasurare a activitatii de transport in regim de taxi si in regim de inchiriere in Municipiul Galati, cu modificarile si completarile ulterioare.

HCL nr. 193/2008 privind aprobarea Regulamentului de organizare si functionare a activitatii de transport in regim de taxi in Municipiul Galati. Nota: Art. 1, 3, 5, 6, 8 si 9 din HCL nr.193/2008 au fost abrogate prin HCL nr. 425/2011 privind aprobarea Regulamentului de organizare si desfasurare a activitatii de transport in regim de taxi si in regim de inchiriere in Municipiul Galati.

HCL nr. 213/2003 privind aprobarea Regulamentului de organizare si efectuare a transportului public de persoane sau de bunuri, in regim de taxi.

Reglementari privind transportul de marfa

UE

Regulamentul (CE) nr. 561/2006 privind armonizarea anumitor dispozitii ale legislatiei sociale in domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 si (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului si de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului. Prezentul regulament stabileste normele referitoare la perioadele de conducere, de repaus si la pauzele care trebuie respectate de catre conducatorii auto ce asigura transportul rutier de marfuri si de calatori in vederea armonizarii conditiilor de concurenta intre modurile de transport terestru, in special in ceea ce priveste sectorul rutier si a imbunatatirii conditiilor de lucru si a sigurantei rutiere.

Nationale

Ordin nr. 2737/2012 pentru aprobarea Procedurii privind desemnarea organismelor care realizeaza emiterea certificatelor de agreare si a certificatelor de conformitate cu prototipul conform Acordului european referitor la transportul rutier international al marfurilor periculoase (ADR), precum si inspectia pentru certificarea in scopul mentinerii conformitatii in exploatare a suprastructurilor specializate montate pe vehiculele rutiere destinate transportului rutier al marfurilor periculoase si a ambalajelor destinate transportului rutier al marfurilor periculoase.

Ordonanta nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificarile si completarile ulterioare, reprezinta cadrul legal general national privind transportul rutier ca activitate generala, pentru organizarea si efectuarea transporturilor rutiere de marfuri si persoane pe teritoriul Romaniei, precum si a activitatilor conexe acestora, in conditii de siguranta si calitate, cu respectarea principiilor liberei concurențe, garantarea accesului liber si nediscriminatoriu la piata transportului rutier, protectia

mediului inconjurator, a drepturilor si intereselor legitime ale persoanelor fizice si juridice si pentru satisfacerea necesitatilor economiei nationale si a nevoilor de aparare ale tarii.

Ordin nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea si efectuarea transporturilor rutiere si a activitatilor conexe acestora stabilite prin Ordonanta Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificarile si completarile ulterioare.

Ordonanta nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele si perioadele de odihna ale conducatorilor auto si utilizarea aparatelor de inregistrare a activitatii acestora, cu modificarile si completarile ulterioare.

Hotarare de Guvern nr. 1175/2007 pentru aprobarea Normelor de efectuare a activitatii de transport rutier de marfuri periculoase in Romania. Normele se aplica transporturilor rutiere de marfuri periculoase efectuate pe teritoriul Romaniei, activitatilor de control efectuate in transportul rutier de marfuri periculoase la vehiculele care circula sau intra pe teritoriul Romaniei dintr-o alta tara, controalelor activitatilor desfasurate de intreprinderi.

Ordin nr. 2134/2005 pentru aprobarea Reglementarilor privind omologarea, agrearea si efectuarea inspectiei tehnice periodice a vehiculelor destinate transportului anumitor marfuri periculoase - RNTR 3.

Ordin nr. 597/2003 privind aprobarea Normelor pentru stabilirea conditiilor de obtinere a certificatului de catre conducatorii auto care efectueaza transport rutier de marfuri cu vehicule a caror masa maxima autorizata este mai mare de 3,5 tone, transport rutier public de persoane si transport rutier cu vehicule avand mase si/sau dimensiuni de gabarit depasite.

Hotarare nr. 193/2000 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Ordonantei Guvernului nr. 88/1999 privind stabilirea unor reguli pentru transportul combinat de marfuri.

Ordonanta Guvernului nr. 88/1999 privind stabilirea unor reguli pentru transportul combinat de marfuri.

Locale

HCL nr. 368/2009 privind aprobarea Regulamentului cu privire la circulatia autovehiculelor si utilajelor in zonele cu restrictie si eliberarea Permiselor de Libera Trecere”, a “Listei strazilor din municipiul Galati pe care este interzisa circulatia autovehiculelor si utilajelor cu masa mai mare de 3,5 tone”, a Listei strazilor din municipiul Galati pe care circulatia autovehiculelor cu masa totala maxima autorizata mai mare de 3,5 tone se realizeza fara restrictie a „Cererii tip pentru eliberarea Permiselor de Libera Trecere si revocarea HCL nr. 208/04.07.2006 privind aprobarea Regulamentului cu privire la eliberarea Permiselor de Libera Trecere.

Reglementari privind parcarile

Nationale

Legea nr. 215/2001 a administratiei publice locale, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare.

Locale

HCL nr. 181/2010 privind: aprobarea proiectului „Parcare Drum Centura in municipiul Galati” si asigurarea resurselor financiare necesare implementarii.

HCL nr. 343/2009 privind aprobarea Studiului de oportunitate in vederea realizarii unui Parteneriat Public Privat pentru crearea de parcuri rezidentiale cu plata in municipiul Galati.

HCL nr. 125/2005 privind aprobarea Regulamentului de organizare si functionare a serviciului public de administrare a domeniului public si privat de interes local al Municipiului Galati. Regulamentul cuprinde dispozitii cu privire la amenajarea si intretinerea parcarilor.

HCL nr. 268/2001 privind trecerea din administrarea Consiliului Local al municipiului Galati in administrarea Serviciului Public “Administarea Domeniului Public” a parcarilor din municipiul Galati, cu modificarile si completarile ulterioare.

Reglementari privind sistemele ITS

UE

Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European si a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente in domeniul transportului rutier si pentru interfetele cu alte moduri de transport.

Nationale

Ordonanta Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente in domeniul transportului rutier si pentru realizarea interfetelor cu alte moduri de transport.

Locale

HCL nr. 48/2012 privind aprobarea indicatorilor tehnico – economici pe anul 2012, pentru obiectivul de investitii „Sisteme inteligente pentru managementul traficului in vederea cresterii fluentei si sigurantei circulatiei si a prevenirii criminalitatii”.

Reglementari privind transportul nemotorizat

Nationale

Hotararea de Guvern nr. 1391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a Ordonantei de Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 195/2002 privind circulatia pe drumurile publice, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare.

urgenta a Guvernului nr. 195/2002 privind circulatia pe drumurile publice.

Locale

HCL nr. 333/2001 privind aprobarea normelor de circulatie a vehiculelor cu tractiune animala, pe teritoriul Municipiului Galati, cu modificarile si completarile ulterioare.

Reglementari privind contractarea serviciilor de servicii publice

UE

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului. Prin Regulamentul nr. 1370/2007 se definește modul în care autoritățile competente pot acționa în domeniul transportului public de călători, astfel încât să garanteze prestarea de servicii de interes general. De asemenea, acest regulament stabilește și condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu.

Nationale

Legea nr. 92/2007 serviciilor de transport public local și Ordinul nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local. Normele-cadru anterior-mentionate reglementează etapele și modul de organizare și derulare a procedurilor de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;

Legea nr. 51/2006 serviciilor comunitare de utilități publice, potrivit căreia transportul public local este serviciu comunitar de utilități publice.

Locale

HCL nr. 168/2015 privind Aprobarea redeventelor datorate în anul 2015 pentru prestarea serviciului de transport public local efectuat pe raza municipiului Galați

HCL nr. 167/2015 privind prelungirea delegării gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate, efectuat pe raza municipiului Galați

HCL nr. 37/2015 privind completarea HCL nr. 521/29.10.2009 privind aprobarea Studiului de Oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate în municipiul Galați, cu modificările și completările ulterioare, prin modificarea traseelor nr. 35 și nr. 36.

HCL nr. 36/2015 privind completarea HCL nr. 521/29.10.2009 privind aprobarea Studiului de Oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate în municipiul Galați, cu modificările și completările ulterioare, prin reactivarea traseului 23.

HCL nr. 4/2015 privind aprobarea Actului adițional la Contractul-cadru de delegare a gestiunii serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat al municipiului Galați.

HCL nr. 480/2014 privind aprobarea Studiului de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate în Municipiul Galați.

HCL nr. 481/2014 privind aprobarea formei de gestiune a serviciului de transport public local prin curse regulate în Municipiul Galați.

HCL nr. 439/2014 privind modificarea și completarea Anexei nr. 3 la HCL nr. 517/2009 privind aprobarea formei de gestiune a serviciului de transport public local prin curse regulate în Municipiul

Galati si a contractelor cadru de delegare a serviciului de transport public local prin curse regulate efectuat pe raza Municipiului Galati, cu modificarile si completarile ulterioare.

HCL nr. 373/2014 privind aprobarea Strategiei privind transportul public local in Municipiul Galati. In cuprinsul acestei hotarari este atasat, in Anexa nr. 2, Proiectul de Contract de Servicii publice propus a se incheia intre Municipiul Galati si operatorul de transport, contract intocmit in conformitate cu prevederile Regulamentului CE nr. 1370/2007 al Parlamentului European si al Consiliului.

HCL nr. 362/2014 privind modificarea si completarea Anexei nr. 2 la HCL nr. 521/2009 privind „aprobarea Studiului de Oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate in municipiul Galati” si aprobarea programului de transport al SC Transurb SA.

HCL nr. 334/2014 privind modificarea si completarea Anexei nr. 3 la HCL nr. 517/2009 privind aprobarea formei de gestiune a serviciului de transport public local prin curse regulate in Municipiul Galati si a Contractelor cadru de delegare a serviciului de transport public local prin curse regulate efectuat pe raza Municipiului Galati.

HCL 457/2013 privind completarea HCL nr. 521/29.10.2009 referitoare la aprobarea Studiului de Oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate in municipiul Galati, cu modificarile si completarile ulterioare.

HCL nr. 396/2013 privind completarea traseelor si capacitatilor specific aprobate prin anexa 3 la HCL nr. 521/29.10.2009 referitoare la aprobarea Studiului de Oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate in municipiul Galati, cu modificarile si completarile ulterioare.

HCL nr. 49/2013 privind modificarea si completarea traseelor si capacitatilor specific aprobate prin anexa 3 la HCL nr. 521/29.10.2009 referitoare la aprobarea Studiului de Oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate in municipiul Galati, cu modificarile si completarile ulterioare.

HCL nr. 83/2012 privind modificarea si completarea anexei nr.2 din HCL nr. 521/29.10.2009 referitoare la aprobarea Studiului de Oportunitate, pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate in municipiul Galati.

HCL nr. 79/2012 privind participarea municipiului Galati, impreuna cu actionarii municipiului Tecuci si ai comunei Sendreni, la constituirea operatorului regional Societatea CALORGAL SA si delegarea gestiunii serviciului de productie, transport, distributie si furnizare de energie termica in sistem centralizat in municipiul Galati.

HCL nr. 11/2012 privind modificarea si completarea anexei nr.2 din HCL nr. 521/29.10.2009 privind aprobarea Studiului de Oportunitate, pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate in municipiul Galati.

HCL nr. 38/2011 privind modificarea si completarea traseelor si capacitatilor de transport aprobate prin art.2 al HCL nr. 521/29.10.2009 referitoare la aprobarea Studiului de Oportunitate, pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate in municipiul Galati.

HCL nr. 198/2010 privind modificarea si completarea art.2 din HCL nr. 521/2009 referitoare la aprobarea Studiului de Oportunitate, pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate in municipiul Galati– Anexele 2 si 3 traseele si capacitatile de transport.

HCL nr. 90/2010 privind atribuirea contractelor de delegare a gestiunii ofertantilor desemnati castigatori.

HCL nr. 3/2010 privind aprobarea Procedurii de delegare a gestiunii serviciului regulat de transport public local de calatori prin curse regulate in Municipiul Galati pe trasee asigurate cu microbuze.

HCL nr. 521/2009 privind aprobarea Studiului de Oportunitate, pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate in municipiul Galati.

HCL nr. 517/2009 privind aprobarea formei de gestiune a serviciului de transport public local prin curse regulate in Municipiul Galati si a Contractelor cadru de delegare a serviciului de transport public local prin curse regulate efectuat pe raza Municipiului Galati.

HG nr. 190/2008 privind numirea comisiei de evaluare si stabilirea atributiilor care ii revin in cazul procedurii de licitatie publica deschisa si de negociere directa a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local in municipiul Galati.

Reglementari privind siguranta circulatiei

UE

Regulamentul (CE) NR. 78/2009 al Parlamentului European si al Consiliului din 14 ianuarie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor in ceea ce priveste protectia pietonilor si a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Directivei 2007/46/CE si de abrogare a Directivelor 2003/102/CE si 2005/66/CE.

Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea sigurantei infrastructurii rutiere.

Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea initiala si formarea periodica a conducatorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de marfuri sau de pasageri, de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului si a Directivei 91/439/CEE a Consiliului si de abrogare a Directivei 76/914/CEE a Consiliului

Nationale

Ordin nr. 1262/2013 pentru aprobarea Normelor privind procedura de agreare a unitatilor medicale si/sau psihologice in vederea examinarii personalului din transporturi cu atributii in siguranta transporturilor, precum si pentru aprobarea Normelor privind procedura de control la unitatile medicale si/sau psihologice agreate sa efectueze examinarea personalului cu atributii in siguranta transporturilor, precum si persoanele desemnate sa efectueze controlul.

Ordin nr. 1260/2013 pentru aprobarea Normelor metodologice privind examinarea medicala si psihologica a personalului cu atributii in siguranta transporturilor si periodicitatea examinarii.

Ordin al Ministerului Transporturilor nr. 358 din 04/05/2012 pentru aprobarea Linilor directoare cu privire la măsurile de îmbunătățire a siguranței circulației pe infrastructura rutieră, în vederea aplicării Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Prezenta lege stabilește cadrul instituțional și modul de gestionare a siguranței circulației pe rețeaua rutieră.

Ordin nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1.

Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Locale

HCL nr.4/ 2015 pentru aprobarea actului adițional la Contractul - cadru de delegare a gestiunii serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat al municipiului Galați

HCL nr. 48/2012 privind aprobarea indicatorilor tehnico – economici pe anul 2012, pentru obiectivul de investiții „Sisteme inteligente pentru managementul traficului în vederea creșterii fluidității și siguranței circulației și a prevenirii criminalității”.

HCL nr. 24/2009 pentru modificarea și completarea regulamentului de organizare și funcționare a serviciului public de administrare a domeniului public și privat de interes local al municipiului Galați, aprobat prin HCL nr. 125/17.03.2005, modificat și completat de HCL nr. 169/10.04.2008.

Reglementari privind protecția categoriilor defavorizate la transport public și asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă

Nationale

Ordin nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane.

Ordin nr. 62/2007 pentru aprobarea Instrucțiunilor privind legitimitatea pentru transportul urban cu mijloace de transport în comun de suprafață pentru persoanele cu handicap și modelul acesteia.

Hotărâre nr. 268/2007 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Legii nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap.

Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap.

Legea nr. 341/2004 a recunoștinței pentru victoria Revoluției Române din Decembrie 1989 și pentru revolta muncitorească anticomunistă de la Brașov din noiembrie 1987.

Ordin SGG nr. 290/2003 pentru aprobarea normelor metodologice privind modalitatea de acordare a gratuității transportului urban cu mijloacele de transport în comun de suprafață sau cu metroul și

interurban, precum și pentru stabilirea cuantumului acestei gratuități pentru persoanele cu handicap accentuat și grav, precum și pentru asistenții personali sau însoțitorii acestora.

Hotărâre nr. 309/1996 privind acordarea de reduceri cu 50% ale tarifelor pentru transportul local în comun, de suprafață și subteran, precum și pentru transportul intern auto, feroviar și naval, de care beneficiază elevii și studenții din învățământul de stat și din învățământul particular acreditat.

Legea nr. 44/1994 privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și văduvelor de război.

Decret-lege nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum și celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri.

Local

HCL nr. 20/2015 privind aprobarea facilităților care se acordă unor categorii de persoane la transportul public local realizat cu mijloacele de transport ale Societății Transurb S.A. Galați.

HCL nr. 95/2014 privind aprobarea facilităților care se acordă unor categorii de persoane la transportul public local realizat cu mijloacele de transport ale S.C. Transurb S.A. Galați.

HCL nr. 38/2014 privind aprobarea facilităților care se acordă unor categorii de persoane la transportul public local realizat cu mijloacele de transport ale S.C. Transurb S.A. Galați, pentru lunile februarie și martie 2014.

HCL nr. 51/2013 privind aprobarea facilităților care se acordă unor categorii de persoane la transportul public local realizat cu mijloacele de transport ale S.C. Transurb S.A. Galați, începând cu 01.03.2013, cu modificările și completările ulterioare.

HCL nr. 579/2013 privind menținerea facilităților pe mijloacele de transport ale S.C. Transurb S.A. Galați, pentru anumite categorii de persoane.

HCL nr. 523/2005 privind aprobarea transportului gratuit pe o linie pentru tinerii defavorizați incluși în proiectul PHARE 01 04 02.

HCL nr. 69/2009 privind aprobarea modalității de stabilire a gratuității pe transportul urban cu mijloace de transport în comun pentru categoriile de beneficiari prevăzute de Legea nr.448/2006.

Reglementări privind protecția mediului

UE

Regulamentul (UE) 2015/45 al Comisiei din 14 ianuarie 2015 de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei în ceea ce privește tehnologiile inovatoare de reducere a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare.

Directiva 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 2011 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului.

Decizia de punere in aplicare a Comisiei din 12 decembrie 2011 de stabilire a normelor pentru Directivele 2004/107/CE si 2008/50/CE ale Parlamentului European si ale Consiliului in ceea ce priveste schimbul reciproc de informatii si raportarea privind calitatea aerului inconjurator.

Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea utilizarii energiei din surse regenerabile, de modificare si ulterior de abrogare a Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante si eficiente din punct de vedere energetic.

Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului inconjurator si un aer mai curat pentru Europa.

Directivelor 2001/77/CE si 2003/30/CE modificata de Regulamentul (UE) NR. 333/2014 al parlamentului european si al Consiliului din 11 martie 2014 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 443/2009 pentru a defini modalitatile de realizare a obiectivului prevazut pentru anul 2020 de reducere a emisiilor de CO2 generate de autoturismele noi.

Nationale

Planul national de actiune in domeniul eficientei energetice versiunea 2014, din 25.02.2015.

Strategia nationala a Romaniei privind schimbarile climatice 2013-2020.

Ordin nr. 358/2012 pentru aprobarea Liniilor directoare cu privire la masurile de imbunatatire a sigurantei circulatiei pe infrastructura rutiera, in vederea aplicarii Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea sigurantei infrastructurii rutiere.

Ordin nr. 1798/2007 pentru aprobarea Procedurii de emitere a autorizatiei de mediu.

Ordin nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementarilor privind certificarea incadrarii vehiculelor inmatriculate sau inregistrate in normele tehnice privind siguranta circulatiei rutiere, protectia mediului si in categoria de folosinta conform destinatiei, prin inspectia tehnica periodica - RNTR 1.

Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 195/2005 privind protectia mediului, cu modificarile si completarile ulterioare.

Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 196 din 22 decembrie 2005 privind Fondul pentru mediu.

Ordin nr. 44/1998 pentru aprobarea Normelor privind protectia mediului ca urmare a impactului drum-mediului inconjurator.

Locale

HCL nr. 449/2014 privind instituirea taxelor pentru activitati cu impact asupra mediului inconjurator pentru anul 2015.

HCL nr. 326/2013 privind aprobarea realizarii proiectului „Un mediu curat pentru viitorul nostru” prin Programul Operational Comun „Bazinul Marii Negre 2007 – 2013”.

HCL nr. 625/2007 privind participarea Consiliului Local Galați la Programul national de imbunatatire a calitatii mediului prin realizarea de spatii verzi in localitati.

2.10.2 Planificarea dezvoltarii urbane

Conform Regulamentului de Organizare si Functionare (ROF) aprobat prin HCL nr. 26/29.01.2015, DIRECTIA GENERALA DE DEZVOLTARE prin Directia de Strategie si Investitii, are competente de elaborare si monitorizare a strategiei de dezvoltare locala a municipiului in vederea dezvoltarii economice sustenabile si imbunatatirea standardului de viata al cetatenilor municipiului Galați.

La nivel decizional Consiliul Local este cel care aproba viziunea si strategiile de dezvoltare urbana si programele de investitii, cu respectarea prevederilor legislatiei in vigoare.

Dintre cele 5 Comisii constituite la nivelul Consiliului Local, trei sunt importante pentru procesele de asigurare a mobilitatii:

- Comisia buget-finante, administrarea domeniului public si privat al municipiului-Analizeaza si avizeaza proiectele de buget ale Transurb, proiectul bugetului local pe sectiunile acestuia si, dupa aprobare, urmareste modul de realizare a acestuia. Initiaza studii si prognoze in domeniul economic
- Comisia de urbanism si amenajarea teritoriului, lucrari publice, ecologice si protectia mediului inconjurator- Initiaza si coordoneaza studii si analize cu sprijinul serviciilor de specialitate din administratia publica locala pe baza carora se fundamenteze programele de organizare si dezvoltare urbanistica a municipiului Galați, precum si de amenajare a teritoriului potrivit actelor normative din domeniu
- Comisia pentru servicii publice, gospodarie comunala, comert si privatizare- Initiaza si coordoneaza studii privind gospodaria locala, respectiv controleaza serviciile publice locale din domeniile: salubritate, transport local, etc.

2.10.3 Constructia, mentenanta si finantarea infrastructurii

DIRECTIA GENERALA DE DEZVOLTARE prin Serviciu de investitii din cadrul Directiei de Strategie si Investitii, gestioneaza activitatea privind programarea, pregatirea si urmarirea lucrarilor de investitii. Programul anual de achizitii publice se elaboreaza si se propune spre aprobare consiliului Local de catre acest serviciu.

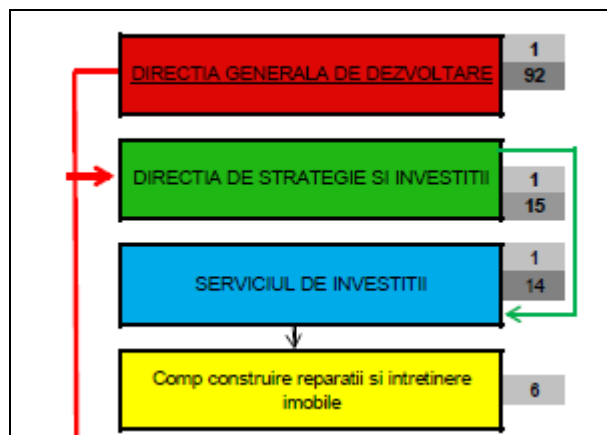


Figura 2.10-1: Extras din Organigrama Primăriei Municipiului Galați Sursa: HCL 334/2013

În ceea ce privește dezvoltarea și întreținerea sistemului rutier, aceste competențe se regăsesc în cadrul Serviciului Construcții, Dezvoltare și Întreținere Străzi, din cadrul Direcției Generale Infrastructură și Lucrări Publice. Această desfășoară următoarele activități privind străzile, parcarile, semnalizarea rutieră în municipiu:

- urmărește și coordonează activitatea de întreținere și reparații curente la străzi, alei, trotuare (plombe asfaltice, covoare asfaltice, trotuare, lucrări de reparații cu piatră spartă și material recuperat, asfaltare alei și trotuare în cartiere);
- urmărește și coordonează, în unele situații, lucrările de investiții finanțate din bugetul de stat, local sau credite, pentru care se întocmesc anual programe și bugete;
- asigură întocmirea documentației tehnice de specialitate – drumuri și dirigenție de specialitate prin supraveghere, verificare, măsurare lucrări;
- asigură controlul calității și cantității lucrărilor cu specific de drumuri;
- asigură verificarea din punct de vedere economic a tuturor lucrărilor de specialitate;
- verifică și vizează situațiile de lucrări lunare în vederea decontării pentru lucrările de drumuri;
- vizează dispozițiile de șantier la modificările ce apar pe parcursul desfășurării lucrărilor;
- centralizează propunerile de la cetățeni în vederea întocmirii programului de lucrări de drumuri;
- întreține și urmărește lucrările de reparații la parcuri;
- identifică amplasamentele pentru înființarea unor spații de parcare noi.
- Atribuții privind activitatea de semnalizare rutieră și semaforizare:
 - urmărește și coordonează activitatea de semnalizare rutieră și semaforizare;
 - asigură întocmirea documentației de specialitate preliminară și dirigenție de specialitate la lucrările de semnalizare rutieră, semaforizare;

- urmareste si coordoneaza lucrarile de investitii la semaforizari pentru care se intocmesc anual programe si bugete;
- analizeaza noile amplasamente pentru semaforizari noi sau lampi cu intermitenta (trecheri de pietoni);
- urmareste si coordoneaza lucrarile de montare, intretinere placute stradale, panouri informative, numere stradale;
- verifica si vizeaza situatiile de lucrari lunare in vederea decontarii pentru lucrarile de semnalizare si semaforizare;
- urmareste si coordoneaza activitatea de marcaje rutiere (longitudinale si transversale);
- urmareste materializarea in teren a hotararilor Comisiei municipale de circulatie legate de semaforizare si semnalizare.

In ceea ce priveste executia propriu-zisa a serviciilor de intretinere, activitatea de de administrare a domeniului public este realizata de Serviciul Public Ecosal Galati. Ecosal presteaza activitati de lucrari de constructii, asfaltari, marcaje rutiere in baza Contractului - cadru de delegare a gestiunii serviciilor publice de administrare a domeniului public si privat al municipiului Galati ce dateaza din anul 2010.

Contractele de executie a modernizarilor de infrastructura rutiera se atribuie conform procedurilor legale privind achizitiile publice si au prevazute clauze contractuale privind realizarea mentenantei de catre constructor pe durata a 5 ani de la data punerii in functiune.

Finantarea proiectelor de infrastructura se realizeaza prin prevedere in Planul de achizitii anual, iar Directia Generala Buget Finante fundamenteaza, propune si urmareste, in colaborare cu celelalte directii programul de investitii, stabilind pe an, trimestre si luni, volumul de investitii in municipiul Galati, in corelare cu provenienta surselor financiare (de la bugetul de stat, din venituri proprii, din surse ale regiilor subordonate etc.).

2.10.4 Politica in domeniul transportului public si operarii, a sistemului de ticketing si politica tarifara

Organele administratiei publice sunt responsabile pentru planificarea, reglementarea si prestarea serviciului de transport public local. Cadrul juridic si institutional de organizare si exploatare a serviciului de transport public este, la nivel national, in sarcina Ministerului Transporturilor si a Ministerului Dezvoltarii Regionale si Administratiei Publice. Rolurile de reglementare, monitorizare si control sunt impartite intre acestea.

- Ministerul Dezvoltarii Regionale si Administratiei Publice – responsabil pentru politica de transport public urban si gestionarea legii 92/2007 privind serviciile de transport public local si asigura impreuna cu ANRSC monitorizarea si coordonarea programelor de transport public local si a programelor judetene de transport; coordoneaza programul de investitii pentru dezvoltare urbana POR 2014-2020

- Ministerul Transporturilor – responsabil politica privind transportul rutier, subteran, naval, feroviar, aerian; organism intermediar pentru programul operational infrastructura mare 2014-2020, realizeaza investitii pentru CFR, stabileste tarifele pentru calea ferata;

La nivelul municipiului, Consiliul local Galati are sarcina de a asigura, de a organiza, de a reglementa, coordona si controla prestarea serviciilor de transport public local si de management a mobilitatii (parcar, transport de marfuri, sisteme de management al traficului si e-ticketing) desfasurate pe aria teritorial-administrativa proprie.

Acesta are obligatia de a stabili si de a aplica strategia pe termen mediu si lung pentru extinderea, dezvoltarea si modernizarea serviciilor de transport public local, tinand seama de planurile de urbanism si amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-sociala a localitatilor si de cerintele de transport public local, evolutia acestora, precum si de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse si emisii minime de noxe.

Prin aprobarea Strategiei privind transportul public local in Municipiul Galati prin HCL 373/ 2014 s-a initiat un amplu proces de reforma in sectorul reorganizarii serviciilor de transport public. De mentionat ca aceasta strategie nu vizeaza planificarea integrata a sectorului de mobilitate, fapt ce se realizeaza in mod fundamentat in cadrul Planului de mobilitate, ci s-au pus bazele masurilor necesare pentru contractarea serviciului de transport integrat pe intreg teritoriul administrativ al municipiului.

Astfel, a fost promovata o politica de crestere a rolului autoritatii locale in planificarea procedurilor de transport, prin identificarea acelor masuri necesare si obligatorii pentru controlul compensatiei, a calitatii serviciului de transport si a veniturilor, indiferent de tipul de proprietate al operatorului. Politica sociala a fost asociata in aceasta strategie cu promovarea accesibilitatii tuturor categoriilor de cetateni la serviciile de transport pe toate traseele, prin propunerea implementarii instrumentelor tehnice (sistemul de management al traficului, sistemul de e-ticketing integrat) si organizatrice (modele de contracte de servicii cu obligatii clare in ceea ce priveste accesul categoriilor sociale la serviciu, monitorizare a conditiilor de transport si a indicatorilor de performanta, etc).

Este necesara accelerarea procesului de realizare a actiunilor prevazute in respectiva Strategie, care vor fi actualizate si in etapele finale ale Planului de Mobilitate.

In ceea ce priveste politica in domeniul parcarilor, mijloacelor de transport alternativ, anagementul marfurilor in oras, acestea inca nu exista intr-o forma unitara, existand doar actiuni punctuale si zonale.

In ceea ce priveste politica sociala, categoriile defavorizate si prevazute de lege beneficiaza la reduceri sau gratuitati la transportul public, conform prevederilor legale nationale sau aprobarilor Consiliului Local. In ceea ce priveste tarifele, acestea sunt sub nivelul costului calatoriei si tine seama de nivelul real de trai al cetatenilor din Galati, serviciul de transport fiind unul subventionat.

2.10.5 Organizarea transportului public

Organizarea transportului public local pe teritoriul Municipiului Galati se realizeaza conform prevederilor Legii nr. 92 / 2007 a serviciilor de transport public local si a Normelor de aplicare a acesteia.

Conform acestei legi, Consiliul Local al Municipiului Galați se ocupa de aspectele legate de transportul public in limitele orasului, cu exceptia cailor ferate, acestea apartinand de Ministerul Transporturilor. Coordonarea transportului public pe raza judetului este in responsabilitatea Consiliului Judetean Galați.

In ceea ce priveste taxiurile, ARR este responsabila pentru siguranta si calitatea vehiculelor. Numarul autorizatiilor si restul reglementarilor depind de Consiliul Local Galați.

Conform Legii 92/ 2007, pot executa transport public local de persoane operatorii de transport rutier si transportatorii autorizati.

Operatorii de transport rutier sunt detinatori ai licentei de transport eliberate de ARR (conform prevederilor legii nr. 109/ 2005 privind transporturile rutiere, cu modificarile ulterioare, aprobata prin Legea 102/ 2006) si realizeaza transport cu autobuze de diverse capacitati. Noile prevederi legale stipuleaza ca serviciul de transportul public de persoane se realizeaza numai cu autobuze, acceptiunea de microbuz sau maxi-taxi nemaifiind recunoscuta. Conform definitiei data de legea 102/ 2006 autobuzul este „autovehicul cu cel putin 4 roți si o viteza maxima constructiva mai mare de 25 km/h, conceput si construit pentru transportul de persoane pe scaune si in picioare, si care are mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducatorului auto”. Autobuzul urban este un „autobuz la care majoritatea locurilor sunt in picioare”.

Legea 92/ 2007 defineste mijloacele de transport destiate transportului public local de persoane ca fiind tramvaie, troleibuze autoturisme si autobuze (acestea din urma fiind autovehicule destinate si echipate pentru transportul de persoane si al bagajelor acestora, asa cum sunt definite in Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 109/2005, aprobata cu modificari si completari prin Legea nr. 102/2006, cu modificarile ulterioare).

Atribuirea in gestiune delegata a serviciului de transport public local de persoane se finalizeaza prin eliberarea licentelor de traseu de catre Autoritatea de Autorizare a consiliului local, pe baza hotararii Consiliului Local de atribuire in gestiune delegata a serviciului de transport. Transportatorii autorizati sunt autorizati de catre Autoritate de Autorizare din cadrul Primariei si realizeaza transport public cu troleibuze, tramvaie sau taxi (conform prevederilor Legii nr. 92/ 2007 a serviciilor de transport public local).

Conform Organigramei aprobata de Consiliul Local Galați prin Hotararea nr.334/2013, organizarea coordonarii serviciilor de transport public in cadrul Primariei Municipiului Galați se realizeaza pe urmatoarele trepte ierarhice:

- Coordonare generala: Primar
- Coordonare de specialitate: Director - Directia Generala Infrastructura si Lucrari Publice
- Coordonare de detaliu: Serviciul Comunitar de Utilitati Publice
- Executare activitati specifice: Compartiment Transport Urban

Conform Regulamentului de Organizare si Functionare a Aparatului de Specialitate al Primarului Municipiului Galați, Compartiment Transport Urban este un compartiment specializat pentru reglementarea, coordonarea, dezvoltarea si modernizarea transportului public de calatori si a transportului de bunuri si persoane in regim de taxi, precum si a infrastructurii.

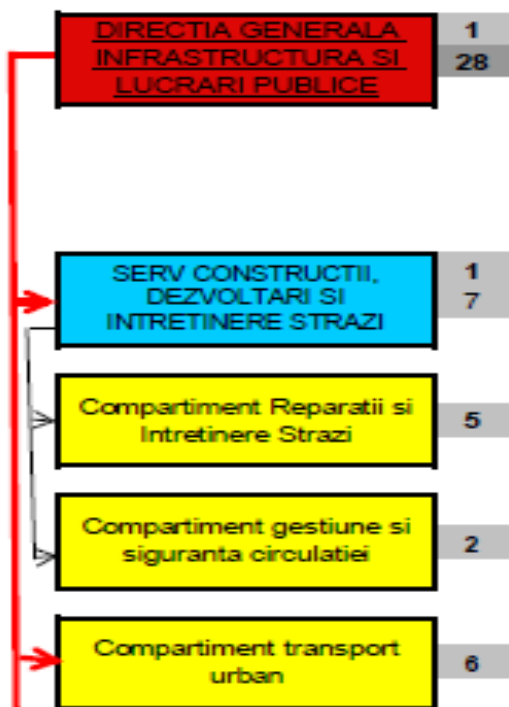


Figura 2.10-2: Extras din Organigrama Primariei Municipiului Galați. Sursa: HCL 334/2013

Acest Compartiment este format din numai 6 angajati si ocupa nivelul ierarhic patru in Organigrama Primariei. Conform Regulamentului de Organizare si Functionare, Compartimentul trebuie sa urmareasca aplicarea Hotararilor Consiliului Local si sa fundamenteze documentatia referitoare la transportul public: Atributiile acestui compartiment sunt:

- Incheie contractele de delegare a gestiunii serviciului public de transport calatori
- Propune catre Autoritatea Locala (Consiliul Local al Municipiului Galați) stabilirea rețelei de trasee, a ritmitatii si capacitatii de transport pentru transportul de persoane in regim regulat
- Elaboreaza caietul de sarcini in vederea organizarii licitatiei pentru atribuirea de trasee;
- Valideaza concesiunile prin comisia de evaluare in cazul procedurii de licitatie publica deschisa si de negociere directa a contractelor de delegare a gestiunii
- Actualizeaza lunar Registrul Unic de Evidenta a mijloacelor de transport in regim regulat si special
- Verifica documentatia depusa in vederea obtinerii licentelor de traseu pentru transportul public local de calatori in regim regulat special si inaintea propunerii catre Autoritatea Locala (Consiliul Local al Municipiului Galați) pentru aprobare prin Hotarari de Consiliu
- Verifica documentatia depusa in vederea obtinerii autorizatiilor de transport cu caietele de sarcini aferente prin Dispozitie de Primar pentru transport marfa sub 3,5 tone si funerar
- Desfasoara actiuni de control atat in trafic cat si asupra documentelor operatorilor de transport

- Sanctioneaza contravențional în urma acțiunilor de control
- Elaboreaza proiectele de programe pentru dezvoltarea transportului public local
- Intocmeste rapoartele de specialitate pentru elaborarea Hotararilor de Consiliu
- Elaboreaza și îmbunătățește regulamentul pentru transportul public local de persoane, marfuri și funerar
- Verifica documentația depusă pentru înregistrarea vehiculelor care nu se supun înmatriculării (utilaje, moped, vehicule cu tracțiune animală)
- Elibereaza număr și certificat de înregistrare, precum și certificate de radiere
- Asigura evidența vehiculelor care nu se supun înmatriculării în registrul special conform legii
- Desfășoară acțiuni de control atât în trafic cât și asupra documentelor deținătorilor de vehicule care nu se supun înmatriculării
- Verifica documentația depusă pentru obținerea autorizației de transport în regim taxi și a autorizației taxi
- Intocmeste lista de așteptare pentru solicitanții de autorizații taxi
- Elibereaza autorizații de transport și autorizații taxi și închiriere cu sau fără șofer
- Verifica documentația depusă pentru obținerea autorizației de dispecerate taxi
- Verifica menținerea condițiilor de acordare a autorizațiilor în vederea aplicării vizelor anuale
- Elaboreaza regulamentul pentru transportul public în regim taxi și închiriere cu sau fără șofer
- Desfășoară acțiuni de control atât în trafic cât și asupra documentelor deținătorilor de autorizații taxi
- Colaboreaza cu celelalte direcții, servicii, compartimente, birouri din cadrul Primăriei, cu societăți de sub autoritatea Consiliului local precum și cu alte instituții.

Acest compartiment are multe sarcini comparativ cu numărul de salariați cu care este dotat, deși din atribuțiile sale exprese lipsește urmărirea adaptării mijloacelor de transport și a infrastructurii pentru deservirea persoanelor cu handicap sau cu mobilitate redusă, așa cum prevede legislația în vigoare (rampe de acces etc.).

Consiliului Local hotărăște componenta Consiliului de Administrație al Transurb Sa și numește Directorul General al acesteia.

2.10.6 Organizarea instituțională a transportului în relație cu județul și regiunea

În prezent nu există constituită o asociație de dezvoltare intercomunitară pentru transport public cu toate că o astfel de inițiativă ar aduce oportunitatea dezvoltării unui sistem de transport integrat la nivel de zonă, rezolvând astfel problemele de conectivitate existente în prezent atât cu municipiul Braila cât și cu localitățile lomitrofe din județ și din județele învecinate. Relațiile cu Municipiul Braila învecinat nu sunt foarte stranse. În viitor, luând în considerare eforturile care se fac în prezent de ambele părți și procesul de planificare care se află în curs, de a corela la nivel regional dezvoltarea proiectelor viitoare, se poate iniția o astfel de inițiativă. În etapa viitoare, analizând și comportamentul de călătorie cu ajutorul modelului de prognoza a cererii, consultantul va propune o soluție în acest sens.

2.11 Finantarea mobilitatii

Managementul financiar performant si participativ, respectiv transparenta in utilizarea si repartizarea resurselor financiare reprezinta un deziderat al administratiei locale. Recesiunea economica din ultima perioada a impus autoritatilor locale o gandire financiar bugetara riguroasa ce a presupus implementarea de masuri fiscale si bugetare care sa conduca la maximizarea operationalului brut si la atragerea de resurse in vederea dezvoltarii proiectelor locale.

In acest context, strategia Municipiului Galati a fost si este in continuare de a atrage sustinerea financiara atat din bugetul local cat si din surse externe (in special surse europene nerambursabile) a proiectelor investitionale ce contribuie la dezvoltarea urbana si regionala. Pana in prezent municipalitatea a fost singurul actor din sector care a gestionat, co-finantat si a atras surse nerambursabile pentru finantarea investitiilor din sectorul de mobilitate.

2.11.1 Situatiia finantarii transportului si mobilitatii la nivelul Municipiului Galati

Investitiile din surse proprii implementate de municipalitatea Galati in ultimii 3 ani in sistemul de transport public, parcuri si drumuri se prezinta astfel:

Nr. crt	Investitii	u.m.	2011	2012	2013
1	Investitii in sistemul de transport public	lei	0.00	0.00	0.00
2	Parcari	lei	31,320.51	221.77	27,280.00
3	Drumuri	lei	6,603,025.08	6,229,856.45	3,670,478.44
	TOTAL		6,634,345.59	6,230,078.22	3,697,758.44

Tabel 2.11-1: Investitii din surse proprii, orizontul 2011 – 2013

Sursa: Directia Economica – Primaria Municipiului Galati

Conform datelor financiare privind investitiile din surse proprii derulate in sectorul de mobilitate la nivelul Municipiului Galati se observa evolutia usor descrescatoare in perioada 2011 – 2012 si scaderea brusca din anul 2013. Date fiind situatia din teren si situatiile financiare reiese ca aceste investitii au fost directionate catre drumuri si au fost impuse mai degraba de disponibilitatea fondurilor decat de cerintele sistemului rutier.

Cheltuielile operationale suportate de catre municipalitate in orizontul 2011 – 2013 reflecta o pondere a subventiei acordate operatorului public de transport care variaza in intervalul 70%-82% din total cheltuieli operationale.

Cheltuieli operationale	u.m.	2011	2012	2013
Transport public - subventii	lei	26,400,000.00	37,950,000.00	34,000,000.00
Parcari - mentenanta	lei	1,105,617.68	851,731.48	547,749.87
Drumuri - mentenanta	lei	7,099,888.78	7,028,631.13	13,636,205.62
TOTAL	lei	34,605,506.46	45,830,362.61	48,183,955.49

Tabel 2.11-2: Cheltuieli operationale in sectorul de mobilitate, orizontul 2011 – 2013

Sursa: Directia Economica – Primaria Municipiului Galati

Serviciul de mentenanța al parcarilor și drumurilor este delegat către Serviciul Public Ecosal Galați, serviciul specializat în prestarea serviciilor de salubritate strădală și menajeră, lucrări de construcții, asfaltare, marcaje rutiere.

Din punct de vedere al veniturilor generate de acest sector, situația se prezintă astfel:

Venituri		2011	2012	2013
Permise libera trecere marfa	lei	119,561.00	162,407.00	311,236.00
Parcari	lei	342,631.18	365,903.95	310,031.00
-parcometre	lei	202,277.08	260,026.00	204,958.50
-parcatori	lei	140,354.10	105,877.95	105,072.50
Concesiune /redevanta	lei	3,829,220.00	6,367,337.00	4,063,881.00
Parcari	lei	0.00	0.00	0.00
Transport public TRANSURB	lei	3,184,898.00	5,681,021.00	3,420,404.00
Transport public privat Maxi Taxi	lei	644,322.00	686,316.00	643,477.00
TOTAL		4,291,412.18	6,895,647.95	4,685,148.00

Tabel 2.11-3: Venituri generate de sectorul de mobilitate, orizontul 2011 – 2013

Sursa: Direcția Economică – Primăria Municipiului Galați

Analiza ponderii cheltuielilor acoperite de venituri din sectorul de mobilitate, reflectă un procent care variază între 10% - 15% în perioada analizată, cu un maxim în anul 2012 și un minim înregistrat în anul 2013.

Veniturile și cheltuielile bugetare în perioada 2013 – 2015 (anul 2015 previzionat) sunt prezentate astfel:

- Bugetul local de venituri și cheltuieli în perioada 2013 – 2015, defalcă în:
 - Secțiunea Buget de funcționare
 - Secțiunea Buget de dezvoltare
- Buget din surse proprii și subvenții de la bugetul local în perioada 2013 – 2015, defalcă în:
 - Secțiunea Buget de funcționare
 - Secțiunea Buget de dezvoltare

a) Sectiunea Buget de functionare

Venituri Buget de functionare	u.m	An 2013	An 2014	An 2015
Total Venituri Buget de functionare	mii lei	413,528.00	444,883.49	355,460.00
Venituri proprii	mii lei	275,385.00	287,539.00	286,547.39
<i>impozite si taxe pe proprietate</i>	<i>mii lei</i>	<i>58,863.00</i>	<i>61,489.00</i>	<i>58,668.39</i>
<i>taxe pentru utilizarea bunurilor</i>	<i>mii lei</i>	<i>19,318.00</i>	<i>20,051.00</i>	<i>18,758.00</i>
<i>venituri din proprietate</i>	<i>mii lei</i>	<i>20,165.00</i>	<i>20,278.00</i>	<i>21,623.00</i>
<i>cote defalcate din impozitul pe venit</i>	<i>mii lei</i>	<i>133,212.00</i>	<i>139,408.00</i>	<i>143,753.00</i>
<i>alte venituri</i>	<i>mii lei</i>	<i>43,827.00</i>	<i>46,313.00</i>	<i>43,745.00</i>
Sume defalcate din TVA	mii lei	141,094.00	174,435.49	147,079.61
Subventii de la Bugetul de Stat	mii lei	13,781.00	13,081.00	7,629.00
Transferuri voluntare, altele decat subventiile	mii lei	(16,732.00)	(30,172.00)	(85,796.00)

Cheltuieli Buget de functionare	u.m	An 2013	An 2014	An 2015
Total Cheltuieli Buget de functionare	mii lei	413,528.00	444,883.49	355,460.00
Administratie publica locala	mii lei	22,517.00	27,273.00	24,898.00
Alte servicii publice	mii lei	1,248.00	2,177.00	12,726.00
Datoria publica	mii lei	7,203.00	6,506.00	5,680.00
Ordine publica	mii lei	10,335.00	12,590.00	12,797.00
Invatamant	mii lei	146,862.00	175,914.00	138,913.00
Sanatate	mii lei	10,017.00	11,660.00	9,620.00
Cultura, recreere si religie	mii lei	32,913.00	34,269.00	27,752.00
Asigurari si asistenta sociala	mii lei	28,787.00	30,721.00	28,362.00
Locuinte, servicii si dezvoltare publica	mii lei	25,749.00	27,692.00	21,458.00
Protectia mediului	mii lei	27,814.00	35,883.00	26,333.00
Combustibili si energie	mii lei	41,143.00	28,630.49	6,200.00
Transporturi	mii lei	58,940.00	51,568.00	40,721.00
<i>intretinere strazi</i>	<i>mii lei</i>	<i>15,480.00</i>	<i>11,858.00</i>	<i>14,261.00</i>
<i>subventie transport public</i>	<i>mii lei</i>	<i>34,000.00</i>	<i>30,250.00</i>	<i>17,000.00</i>
<i>rambursare credit BERD</i>	<i>mii lei</i>	<i>9,460.00</i>	<i>9,460.00</i>	<i>9,460.00</i>

Tabel 2.11-4:Bugetul local de venituri si cheltuieli sectiunea functionare, 2013 – 2015

Sursa: Directia Economica – Primaria Municipiului Galați

Cheltuielile aferente sectorului de mobilitate reprezinta in medie 12% din total cheltuieli bugetare sectiunea functionare. Ponderea subventiei acordate operatorului public de transport a scazut de la 58% in anii 2013-2014 la 42% propus pentru anul 2015. In anul 2015 SC Transurb va beneficia de o subventie mai mica cu 44% decat in anul precedent datorita in special noului buget pe anul 2015 al Transurb care prevede cresterea veniturilor si implicit a profitului.

Cheltuielile aferente intretinerii strazilor se mentin aproximativ constante in orizontul 2013 – 2015.

b) Buget de Dezvoltare

Venituri Buget de dezvoltare	u.m	An 2013	An 2014	An 2015
Total Venituri Buget de dezvoltare	mii lei	70,937.00	64,124.00	141,289.00
Venituri proprii	mii lei	2,357.00	3,268.00	817.00
Transferuri de la bugetul de functionare	mii lei	16,732.00	30,172.00	85,796.00
Subventii de la bugetul de Stat pentru sustinerea proiectelor europene	mii lei	19,108.00	11,445.00	7,300.00
Fonduri Europene	mii lei	32,740.00	19,239.00	47,376.00

Cheltuieli Buget de dezvoltare	u.m	An 2013	An 2014	An 2015
Total Cheltuieli Buget de dezvoltare	mii lei	104,417.00	112,448.00	171,307.00
Administratie publica locala	mii lei	2,433.00	2,761.00	3,110.00
Alte servicii publice	mii lei	163.00	132.00	18.00
Ordine publica	mii lei	240.00	2,759.00	2,944.00
Invatamant	mii lei	7,754.00	15,488.00	10,214.00
Sanatate	mii lei	2,577.00	4,092.00	4,587.00
Cultura, recreere si religie	mii lei	17,447.00	11,892.00	15,459.00
Asigurari si asistenta sociala	mii lei	3,903.00	8,557.00	19,901.00
Locuinte, servicii si dezvoltare publica	mii lei	13,709.00	15,782.00	49,275.00
Protectia mediului	mii lei	6,768.00	18,018.00	11,536.00
Combustibili si energie	mii lei	4,525.00	8,359.00	3,721.00
Transporturi	mii lei	44,898.00	24,608.00	50,542.00
<i>proiecte FEDR</i>	mii lei	<i>39,426.00</i>	<i>5,078.00</i>	<i>19,000.00</i>
<i>mentenanta</i>	mii lei	<i>5,472.00</i>	<i>19,530.00</i>	<i>31,542.00</i>
EXCEDENT / DEFICIT	mii lei	(33,480.00)	(48,324.00)	(30,018.00)

Tabel 2.11-5: Bugetul local de venituri si cheltuieli sectiunea dezvoltare, 2013 – 2015

Sursa: Directia Economica – Primaria Municipiului Galati

Cheltuielile aferente sectorului de mobilitate variaza de la 43% din total cheltuieli bugetare sectiunea dezvoltare in anul 2013 la 30% propus pentru anul 2015.

Ponderea investitiilor din fonduri europene in total cheltuieli Transporturi a scazut de la 88% in anul 2013 la 38% propus pentru anul 2015. In paralel, cheltuielile cu mentenanta drumurilor a crescut de la 12% in anul 2013 la 62% propus pentru anul 2015.

a) Buget de functionare

Venituri Buget de functionare - surse proprii si subventii	u.m	An 2013	An 2014	An 2015
Total Venituri Buget de functionare	mii lei	123,699.00	144,798.00	128,729.50
Venituri din proprietate	mii lei	1,365.20	1,368.00	1,163.14
Venituri din prestari servicii	mii lei	90,179.60	96,266.00	94,663.36

Diverse venituri + amenzi	mii lei	110.00	127.00	135.00
Transfer de la bugetul de local	mii lei	(1,522.80)	(933.00)	(643.00)
Subventii	mii lei	33,567.00	36,462.00	33,411.00
Incasari din rambursari	mii lei	0	11,508.00	0

Cheltuieli Buget de functionare - surse proprii si subventii	u.m	An 2013	An 2014	An 2015
Total Cheltuieli Buget de functionare	mii lei	128,223.00	144,798.00	137,645.00
Ordine publica	mii lei	9,849.00	11,910.00	12,207.00
Invatamant	mii lei	9,485.00	9,270.00	9,258.00
Sanatate	mii lei	53,405.00	59,588.00	56,374.00
Cultura	mii lei	14,430.00	14,378.00	12,896.00
Asigurari si asistenta sociala	mii lei	5,183.00	5,347.00	4,764.00
Locuinte, servicii publice	mii lei	2,287.00	1,389.00	1,235.00
Protectia mediului	mii lei	22,406.00	27,864.00	30,048.00
Transporturi - Strazi	mii lei	9,749.00	13,817.00	9,942.00
Alte actiuni economice	mii lei	1,429.00	1,235.00	921.00
<i>EXCEDENT / DEFICIT</i>	mii lei	(4,524.00)	-	(8,915.50)

Tabel 2.11-6: Bugetul din surse proprii si subventii de la bugetul local, sectiunea functionare, 2013 – 2015

Sursa: Directia Economica – Primaria Municipiului Galati

Cheltuielile aferente investitiilor in infrastructura de strazi se situeaza in medie la nivelul de 8% din total cheltuieli bugetare din surse proprii si subventii, sectiunea functionare

b) Buget de Dezvoltare

Venituri - sectiunea de dezvoltare	u.m	An 2013	An 2014	An 2015
Total Venituri sectiunea de dezvoltare	mii lei	9,112.00	14,244.00	7,245.00
Transferuri	mii lei	1,557.00	965.00	643.00
Incasari din rambursari	mii lei	-	102.00	-
Subventii	mii lei	3,577.00	8,958.00	4,902.00
Fonduri Europene	mii lei	3,978.00	4,219.00	1,700.00

Cheltuieli - sectiunea de dezvoltare	u.m	An 2013	An 2014	An 2015
Total cheltuieli sectiunea de dezvoltare	mii lei	9,503.00	14,244.00	8,225.00
Ordine publica	mii lei	-	1,870.00	2,129.00
Invatamant	mii lei	136.00	111.00	62.00
Sanatate	mii lei	5,016.00	5,970.00	4,440.00
Cultura	mii lei	1,047.00	2,439.00	114.00
Asigurari si asistenta sociala	mii lei	2,251.00	2,631.00	683.00

Protectia mediului	mii lei	1,053.00	1,118.00	500.00
Alte actiuni economice	mii lei	-	105.00	297.00
<i>EXCEDENT / DEFICIT</i>	mii lei	(391)	-	(980)

Tabel 2.11-7: Bugetul din surse proprii si subventii de la bugetul local, sectiunea dezvoltare, 2013 – 2015

Sursa: Directia Economica – Primaria Municipiului Galati

Veniturile totale la bugetul local al municipiului au fost de aproximativ 509 mil. Lei in anul 2014, nivel usor mai mare decat cel inregistrat in anul 2013, incasarile fiind afectate negativ de criza economica financiara si globala din perioada 2009 – 2011. Veniturile proprii reprezinta principala sursa de formare a veniturilor la nivelul bugetului local (peste 56% din total), urmate de sume defalcate din TVA pentru finantarea cheltuielilor descentralizate si subventii. In ceea ce priveste gradul de colectare a veniturilor la bugetul de stat se constata ca acesta se mentine in jurul ponderii de 80% din sumele bugetate, sub procentul inregistrat in alte municipii de talie similara solida.

Ponderea cheltuielilor cu subventionarea transportului in comun este ridicata, respectiv 7% din bugetul cheltuielilor de functionare.

Bugetul finantarilor nerambursabile atrase a crescut semnificativ in perioada 2010 – 2013, ajungand la aproape 8% din incasarile totale bugetare. Din perspectiva fondurilor absorbite, municipiul Galati se pozitioneaza pe locul IV la nivel national in randul municipiilor de rang I.

2.11.2 Gradul de indatorare

Consiliul Local Galati poate aproba contractarea sau garantarea de imprumuturi interne ori externe pe termen scurt, mediu si lung, pentru realizarea de investitii publice de interes local, precum si pentru refinantarea datoriei publice locale, in conditiile respectarii prevederilor privind finantele publice locale: OUG 64 / 27 iunie 2007 privind datoria publica locala si normele de aplicare a acesteia.

Consiliul local hotaraste, la propunerea ordonatorului principal de credite, contractarea sau garantarea de imprumuturi, cu votul a cel putin jumatate plus unul din numarul de consilieri in functie. Contractarea sau garantarea imprumuturilor se face in conditiile legii numai cu avizul comisiei de autorizare a imprumuturilor locale. Prin Hotararea Guvernului nr. 665/2011, publicata in M. Of.nr. 488 din 8 iulie a.c., a fost modificata si completata H.G. nr. 9/2007 privind constituirea, componenta si functionarea Comisiei de autorizare a imprumuturilor locale.

Hotarea de Guvern pentru infiintarea Comisie contine – in anexa – Norme privind autorizarea contractarii sau garantarii de finantari rambursabile de catre unitatile administrativ-teritoriale.

La calcularea **Gradului de indatorare** se are in vedere vederea media aritmetica a veniturilor proprii (formate din impozite, taxe, contributii, alte varsaminte, alte venituri si cote defalcate din impozitul pe venit), diminuate cu veniturile din valorificarea unor bunuri, pe ultimii 3 ani anteriori anului in care se solicita autorizarea finantarii rambursabile, care urmeaza sa fie contractata si/sau garantata.

Totalul datoriilor aferente finantarilor rambursabile contractate si/sau garantate, reprezentand ratele scadente, dobanzile si comisioanele aferente acestora, inclusiv al finantarilor rambursabile pentru a caror contractare si/sau garantare se solicita autorizarea, **nu poate depasi 30% din media rezultata**, pe fiecare an din intreaga durata a serviciului datoriei publice locale a finantarilor respective, cu exceptia finantarilor rambursabile contractate si/sau garantate de unitatile/subdiviziunile

administrativ-teritoriale pentru asigurarea prefinantării și/sau cofinanțării proiectelor care beneficiază de fonduri externe nerambursabile de preaderare și postaderare de la Uniunea Europeană.

Calculul gradului de îndatorare pentru Municipiul Galați în perioada 2012 – 2014, ca urmare a contractării de finanțări rambursabile pe baza datelor extrase din bugetul local se prezintă astfel:

Indicator	u.m.	Execuție buget local la 31.12.2012	Execuție buget local la 31.12.2013	Execuție buget local la 31.12.2014
VENITURI PROPRII	mii lei	261,756	277,344	284,584
Limita de îndatorare 30% din venituri proprii	mii lei	78,527	83,203	85,375
Serviciul anual al datoriei publice locale	mii lei	16,027	22,666	22,313
Rambursare	mii lei	9,914	15,568	16,157
Dobanzi	mii lei	5,885	6,926	5,642
Comisioane	mii lei	228	172	514
Grad de îndatorare	%	6.12%	8.17%	7.84%

Tabel 2.11-8: Gradul de îndatorare al Municipiului Galați, perioada 2012 – 2014

Sursa: Direcția Economică – Primăria Municipiului Galați

Situația privind serviciul datoriei publice locale este prezentată în tabelul următor:

	Serviciul anual al datoriei publice locale	u.m.	2012	2013	2014
1	Raiffeisen Bank (contract 717/11.08.2008)	mii lei	5,325	5,006	3,666
	rambursare	mii lei	3,360	3,360	3,360
	dobanzi	mii lei	1,771	1,475	820
	comisioane	mii lei	194	171	(514)
2	Ministerul de Finanțe (contract nr 606255/7.12.2010)	mii lei	987	876	1,514
	rambursare	mii lei	821	758	1,453
	dobanzi	mii lei	166	118	61
	comisioane	mii lei	-	-	
3	ISPA deseuri	mii lei	1,634	2,215	2,147
	rambursare	mii lei	641	1,279	1,254
	dobanzi	mii lei	993	936	893
	comisioane	mii lei	-	-	-
4	ISPA apa	mii lei	4,795	6,664	6,472
	rambursare	mii lei	2,042	4,071	3,990
	dobanzi	mii lei	2,753	2,593	2,482

	Serviciul anual al datoriei publice locale	u.m.	2012	2013	2014
	comisioane	mii lei	-	-	-
5	BRD (contract nr 28/27.03.201)	mii lei	3,286	7,905	7,514
	rambursare	mii lei	3,050	6,100	6,100
	dobanzi	mii lei	202	1,804	1,386
	comisioane	mii lei	34	1	28
6	BERD (contract nr 46279/27.10.2014)	mii lei	-	-	1,000
	rambursare	mii lei	-	-	-
	dobanzi	mii lei	-	-	-
	comisioane	mii lei	-	-	1,000
	Serviciul Total al Datoriei Publice	mii lei	16,027	22,666	22,313
	rambursare	mii lei	9,914	15,568	16,157
	dobanzi	mii lei	5,885	6,926	5,642
	comisioane	mii lei	228	172	514

Tabel 2.11-9: Serviciul anual al datoriei publice, 2012 – 2014

Sursa: Directia Economica – Primaria Municipiului Galati

2.11.3 Analiza de ansamblu a performantelor financiare ale operatorului de transport public

Din analiza datelor din bilanțurile contabile la 31 decembrie din perioada 2011 – 2014, rezulta următoarea situație a evoluției patrimoniului a S.C. Transurb S.A:

Bilant (Unit RON)	Istoric - RON			
	2011	2012	2013	2014
Total Active circulante	16,631,473	14,310,766	15,323,132	19,883,623
Trezorerie (numerar)	56,673	688,333	900,314	447,185
Creante, investitii pe termen scurt	15,588,783	12,356,343	13,243,766	18,199,386
<i>creante comerciale</i>	<i>693,843</i>	<i>1,021,561</i>	<i>493,736</i>	<i>1,546,208</i>
<i>alte creante</i>	<i>14,894,940</i>	<i>11,334,782</i>	<i>12,750,030</i>	<i>14,011,598</i>
<i>capital scris si nevarsat</i>	-	-	-	2,641,580
Investitii pe termen scurt	0	0	0	0
Stocuri	986,017	1,266,090	1,179,052	1,237,052
Total Active imobilizate	7,047,079	6,612,151	5,926,454	7,552,300
Imobilizari corporale si necorporale valoare neta	7,047,079	6,612,151	5,926,454	7,552,300
Imobilizari financiare	0	0	0	0
Cheltuieli in avans	77,171	113,731	133,208	200,890
Total Active	23,755,723	21,036,648	21,382,794	27,636,813
Total datorii	8,889,706	6,188,967	6,410,504	6,836,994
Datorii curente	8,889,706	6,188,967	6,410,504	6,836,994
<i>Datorii comerciale pe termen scurt</i>	<i>5,718,932</i>	<i>4,217,134</i>	<i>4,483,344</i>	<i>4,625,011</i>

Bilant (Unit RON)	Istoric - RON			
	2011	2012	2013	2014
<i>Alte datorii pe termen scurt</i>	3,170,774	1,971,833	1,927,160	2,211,983
Datorii pe termen lung catre institutiile de credit	0	0	0	0
Alte obligatii pe termen lung	0	0	0	0
Provizioane	0	0	0	890,406
Venituri in avans (inclusiv subventii)	9,500	7,600	5,946	4,090
<i>subventii</i>	9500	7600	5700	3800
<i>alte venituri in avans</i>	0	0	246	290
Capital propriu	13,495,220	13,478,784	13,605,047	18,544,026
<i>capital</i>	7,831,285	7,831,285	7,831,285	12,131,285
<i>rezerve</i>	5,583,402	5,630,041	5,687,881	5,776,941
<i>rezultat reportat</i>	80,533	17,458	85,881	635,800
Patrimoniu public	1,361,297	1,361,297	1,361,297	1,361,297
Total pasiv	23,755,723	21,036,648	21,382,794	27,636,813

Tabel 2.11-10– Date Bilant Transurb, 2011 – 2014;

Sursa: *Situatii financiare SC Transurb SA*

Dupa cum se observa activele imobilizate au o evolutie relativ constanta in orizontul 2011 – 2014, ceea ce reflecta lipsa achizitiilor majore din aceasta perioada, respectiv starea tehnica precara.

In ceea ce priveste evolutia activelor circulante se constata o crestere mai accentuata de 30% la 31.12.2014 fata de anul 2013, ca urmare a neincasarii subventiei de la primarie.

Evidenta contabila a operatorului Transurb in perioada analizata 2011 -2014 **nu este realizata pe activitati si moduri**, costurile fixe nefiind alocate pe activitati. In vederea asigurarii cerintelor Regulamentului CE 1370/2007 cu privire la separarea si alocarea costurilor cu privire la Serviciul public de transport de totalul costurilor operatorului, SC Transurb a demarat de la 01 ianuarie 2015 organizarea evidentei contabile pe conturi analitice care sa asigure reflectarea distincta a costurilor directe si indirecte aferente fiecarui mod.

Pentru incheierea unui contract de servicii publice astfel incat sa se evite supracompensarea sau subcompensarea operatorului si, conform Regulamentului 1370/ 2007 sa nu se considere aceasta compensare ajutor de stat, este necesar ca unul din elementele esentiale, si anume **costul/ km** sa fie clar, transparent si corect determinat. Deasemenea, profitul rezonabil convenit opratorului trebuie stabilit ca o rata de rentabilitate a capitalului.

Calculul costului / km se realizeaza plecand de la o evidenta contabila structurata corect pe analitice aferente fiecarui mod de transport ce face obiectul obligatiei de serviciu public si pe alte activitati in afara obligatiei de serviciu public. *Acest calcul se confirma de regula printr-un audit tehnico-economic extern, care va evalua deasemenea si nivelul profitului rezonabil.* Plecand de la situatia reala a operatorului si pentru asigurarea unei cresteri a eficientei operatorului public si scaderea compensarii, municipalitatea propune ca acest audit extern anual sa fie un audit tehnico-economic si de eficienta.

In acest context, din analiza contului de profit si pierdere la 31 decembrie din perioada 2011 – 2014, rezulta urmatoarele:

Profit si pierdere	Istoric - RON			
	2011	2012	2013	2014
Venituri din exploatare	45,775,073	45,824,118	46,128,319	46,561,928
<i>Productia vanduta</i>	16,388,710	14,810,176	13,277,871	14,266,713
<i>Subventii exploatare aferente CA</i>	28,897,463	30,720,855	32,483,257	30,833,739
<i>Alte venituri</i>	488,900	293,087	367,191	1,461,476
Cheltuieli din exploatare	39,144,317	40,058,848	40,082,577	39,501,034
cheltuieli cu materii prime si materiale	14,143,208	14,632,939	15,003,891	13,902,106
cheltuieli cu personalul	23,003,586	23,398,673	23,088,096	22,369,939
alte cheltuieli de exploatare	1,997,523	2,027,236	1,990,590	3,228,989
Profit brut din exploatare (EBITDA)	6,630,756	5,765,270	6,045,742	7,060,894
Redeventa (Amortizare domeniu public)	4,140,192	4,287,168	4,499,808	4,584,408
Amortizari si deprecieri	2,251,062	1,456,761	1,469,986	1,422,173
Profit brut din exploatare (EBIT)	239,502	21,341	75,948	1,054,313
Venituri financiare	6,186	71,784	56,267	5,245
Cheltuieli financiare	28,139	4,634	15,639	19,505
Profit/ pierdere financiar	-21,953	67,150	40,628	-14,260
Profit brut inainte de impozitare (EBT)	217,549	88,491	116,576	1,040,053
Impozit pe profit	70,670	71,792	36,633	396,823
Profit dupa impozitare (net)	146,879	16,699	79,943	643,230

Tabel 2.11-11– Date Cont Profit si Pierdere Transurb, 2011 – 2014;

Sursa: Situatii financiare SC Transurb SA

In orizontul analizat veniturile din exploatare au avut o evolutie relativ liniara, diferente neconsiderabile inregistrandu-se pe partea de cheltuieli de exploatare (variatii anuale de la +2,3% la -1,5%).

Cea mai mare pondere in cheltuielile de exploatare o reprezinta cheltuielile cu personalul: 59% in anul 2011, 58% in anii 2012 – 2013, respectiv 57% in anul 2014. Dupa cum se poate observa, veniturile din incasari acopera partial (64%) cheltuielile cu personalul in perioada analizata.

Eficienta in transporturile publice locale de calatori presupune un echilibru intre numarul de personal de mentenanta (inclusiv personal TESA) si personalul de bord care asigura serviciul. Un optim este reprezentat de un raport 1,5 – 1,7 intre totalul personalului si personalul direct productiv (soferi autobuz, vatmani, soferi troleibuz). In cazul Transurb, acest raport este de 2,56, cu mult peste un raport corespunzator.

In vederea desfasurarii activitatii SC Transurb, aceasta beneficiaza de urmatoarele tipuri de subventii de la municipalitate:

- Subventii in vederea acoperirii diferentelor de tarif si gratuitati acordate diferitelor categorii de persoane;
- Subventii aferente cifrei de afaceri.

Conform balantelor la 31.12.2014, situatia detaliata a veniturilor si a cheltuielilor de exploatare se prezinta astfel:

1. Venituri din exploatare (lei)	46,561,928	100%
<i>Productia vanduta</i>	14,266,713	31%
<i>autobuze</i>	3,188,635	7% din 1
<i>abonamente AI</i>	2,079,028	4% din 1
<i>trolee</i>	354,287	1% din 1
<i>Tramvaie</i>	479,288	1% din 1
<i>Abonamente tramvaie</i>	329,048	1% din 1
<i>Conventii AI</i>	6,828,271	15% din 1
<i>bilete - card</i>	141	0% din 1
<i>Locatii gestiune + activitati diverse</i>	1,008,015	2% din 1
Subventii exploatare aferente CA	30,833,739	66%
Alte venituri	1,461,476	3%

Tabel 2.11-12– Structura veniturilor din exploatare la 31.12.2014

La nivelul anului 2014 subventia de exploatare a reprezentata 66% din veniturile de exploatare in timp ce productia vanduta a reprezentata doar 31%.

Din punct de vedere al structurii cheltuielilor, situatia la 31.12.2014 se prezinta astfel:

Cheltuieli din exploatare (lei)	39,501,034	100%
cheltuieli cu materii prime si materiale	13,902,106	35%
<i>materiale auxiliare</i>	<i>1,040,737</i>	<i>3%</i>
<i>tramvaie</i>	253,718	0.6%
<i>trolee</i>	48,682	0.1%
<i>autobuze</i>	726,170	1.8%
<i>altele</i>	12,167	0.0%
<i>combustibil</i>	<i>9,439,449</i>	<i>24%</i>
<i>tramvaie</i>	100,753	0.3%
<i>trolee</i>	12,913	0.0%
<i>autobuze</i>	9,275,741	23.5%
<i>altele</i>	50,042	0.1%
<i>piese de schimb</i>	<i>1,626,065</i>	<i>4%</i>
<i>tramvaie</i>	204,413	0.5%
<i>trolee</i>	114,802	0.3%
<i>autobuze</i>	1,306,400	3.3%
<i>altele</i>	450	0.0%
<i>alte materiale consumabile</i>	<i>106,981</i>	<i>0.3%</i>
<i>tramvaie</i>	22,511	0.1%
<i>trolee</i>	4,739	0.0%
<i>autobuze</i>	51,336	0.1%
<i>altele</i>	28,395	0.1%
<i>energie</i>	<i>1,441,257</i>	<i>4%</i>
<i>tramvaie</i>	867,615	2.2%

Cheltuieli din exploatare (lei)	39,501,034	100%
<i>trolee</i>	552,824	1.4%
<i>autobuze</i>	1,235	0.0%
<i>altele</i>	19,583	0.0%
<i>apa</i>	83,747	0.2%
<i>alte cheltuieli materiale</i>	163,873	0.4%
cheltuieli cu personalul	22,369,939	57%
<i>tramvaie</i>	5,841,466	14.8%
<i>trolee</i>	1,682,526	4.3%
<i>autobuze</i>	14,845,947	37.6%
alte cheltuieli de exploatare	3,228,989	8%

Tabel 2.11-13- Structura cheltuielilor de exploatare la 31.12.2014

Dupa cheltuielile cu personalul (57%), ponderea cea mai mare in totalul cheltuielilor este reprezentata de cheltuielile cu materiile prime si materiale (35%), dintre acestea 24% din total cheltuieli fiind reprezentata de cheltuielile cu combustibilul.

In prezent, ca urmare a implementarii contractului PSC, operatorul Transurb are obligatia separarii contabilitatii: operatorul are obligatia de a tine o contabilitate separata pentru activitatile si serviciile care fac obiectul prestarii Serviciului de transport public local, precum si pentru orice alte activitati si servicii care genereaza costuri si venituri indirecte, in conformitate cu normele contabile si fiscale in vigoare, potrivit Anexei 9 „Costuri eligibile incluse in calculul decontarii PSO si cerintele privind contabilitatea separata”, din cadrul contractului PSC.

Separarea contabilitatii pe activitatile Serviciul de Transport Public si pe alte activitati prestate de catre Operator trebuie sa indeplineasca urmatoarele conditii:

- conturile curente corespunzatoare acestor activitati trebuie sa fie separate, iar proportia activelor corespunzatoare si a costurilor fixe aferente trebuie sa fie alocata in conformitate cu normele contabile si fiscale in vigoare;
- costurile Serviciului de transport public local trebuie sa fie echilibrate pe baza veniturilor din exploatare si a platilor din partea Autoritatii Contractante, fara nicio posibilitate de transfer de venituri catre un alt sector de activitate a Operatorului.

Astfel sunt create premisele pentru prestarea unui serviciu de transport modern, integrat si atractiv, cu plata unei compensatii minime si costuri totale minime la buget, fara a afecta calitatea serviciului si dezvoltarea transportului public (eficacitatea sistemului de transport).

3. Evaluarea impactului actual al mobilitatii

3.1 Impactul asupra elementelor de mediu

3.1.1 Impactul mobilitatii urbane asupra calitatii aerului

Putem vorbi despre poluarea atmosferica atunci cand unele substante/amestecuri de substante sunt prezente in atmosfera in cantitati ridicate sau pe o perioada mare de timp, si devin periculoase pentru om, animale sau plante, contribuind astfel la deteriorarea calitatii vietii. La nivel european si international, poluarea atmosferica a devenit o preocupare permanenta incepand cu anii 1980, iar baza legala de prevenire a degradarii calitatii aerului s-a realizat prin ratificarea Conventiei din 1979 privind poluarea atmosferica transfrontiera (Mihaiescu R., 2014).

Monitorizarea calitatii aerului in Municipiul Galati se realizeaza prin intermediul statiilor automate de monitorizare a calitatii aerului, parte din Reteaua Nationala de Monitorizare a Calitatii Aerului. Pozitionarea statiilor de monitorizare a calitatii aerului la nivelul Municipiul Galati:

- 1 statie de trafic amplasata in str. Brailei, nr. 181, astfel incat nivelul de poluare masurat sa fie influentat in special de emisiile provenite de la o strada apropiata, cu trafic intens. Poluanti monitorizati: NOx, SO2, CO, PM10, COV, Pb, Cd, Ni, As.
- 1 statie de tip industrial amplasate in Galati, b-dul Dunarea, nr. 8 (zona din fata Sidexului) pentru determinarea nivelului de poluare influentat in special de surse industriale. Poluanti monitorizati: NOx, SO2, CO, O3, PM10, Pb, Cd, Ni, As, parametri meteo.
- 1 statie de fond urban amplasata in str. Domneasca, nr. 7, pentru evaluarea expunerii populatiei la combinatii de poluanti cu actiune sinergica. Poluanti monitorizati: NOx, SO2, CO, O3, PM2.5, COV, parametri meteo.
- 1 statie de fond suburban amplasata in str. Traian, nr. 431, pentru evaluarea expunerii populatiei si vegetatiei de la marginea aglomerarii. Poluanti monitorizati: NOx, SO2, CO, O3, PM10, COV, Pb, Cd, Ni, As, parametri meteo;
- 1 panou exterior de informare a publicului amplasat in str. Brailei c/c str. G. Cosbuc, destinat afisarii in mod regulat a concentratiilor poluantilor in aerul inconjurator;



Figura 3.1-1: Extras din Organigrama Primăriei Municipiului Galați. Sursa: HCL 334/2013

Emisiile de poluanți atmosferici

Din anul 2010, analiza anuală a emisiilor de poluanți atmosferici la nivel Municipiului Galați, s-a realizat conform metodologiei prevăzută de Ghidul european CORINAIR 2009 revizuit în 2010. Prin această metodologie s-au actualizat factorii de emisie utilizați la calculul emisiilor de poluanți atmosferici rezultati ca urmare a desfășurării activităților în diverse domenii economice, iar estimarea emisiilor provenite din traficul rutier – Cod NFR 1.A.3 a fost realizată de către ANPM, cu aplicația COPERT IV.

Pentru anul 2013, inventarul emisiilor de poluanți atmosferici s-a realizat respectând Ordinul nr. 3299/2012 pentru aprobarea metodologiei de realizare și raportare a inventarelor privind emisiile de poluanți în atmosferă. La inventarul emisiilor din procesele de producție au fost adăugate și emisiile rezultate din arderile de combustibili corespunzătoare proceselor de producție aferente.

Emisiile responsabile de impurificarea și poluarea atmosferei din Municipiul Galați sunt:

- Emisii de dioxid de sulf (SO₂) și oxizi de sulf (SO_x),
- Emisii de oxizi de azot (NO_x),
- Emisii de amoniac (NH₃),
- Emisii de compuși organici volatili (COV) nemetanici,
- Emisii de metale grele (mercur și cadmiu),
- Emisii de plumb,

- Emisii de dioxine (PCDD),
- Emisii de bifenili policlorurati (PCB),
- Emisii de hexaclorbenzen (HCB).

Emisii de dioxid de sulf (SO₂) si oxizi de sulf (SO_x)

Surse de emisie ale acestor substante sunt:

- Producere de energie electrica si termica;
- Arderi in industrii de fabricare si constructii - Fabricare fonta si otel si fabricarea feroaliajelor;
- Arderi in industrii de fabricare si constructii - Fabricare alimente, bauturi si tutun;
- Arderi in industrii de fabricare si constructii - Alte surse stationare;
- Comercial/Institutional - Incalzire;
- Comercial/Institutional - Incalzire rezidentiala.

Concentrațiile medii anuale in perioada 2008 -2013 pentru dioxidul de sulf (μg/m³) sunt prezentate in figura de mai jos:

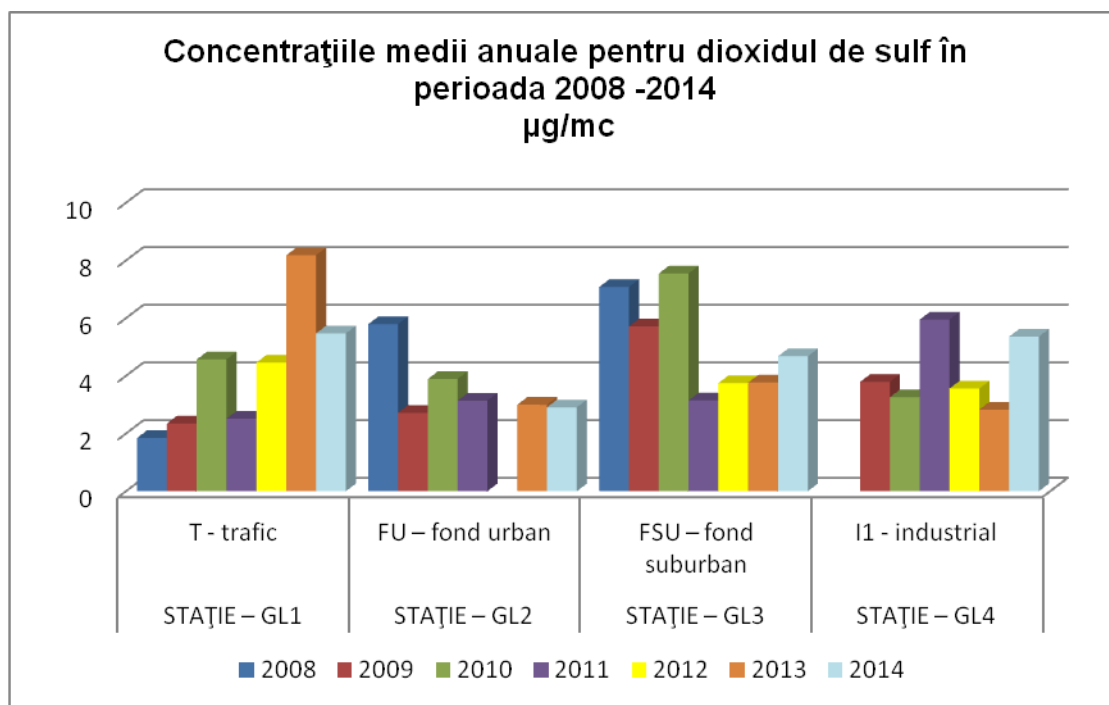


Figura 3.1-2: Evoluția concentrațiilor medii anuale pentru dioxidului de sulf in perioada 2008 – 2014 in municipiul Galați (sursa Raport anual privind Starea Mediului in Judetul Galați 2013 si Raport preliminar privind calitatea aerului inconjurator in judetul Galați pentru anul 2014)

Nu s-au inregistrat depasiri fata de valoarea limita zilnica pentru protectia sanatatii umane de 125 μg/m³, prevazuta in Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului inconjurator, in niciuna din statiile de

monitorizare, rezultatele inregistrate indicand o calitate corespunzatoare a aerului pentru protectia sanatatii umane.

Concentratiile medii orare de SO₂ s-au situat mult sub valoarea limita orara pentru protectia sanatatii umane de 350 μg/ m³ pentru toatele punctele de monitorizare. In ceea ce priveste concentratiile medii zilnice de SO₂ s-au situat mult sub valoarea limita orara pentru protectia sanatatii umane de 125 μg/ m³ pentru toatele punctele de monitorizare.

Emisii de oxizi de azot (NO_x)

Surse de emisie:

- Producere energie electrica si termica,
- Arderi in industrii de fabricare si constructii – fabricare fonta si otel si fabricare feroalaje,
- Transport rutier,
- Utilaje si echipamente mobile in industria prelucratoare si in constructii.

Concentratiile medii anuale in perioada 2008 -2013 pentru dioxidul de azot, μg/m³, sunt prezentate in figura de mai jos:

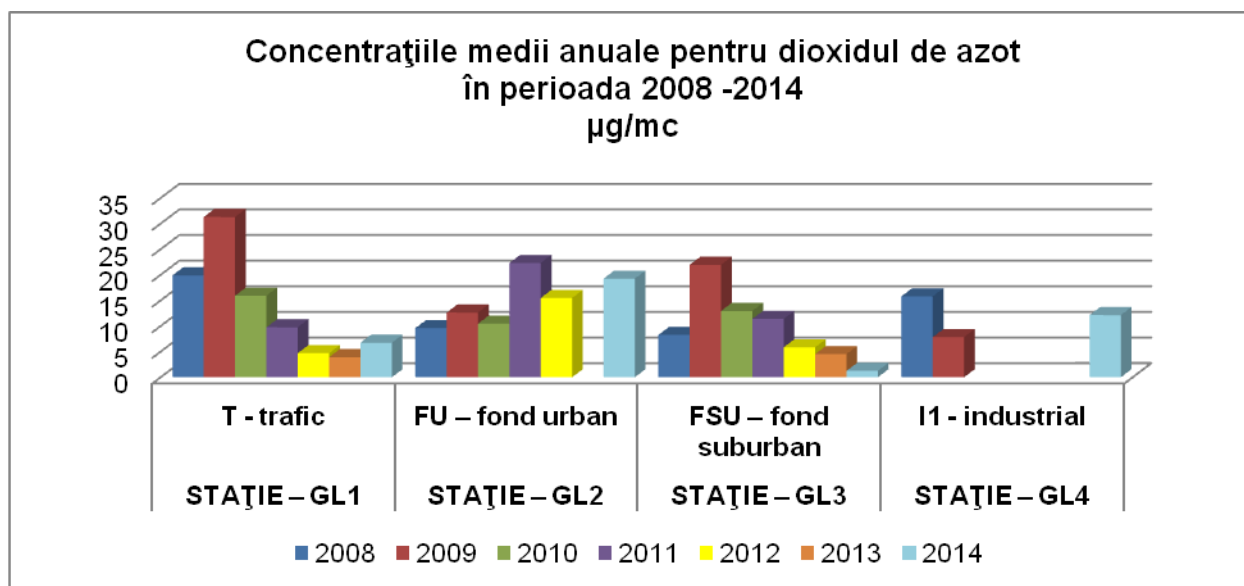


Figura 3.1-3: Evolutia concentratiilor medii anuale pentru dioxidului de azot in perioada 2008 – 2014 (sursa: Raport anual privind Starea Mediului in Judetul Galati 2013 si Raport preliminar privind calitatea aerului inconjurator in judetul Galati pentru anul 2014)

Din figura de mai sus se observa ca, nu s-au inregistrat depasiri la indicatorul dioxid de azot in niciuna din statiile de monitorizate (limita admisa orara de 200 μg/m³, in conformitate cu prevederile din Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului inconjurator). Concentratiile medii anuale s-au situat sub valoarea limita anuala de 40 μg/m³, limita admisa pentru protectia sanatatii umane.

Pulberi in suspensie

a. Pulberi in suspensie – fractiunea PM10

Pulberile in suspensie sunt particule lichide si solide cu diametrul mai mic de 10 μm si provin atat din surse naturale (eroziunea rocilor, furtuni de nisip si dispersia polenului) cat si din surse antropice, respectiv activitati industriale, procese de combustie, traficul rutier etc.

Concentratiile medii anuale in perioada 2009 - 2014 pentru pulberi in suspensie, fractiunea PM10, $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a fost evaluata prin masuratori gravimetrice, iar rezultate obtinute sunt prezentate in figura urmatoare.

Nu s-au inregistrat depasiri la indicatorul pulberi in suspensie, fractiunea PM10, fata de valoarea limita zilnica pentru protectia sanatatii umane de 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, prevazuta in Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului inconjurator. Concentratiile medii anuale s-au situat sub valoarea admisa de 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

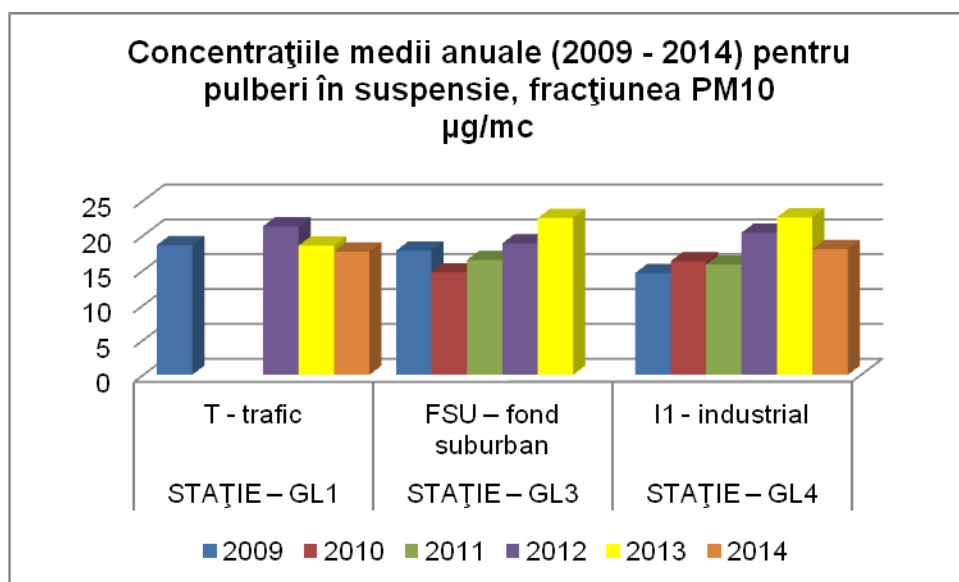


Figura 3.1-4: Evoluția concentrațiilor medii anuale pentru pulberi in suspensie, fracțiunea PM10 in perioada 2009 – 2014 (sursa: Raport anual privind Starea Mediului in Judetul Galati 2013 si Raport preliminar privind calitatea aerului inconjurator in judetul Galati pentru anul 2014)

b. Pulberi in suspensie – fractiunea PM2,5

Pulberile PM2,5 au fost monitorizate in statia GL2 de fond urban, prin metoda de referinta (gravimetrica). In Legea privind calitatea aerului inconjurator, ce transpune Directiva 2008/50/CE, s-a stabilit o valoare limita de 25 $\mu\text{g}/\text{mc}$, care va trebui atinsa pana la 1 ianuarie 2015, cu o marja de toleranta de 20% la data intrarii in vigoare a Legii nr. 104/2011, marja redusa la 1 ianuarie a anului urmator si apoi la fiecare 12 luni, cu procente anuale egale, pentru a atinge 0% la 1 ianuarie 2015.

Evoluția concentrațiilor medii anuale in perioada 2009 - 2014 pentru pulberi in suspensie, fracțiunea PM2,5, $\mu\text{g}/\text{m}^3$, este prezentata in figura de mai jos:

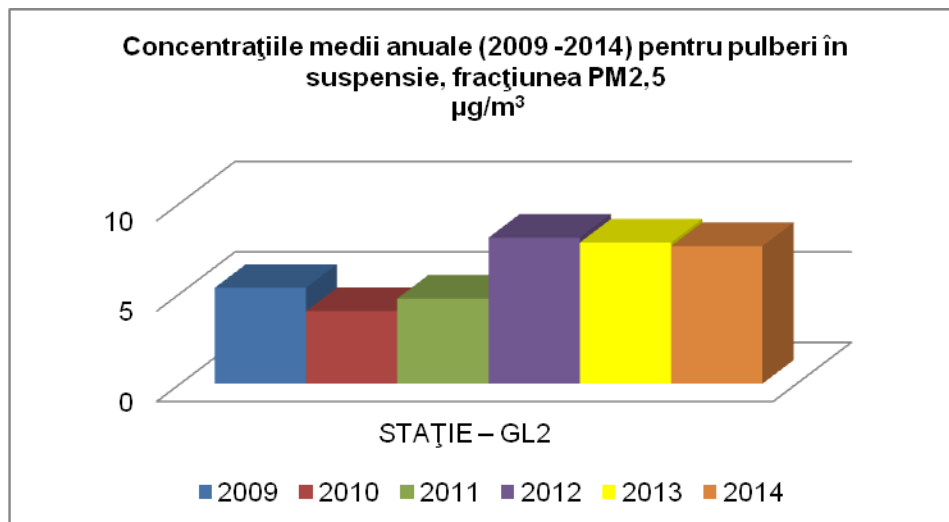


Figura 3.1-5: Evoluția concentrațiilor medii anuale pentru pulberi în suspensie, fracțiunea PM2,5 în perioada 2009 – 2014 (sursa: Raport anual privind Starea Mediului în Județul Galați 2013 și Raport preliminar privind calitatea aerului înconjurător în județul Galați pentru anul 2014)

Plumb și alte metale toxice: nichel, cadmiu, arsen

Plumb

Metalele toxice provin din procese de producție (activități categoria cod NFR 2 C 1 Iron and Steel Production) precum și arderi în centrale termice. Metalele se acumulează în organism și provoacă efecte toxice de scurtă și/sau lungă durată. În cazul expunerii la concentrații ridicate ele pot afecta sistemul nervos, funcțiile renale, hepatice, respiratorii. Evoluția concentrațiilor medii anuale, în perioada 2008 – 2014, pentru plumb din fracția PM10, sunt prezentate în figura de mai jos:

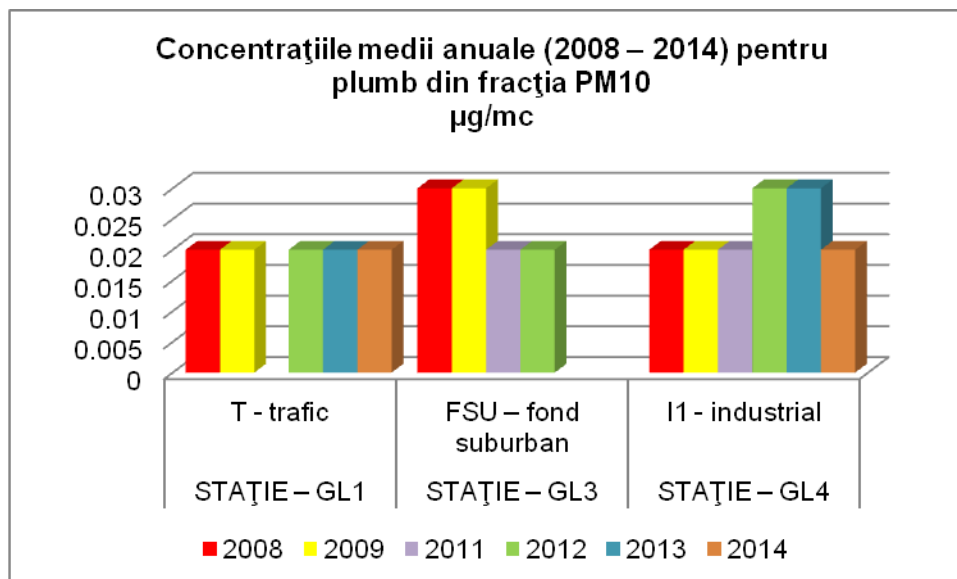


Figura 3.1-6: Evoluția concentrațiilor medii anuale pentru Pb din fracțiunea PM10 în perioada 2008 – 2014 (sursa: Raport anual privind Starea Mediului în Județul Galați și Raport preliminar privind calitatea aerului înconjurător în județul Galați pentru anul 2014)

Evoluția concentrațiilor medii anuale, în perioada 2011 – 2013, pentru Ni, Cd, As din fracția PM10, este prezentată în figura de mai jos:

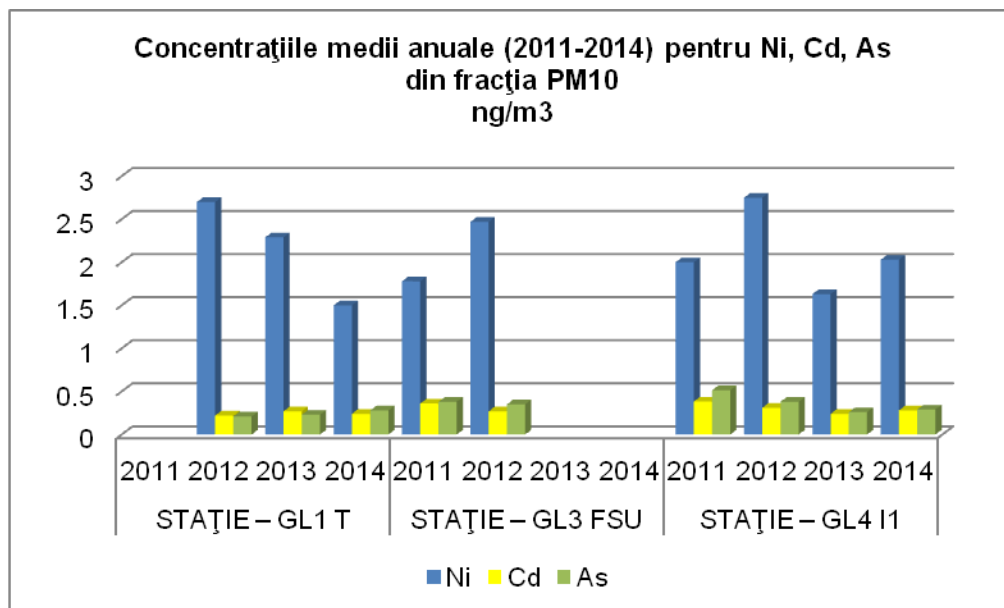


Figura 3.1-7: Evoluția concentrațiilor medii anuale pentru Ni, Cd, As din fracțiunea PM10 în perioada 2011 – 2014 (sursa: Raport anual privind Starea Mediului în Județul Galați și Raport preliminar privind calitatea aerului înconjurător în județul Galați pentru anul 2014)

Pentru Nichel concentrațiile medii anuale s-au situat sub 20 ng/m³, valoarea țintă pentru conținutul total din fracția PM10, mediata pentru un an calendaristic. Concentrațiile medii anuale ale Cadmiului s-au situat sub 5 ng/m³, valoarea țintă pentru conținutul total din fracția PM10, mediata pentru un an calendaristic. În ceea ce privește concentrațiile medii anuale pentru Arsen s-au situat sub 6 ng/m³, valoarea țintă pentru conținutul total din fracția PM10, mediata pentru un an calendaristic.

Monoxid de carbon

Evoluția concentrațiilor medii anuale, în perioada 2008 – 2014, pentru monoxidul de carbon exprimat mg/mc, este prezentată în figura de mai jos:

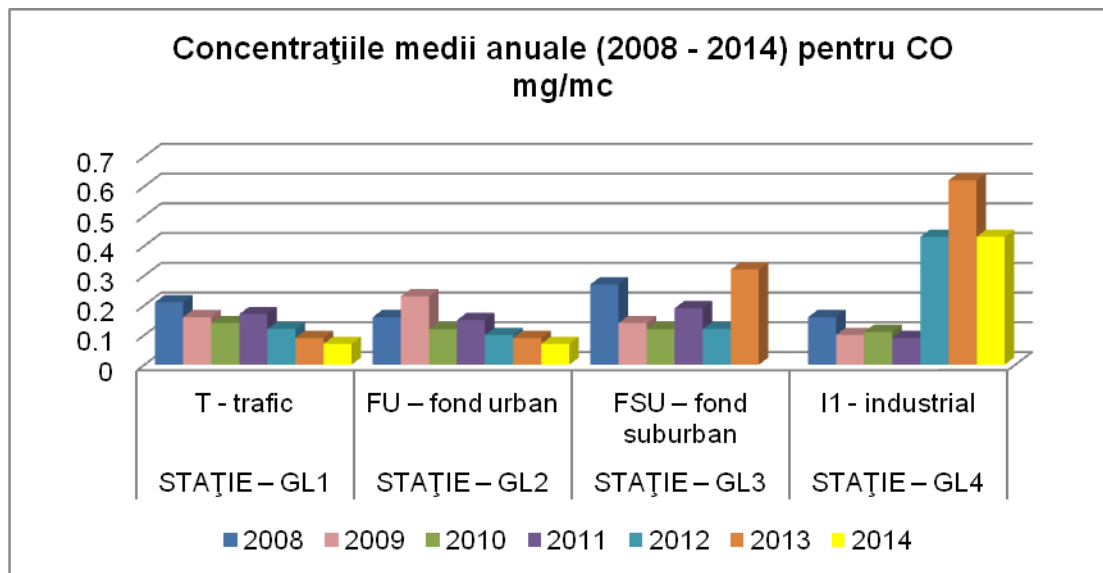


Figura 3.1-8: Evoluția concentrațiilor medii anuale pentru monoxidul de carbon în perioada 2008 - 2014, mg/mc (sursa: Raport anual privind Starea Mediului în Județul Galați și Raport preliminar privind calitatea aerului înconjurător în județul Galați pentru anul 2014)

Față de valoarea maximă zilnică a mediilor pe 8 ore pentru protecția sănătății umane de 10 mg/m³, prevăzută în Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător, nu s-au înregistrat depășiri la indicatorul monoxid de carbon pe perioada 2008 - 2014.

Benzen

Evoluția concentrațiilor medii anuale în perioada 2009 – 2014 (excepție 2010) pentru benzen, μg/m³, sunt prezentate în figura de mai jos:

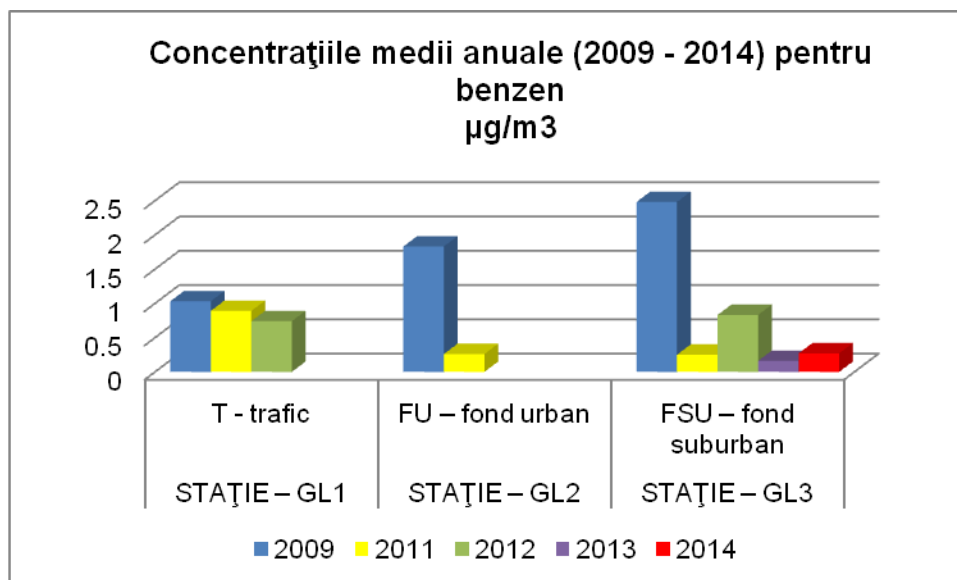


Figura 3.1-9: Evoluția concentrațiilor medii anuale în perioada 2009 - 2014 pentru benzen, μg/m³ sursa Raport anual privind Starea Mediului în Județul Galați și Raport preliminar privind calitatea aerului înconjurător în județul Galați pentru anul 2014

Valorile inregistrate s-au situat sub valoarea limita pentru protectia sanatatii umane de 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ prevazuta in Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului inconjurator. Conform Rapoartelor anuale privind Starea Mediului in Judetul Galati rezultatele masuratorile indica o calitate corespunzatoare a aerului pentru indicatorul benzen, deoarece nu s-a depasit valoarea limita anuala admisa.

Ozonul

Evolutia concentratiilor medii anuale in perioada 2008 - 2014 pentru ozon $\mu\text{g}/\text{m}^3$, sunt prezentate in figura de mai jos:

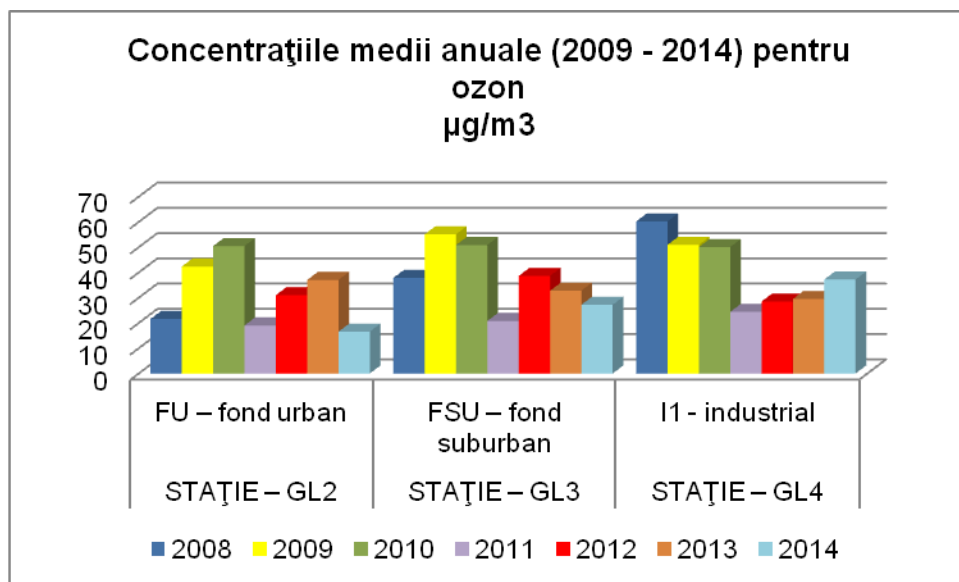


Figura 3.1-10: Evolutia concentratiilor medii anuale in perioada 2008 - 2014 pentru ozon, $\mu\text{g}/\text{m}^3$ sursa Raport anual privind Starea Mediului in Judetul Galati si Raport preliminar privind calitatea aerului inconjurator in judetul Galati pentru anul

Rezultatele monitorizarii calitatii aerului au arata faptul ca, pe teritoriul Municipiului Galati nu s-au inregistrat depasiri ale concentratiei maxime admise ale poluantilor admisibile conform Legii privind calitatea aerului inconjurator nr. 104/2011, la nici unul din poluantii monitorizati in cursul anilor 2008 - 2014.

3.1.2 Zgomotul ambiental

a. Zgomotul ambiental din Municipiul Galati

In Romania, Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European si a Consiliului Uniunii Europene, privind evaluarea si gestionarea zgomotului ambiental a fost transpusa prin Hotararea Guvernului nr. 1260/2012 pentru modificarea si completarea Hotararii Guvernului nr. 321 din anul 2005, privind evaluarea si gestionarea zgomotului ambiant.

Valorile limita ale zgomotului reglementate prin lege sunt prezentate in tabelul de mai jos:

Surse de zgomot	Tinta de atins pentru valorile maxime premise 2012		Valori maxime permise	
	L _{zsn} dB(A)	L _{noapte} dB(A)	L _{zsn} dB(A)	L _{noapte} dB(A)
Strazi, drumuri si autostrazi	65	50	70	60
Cai ferate	65	50	70	60
Aeroporturi	65	50	70	60
Zone industriale	60	50	65	55
Porturi (activitati de transport feroviar si rutier din interiorul portului)	65	50	70	60
Porturi (activitati industriale din interiorul portului)	60	50	65	55

Tabel 3.1-1: Valorile limita ale indicatorilor L_{zsn} si L_{noapte} (PLAN DE ACTIUNE pentru reducerea zgomotului in municipiul Galati)

In conformitate cu prevederile Hotararii Guvernului nr. 1260/2012 pentru modificarea si completarea Hotararii Guvernului nr. 321/2005 privind evaluarea si gestionarea zgomotului ambiant, pentru judetul Galati obligativitatea intocmirii hartilor de zgomot revine urmatoarelor institutii:

- Primaria Municipiului Galati - autoritatea responsabila pentru intocmirea hartilor strategice de zgomot si realizarea planurilor de actiune pentru aglomerarea Galati;
- Compania Nationala „Administratia Porturilor Dunarii Maritime” SA Galati - autoritatea responsabila pentru intocmirea hartilor strategice de zgomot si realizarea planurilor de actiune pentru Portul Galati (Port Docuri, Port Bazinul Nou, Port Mineralier).

Din analiza raportului privind evaluarea rezultatelor obtinute prin cartarea de zgomot pentru fiecare harta strategica de zgomot reiese:

- in ceea ce priveste expunerea populatiei si cladirilor la zgomotul provocat de traficul rutier in regim L_{zsn} si L_{noapte}: se observa urmatoarele

Indicator	Limita maxima admisa (dB)	Persoane expuse la nivel de zgomot peste limita admisa	Cladiri cu caracter special expuse la nivel de zgomot de peste limita admisa
L _{zsn}	60	57 656	130
L _{noapte}	50	71 162	176

Tabel 3.1-2: Valorile limita pentru expunerea populatiei si cladirilor la zgomotul provocat de traficul rutier in regim L_{zsn} si L_{noapte}

- in ceea ce priveste expunerea populatiei si cladirilor la zgomotul provocat de traficul feroviar CFR atat in regim L_{zsn} cat si L_{noapte} luand in considerare valorile maxime permise 60 dB, respectiv 50 dB, nu s-au evidentiat zone cu depasiri.

- in ceea ce priveste expunerea populatiei si cladirilor la zgomotul provocat de tramvai in regim Lzsn si Lnoapte s-a observat faptul ca nu exista persoane expuse la nivel de zgomot peste limita de 60 dB pentru indicatorul Lzsn respectiv 50 dB pentru indicatorul Lnoapte. De asemenea in cazul cladirilor cu caracter special expuse la niveluri peste limitele legale se observa faptul ca nu exista cladiri speciale expuse la niveluri de peste 60 dB pentru Lzsn respectiv 50 dB pentru Lnoapte;
- in ceea ce priveste expunerea populatiei si cladirilor la zgomotul provocat de industrie in regim Lzsn si Lnoapte Din analiza rezultatelor obtinute se observa faptul ca nu exista persoane expuse la nivel de zgomot peste limita de 55 dB pentru indicatorul Lzsn respectiv 50 dB pentru indicatorul Lnoapte. Referitor la numarul de cladiri cu caracter special expuse la niveluri peste limitele legale se observa faptul ca nu exista cladiri speciale expuse la niveluri de peste 55 dB pentru Lzsn respectiv 50 dB pentru Lnoapte.
- In ceea ce priveste evaluarea impactului antropic al factorului de mediu - zgomot. la nivelul municipiului Galati s-a realizat o estimare a numarului de persoane expuse la zgomot. Prin Planul de Actiune pentru reducerea zgomotului in municipiul Galati - Studiu Preliminar – s-a prezentat situatia numarului de persoane (in sute) care traiesc in locuinte expuse la intervale de valori ale indicatorului Lzsn in decibeli, masurat la 4 m deasupra nivelului solului pentru cea mai expusa fatada la 65-69, 70-74, > 75 db si estimarea numarului de persoane (in sute) care traiesc in locuinte expuse la fiecare dintre urmatoarele intervale de valori ale indicatorului Lnoapte in decibeli masurat la 4 m deasupra nivelului solului pentru cea mai expusa fatada la 50-54, 55-59, 60-64, > 65 db.

Rezultatele sunt prezentate in tabelul de mai jos:

Nivel de zgomot dB	L _{zsn}	L _{noapte}	L _{zsn}	L _{noapte}	L _{zsn}	L _{noapte}	L _{zsn}	L _{noapte}
	Trafic rutier		Trafic feroviar – CFR		Trafic feroviar – tramvai		Industrie	
45 - 49	-	498	-	78	-	65	-	0
50 - 54	-	332	-	13	-	2	-	0
55 - 59	450	200	3	0	3	0	0	0
60 - 64	284	128	0	0	0	0	0	0
65 - 69	182	44	0	0	0	0	0	0
70 - 74	86	71	0	0	0	0	0	0
>75	24	-	0	0	0	0	0	0

Tabel 3.1-3: Numarului locuitorilor (in sute) expusi la zgomot in Municipiul Galati (Lzsn si Lnoapte)

Nivel de zgomot dB	L _{zsn}	L _{noapte}	L _{zsn}	L _{noapte}	L _{zsn}	L _{noapte}	L _{zsn}	L _{noapte}
	Trafic rutier		Trafic feroviar – CFR		Trafic feroviar – tramvai		Industrie	
45 - 49	-	20945	-	192	-	297	-	0
50 - 54	-	14760	-	36	-	8	-	0
55 - 59	19349	9125	70	0	207	0	2	0
60 - 64	12780	5904	6	0	1	0	0	0
65 - 69	8386	2047	0	0	0	0	0	0
70 - 74	3961	327	0	0	0	0	0	0
>75	1126	-	0	0	0	0	0	0

Numarului locuintelor expuse la zgomot in Municipiul Galati (Lzsn si Lnoapte)

Nivel de zgomot dB	L _{zsn}	L _{noapte}	L _{zsn}	L _{noapte}	L _{zsn}	L _{noapte}	L _{zsn}	L _{noapte}
	Trafic rutier		Trafic feroviar – CFR		Trafic feroviar – tranvai		Industrie	
45 - 49	-	174	-	0	-	1	-	0
50 - 54	-	100	-	0	-	0	-	0
55 - 59	139	46	0	0	0	0	0	0
60 - 64	78	22	0	0	0	0	0	0
65 - 69	33	7	0	0	0	0	0	0
70 - 74	15	1	0	0	0	0	0	0
>75	4	-	0	0	0	0	0	0

Tabel 3.1-4: Numarului cladirilor speciale expuse la zgomot in Municipiul Galati (Lzsn si Lnoapte)



Figura 3.1-11: Harta zgomot trafic rutier (zi) Sursa http://www.primaria.galati.ro/portal/pagini.php?page_id=53&id=3



Figura 3.1-12: Harta zgomot trafic rutier (noapte) Sursa
http://www.primaria.galati.ro/portal/pagini.php?page_id=53&id=3



Figura 3.1-13: Harta zgomot trafic pe sina (zi) Sursa
http://www.primaria.galati.ro/portal/pagini.php?page_id=53&id=3



Figura 3.1-14: Harta zgomot trafic pe sina (noapte) Sursa
http://www.primaria.galati.ro/portal/pagini.php?page_id=53&id=3

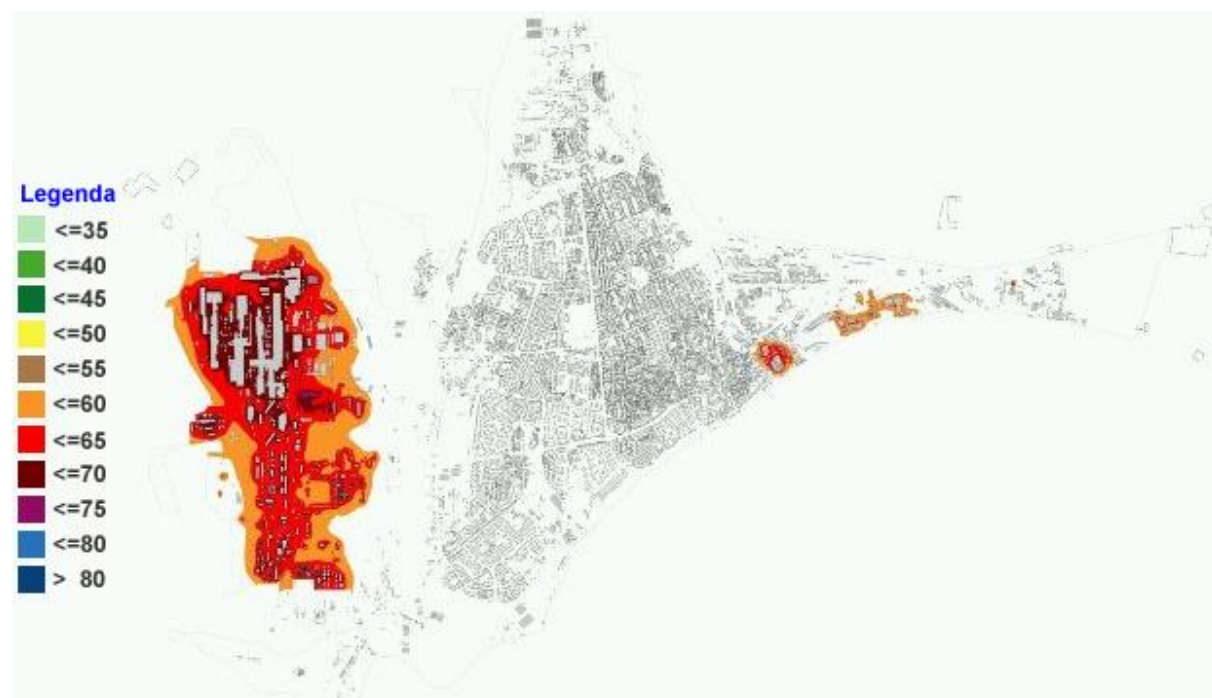


Figura 3.1-15: Harta zgomot trafic industrial (zi) Sursa
http://www.primaria.galati.ro/portal/pagini.php?page_id=53&id=3

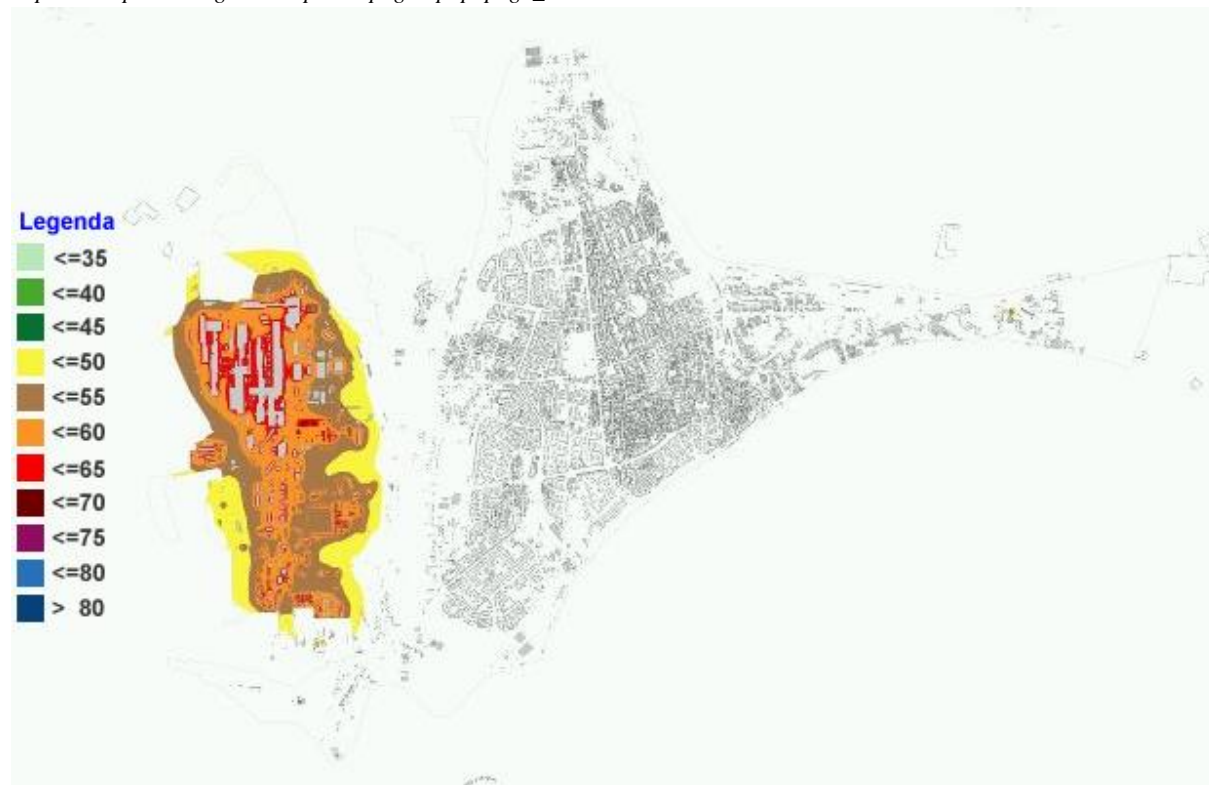


Figura 3.1-16: Harta zgomot trafic industrial (noapte) Sursa
http://www.primaria.galati.ro/portal/pagini.php?page_id=53&id=3

Având în vedere analiza de detaliu a hartilor de zgomot s-a constatat că sunt depășiri ale nivelului de zgomot admis la fațada clădirilor numai în cazul factorului de zgomot trafic rutier. Ținând cont de cu valorile limita ale indicatorilor Lzsn și Lnoapte și analizând hartile de zgomot s-au identificat depășiri în următoarele zone/drumuri:

- Traficul rutier pentru indicatorul Lzsn: strazile: Brailei. George Cosbuc. Basarabiei. Traian. 1 Decembrie 1918. Siderurgistilor. Nicolae Balcescu și Milcov, în special în principalele noduri de trafic;
- Traficul rutier pentru indicatorul Lnoapte: Brailei. George Cosbuc. Basarabiei. Traian. 1 Decembrie 1918. Siderurgistilor. Calea Prutului. Drumul Viilor.

Pentru stabilirea nivelului de poluare fonica. Agentia de Protectie a Mediului Galati monitorizeaza sursele de zgomot in municipiul Galati, printr-o retea formata din 13 puncte de monitorizare: artere rutiere (9 puncte). parcuri (2 puncte) și pietele (2 puncte).

Rezultatele masuratorilor efectuate in cursul anilor 2011 - 2013 sunt prezentate sintetic in tabelul urmat.

Tip masurare zgomot	2011			2012			2013		
	Numar masuratori	Maxima masurata (dB)	Depasiri %	Numar masuratori	Maxima masurata (dB)	Depasiri %	Numar masuratori	Maxima masurata (dB)	Depasiri %
Piete, spatii comerciale, restaurante in aer liber	16	89.3	18.75	24	122.2	29.16	22	110.7	9.09
Incinte de scoli si crese, gradinite spatii de joaca copii	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Parcuri zone de receere si odihna	42	69.8	40.47	34	105.5	37.5	22	85.1	59.09
Zone feroviare	8	82	87.5	-	-	-	-	-	-
Aeroporturi	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Parcaje auto	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trafic	114	95.1	35.96	108	95,1	41.88	99	109.7	42.42
Altele – zone locuibile	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabel 3.1-5: Masuratori puncte de monitorizare a zgomotului

In urma analizei rapoartelor lunare asupra calitatii factorilor de mediu la nivelul judetului Galati s-au constatat depasiri frecvente ale nivelului de zgomot maxim admisibil conform STAS 10009/1988. Acustica in constructii. Acustica urbana - Limitele admisibile ale nivelului de zgomot” in punctul de monitorizare B-dul Brailei nr. 177 – Spital de Urgenta “Sf. Apostol, Andrei”, Bvd. G. Cosbuc, Str. Basarabiei, str. Siderurgistilor, Str. Traian.

Pentru reducerea zgomotului ambiental in Municipiul Galati s-au implementat de-a lungul timpului proiecte cu scopul de a evalua si reduce poluarea fonica:

Modernizarea mai multor strazi precum: Str. Basarabiei, Str. Otelarilor, str. Traian, etc.

Studiul de Circulatie intocmit de Search Corporation, principalele propuneri si reglementari de circulatie au constatat in: realizarea de noi parcaje pentru descongestionarea circulatiei si scaderea riscurilor de accidente (in zona str. Brailei – str. Domneasca). extinderea pietonalului existent - amenajarea intersectiilor indicate in Studiul de Circulatie (intersectia strazii Traian cu str. Eroilor si cu str. Radu Negru. intersectiile Strazii Domnesti cu strazile: Basarabiei. Radu Negru. Brailei. Garii. Eroilor. imbunatatirea sigurantei si fluentei traficului prin dotari aferente circulatiei (semnalizare).

In ceea ce priveste actiunile pe care autoritatile competente intentioneaza sa le ia in urmatoorii 5 ani. inclusiv masurile de conservare a zonelor linistite. putem mentiona urmatoarele:

- montare de panouri fonice (reflectorizante sau absorbante).
- planificarea traficului. temporizare trafic.
- realizarea unor strazi numai pentru pietoni.
- alegerea surselor mai silentioase - dezvoltarea unui sistem de transport in comun fiabil. modern.
- reducerea timpului de transport si cresterea sigurantei traficului.

Au mai fost propuse si alte tipuri de masuri:

- masuri tehnice la nivelul surselor de zgomot (norme de inspectie tehnica a autovehiculelor ce asigura transportul in comun. pentru a asigura nivelul de productie si transmitere a zgomotului in parametri de fabricatie).
- masuri de management de trafic („Sisteme inteligente pentru managementul traficului in vederea cresterii fluentei si sigurantei circulatiei si a prevenirii criminalitatii” - Propuneri de solutii).
- masuri de infrastructura de trafic rutier; masuri de reducere a transmiterii zgomotului (Modernizare str. Traian intre Metro si str. Brailei - drum si cale de rulare).
- masuri de dezvoltare a pistelor de biciclisti (PLAN URBANISTIC ZONAL - FALEZA DUNARII / August 2012. Modernizare strada Traian intre Metro si strada Brailei - drum si cale de rulare).
- masuri de amenajarea teritoriului.
- masuri de introducerea parghiilor economice stimulative care sa incurajeze diminuarea sau mentinerea valorilor nivelurilor de zgomot sub maximele permise.
- masuri de asfaltare cu asfalt fonoabsorbant
- masurile de conservare pentru zonele linistite (Modernizare Gradina Publica Galati. Modernizare Parc Rizer. Amenajare Parc Micro 21. studierea realizarii unor metode de “ecranare acustica”. acolo unde acestea se impun. cu respectarea aspectului peisagistic al zonei de recreere. a zonelor de acces in aceste spatii. limitarea autorizarii activitatilor generatoare de zgomot in zona linistita.

Poluarea sonora reprezinta un factor de risc pentru sanatatea umana. Mai mult de 20% din populatia globului traieste in conditiile unui nivel sonor de risc si peste 60% din populatia Europei este expusa la nivele ingrijoratoare ale zgomotului in timpul zilei (Grad L.. Boja L.-D.. 2010). Rezolvarea acestei probleme impune o abordare pluridisciplinara in care trebuie antrenati specialisti din diferite domenii: urbanism si amenajarea teritoriului, protectia mediului, sanatate publica, politie, inginerie mass-media organizatii neguvernamentale etc.

3.1.3 Siguranta in trafic si impactul asupra cadrului social

Siguranta in trafic este un factor important al cresterii economice sustenabile si incluziunii sociale, nivelul acestuia avand impact atat asupra nivelului mobilitatii pe categorii de participanti la trafic cat si asupra accesibilitatii cetatenilor la servicii publice si utilitati urbane. Nesiguranta in deplasare genereaza schimbare de comportament si alegerea modalitatilor de deplasare mai sigure (mersul pe jos si bicicleta).

Participantul la trafic reprezinta prima veriga in lantul sigurantei rutiere. Oricare ar fi masurile tehnice adoptate, eficacitatea politicii in domeniul sigurantei rutiere depinde in cele din urma de comportamentul participantului la trafic. De aceea, educatia, instruirea si aplicarea regulilor sunt esentiale.

Potrivit Organizatiei Mondiale a Sanatatii (OMS, 2004), aproximativ 16.000 de oameni mor in fiecare zi in intreaga lume avand drept cauza diferite tipuri de leziuni. Leziuni reprezinta aproximativ 12% din totalul global al bolilor, ceea ce face ca acestea sa fie a treia cea mai importanta cauza a mortalitatii generale. Decesele cauzate de un accident in trafic sunt o parte foarte importanta a problemei reprezentand 25% din totalul deceselor provenite din leziuni.

In anul 2004, costurile anuale estimate, directe si indirecte, ale leziunilor cauzate de traficul auto in tarile UE-15 a depasit 180 de miliarde de euro.

Costurile reale in ceea ce priveste decesele, leziunile si consecinte sociale si economice depasesc cu mult aceste estimari. Chiar folosind cele mai mici estimari cu toate problemele inerente ale raportarii de cifre mai mici si ale clasificarilor gresite, leziunile cauzate de traficul auto reprezinta o povara enorma pentru societate in Uniunea Europeana.

Exista diferite comentarii despre costurile asupra societatii ale leziunilor cauzate de traficul rutier.

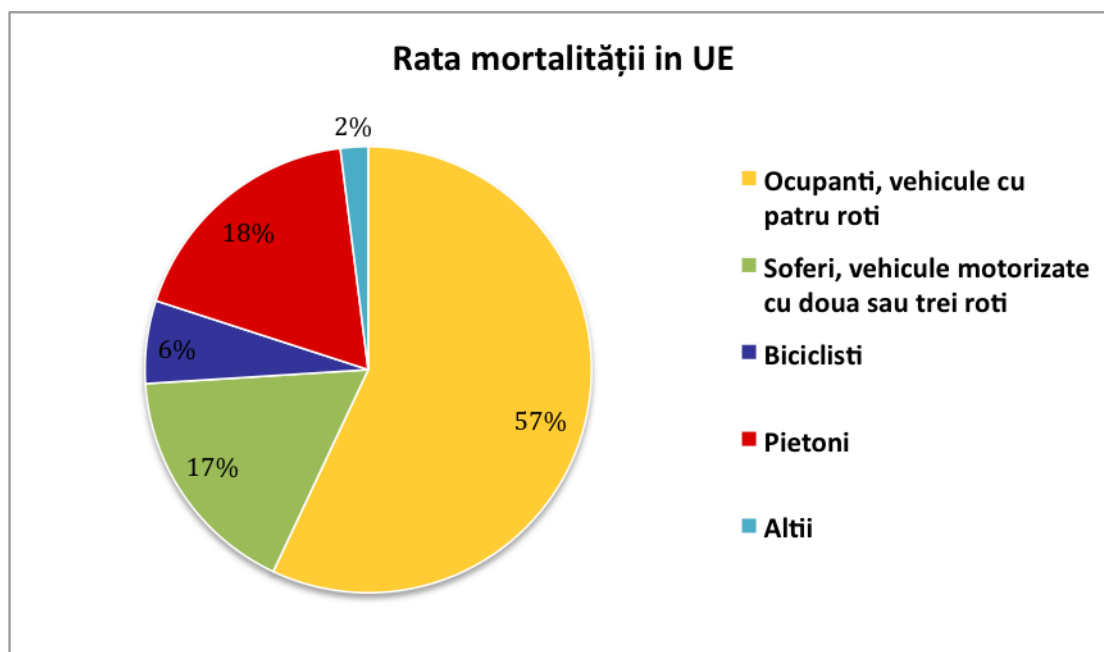
La nivelul Uniunii Europene, cel mai frecvent "numar magic" utilizat pentru a da valoare prevenirii accidentelor este "regula milionului de euro". Acest lucru a fost introdus de catre Comisia Europeana in Programului de siguranta rutiera 1997-2001 pentru a ajuta la selectia masurilor de siguranta a traficului (Comisia Europeana, 1997).

Valoarea de *1 milion de euro* este frecvent folosita ca un test al eficacitatii masurilor de siguranta a traficului si implica faptul ca o masura poate fi luata in considerare pentru punerea in aplicare, atunci cand pentru fiecare milion de euro cheltuit pe o masura de siguranta rutiera, cel puțin un deces este evitat. Aceasta suma tine seama de prejudiciul economic (desi nu de pierderea valorii umane) adus de un deces, si, de asemenea, de o anumita proportie a daunelor care rezulta din accidente (grave) si din accidente numai cu pagube materiale.

Accidentele se intampla intr-o fractiune de secunda, dar consecintele lor pot dura zile, luni, ani sau tot restul vietii. In plus fata de pierderile de vieti omenesti sau de calitate redusa a vietii, accidentele rutiere aduc multe alte consecinte supravietuitorilor, cum ar fi implicatiile juridice, povara economica, adaptarea vehiculelor si a casei precum si consecintele psihologice.

Din cercetarea întreprinsă de Organizația Mondială a Sănătății, România măsoară un nivel de 127 de decese la 100.000 de locuitori.

Participanții la trafic vulnerabili, incluzând aici pietonii, biciclistii și utilizatorii de vehicule motorizate pe două roți, prezintă un risc mai ridicat de accidentare gravă în accidente rutiere, deoarece aceștia nu dispun de protecție.



Atingerea unui obiectiv de siguranță rutieră ambițios

- sensibilizarea și formarea publicului cu privire la siguranța rutieră - Comportamentul participanților la trafic este una dintre cauzele majore ale accidentelor. Acțiunile de comunicare și de formare ar trebui să contribuie la reducerea importanței factorului comportamental în producerea de accidente.
- desfășurarea de campanii de comunicare / informare pentru utilizatorii vulnerabili - Aceste campanii ar trebui să permită sensibilizarea utilizatorilor de vehicule pe două roți, biciclistilor și pietonilor cu privire la potențialele pericole comportamentul lor și a celorlalți participanți la trafic. Aceste campanii vor accentua responsabilitatea tuturor participanților la trafic cu privire la siguranța rutieră. În ceea ce privește pietonii, trebuie accentuate campaniile ce vizează cele două categorii de populație cele mai expuse la accidente: copiii și persoanele în vârstă.
- acțiuni pentru a limita severitatea accidentelor - pentru a reduce severitatea accidentelor survenite pe drumuri, este necesară adoptarea de măsuri preventive (amenajarea drumurilor pentru a le face mai sigure pentru toți utilizatorii) sau curative (în special tratament aplicat anumitor puncte din rețea mai periculoase decât altele).

Tabelul urmator prezinta principalele masuri si interventii corelate cu obiectivele de dezvoltare a Consiliului Local al Municipiului Galati si cu principalele propuneri ce decurg din documentatiile de ordin superior. In tabel sunt incluse numai proiectele care sunt potentiale generatoare de cerere de transport viitoare.

DOMENIU	PRIORITATI
Fondul construit si utilizarea terenurilor	<ul style="list-style-type: none"> • Recomandari de amenajare peisagera a Falezei Dunarii • Dezvoltarea prioritara a zonelor neconstruite din intravilan si atingerea indicatorilor maximali propusi (pondere functiuni, suprafete construite, etc) • Crearea de conditii propice diversificarii functionale in zona centrala si dezvoltarii de servicii si activitati comerciale, universitare si servicii pe principalele artere si in cadrul principallilor poli urbani • Reabilitarea si extinderea dotarilor culturale • Dezvoltarea structurilor turistice in relatie cu Faleza Dunarii si zonele de interes din cadrul municipiului • Reabilitarea zonei „In Lunca” si includerea acesteia in obiectivele turistice aferente
Spatii plantate, agrement si sport	<ul style="list-style-type: none"> • Crearea de noi spatii verzi si locuri de joc pentru copii • Amenajarea spatiilor verzi existente
Dezvoltare economica	<ul style="list-style-type: none"> • Incurajarea dezvoltarii serviciilor, activitatilor comerciale si culturale/ agrement in cadrul polilor de dezvoltare • Asigurarea dezvoltarii functiunilor de interes municipal si universitare in cadrul zonei Brates • Dezvoltarea zonei turistice si de agrement Faleza Dunarii si a polilor de agrement/ servicii propusi • Dezvoltare noi zone de activitati productive si servicii, complementare celor existente in vederea localizarii de noi activitati
Evolutie demografica	<ul style="list-style-type: none"> • Cresterea ofertei de locuri de munca prin diversificarea activitatilor economice existente

Tabel 3.2-1: Lista prioritaticilor de dezvoltare prevazute in Planul Urbanistic General

3.2.2 Nivel de accesibilitate

Scopul Planului de Mobilitate este de a asigura accesibilitatea multimodala a Municipiului Galati in stransa legatura cu promovarea unui sistem de transport public eficient si cu promovarea mijloacelor de transport alternativ, imbunatatind accesul in principalele noduri de servicii, de locuri de munca, in special in zonele in care s-au constatat principalele probleme de functionare actuale ale sistemului.

Acest obiectiv nu poate fi dissociat de necesitatea de a adapta oferta de transport public si calitatea deplasarilor pietonale si ciclisme la dinamica si exigenta cererii, structurata pentru a asigura o acoperire teritoriala diferentiata, de acord cu diferitele tipologii de mobilitate ale populatiei rezidente, precum si cu nevoile angajatilor si angajatorilor care isi desfasoara activitatea in Municipiul Galati.

Conceptul de interventie se bazeaza pe nevoia de capacitate a sistemului in satisfacerea nevoilor de baza de calatorie (zilnice sau ocazionale) ale cetatenilor, adaptandu-se “traseului preferat” al cererii in conformitate cu specificul lor si urmarind:

- garantarea imbunatatirii nivelurilor de mobilitate ale rezidentilor si ale navetistilor;
- asigurarea unui confort sporit al sistemului de transport public promovarea coeziunii socio-economice si teritoriale si a unei echitati mai mari a accesului la echipamente si servicii;
- cresterea ponderii transportului public si a mijloacelor de transport nemotorizat in distributia modala prin reducerea dependentei de autoturismul personal.

Atingerea unui nivel ridicat de accesibilitate necesita interventii specifice care implica restructurarea serviciilor de transport, implementarea de noi solutii de transport si dezvoltarea unor conditii operationale si de infrastructura care sa garanteze o coordonare mai eficienta a ofertei de transport public de calatori.

3.3 Capacitate de transport

Capacitatea de circulatie reprezinta numarul maxim de vehicule care pot tranzita zent pentru o sectiune a infrastructurii de transport (drum/ strada/ banda de circulatie/ intersectie/ sectie de circulatie feroviara) intr-o unitate de timp considerata. Capacitatea de circulatie a strazilor este determinata in raport cu:

- viteza de proiectare;
- elementele geometrice ale strazii (profil longitudinal, profil transversal) stabilite in functie de viteza de proiectare si de conditiile de relief;
- distanta dintre doua intersectii consecutive;
- modul de organizare si dirijare a circulatiei;
- accesele laterale;
- existenta parcarilor laterale (paralel sau in unghi).

Unitatea de masura utilizata pentru exprimarea capacitatii de circulatie in cazul sistemului rutier este vehiculul etalon – autoturism (PCU – Private Car Units). Acesta caracteristica a retelei de transport prezinta importanta deosebita in activitatea de proiectare a infrastructurii si in cea de control al traficului.

Gradul de utilizare a capacitatii se determina pe baza valorilor raportului dintre volumul de trafic si capacitatea disponibila, raportul Debit-Capacitate. In cazul in care volumul de trafic depaseste capacitatea disponibila, se manifesta congestia, ale carei costuri reprezinta costuri exetrne activitatii de transport. Documentul de lucru al Comisiei Europene privind evaluarea impactului propunerilor din

Cartea Alba a Transporturilor precizează ca la nivelul Uniunii Europene costurile anuale cu congestia reprezintă aproximativ 130 de miliarde de euro, ceea ce înseamnă peste 1% din PIB.

Reteaua strădală a municipiului Galați este alcătuită din străzi care se înscriu în categoriile I – IV.

Viteza maximă de circulație reglementată pe marea majoritate a străzilor din municipiul Galați este de 50 km/h, însă pe arterele principale valoarea acestui parametru al rețelei ajunge la 70 km/h (figura 3.3-1). Se observă creșterea gradului de utilizare a capacității în ora de vârf de trafic comparativ cu perioada de analiză asociată unei zile medii anuale.



Figura 3.3-1: Viteza maximă de circulație de 70 km/h - B-dul Marea Unire. Sursa: Google Earth.

Gradul de utilizare a capacității de circulație, la nivelul anului de bază al analizei atât pentru o zi medie anuală, cât și pentru ora de vârf de trafic este reprezentat în figurile 3.3-2 și 3.3-3.

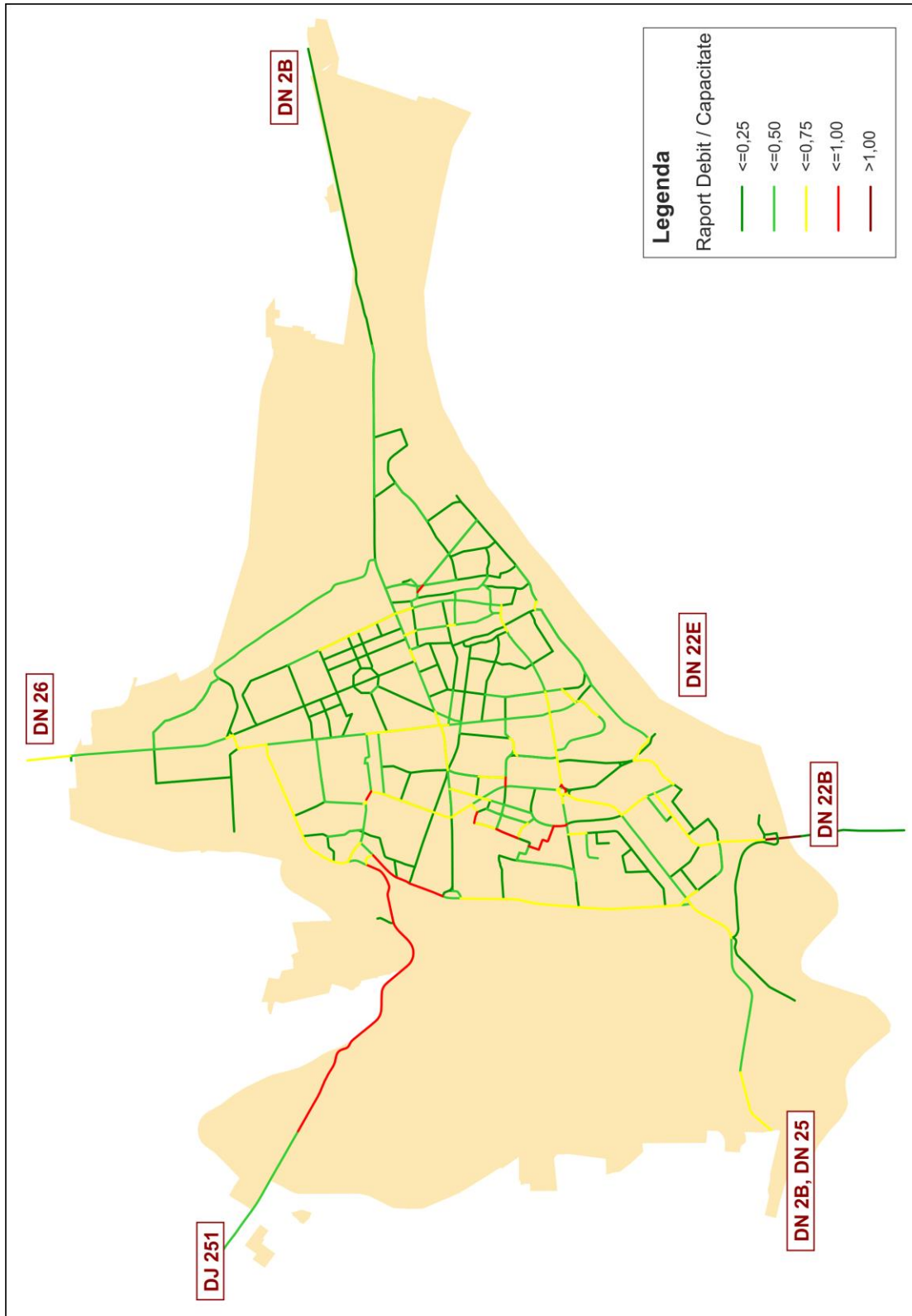


Figura 3.3-2: Raportul Debit-Capacitate, MZA, 2015 (rotita cu 90°).

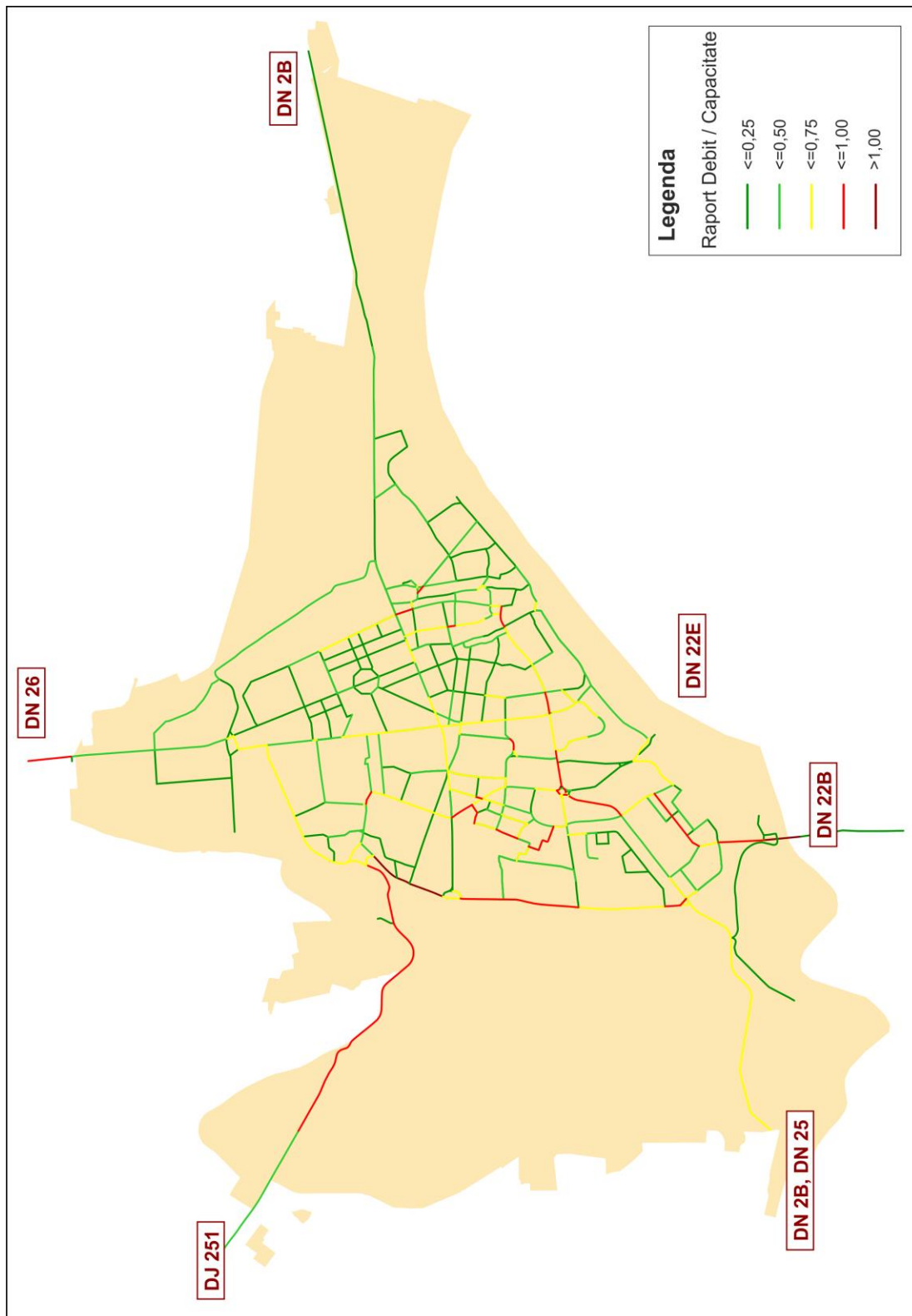


Figura 3.3-3: Raportul Debit-Capacitate, Ora de varf, 2015 (rotita cu 90°).

4. Dezvoltarea, calibrarea si validarea modelului de transport urban multimodal

4.1 Date culese in scopul utilizarii in cadrul modelului de transport

Dezvoltarea, calibrarea si validarea modelului de transport pentru anul de baza necesita cunoasterea caracteristicilor de mobilitate (pentru persoane si marfuri) din zona de studiu. Aceste caracteristici sunt relationate cu valorile parametrilor socio-economici si demografici, cu oferta de transport si nu in ultimul rand cu comportamentul de deplasare al locuitorilor.

Caracterizarea socio-economica si demografica a teritoriului pe baza datele obtinute de la institutiile abilitate - Primaria Municipiului Galati, Institutul National de Statistica, Inspectoratul Teritorial de Munca, Directia Regim Permise de Conducere si Inmatriculare a Vehiculelor, Politia Rutiera Galati, Inspectoratul Scolar Judetean Galati, Universitatea Dunarea de Jos, Universitatea Danubius, a fost realizata in Raportul interimar 1, iar in Capitolul 2 al prezentului raport este prezentata succint analiza diagnostic pe baza acestor date. Suplimentar, au fost achizitionate date demografice detaliate la nivelul circumscriptiilor de recensamant, rezultatele prelucrarii acestora fiind prezentate in acest capitol.

De asemenea, inventarierea si caracterizarea ofertei de transport pe baza datelor puse la dispozitie de Beneficiar si a anchetelor / observatiilor in teren realizate de Prestator este realizata in Raportul interimar 1, iar analiza diagnostic pe baza acestor date face obiectul Capitolului 2 al prezentului raport.

In ceea ce priveste comportamentul de deplasare al locuitorilor, acesta poate fi analizat prin prisma anchetelor / sondajelor realizate pe esantioane reprezentative. In acest sens, in cadrul acestui proiect au fost realizate urmatoarele categorii de anchete:

- anchete in gospodarii;
- anchete de trafic (fluxuri de trafic in sectiuni ale retelei);
- anchete in trafic cu privire la durata deplasarii pe diferite trasee in cadrul retelei de transport.

4.1.1 Anchete in gospodarii

Anchetele in gospodarii reprezinta o activitate foarte complexa si costisitoare, care necesita resurse importante atat in procesul de culegere a datelor, cat si in cel de prelucrare. Datele obtinute prin aceasta metoda fundamenteaza modelarea cererii de transport.

In cadrul PMUD Galati in perioada martie – aprilie 2015 s-a desfasurat procesul de intervievare a populatiei, pe un esantion reprezentativ de 1 % din numarul total de gospodarii din Municipiul Galati,

valoare care se inscrie in recomandările din literatura de specialitate¹³. Această pondere a gospodăriilor anchetate a fost aplicată uniform pentru toate zonele de trafic în care există locuințe.

Operatorii de interviu au fost instruiți de experții din cadrul proiectului, astfel încât să dețină informații tehnice suficiente pentru prezentarea scopului și obiectivelor proiectului și a necesității datelor solicitate prin chestionar, reducând astfel reticenta populației de a participa la interviu.

Calatoriile descrise în chestionar fac referire la una din zilele lucrătoare, în cadrul unei săptămâni interviurile desfășurându-se de marți până sâmbătă. În cazurile în care nu au fost disponibili toți membrii gospodăriei, operatorul de interviu a revenit în respectiva gospodărie într-una din zilele următoare pentru completarea chestionarului.

Comportamentul de deplasare al indivizilor este influențat de o serie de factori de natură socio-economică și demografică, precum: vârsta, venitul, deținerea permisului de conducere, deținerea de vehicule etc.

Obținerea unor informații pe baza cărora să se creioneze comportamentul de deplasare este posibilă prin intermediul anchetelor în gospodării, în cadrul cărora se culeg informații cu privire la caracteristicile gospodăriilor și obiceiurile membrilor acestora referitoare la deplasările pe care le-au efectuat în ziua precedentă interviului. Interviul este structurat în trei părți principale care vizează:

- Informații generale privind mărimea gospodăriei, incluzând număr de persoane, autovehiculele disponibile, nivelul veniturilor etc.
- Informații caracteristice despre fiecare membru al gospodăriei, cum ar fi: vârsta, sexul, ocupația, deținerea permisului de conducere auto, locul de muncă sau de studiu etc.
- Informații caracteristice privind deplasările efectuate de către fiecare membru al gospodăriei, în ziua precedentă, într-o perioadă de 24 de ore. Informațiile includ originea deplasării, destinația deplasării, ora de plecare și ora de sosire, modul de transport utilizat, scopul deplasării, etc.

În urma prelucrării datelor a rezultat că în medie o gospodărie din municipiul Galați este formată din 2,36 persoane, din care 1,72 sunt persoane active. Distribuția numărului de persoane pe gospodărie (sunt considerate 5 clase de gospodării în funcție de numărul de membri) este prezentată în figura de mai jos.

¹³ Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, versiunea propusă spre aprobare, martie 2015;

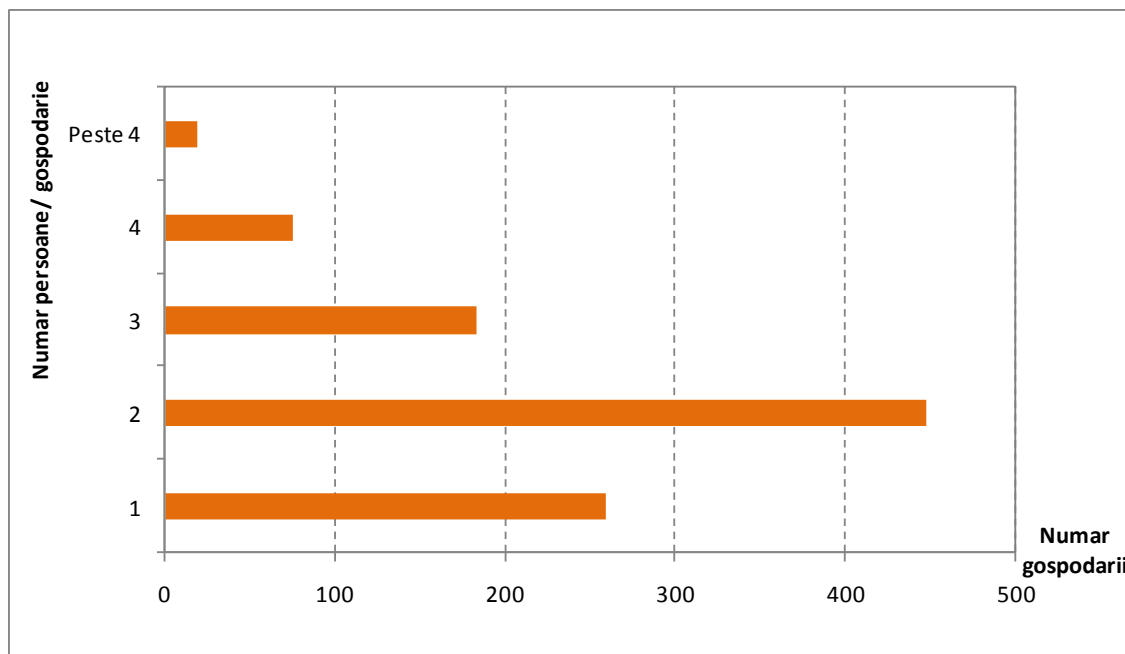


Figura 4.1-1: Distributia gospodariilor anchetate in functie de numarul de membri

Indicele de generare a calatoriilor are valoarea medie de 2,02 calatorii pentru o persoana, respectiv 4,38 calatorii la nivel de gospodarie. Numarul mediu de calatorii specific celor cinci clase de gospodarii este reprezentat in figura de mai jos.

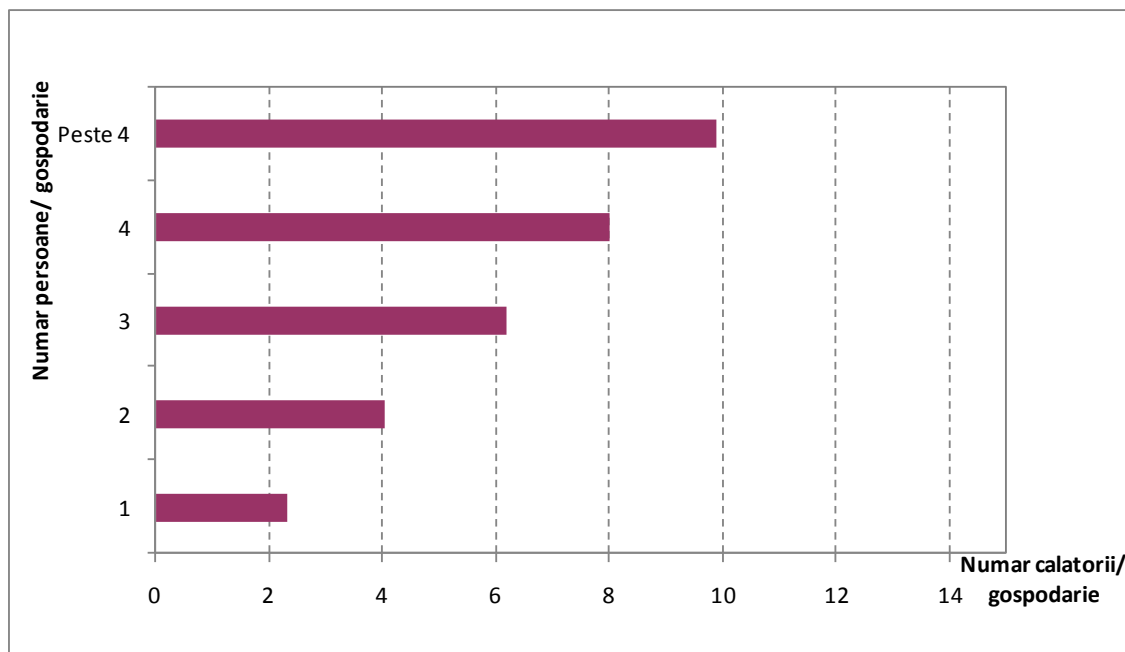


Figura 4.1-2: Distributia numarului de calatorii/ gospodarie in functie de numarul de membri

Din totalul persoanelor anchetate, 13,6 % nu au realizat nicio calatorie, iar numai 1,8 % au realizat minim 5 calatorii (figura 100). Referindu-ne la gospodarii, exista 27 de gospodarii in care nu s-a realizat nicio calatorie, iar gospodariile in care s-au realizat peste 10 calatorii reprezinta sub 1% (figura 4.1-4).

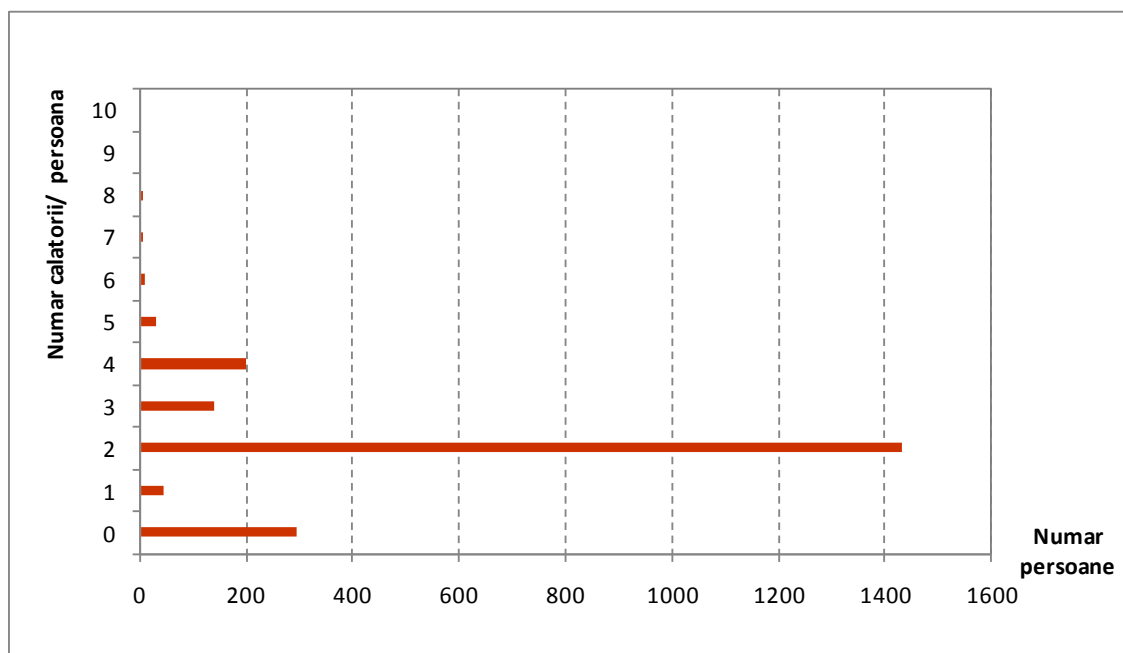


Figura 4.1-3: Distributia numarului de calatorii/ persoana

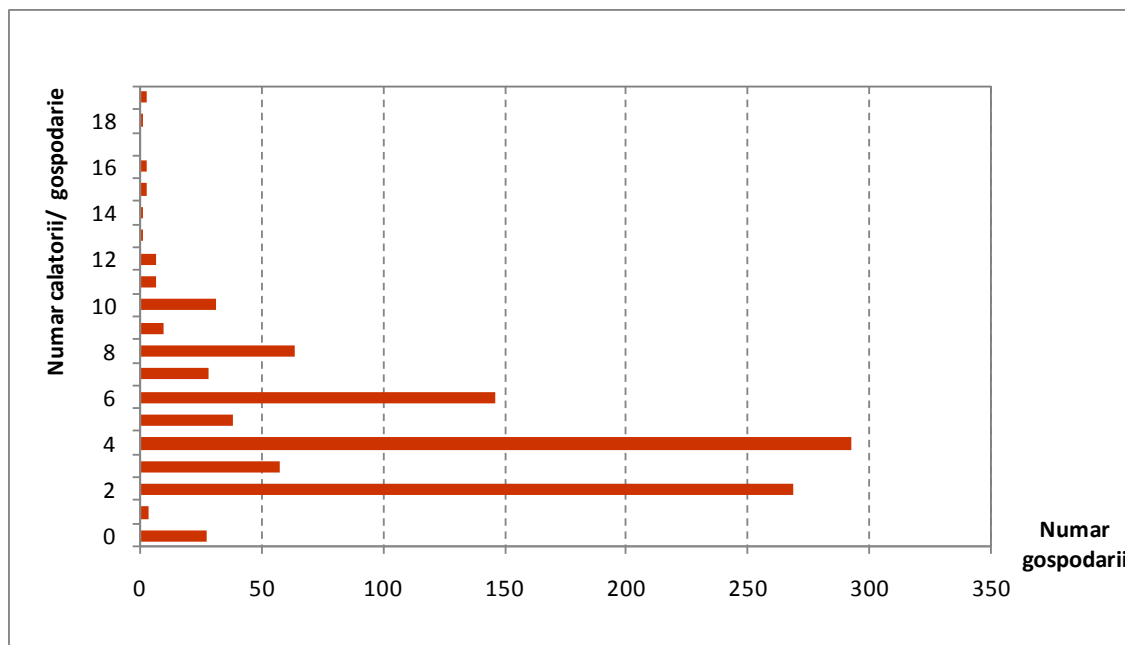


Figura 4.1-4: Distributia numarului de calatorii/ gospodarie

Din categoria informatiilor generale privind gospodaria, au fost culese date referitoare la venitul mediu net lunar, factor care influenteaza numarul si caracteristicile calatoriilor realizate de membrii gospodariilor. Distributia gospodariilor pe clase de venit este prezentata in diagrama din figura de mai jos. 15,3 % din respondenti au refuzat sa specifice clasa de venit in care se incadreaza gospodaria. Peste 45 % din gospodarii inregistreaza un venit net mai mic de 1600 RON lunar.

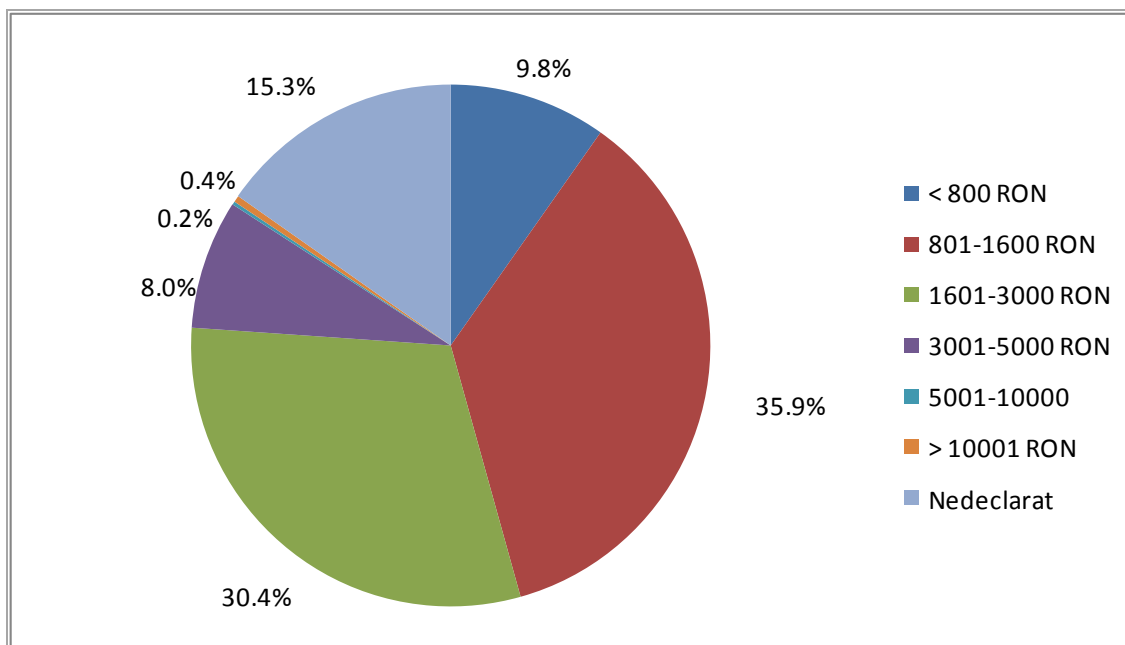


Figura 4.1-5: Distributia gospodariilor in functie de venitul mediu net

Din figura de mai jos se observa ca numarul mediu de calatorii realizate de o gospodarie variaza direct proportional cu venitul mediu net inregistrat la nivelul gospodariei. Exceptie fac gospodariile cu venit mediu net de peste 10001 RON, dar trebuie specificat ca in aceasta clasa de venit se incadreaza numai 4 gospodarii din totalul celor anchetate.

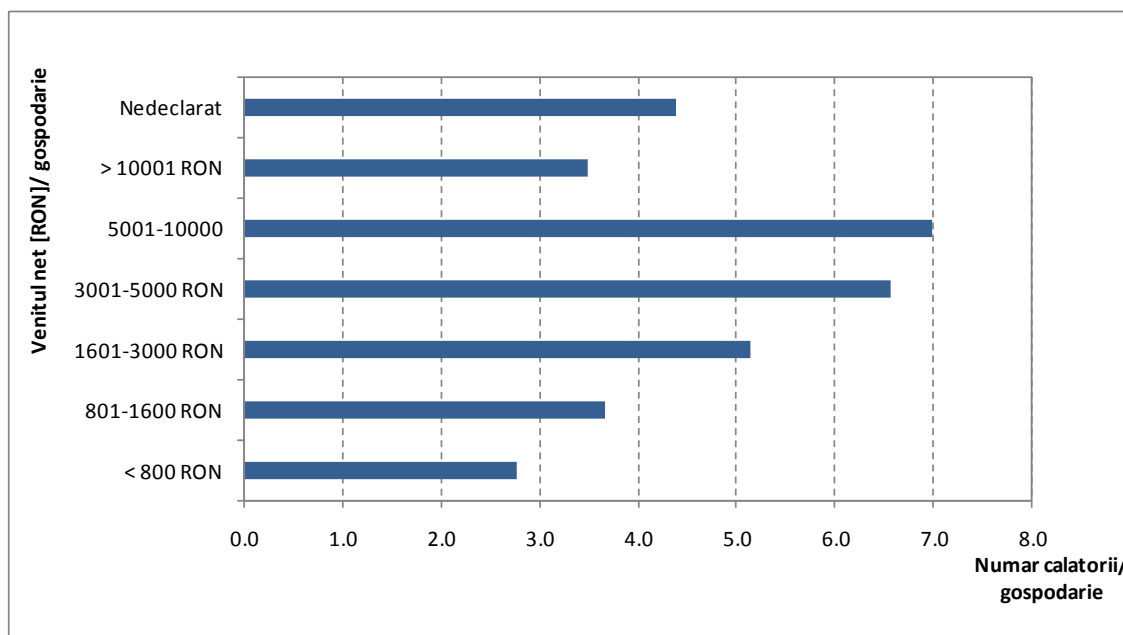


Figura 4.1-6: Distributia numarului de calatorii in functie de venitul mediu net / gospodarie

Din totalul persoanelor intervievate, 52 % sunt de sex feminin, iar 48 % de sex masculin. Numarul mediu de calatorii realizate de o persoana nu este influentat de gen, acesta avand valoare constanta de 2,02 calatorii, atat pentru persoanele de sex feminin, cat si pentru cele de sex masculin.

In functie de activitatile de baza pe care le desfasoara o persoana, au fost stabilite 4 categorii principale de varsta, respectiv:

- 5 – 16 ani (invatamant prescolar si scolar obligatoriu);
- 16 – 25 ani (invatamant liceal si universitar);
- 25 – 65 ani (persoane active);
- > 65 ani (pensionari).

Numarul mediu de calatorii efectuate de o persoana din fiecare clasa de varsta este reprezentat in figura de mai jos. Se observa ca cele mai multe calatorii le realizeaza tinerii, grupa de varsta 18 - 25 de ani. Aceasta categorie insumeaza 14 % din totalul populatiei anchetate.

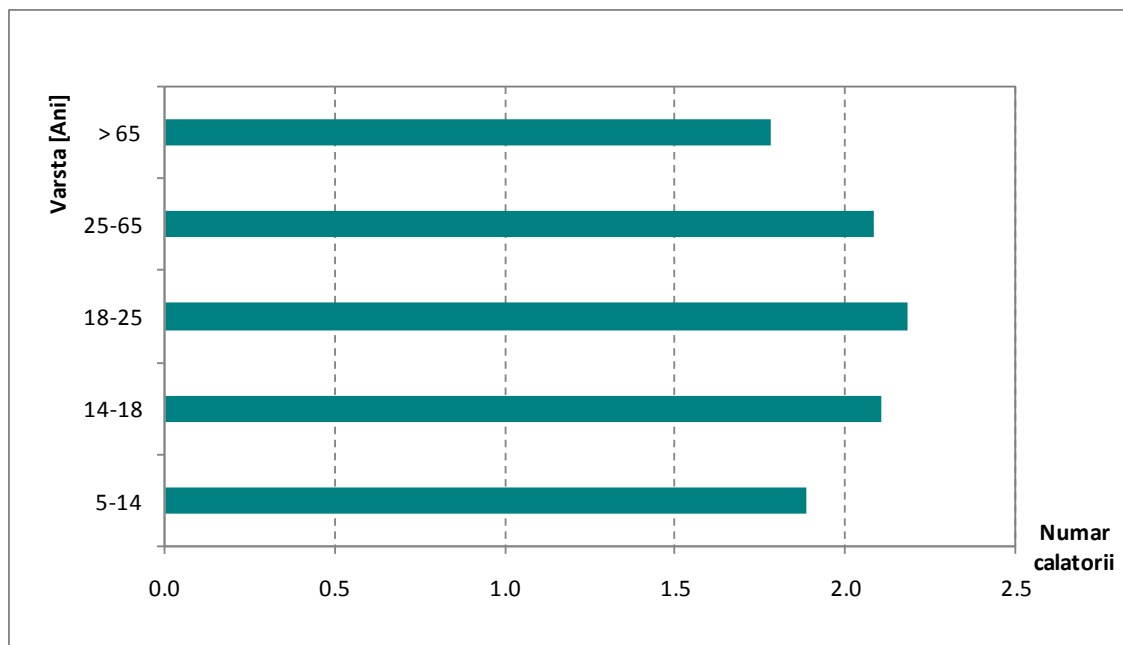


Figura 4.1-7: Numarul mediu de calatorii in functie de varsta

Statutul profesional si implicit activitatea de baza a fiecărei persoane influenteaza numarul de deplasari realizate in decursul unei zile. La nivelul esantionului analizat, 39 % dintre respondenti sunt salariatii si 33 % pensionari. Ponderea celorlalte ocupatii poate fi identificata in diagrama din figura de mai jos.

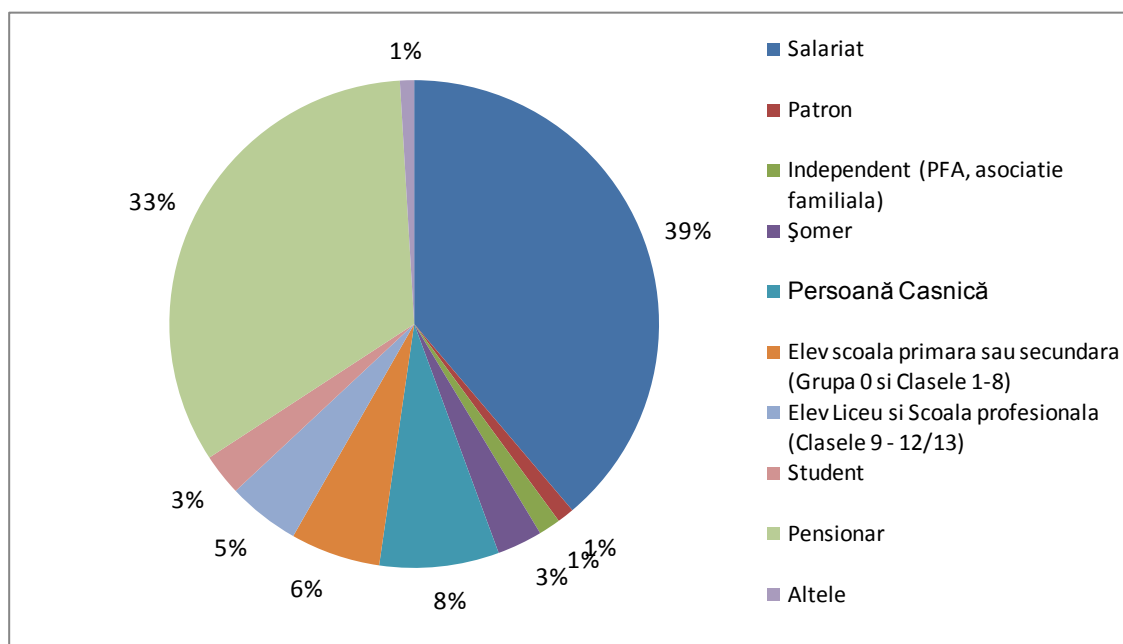


Figura 4.1-8: Statutul profesional al populatiei

Numarul mediu de calatorii realizate intr-o zi de o persoana incadrata in fiecare din cele 10 situatii este centralizat in tabelul de mai jos.

Activitatea desfasurata	Numar mediu de calatorii/persoana
Salariat	2,22
Patron	2,67
Independent (PFA, asociatie familiala)	2,16
Somer	1,78
Persoana Casnica	1,62
Elev scoala primara sau secundara (Grupa 0 si Clasele 1-8)	1,88
Elev Liceu si Scoala profesionala (Clasele 9 - 12/13)	2,25
Student	2,27
Pensionar	1,85
Altele	1,55

Tabel 4.1-1: Numarul mediu de calatorii in functie de statutul profesional

Disponibilitatea unui vehicul influenteaza semnificativ distributia modala a calatoriilor. In setul de intrebari destinate clarificarii situatiei socio-economice a gospodariilor s-a regasit si cea legata de numarul de autovehicule detinute la nivel de gospodarie.

In urma prelucrarii datelor culese rezulta ca 61 % dintre gospodarii nu detin autoturisme, iar 34 % detin un singur autovehicul. Numarul maxim de autovehicule detinute de gospodariile intervievate este de 3. In medie unei gospodarii ii revin 0,45 autovehicule. In figura de mai jos este prezentata distributia numarului de autoturisme la nivelul gospodariilor anchetate.

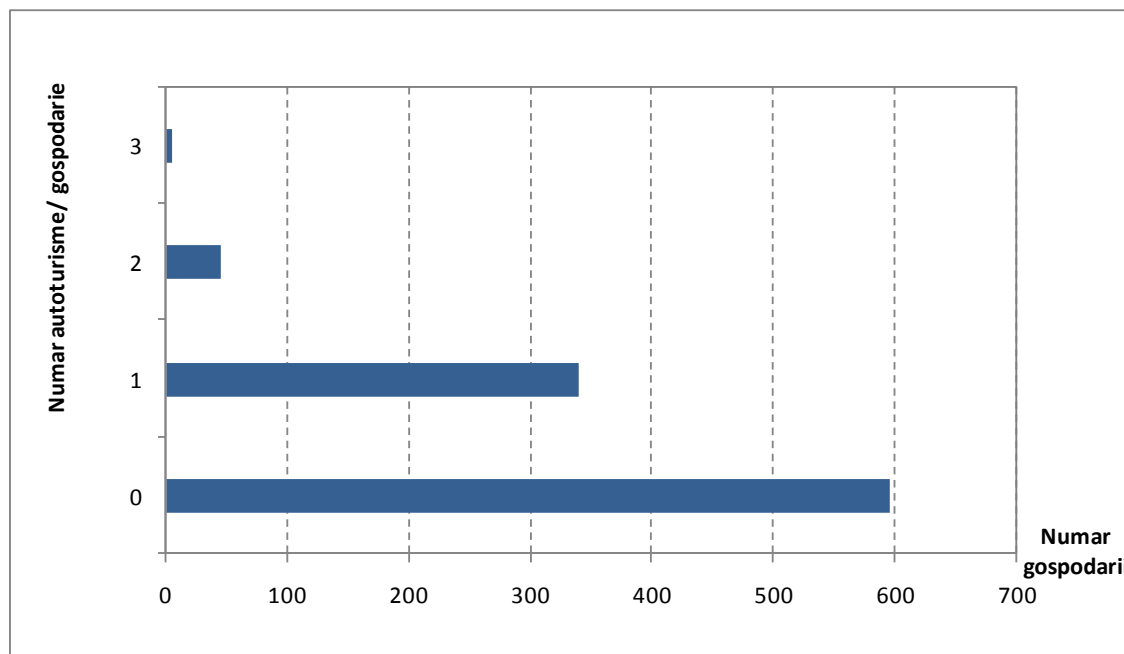


Figura 4.1-9: Distributia numarului de autoturisme pe gospodarii

Numarul mediu de calatorii realizate la nivelul unei gospodarii in functie de numarul de autovehicule detinute este centralizat in de mai jos. In ce priveste utilizarea autovehiculelor, 36 % din persoanele anchetate detin permis de conducere.

Numarul de autoturisme detinute	Numar mediu de calatorii/ gospodarie
0	3,89
1	5,02
2	6,18
3	5

Tabel 4.1-2: Numarul mediu de calatorii in functie de detinerea de autoturisme

Pe langa factorii analizati, decizia de efectuare a unui calatorii si modul de transport ales sunt influentate si de accesibilitatea sistemului de transport public. In cadrul anchetei efectuate s-a solicitat respondentilor sa estimeze durate deplasarii de la resedinta pana la cea mai apropiata statie de transport public. Valoarea medie rezultata la nivelul intregului esantion este de 6 minute, in timp ce valoarea maxima declarata a fost de 25 minute.

Pentru surprinderea comportamentului de deplasare al utilizatorilor au fost solicitate informatii privind deplasari efectuate de catre fiecare membru al gospodariei, in ziua precedenta interviului, intr-o perioada de 24 de ore.

Distributia orara a numarului total de calatorii initiate este prezentata in figura urmatoare. Se evidentiaza intervalele de varf ale calatoriilor generate 7:00-8:00, 10:00-11:00 si 16:00-17:00.

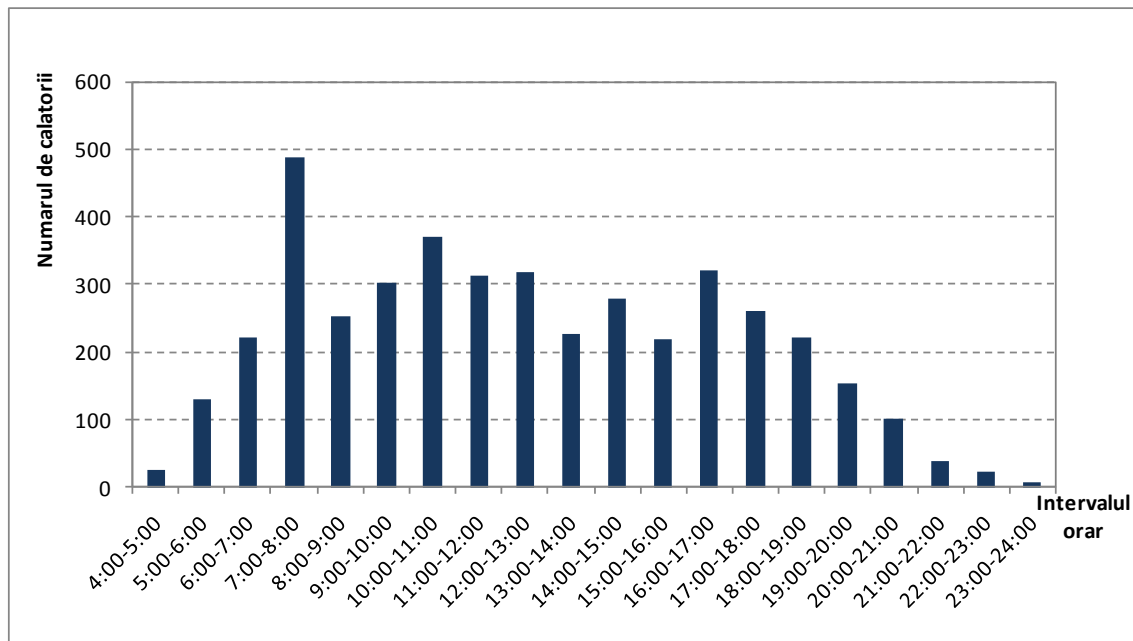


Figura 4.1-10: Distributia orara a calatoriilor

99 % dintre calatorii au durate mai mici de 70 minute. Distributia numarului de calatorii pe intervale ale duratei calatoriei este reprezentata in figura 108. Frecventa cea mai ridicata de aparitie o au calatoriile a caror durata este cuprinsa intre 10 si 20 minute. Acestea reprezinta 32 % din totalul calatoriilor.

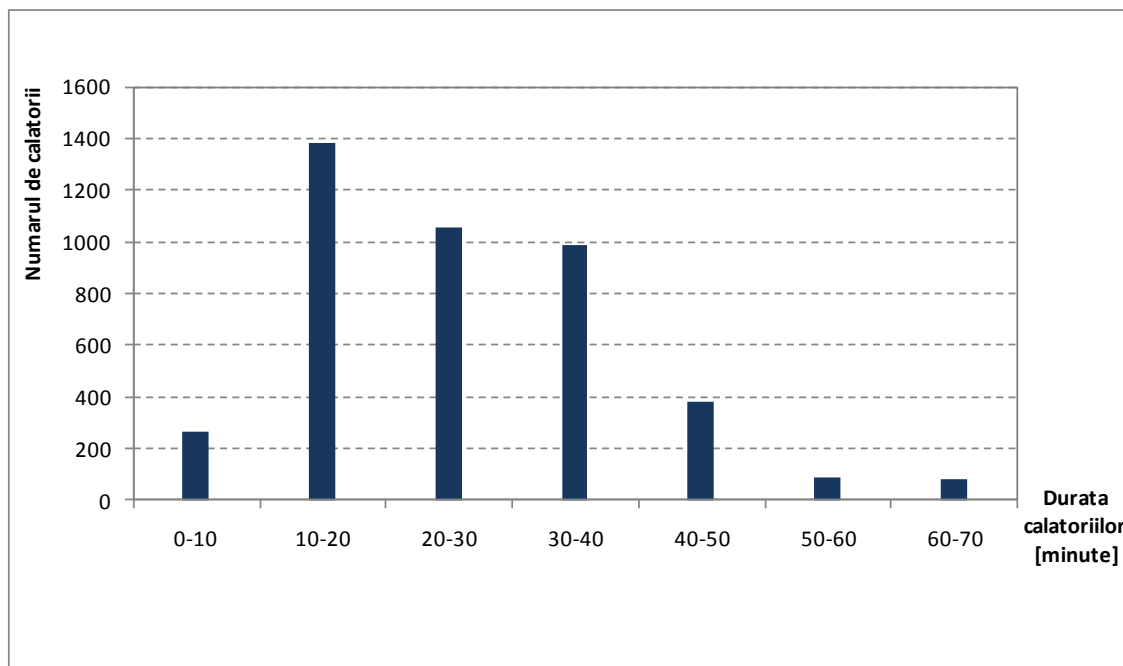


Figura 4.1-11: Distributia duratei calatoriilor

In cadrul anchetei au fost indicate 10 scopuri principale ale calatoriilor, completate de unul general pentru calatoriile in alt scop decat cele specificate, respectiv:

- Catre casa (domiciliu);
- Catre casa de vacanta;
- Catre serviciu;
- Afaceri in interes de serviciu;
- Educatie/ Formare;
- Cumparaturi;
- Interes personal;
- Vizitarea prietenilor;
- Recreere;
- Ducerea/Aducerea copiilor la /de la scoala;
- Altul.

Proportia calatoriilor realizate in scopurile mentionate este reprezentata in figura 109. In urma prelucrarii datelor a rezultat ca 91 % din calatorii au ca scop ajungerea la domiciliu, la serviciu, la cumparaturi, la activitati educationale si desfasurarea unor activitati in interes personal. Pentru aceste scopuri ale calatoriilor au fost evidentiata distributiile temporale ale calatoriilor generate (figurile de mai jos).

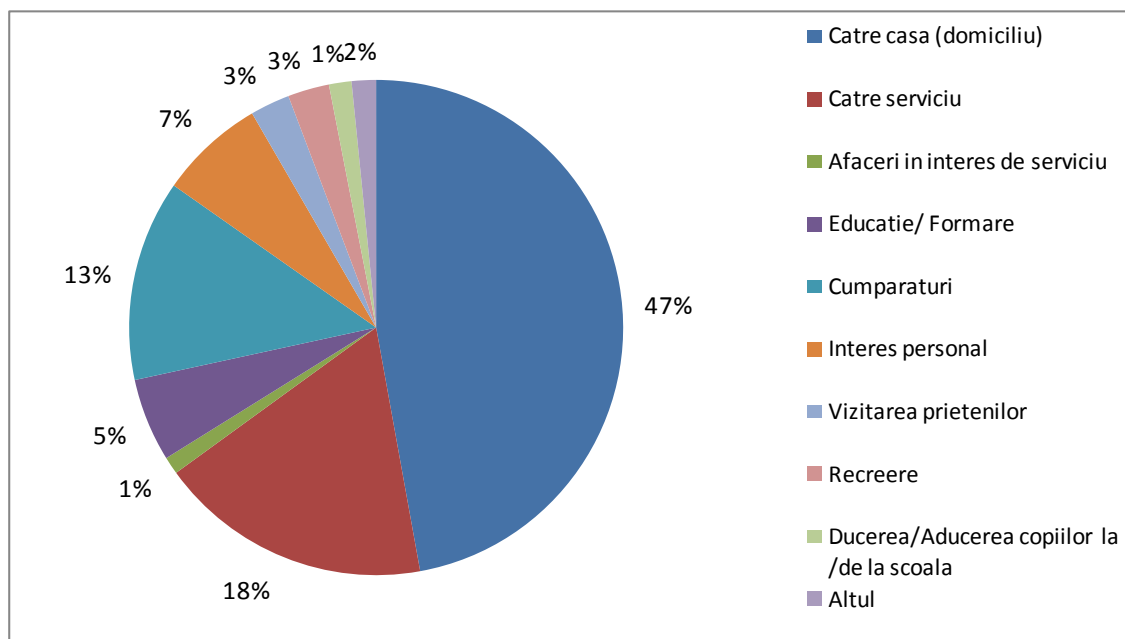


Figura 4.1-12: Distributia calatoriilor in functie de scop

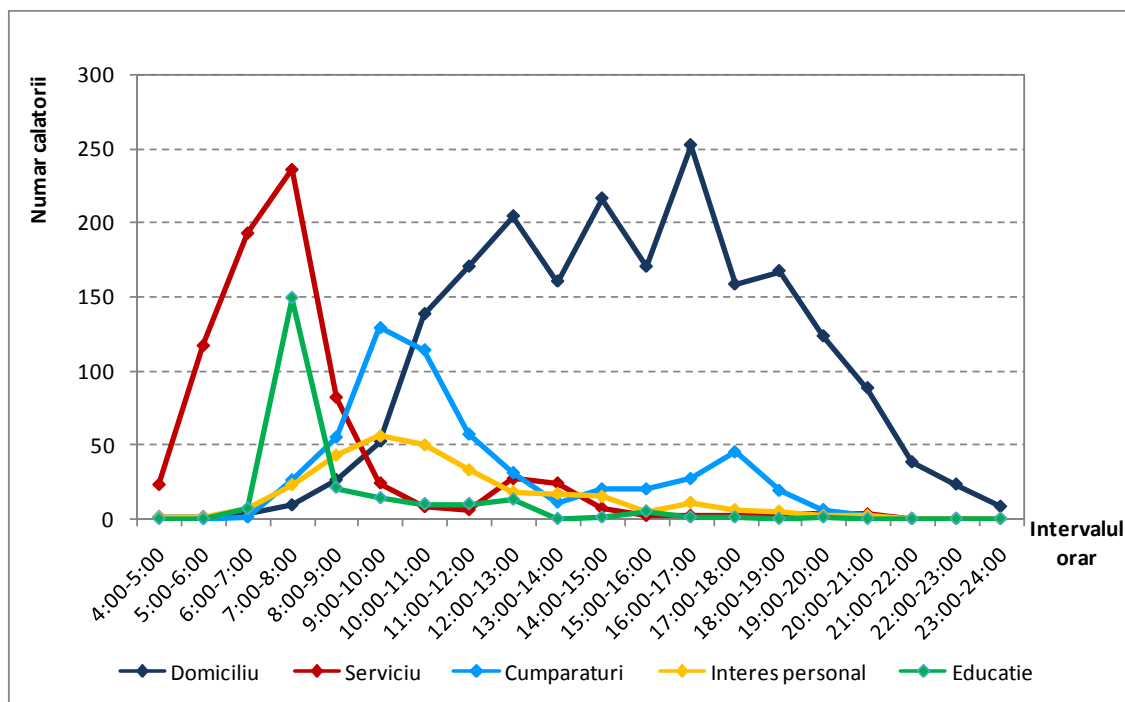


Figura 4.1-13: Distributia orara a calatoriilor generate, pe scopuri

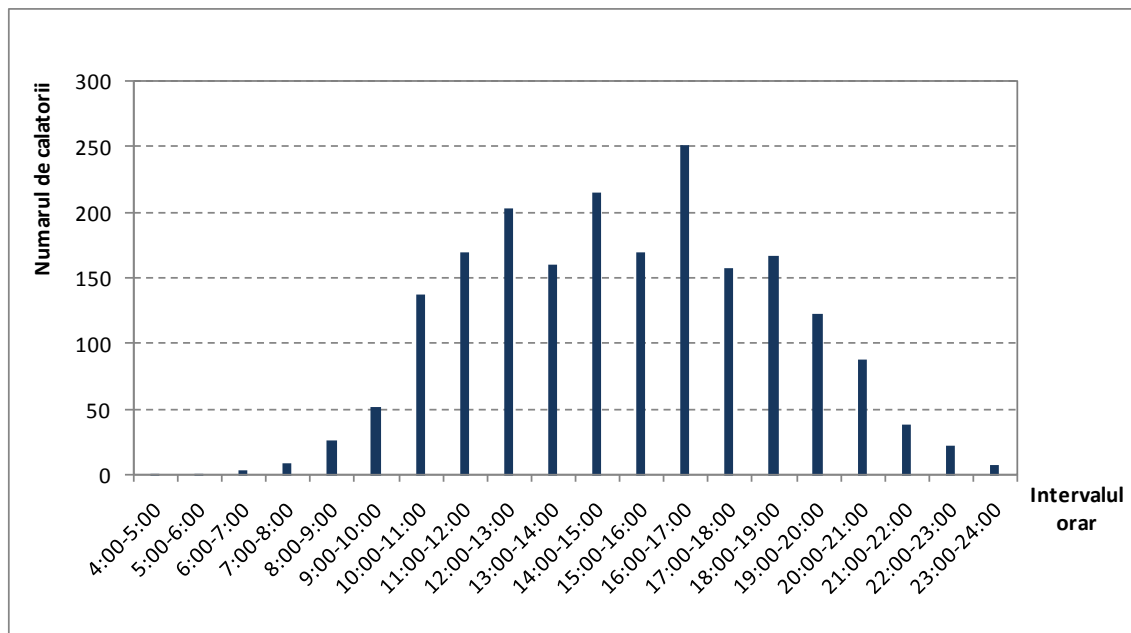


Figura 4.1-14: Distributia orara a calatoriilor care au ca scop: intoarcerea la domiciliu

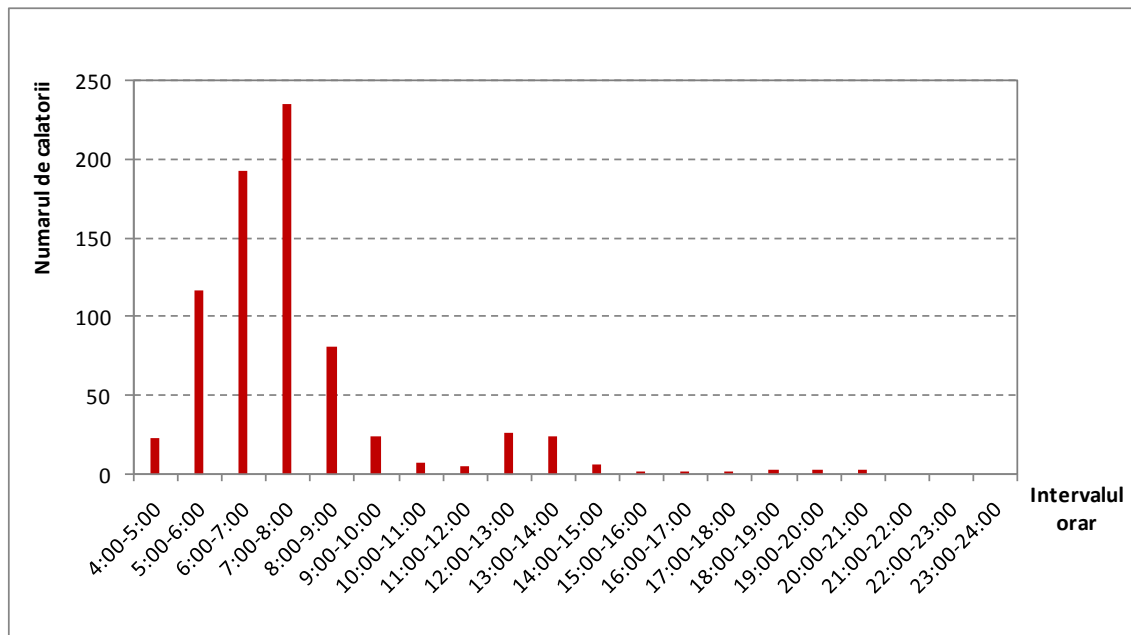


Figura 4.1-15: Distributia orara a calatoriilor care au ca scop: serviciul

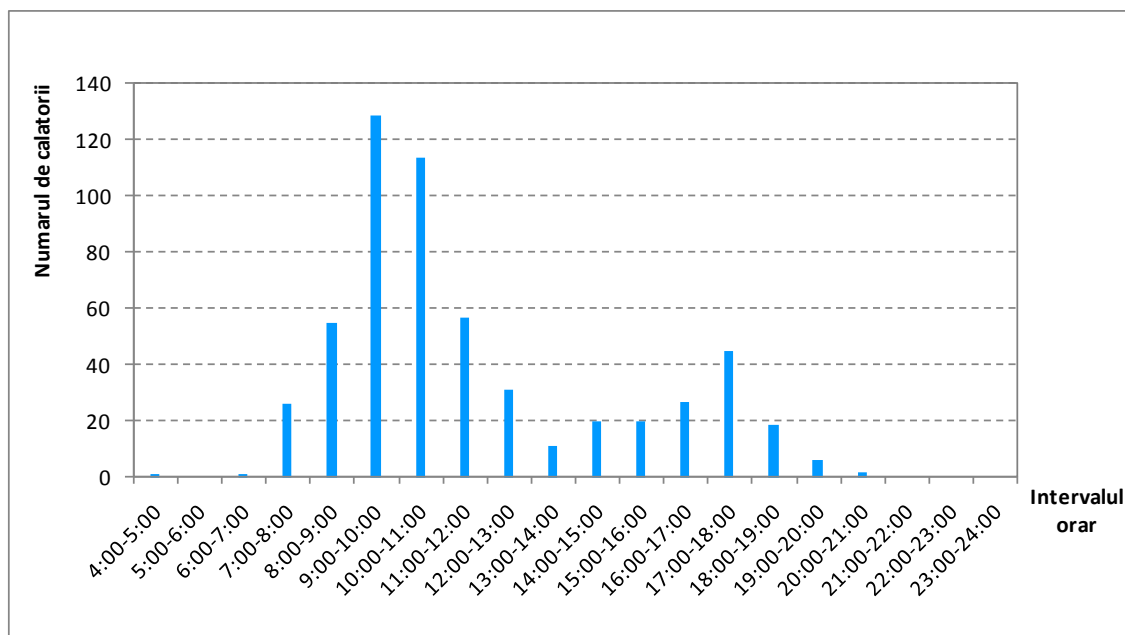


Figura 4.1-16: Distributia orara a calatoriilor care au ca scop: cumparaturile

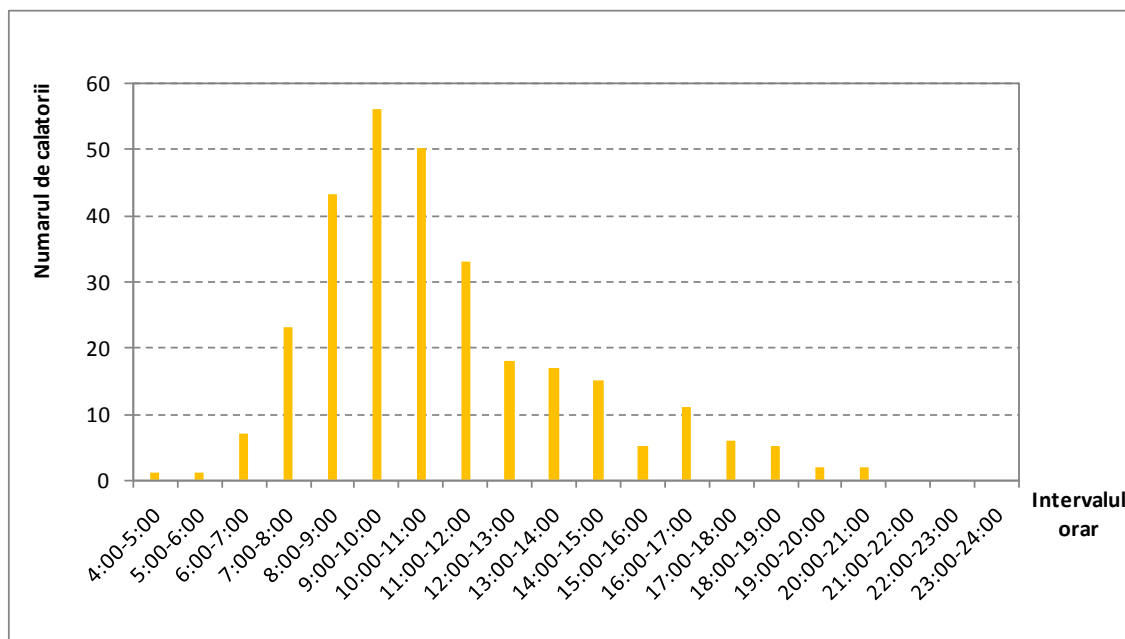


Figura 4.1-17: Distributia orara a calatoriilor care au ca scop: activitati in interes personal

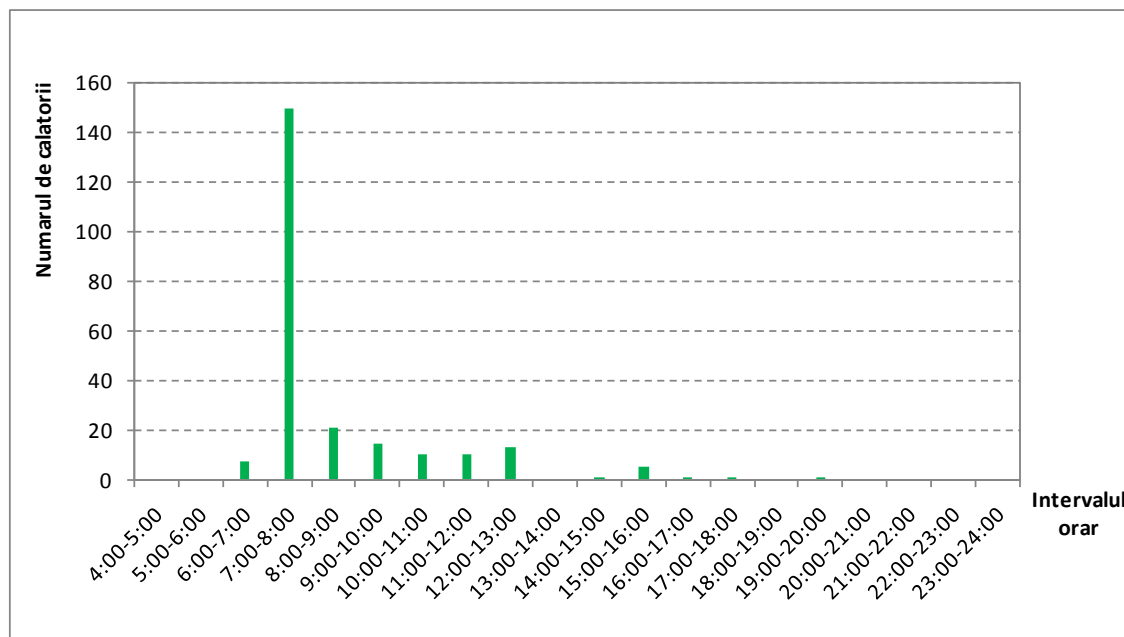


Figura 4.1-18: Distributia orara a calatoriilor care au ca scop: educatia

Analizand datele reprezentate grafic in figurile de mai sus, intervalele orare de varf privind generarea calatoriile pentru fiecare scop sunt urmatoarele:

- Intoarcere la domiciliu: 16:00 – 17:00;
- Serviciu: 7:00 – 8:00;
- Cumparaturi: 9:00 - 10:00, 17:00 - 18:00;
- Activitati in interes personal: 9:00 – 10:00;
- Educatie: 7:00 - 8:00.

Un indicator care descrie comportamentul de mobilitate al cetatenilor la nivelul unei localitati este distributia modala a calatoriilor. In cadrul anchetei in gospodarii au fost predefinite 15 moduri de transport specifice arealului de studiu din care respondentul trebuia sa le indice pe cele utilizate pentru fiecare calatorie declarata. Acestea sunt:

- Pietonal;
- Bicicleta;
- Motocicleta/ Scuter;
- Autoturism – in calitate de sofer;
- Autoturism – in calitate de pasager;

- Autocamioneta;
- Camion usor;
- Taxi;
- Microbuz;
- Autobuz;
- Autobuz cursa speciala;
- Troleibuz;
- Tramvai;
- Tren;
- Altele (de specificat).

Pentru efectuarea calatoriei declarate, numai in 3 situatii a fost utilizat trenul, iar in 9 cazuri au fost folosite vehicule de marfa. Motocicleta a reprezentat modul de transport utilizat pentru 12 deplasari. Distributia calatoriilor pe celelalte moduri de transport disponibile este prezentata in diagrama din figura urmatoare.

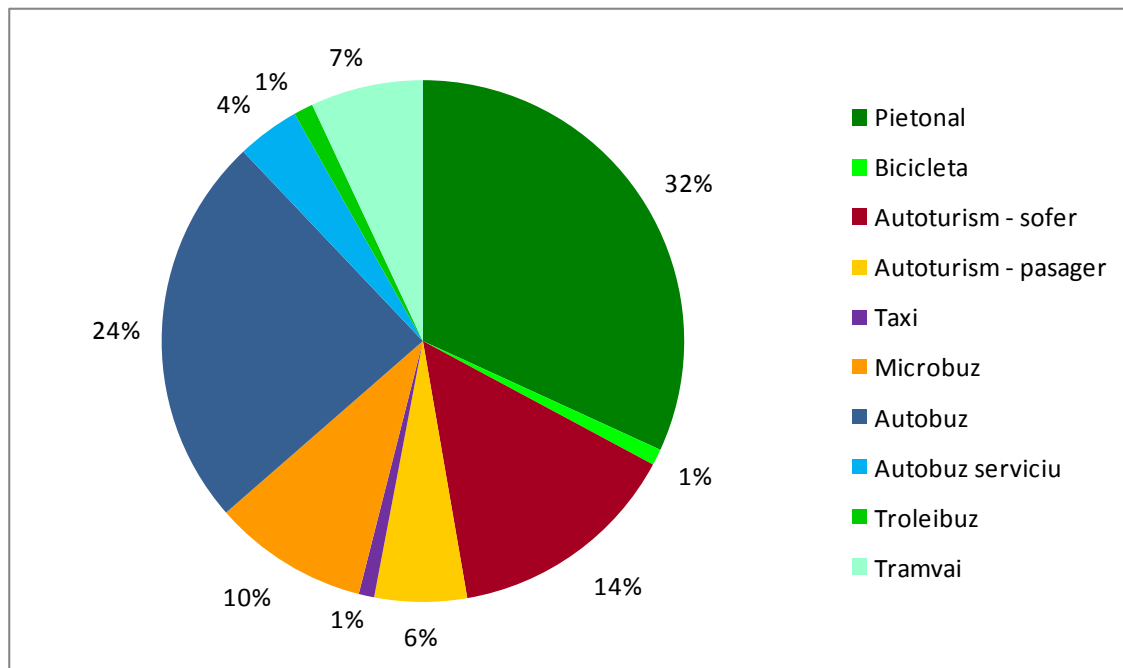


Figura 4.1-19: Distributia calatoriilor pe moduri de transport

4.1.2 Anchete de trafic

Volumul și structura fluxurilor de trafic specifice sistemului de transport care face obiectul unui studiu reprezintă elemente de ieșire în cadrul unui model de transport. Calibrarea și validarea unui astfel de model necesită cunoașterea unui set de date caracteristice cererii de transport ex-post, cu privire la acești parametri, cât mai reprezentative din punct de vedere al esanționului considerat și al preciziei de înregistrare.

Există o gamă largă de metode de culegere a datelor de trafic în vederea estimării cererii ex-post. În funcție de amplasarea observatorilor față de calea de rulare, acestea pot fi clasificate în două categorii principale:

- metode intruzive – presupun amplasarea observatorului în contact cu calea de rulare;
- metode neintruzive – presupun utilizarea tehnicilor de observare de la distanță.

În cadrul PMUD Galați datele de trafic sunt culese prin metoda neintruzivă, care constă în contorizare manuală. Aceasta este o metodă tradițională care implică plasarea unor observatori umani în anumite puncte de înregistrare pentru a contoriza numărul vehiculelor care tranzitează prin fața observatorului. În cazul clasic observatorii utilizează formulare de înregistrare în care notează numărul și tipul autovehiculelor. Prin această metodă se poate realiza o monitorizare a traficului detaliată pe tipuri de vehicule și direcții de deplasare.

Anchetele de trafic au fost desfășurate pe 12 ore, în intervalul 6:00 – 18:00, în punctele cheie din cadrul rețelei stradale urbane reprezentate în figura de mai jos.

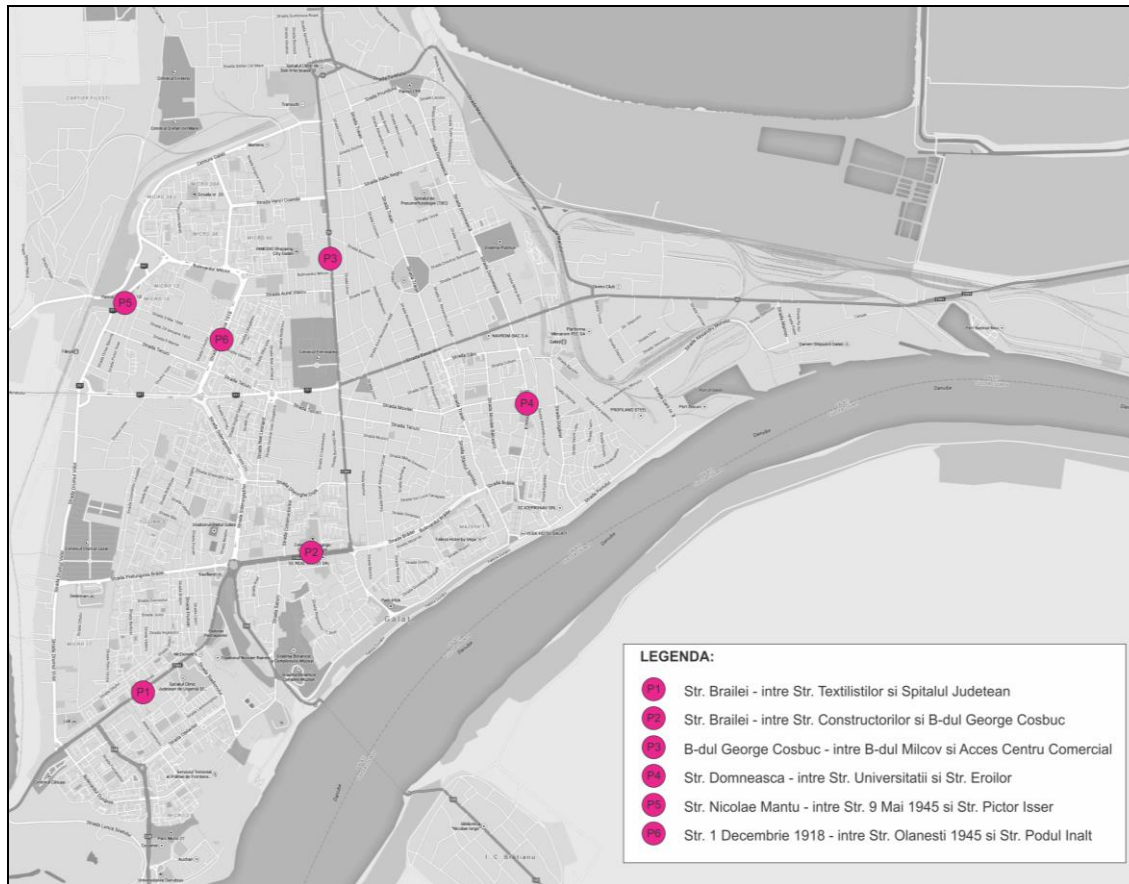


Figura 4.1-20: Amplasarea posturilor de ancheta

Vehiculele din componerea fluxurilor de trafic au fost incadrate in 14 categorii principale, conform fisei de inregistrare prezentata in figura de mai jos.














FIȘA DE ÎNREGISTRARE		Operatori înregistrare:		Data:									
Nr.		Punct de înregistrare / Sens:											
Interval orar	Biciclete și motocicletele	Autoturisme	Microbuze calatori	Autocamionete și autospeciale cu MTMA <=3,5 tone	Autocamioane și derivate cu 2 axe	Autocamioane și derivate cu 3 sau 4 axe	Vehicule articulate (TIR) și remorchere cu trailer, cu peste 4 axe	Autobuze și autocare	Tractoare cu/fără remorcă și vehicule speciale	Autocamioane cu 2, 3 sau 4 axe cu remorcă (tren rutier)	Transport public local		
													

Figura 4.1-21: Formular ancheta de trafic

Distributia orara a volumelor de trafic inregistrate in fiecare post de ancheta este prezentata in diagramele din figurile urmatoare (4.1-22 – 4.1-33)

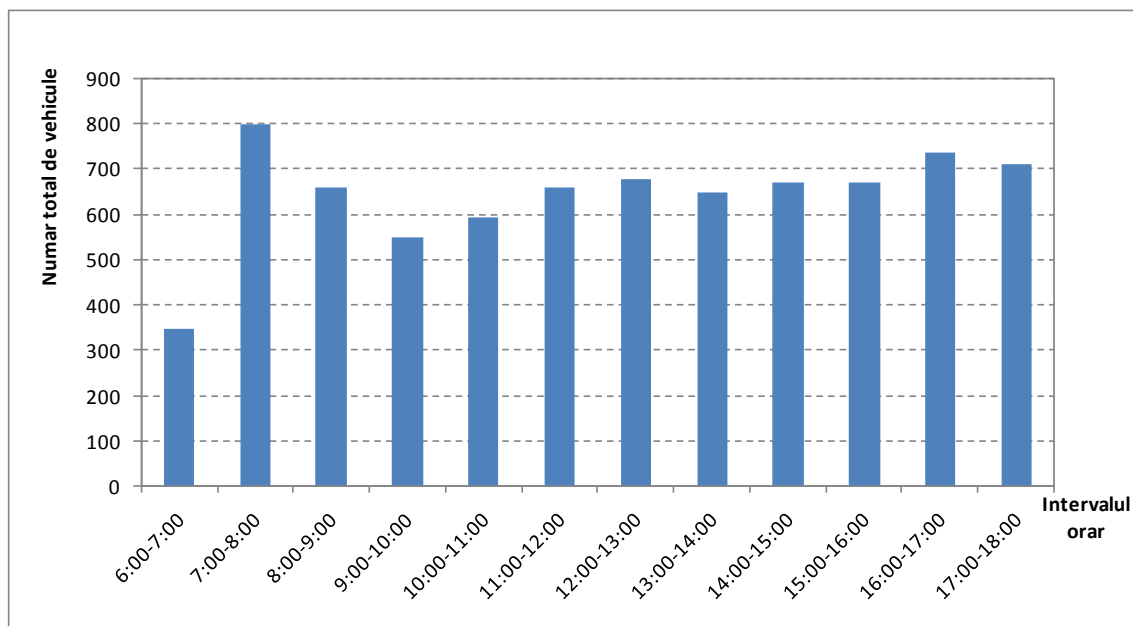


Figura 4.1-22: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 1, Str. Brailei, sensul Spre Centru

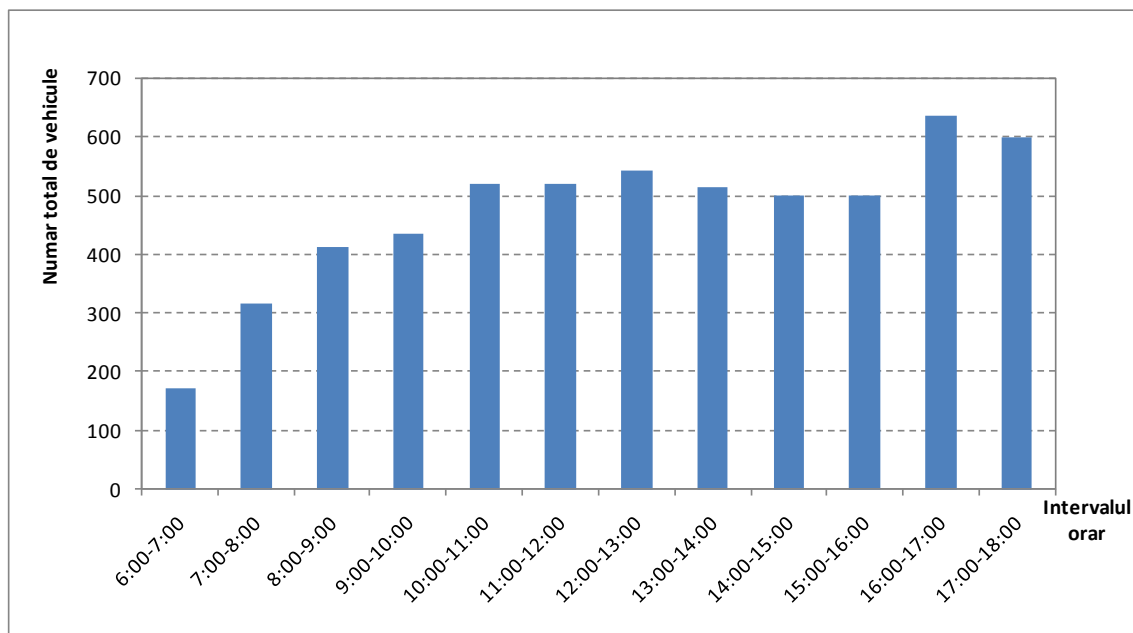


Figura 4.1-23: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 1, Str. Brailei, sensul Spre DN 25

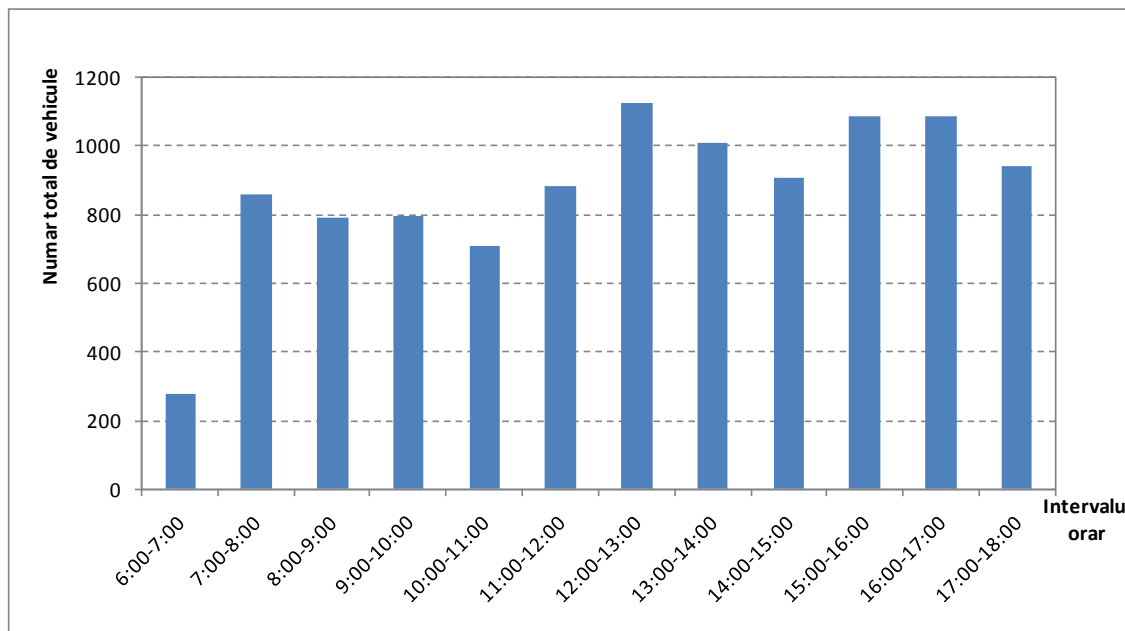


Figura 4.1-24: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 2, Str. Brailei, sensul Spre Str. Constructorilor

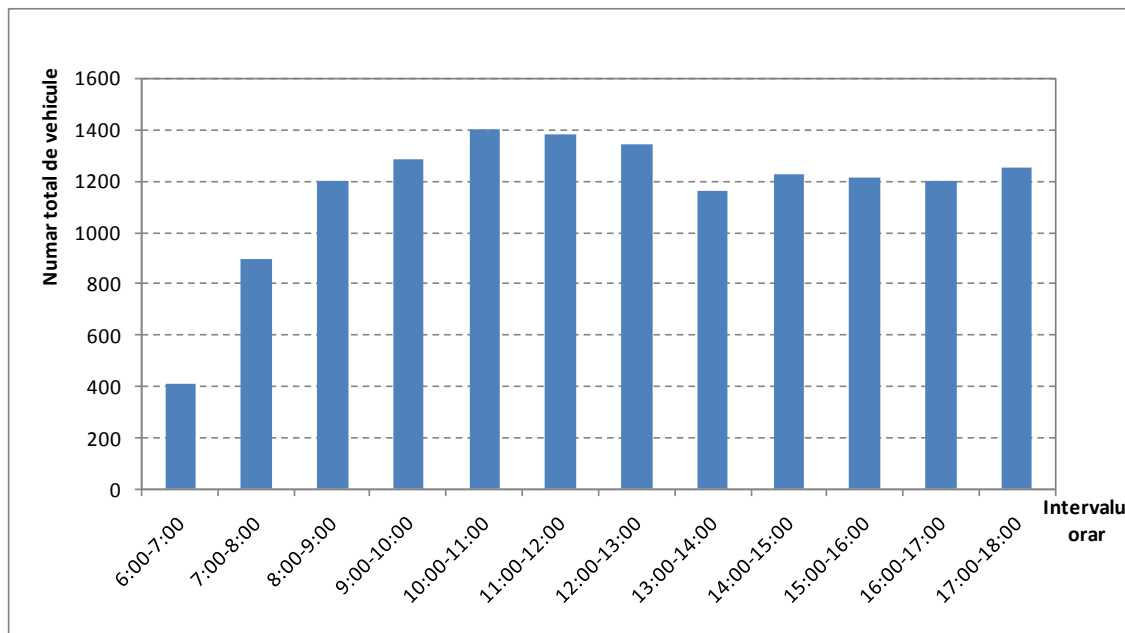


Figura 4.1-25: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 2, Str. Brailei, sensul Spre B-dul G. Cosbuc

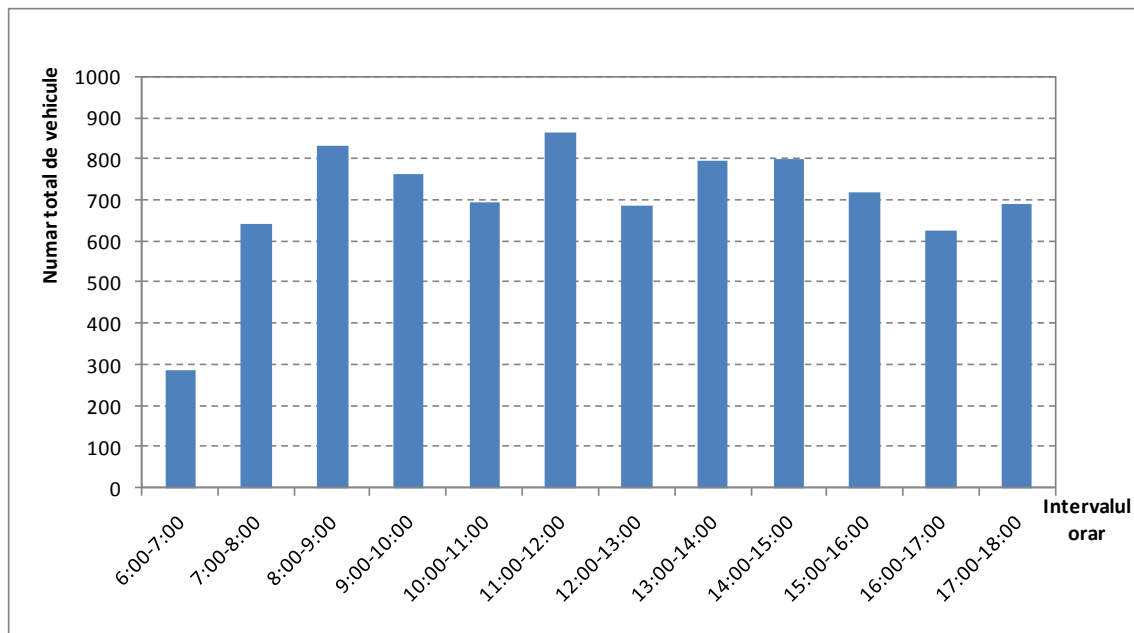


Figura 4.1-26: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 3, B-dul G. Cosbuc, sensul Spre DN 26

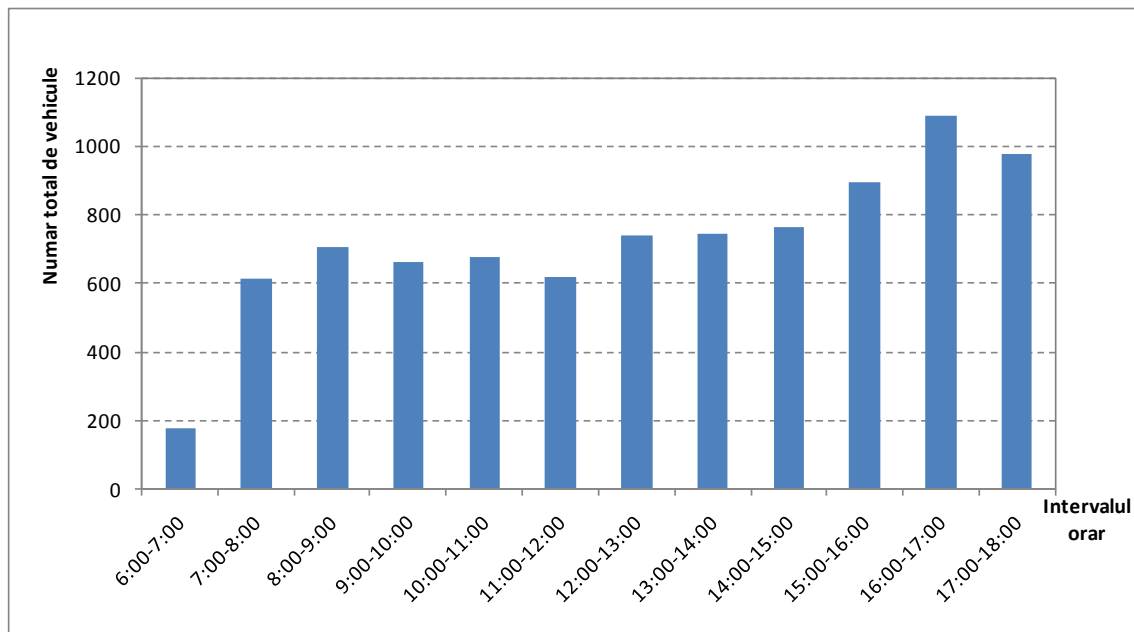


Figura 4.1-27: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 3, B-dul G. Cosbuc, sensul Spre B-dul Milcov

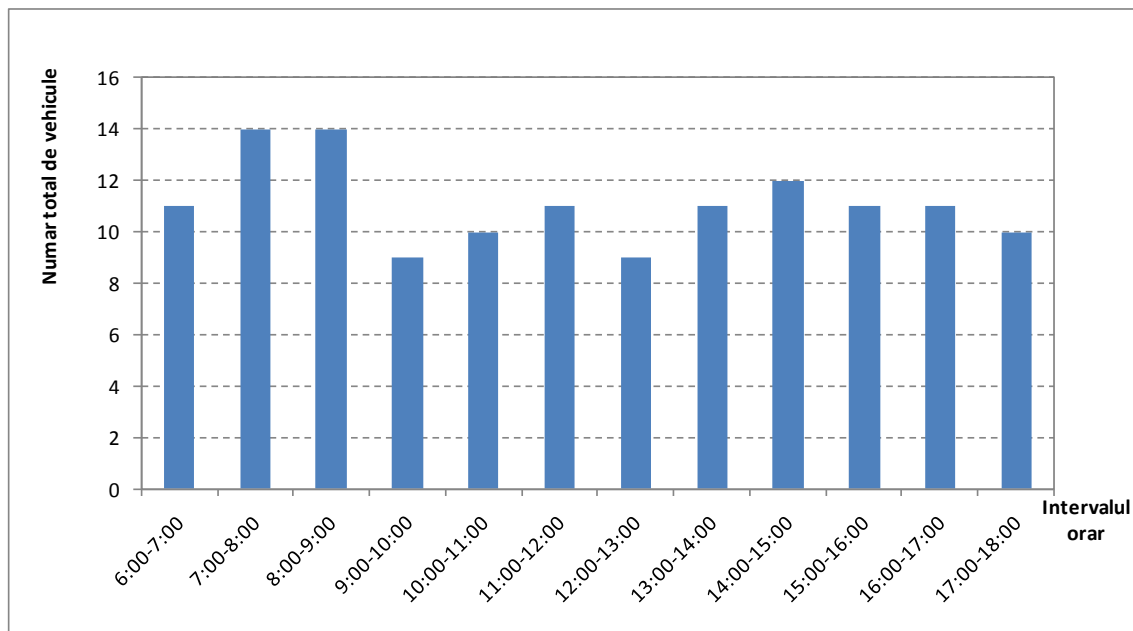


Figura 4.1-28: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 4, Str. Domneasca, sensul Spre Str. Universitatii

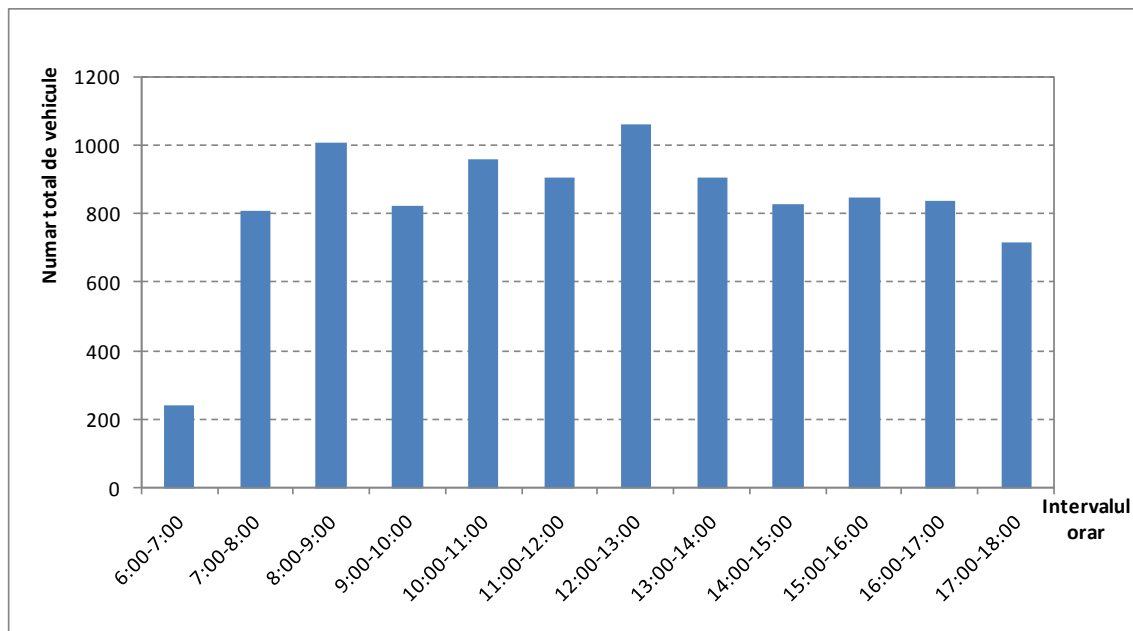


Figura 4.1-29: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 4, Str. Domneasca, sensul Spre Str. Eroilor

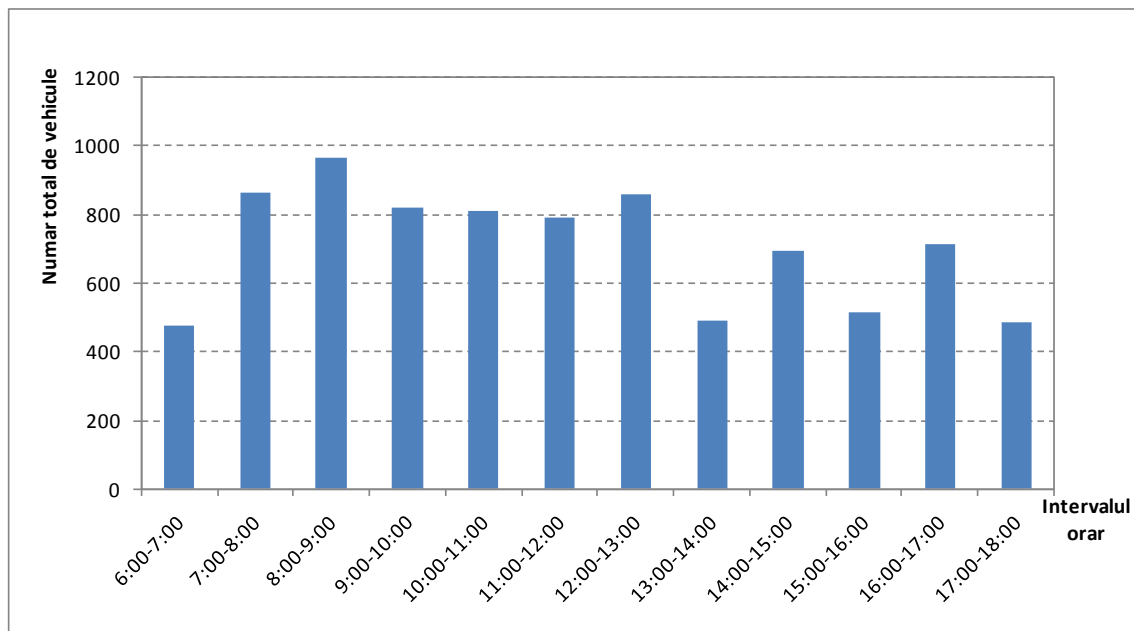


Figura 4.1-30: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 5, Str. Nicolae Mantu, sensul Spre Str. 9 Mai 1945

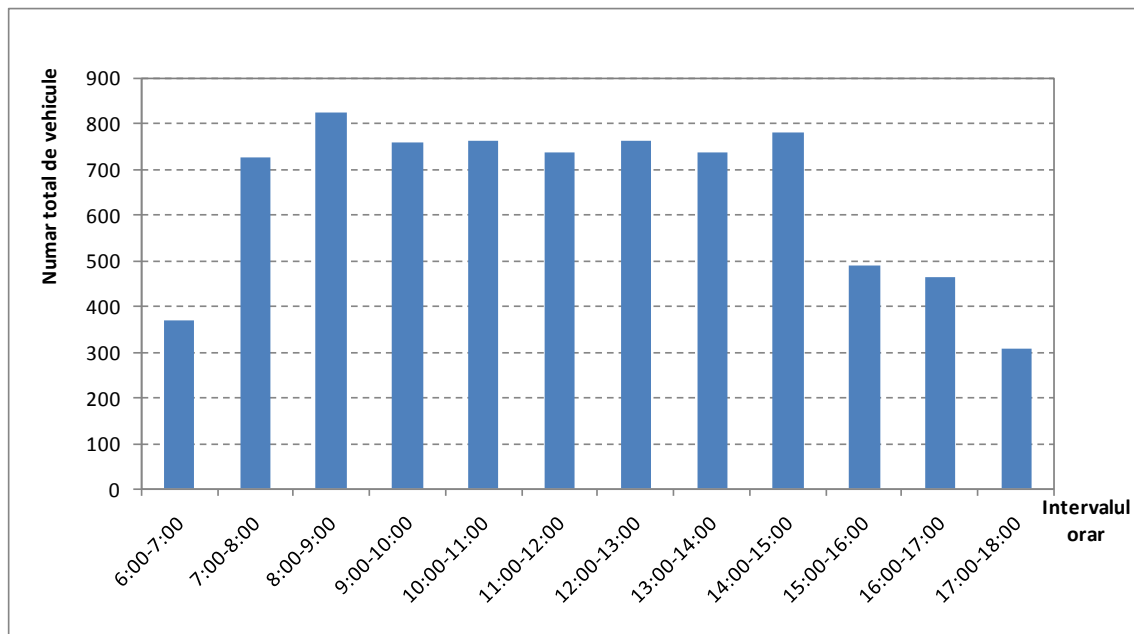


Figura 4.1-31: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 5, Str. Nicolae Mantu, sensul Spre Str. Pictor Isser

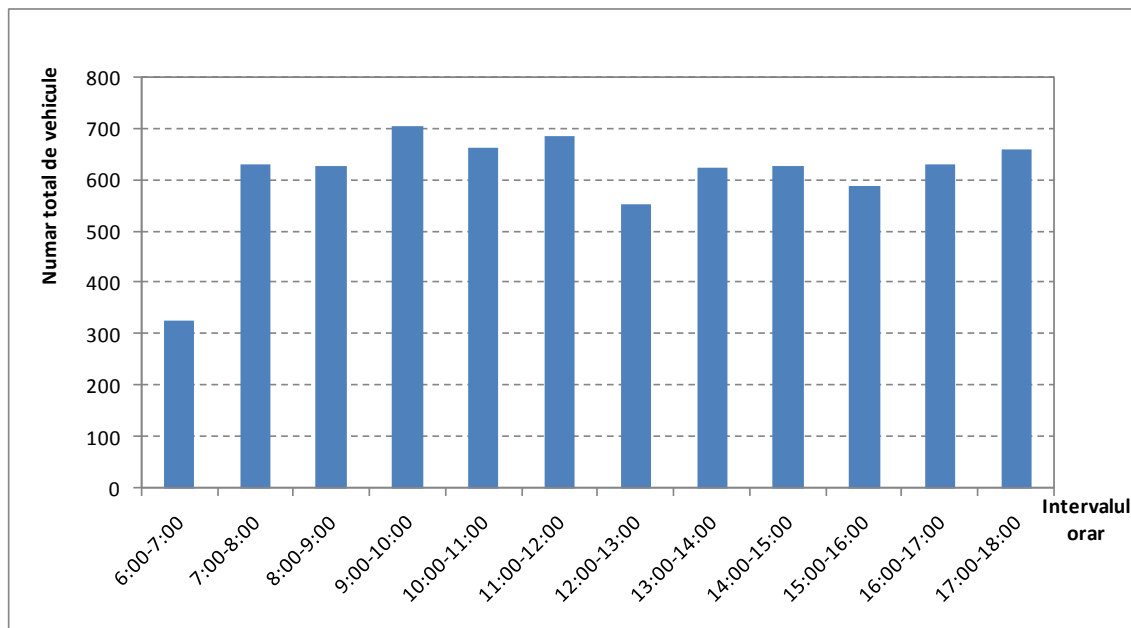


Figura 4.1-32: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 6, Str. 1 Decembrie 1918, sensul Spre Micro 40

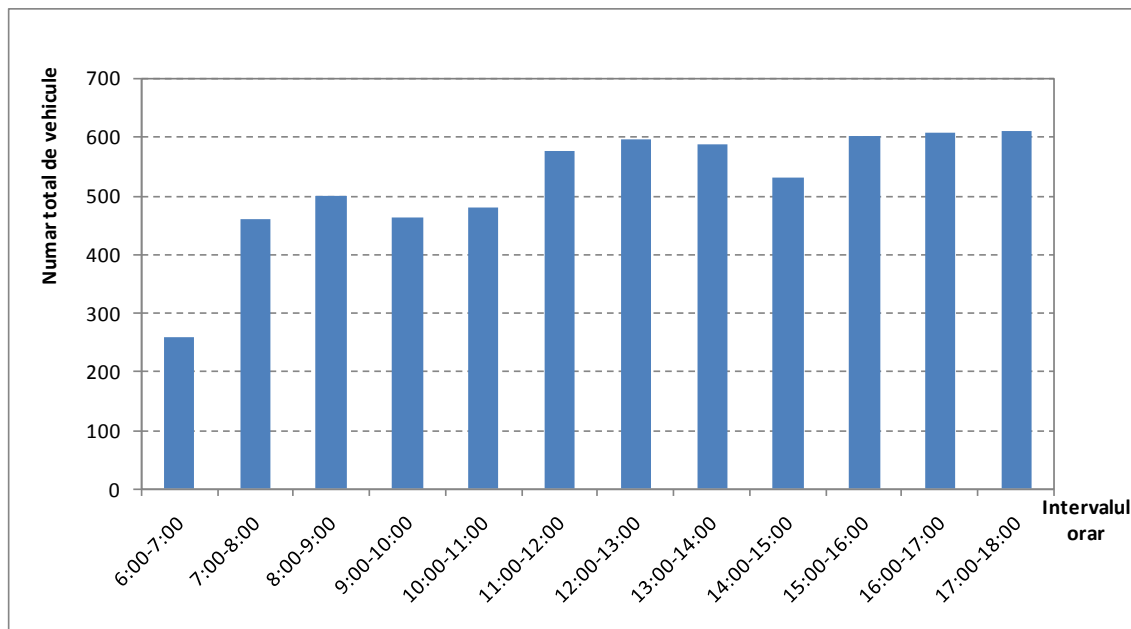


Figura 4.1-33: Distributia orara a volumelor de trafic. Postul 6, Str. 1 Decembrie 1918, sensul Spre Piata Energiei

Datele prezentate mai sus au fost utilizate pentru completarea si actualizarea bazei de date care contine inregistrari recente ale fluxurilor de trafic in intersecțiile din zonele de Sud si Nord din cadrul

grafului rețelei stradale a localității. Pentru fundamentarea unor studii de urbanism elaborate în anul 2014 au fost efectuate contorizări ale fluxurilor de trafic pentru 66 de intersecții, amplasate în cartierele pentru care au fost elaborate Planuri de Urbanism Zonal, respectiv:

- 21 intersecții: PUZ Restructurare Cartiere Micro 18, 19, 20, 21;
- 22 intersecții: PUZ Faleză Dunării;
- 13 intersecții: PUZ Cartier Traian Nord.

Datele (exprimate în vehicule etalon la nivel MZA) au fost introduse în atributele specifice mișcărilor din intersecțiile existente în cadrul grafului rețelei modelate și au fost reprezentate grafic volumele de trafic pe fiecare mișcare permisă. În figurile de mai jos (4.1-34 – 4.1-45) sunt prezentate intersecțiile din modelul de transport. Gruparea intersecțiilor în figuri diferite s-a realizat astfel încât să fie asigurată lizibilitatea valorilor de trafic.

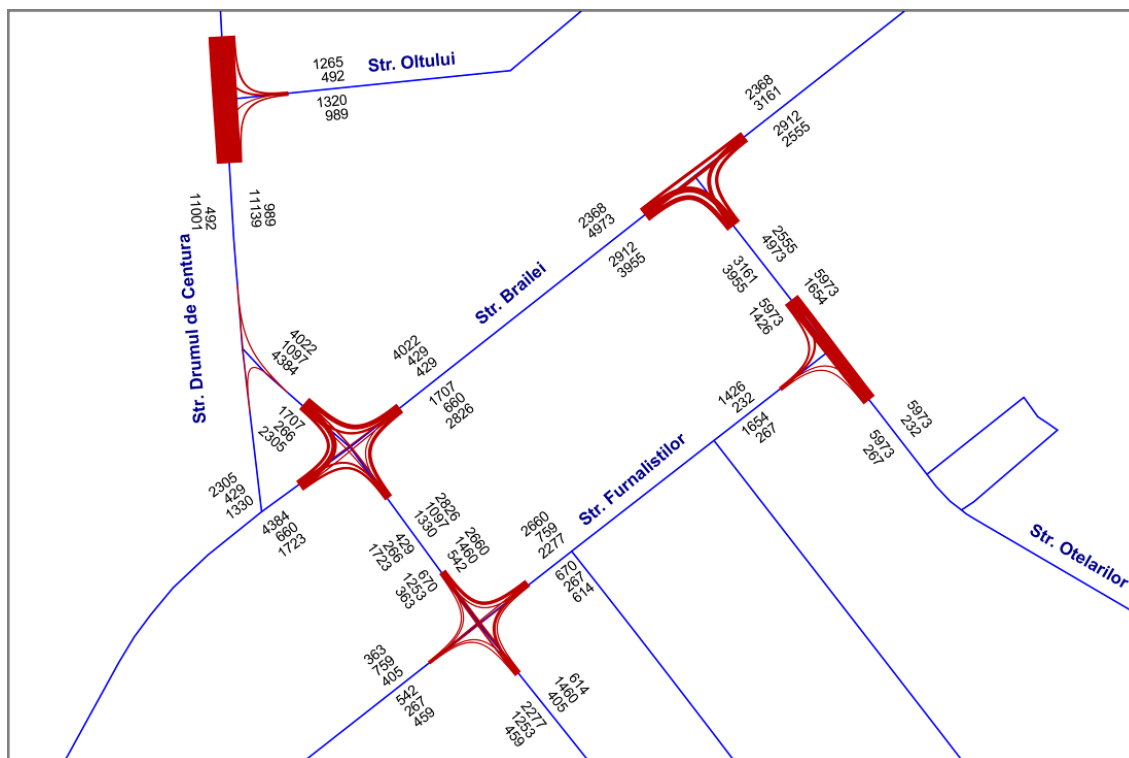


Figura 4.1-34: Fluxuri de trafic - Intersecții Cartiere Micro 18, 19

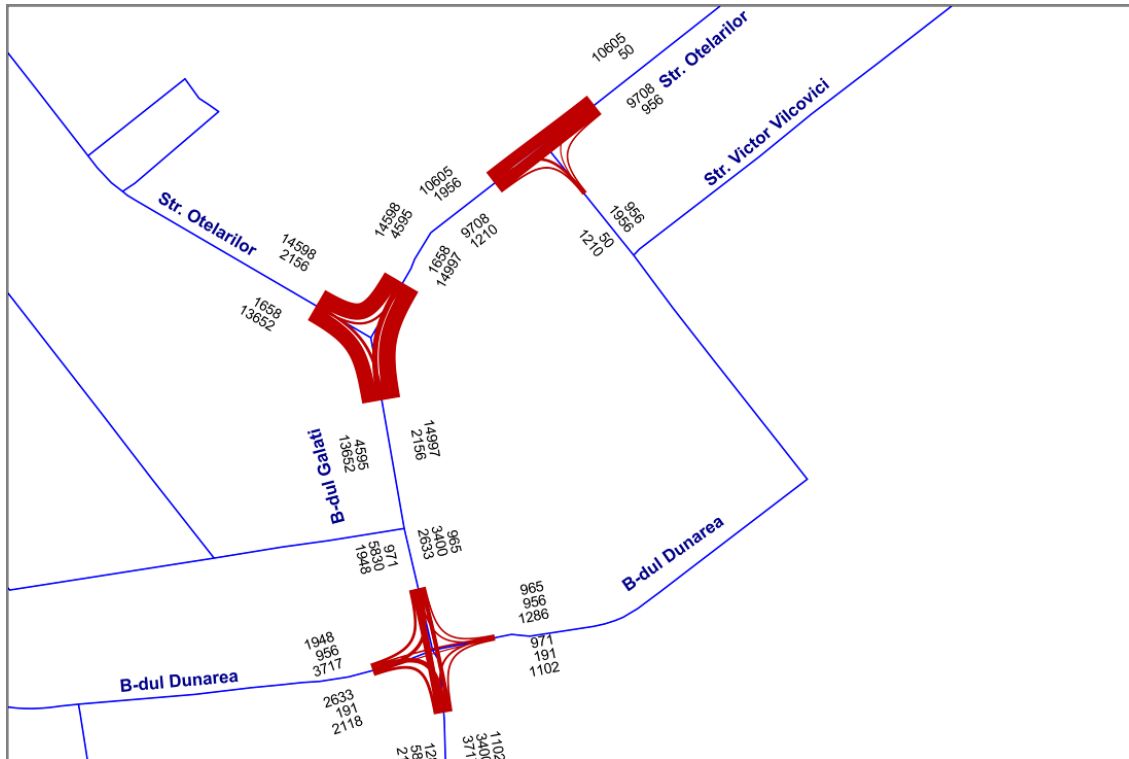


Figura 4.1-35: Fluxuri de trafic - Intersectii Cartiere Micro 19, 20, 21

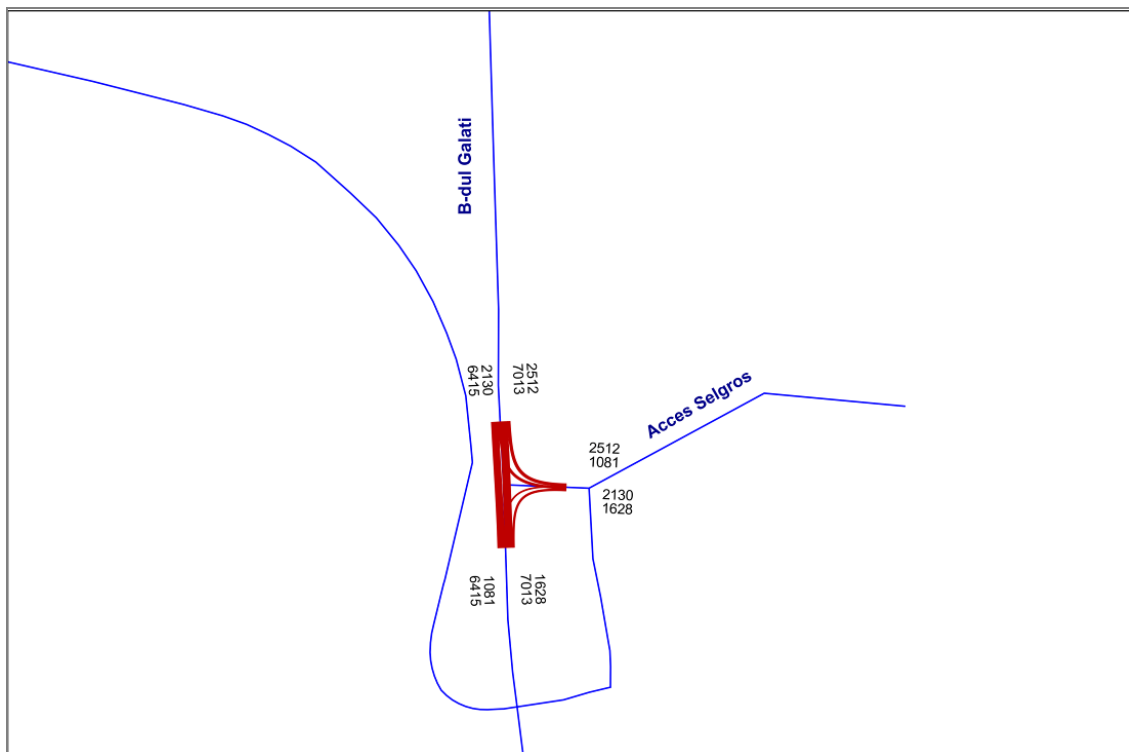


Figura 4.1-36: Fluxuri de trafic - Intersectie Cartier Micro 21

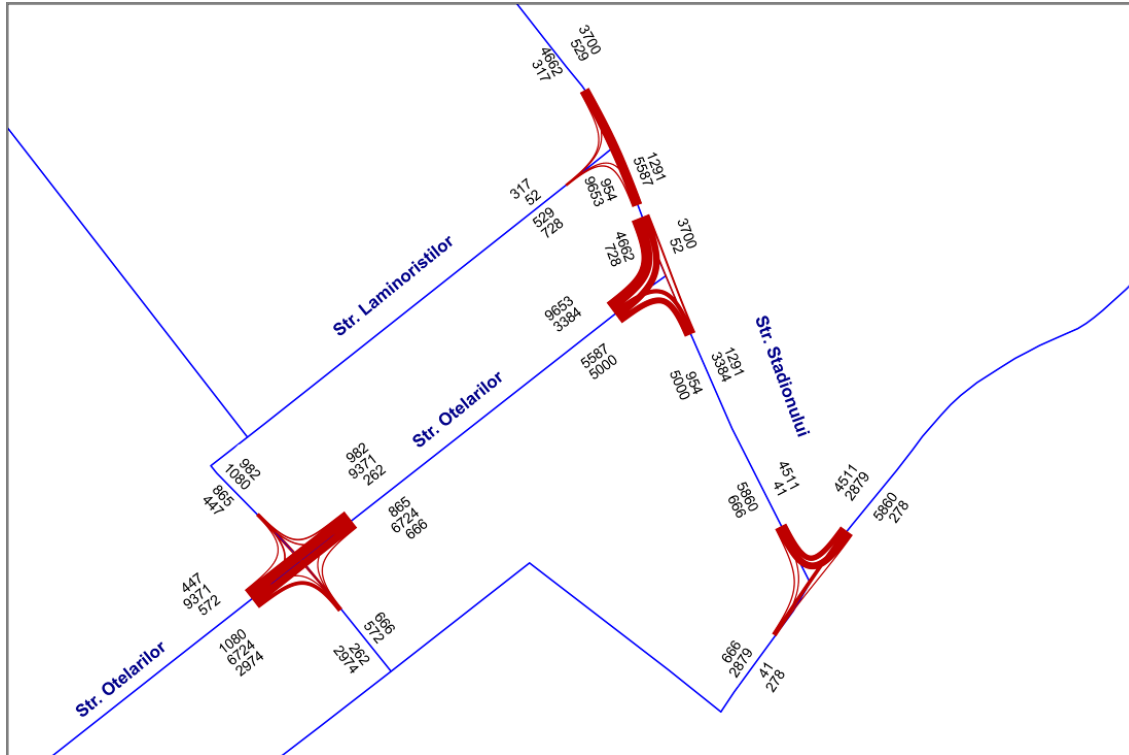


Figura 4.1-37: Fluxuri de trafic - Intersectii Cartiere Micro 19, 21

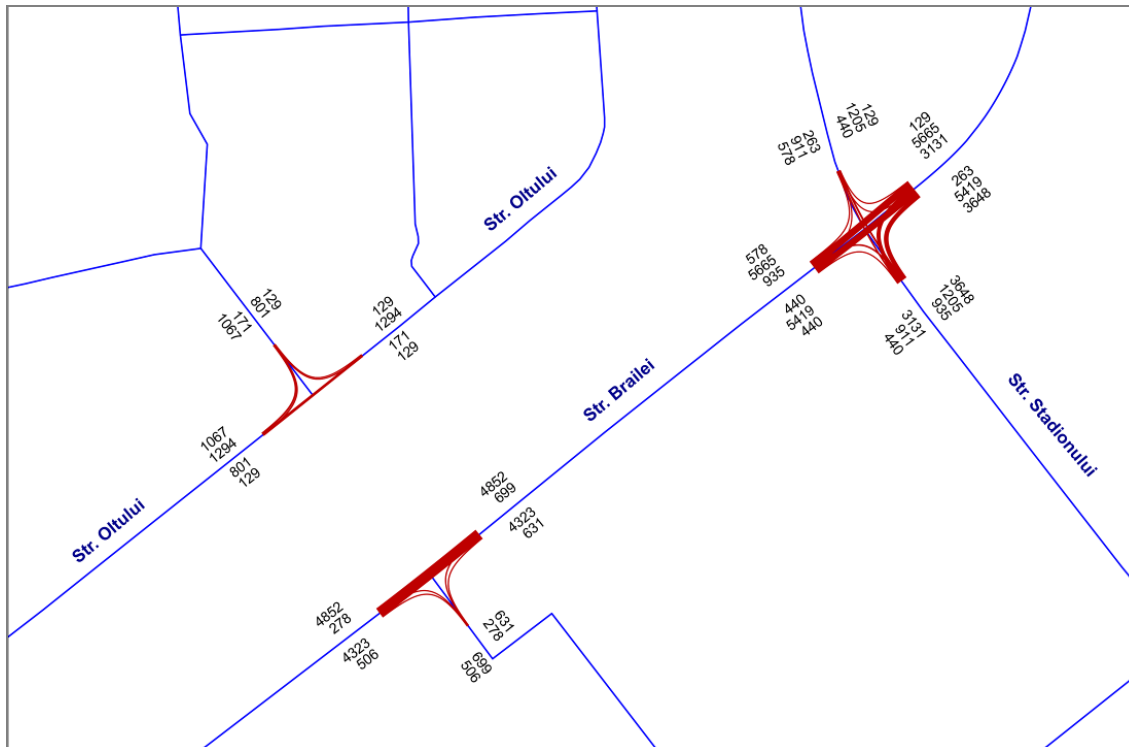


Figura 4.1-38: Fluxuri de trafic - Intersectii Cartiere Micro 18, 19, 21

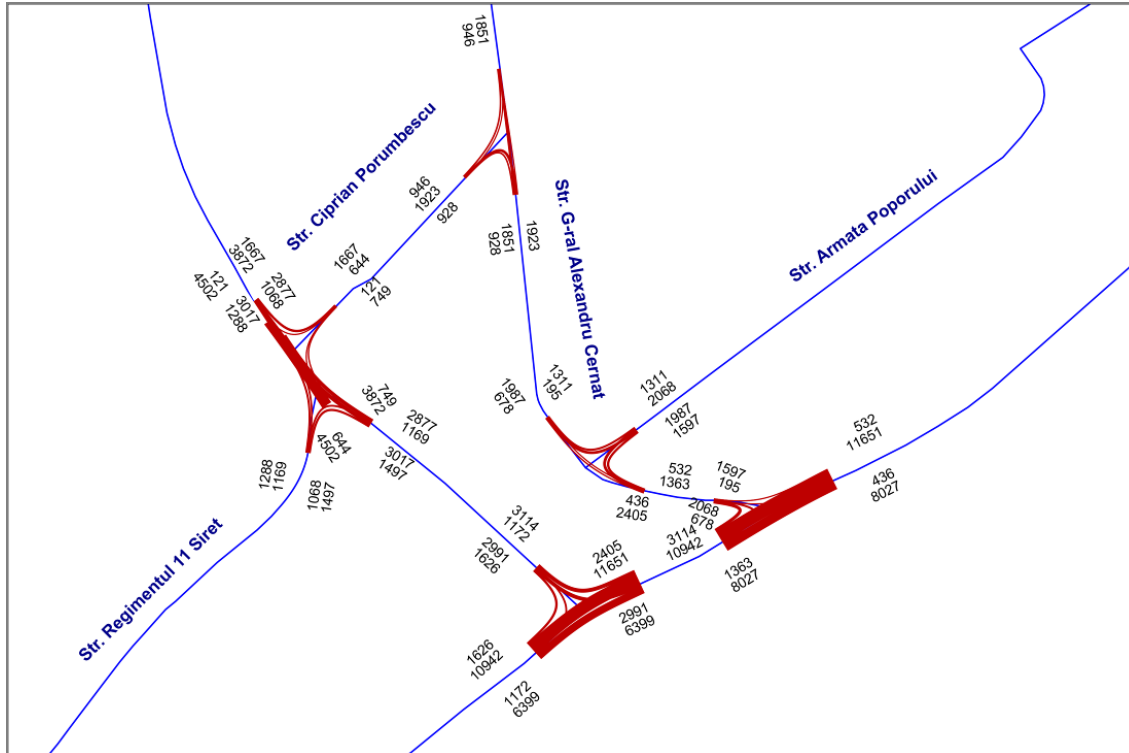


Figura 4.1-39: Fluxuri de trafic - Intersectiile Faleza Dunarii_1

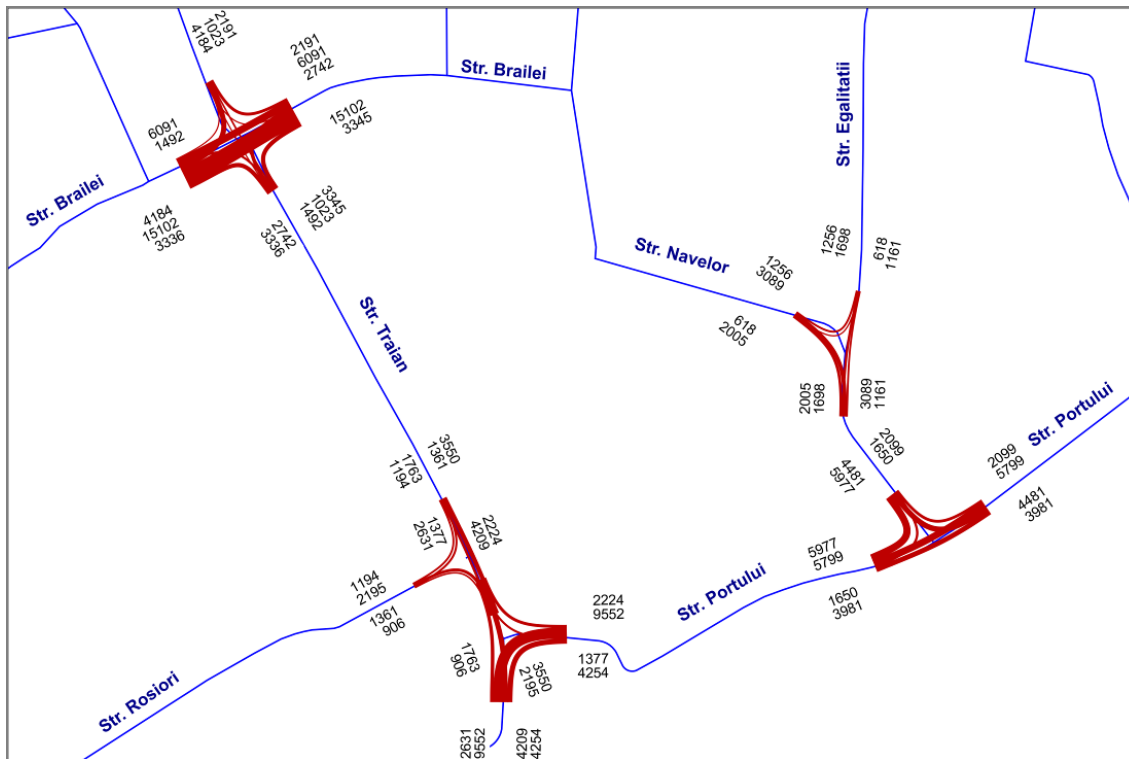


Figura 4.1-40: Fluxuri de trafic - Intersectiile Faleza Dunarii_2

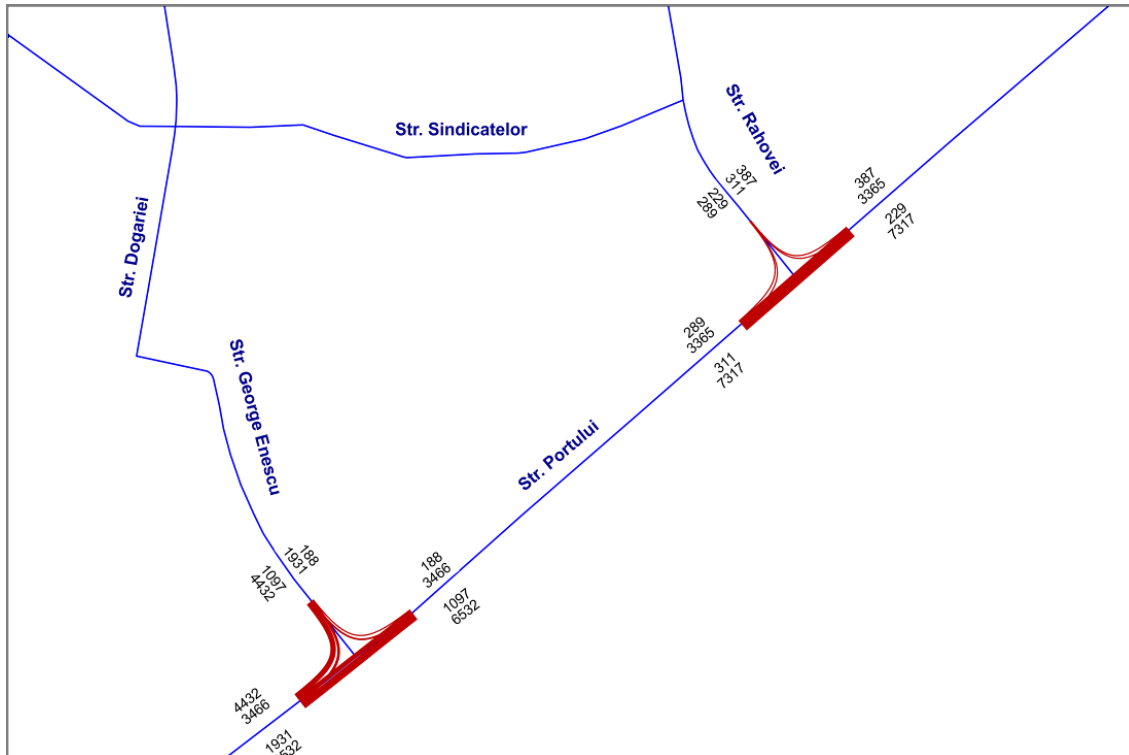


Figura 4.1-41: Fluxuri de trafic - Intersectii Faleză Dunării_3

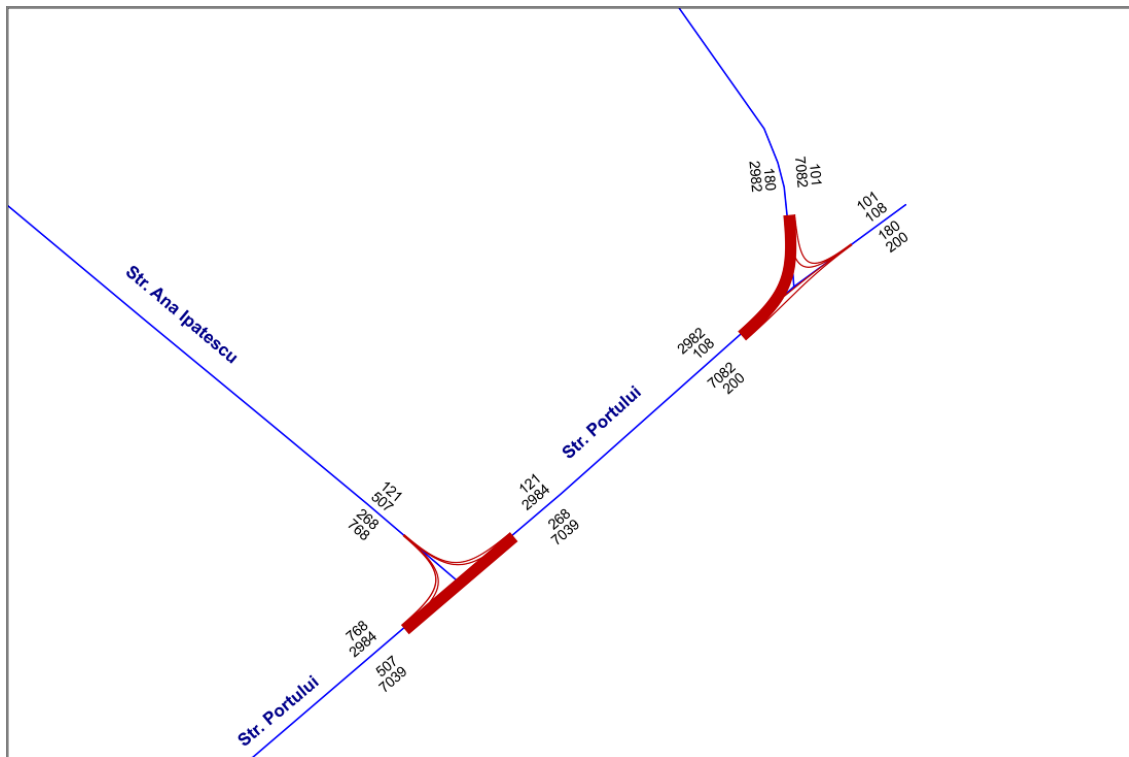


Figura 4.1-42: Fluxuri de trafic - Intersectii Faleză Dunării_4

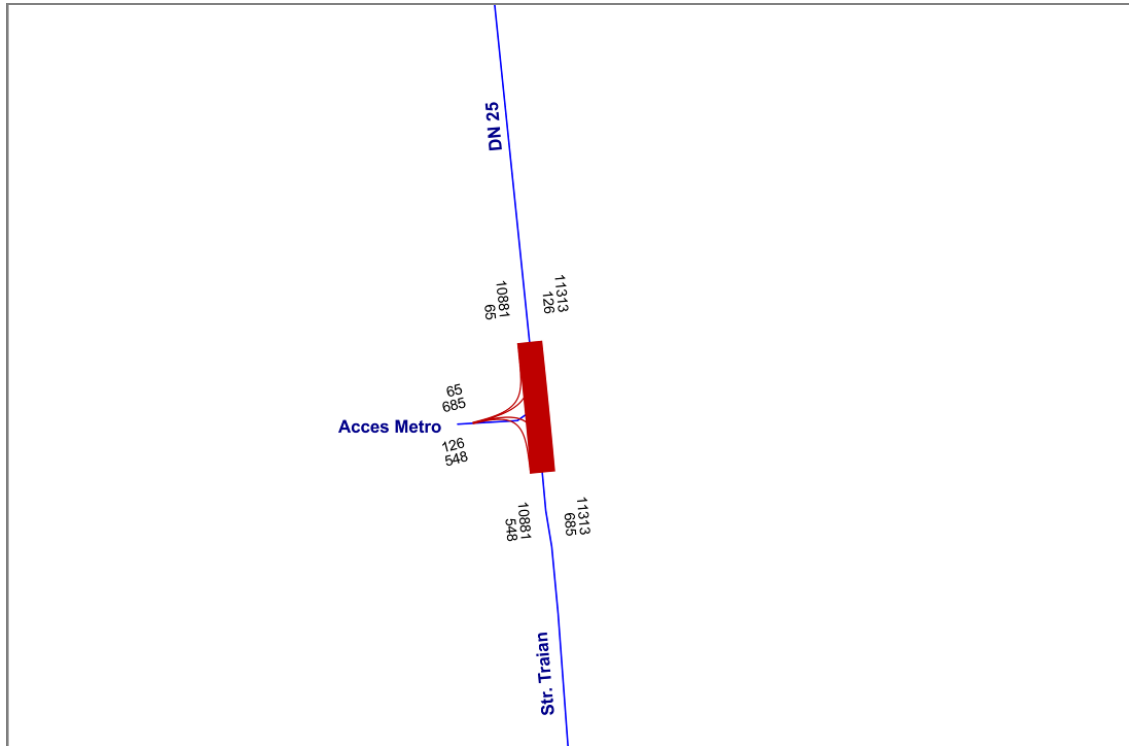


Figura 4.1-43: Fluxuri de trafic – Intersecție Cartier Traian Nord_1

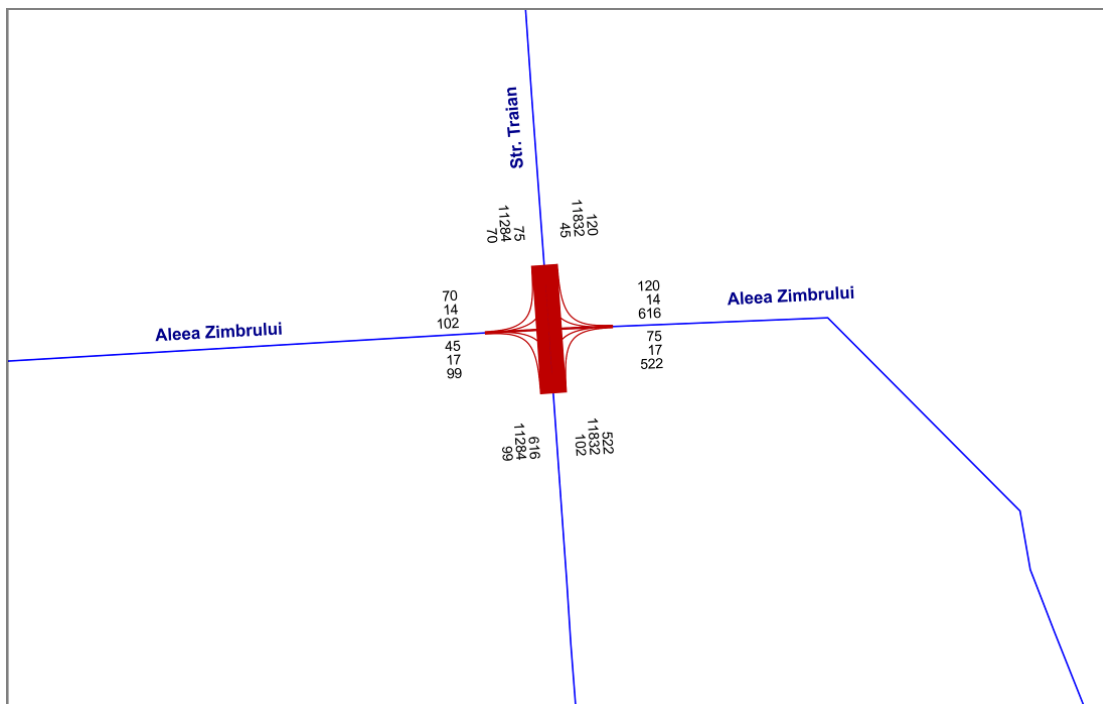


Figura 4.1-44: Fluxuri de trafic – Intersecție Cartier Traian Nord_2

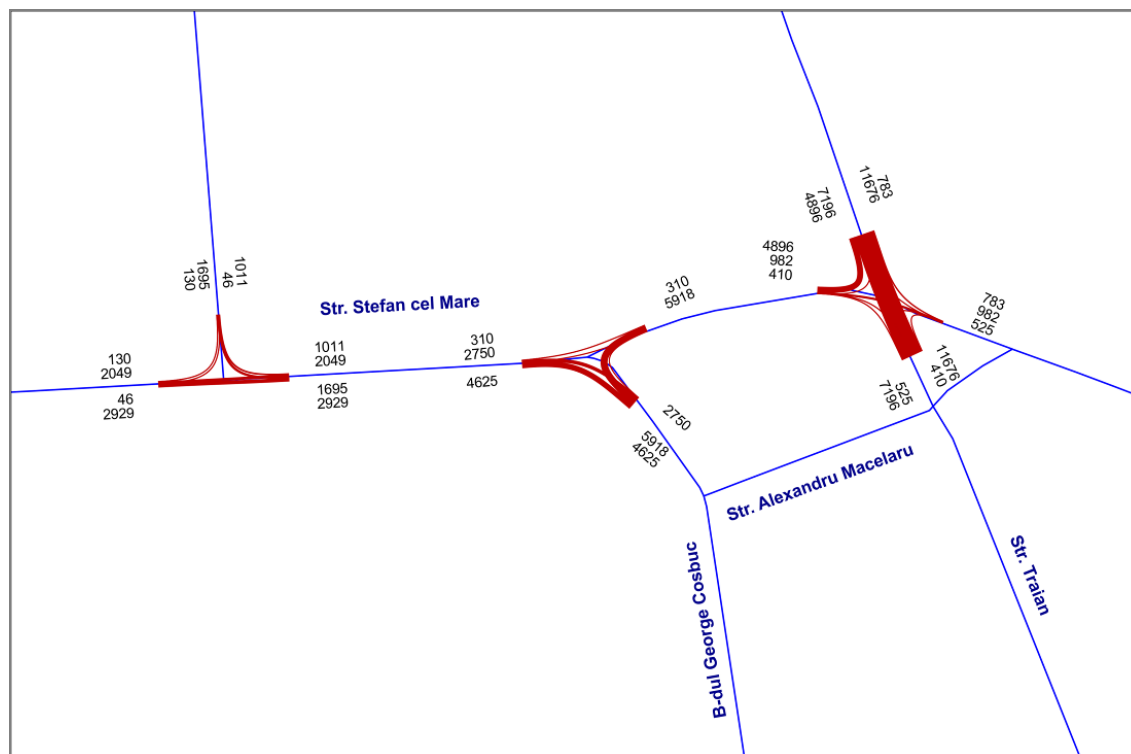


Figura 4.1-45: Fluxuri de trafic – Intersectii Cartier Traian Nord_3

Relationarea cu rețeaua de drumuri naționale și județene care penetrează teritoriul urban a fost controlată pe baza datelor de trafic extrase din model de transport dezvoltat în cadrul Master Planului de Transport Național, model care a fost pus la dispoziție prin intermediul BERD.

Fluxurile de transport între drumurile DN 25, DN 22B, DN 22E, DN 2B, DN 26 și DJ 251, exprimate în vehicule fizice sunt prezentate în figura de mai jos.

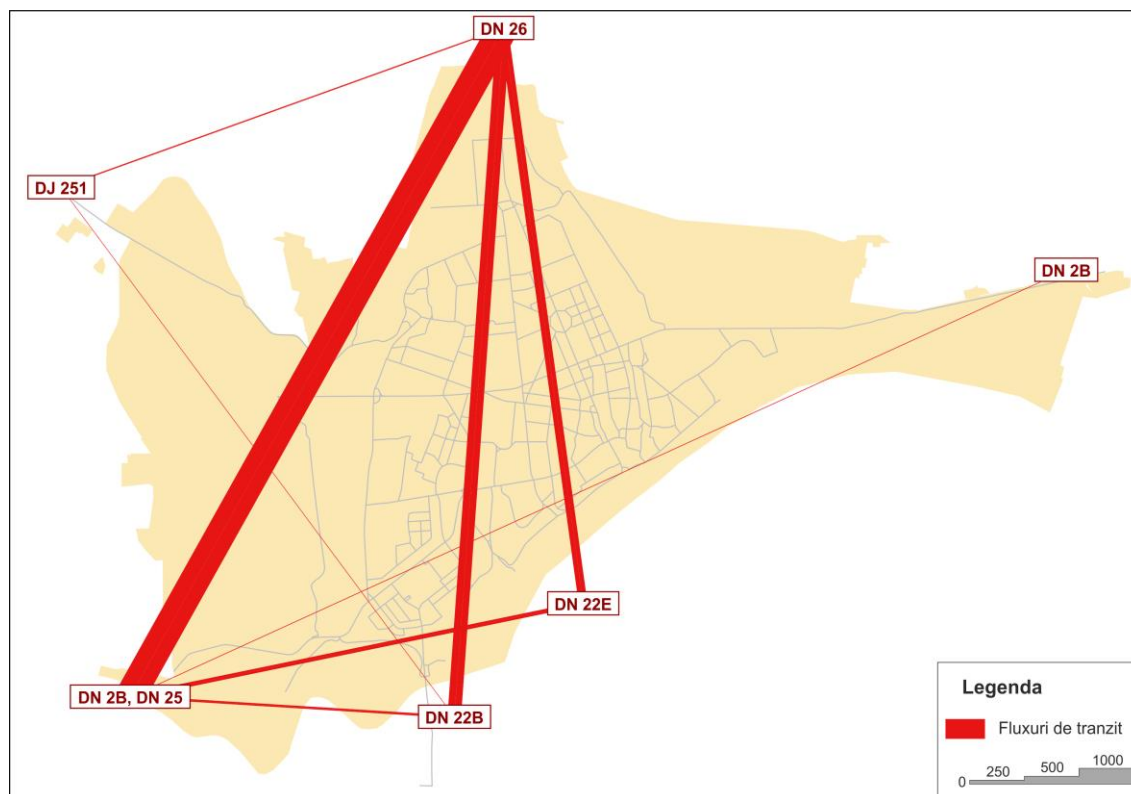


Figura 4.1-46: Fluxuri de transport care tranziteaza rețeaua stradala urbana - total vehicule fizice, 2015

4.1.3 Anchete in trafic cu privire la durata deplasarii pe diferite trasee in cadrul rețelei de transport

Pentru calibrarea și validarea vitezelor medii de deplasare pe diferite tronsoane ale rețelei de transport sunt necesare anchete privind timpii de parcurs. Acestea se realizează prin inserarea în fluxul de trafic a unui vehicul pe care sunt montate echipamente care permit înregistrarea duratei petrecute în deplasare și a distanței între diferite puncte ale unui traseu prestabilit.

În cadrul acestui proiect au fost efectuate măsurători pe 7 trasee care străbat rețeaua stradala, pe principalele artere, între diferite puncte de origine și destinație. Măsurătorile au fost efectuate atât în intervalele de varf de trafic, cât și în afara acestora, datele astfel obținute fiind utilizate atât pentru calibrarea și validarea modelului aferent intervalului de varf de trafic, cât și celui reprezentativ pentru 24 de ore. În figura de mai jos sunt reprezentate traseele pe care au fost înregistrate aceste categorii de date, cu evidențierea punctelor intermediare. Valorile medii ale distanțelor parcurse și ale duratelor călătoriilor obținute pe fiecare tronson al rețelei sunt specificate în tabelul de mai jos.



Figura 4.1-47: Trasee pe care sunt inregistrate date privind timpii de parcurs.

Traseu		Durata [min:s]	Lungime [km]
Traseul 1: (Intrare oras) > DN 2B > (Intersectie Str. Lunca Siretului) > B-dul Brailei > B-dul G. Cosbuc > Str. Basarabiei > DN 2B > (Iesire oras)			
Intrarea in oras, Intersectia E584 cu Str. Lunca Siretului	Intersectia B-dul Brailei cu Str. Drumul Viilor	1:18	0.8
Intersectia B-dul Brailei cu Str. Drumul Viilor	Intersectia B-dul Brailei cu Str. Otetarilor	0:39	0.4
Intersectia B-dul Brailei cu Str. Otetarilor	Intersectia B-dul Brailei cu Str. Siderurgistilor, Sens giratoriu	3:54	1.8
Intersectia B-dul Brailei cu Str. Siderurgistilor, Sens giratoriu	Intersectia B-dul Brailei cu B-dul G. Cosbuc	2:02	1.1
Intersectia B-dul Brailei cu B-dul G. Cosbuc	Intersectia B-dul G. Cosbuc cu Str. Basarabiei	3:11	1.3
Intersectia B-dul G. Cosbuc cu Str. Basarabiei	Iesirea din oras pe E584, In dreptul indicatorului de intrare in oras	5:45	2.1
Traseul 2: (Intrare oras) > DN 2B > (Intersectie Str. Lunca Siretului) > Str. Drumul Viilor > Centura Galati > B-dul G. Cosbuc > Str. Traian > DN 26 > (Iesire oras)			
Intrarea in oras, Intersectia E584 cu Str.	Intersectia B-dul Brailei cu Str.	1:12	0.7

Traseu		Durata [min:s]	Lungime [km]
Lunca Siretului	Drumul Viilor		
Intersectia B-dul Brailei cu Str. Drumul Viilor	Intersectia Str. Drumul Viilor cu Str. Prelungirea Brailei	2:27	1.5
Intersectia Str. Drumul Viilor cu Str. Prelungirea Brailei	Intersectia Str. Drumul Viilor cu Str. Combinatului	2:42	1.7
Intersectia Str. Drumul Viilor cu Str. Combinatului	Intersectia Str. Drumul Viilor cu B-dul Milcov, Sens Giratoriu	3:48	1.3
Intersectia Str. Drumul Viilor cu B-dul Milcov, Sens Giratoriu	Intersectia B-dul Milcov cu Calea Smardan / Centura Galati	0:30	0.2
Intersectia B-dul Milcov cu Calea Smardan / Centura Galati	Intersectia Centura Galati cu B-dul G. Cosbuc, Sens Giratoriu	3:19	2.0
Intersectia Centura Galati cu B-dul G. Cosbuc, Sens Giratoriu	Intersectia B-dul G. Cosbuc cu Str. Traian, La Spitalul de Boli Infectioase	1:26	0.5
Intersectia B-dul G. Cosbuc cu Str. Traian, La Spitalul de Boli Infectioase	iesirea din oras pe E584, In dreptul Metro	3:50	2.1
Traseul 3: (Intrare oras) > DN 22B > B-dul Galati > Str. Otelarilor > B-dul Brailei > B-dul G. Cosbuc > Str. Traian > DN 26 > (Iesire oras)			
Intrarea in oras pe DN22B, In dreptul indicatorului de intrare in oras	Intersectia B-dul Brailei cu Str. Otelarilor	3:00	1.5
Intersectia B-dul Brailei cu Str. Otelarilor	Intersectia B-dul Brailei cu Str. Siderurgistilor, Sens giratoriu	4:10	1.9
Intersectia B-dul Brailei cu Str. Siderurgistilor, Sens giratoriu	Intersectia B-dul Brailei cu B-dul G. Cosbuc	2:00	1.0
Intersectia B-dul Brailei cu B-dul G. Cosbuc	Intersectia B-dul G. Cosbuc cu Str. Basarabiei	2:36	1.4
Intersectia B-dul G. Cosbuc cu Str. Basarabiei	Intersectia Centura Galati cu B-dul G. Cosbuc, Sens Giratoriu	5:00	2.2
Intersectia Centura Galati cu B-dul G. Cosbuc, Sens Giratoriu	Intersectia B-dul G. Cosbuc cu Str. Traian, La Spitalul de Boli Infectioase	1:30	0.6
Intersectia B-dul G. Cosbuc cu Str. Traian, La Spitalul de Boli Infectioase	iesirea din oras pe E584, in dreptul Metro	3:22	2.0
Traseul 4: (Intrare oras) > DN 26 > Str. Tunelului > Str. Macului > E 584 > (Iesire oras)			
Intrarea in oras pe E584, In dreptul Metro	Intersectia B-dul G. Cosbuc cu Str. Traian, La Spitalul de Boli Infectioase	3:24	2.1
Intersectia B-dul G. Cosbuc cu Str. Traian, La Spitalul de Boli Infectioase	Intersectia Str. Basarabiei cu Str. Macului	5:36	3.5
Intersectia Str. Basarabiei cu Str. Macului	iesirea din oras pe E584, in dreptul indicatorului de intrare in oras	5:20	2.8
Traseul 5: (Intrare oras) > DJ 251 > Calea Smardan > B-dul Milcov > Str. 1 Dec. 1918 > Str. Siderurgistilor > Str. Closca > DN 22E > (Bac)			
Intrarea in oras pe DJ251, In dreptul trecerii la nivel cu calea ferata	Intersectia B-dul Milcov cu Calea Smardan / Centura Galati	11:49	5.2

Traseu		Durata [min:s]	Lungime [km]
Intersectia B-dul Milcov cu Calea Smardan / Centura Galati	Intersectia Str. Drumul Viilor cu B-dul Milcov, Sens giratoriu	0:36	0.2
Intersectia Str. Drumul Viilor cu B-dul Milcov, Sens giratoriu	Intersectia Str. Combinatului cu Str. Siderurgistilor, Sens giratoriu - Piata Energiei	3:58	1.8
Intersectia Str. Combinatului cu Str. Siderurgistilor, Sens giratoriu - Piata Energiei	Intersectia B-dul Brailei cu Str. Siderurgistilor, Sens giratoriu	3:22	1.5
Intersectia B-dul Brailei cu Str. Siderurgistilor, Sens giratoriu	Intersectia Str. Closca cu Str. Prelungirea Saturn, Sens giratoriu, in dreptul portii Gradinii Botanice	1:45	0.8
Intersectia Str. Closca cu Str. Prelungirea Saturn, Sens giratoriu, In dreptul portii Gradinii Botanice	DN22E, la Bac	1:02	0.6
Traseul 6: Intersectie Str. Drumul Viilor cu Str. Prelungirea Brailei > B-dul Brailei > Str. Traian > DN 26 > (lesire oras)			
Intersectia Str. Drumul Viilor cu Str. Prelungirea Brailei	Intersectia B-dul Brailei cu Str. Siderurgistilor, Sens giratoriu	3:10	1.1
Intersectia B-dul Brailei cu Str. Siderurgistilor, Sens giratoriu	Intersectia B-dul Brailei cu B-dul G. Cosbuc	2:27	1.05
Intersectia B-dul Brailei cu B-dul G. Cosbuc	Intersectia B-dul G. Cosbuc cu Str. Basarabiei	3:13	1.45
Intersectia B-dul G. Cosbuc cu Str. Basarabiei	Intersectia Centura Galati cu B-dul G. Cosbuc, Sens Giratoriu	4:07	2.1
Intersectia Centura Galati cu B-dul G. Cosbuc, Sens Giratoriu	Intersectia B-dul G. Cosbuc cu Str. Traian, La Spitalul de Boli Infectioase	1:46	0.7
Intersectia B-dul G. Cosbuc cu Str. Traian, La Spitalul de Boli Infectioase	lesirea din oras pe E584, In dreptul Metro	3:30	2.0
Traseul 7: Intersectie Str. Saturn cu B-dul Marea Unire > B-dul Marea Unire > Str. Portului > Str. Navelor > Str. Domneasca > Str. Prundului > Str. Traian > DN 26 > (lesire oras)			
Intersectia Str. Saturn cu B-dul Marea Unire, Sens giratoriu, in dreptul portii Gradinii Botanice	Intersectia Str. Portului cu Str. Navelor	4:48	2.7
Intersectia Str. Portului cu Str. Navelor	Intersectia Str. Navelor cu Str. Domneasca	1:12	0.5
Intersectia Str. Navelor cu Str. Domneasca	Intersectia Str. Domneasca cu Str. Basarabiei	2:55	1.6
Intersectia Str. Domneasca cu Str. Basarabiei	Intersectia Str. Domneasca cu Str. Prundului, in dreptul Parcului CFR	4:23	2.1
Intersectia Str. Domneasca cu Str. Prundului, in dreptul Parcului CFR	Intersectia B-dul G. Cosbuc cu Str. Traian, La Spitalul de Boli Infectioase	1:52	0.9
Intersectia B-dul G. Cosbuc cu Str. Traian, La Spitalul de Boli Infectioase	lesirea din oras pe E584, in dreptul Metro	3:09	2.0

Tabel 4.1-3: Valori masurate ale lungimilor si timpilor de parcurs

4.1.4 Date privind calatoriile efectuate cu transportul public urban

Cunoasterea situatie actuale privind cererea de transport aferenta transportului public este esentiala pentru calibrarea si validarea modelului de transport (versiunea pentru anul de baza) si totodata pentru identificarea deficientelor si propunerea unor masuri de imbunatatire a acestui mod de transport. In acest sens, Beneficiarul - Compartimentul Transport Urbana a pus la dispozitie o baza de date cu fluxurile de calatori inregistrate pe liniile de autobuze si troleibuze. In decursul unei zile lucratoare, pe fiecare traseu a fost monitorizat cate un vehicul, evidentiindu-se numarul de calatori care urca in statii utilizate. Aceste date, coroborate cu programul de circulatie al fiecarei linii au fost prelucrate astfel incat a a fost estimat numarul mediu de calatorii la nivelul unei zile care isi au originea in fiecare statie. Valorile rezultate au fost reprezentate prin diagrame circulare, a caror raza este proportionala cu numarul calatoriilor asociate unui statii (figura de mai jos). Numarul de calatorii pe statii variaza intre 2 si 5343, primele si ultimele 5 statii in acest clasament sunt mentionate in tabelul urmator. Se observa ca cele mai solicitate statii sunt amplasate pe culuarul Str. Brailei - Str. Domneasca / Str. Nicolae Balcescu.

Denumire Statie	Localizare	Numar de calatorii generate	Liniile care utilizeaza statia
Micro 19	Str. Otelarilor	5343	5
Tiglina II	Str. Brailei	4728	10
Centru	Str. N. Balcescu	3921	11
Neacsu	Str. Brailei	3487	4
Piata Centrala	Str. Traian	3423	4
...
Releu	Str. Lunca Siretului	33	1
Piata Tiglina I	Str. Saturn	24	1
Cozamin	B-dul Galati	21	1
Feroviarilor	Str. 9 Mai 1945	15	1
Bloc O	Str. Otelarilor	2	1

Tabel 4.1-4: Numarul de calatorii cu originea in statiile de transport public – autobuze si troleibuze

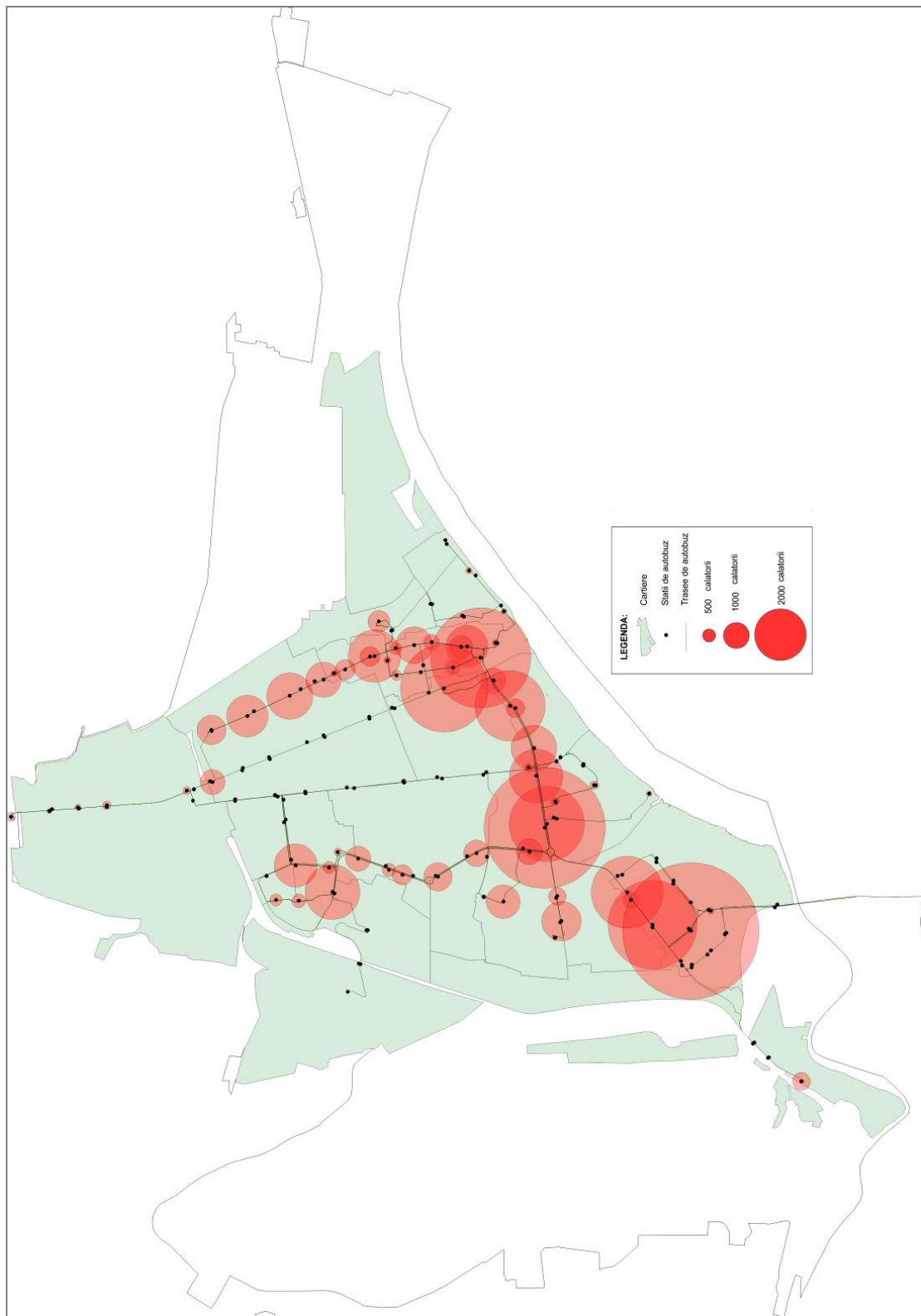


Figura 4.1-48: Numarul de calatorii cu originea in statiile de autobuze si troleibuze (rotita 90°).

O pondere importanta a calatoriilor cu transportul public este preluata de liniile de microbuz, care pe tronsoanele comune cu cele de autobuze si troleibuze, utilizeaza statii comune cu aceste moduri de transport. Referitor la cererea de transport preluata de microbuze, exista informatii cu privire la numarul de calatorii deservite de fiecare traseu (tabelul de mai jos). Nu se cunoaste repartitia pe statii a calatoriilor.

Numar traseu	Numar microbuze active	Numar de calatorii estimate / vehicul	Numar de calatorii estimate / zi
60	25	400	10000
61	10	330	3300
62	15	250	3750
63	30	500	15000
64	10	320	3200
68	15	400	6000
75	10	330	3300
76	15	400	6000
77	15	400	6000
79	15	400	6000
84	10	400	4000

Tabel 4.1-5: Numarul de calatorii estimate pe traseele de microbuze

4.1.5 Date privind calatoriile efectuate cu transportul public extraurban

In legatura cu deplasarile extraurbane, au fost obtinute date privind fluxurile globale de calatori primite de la operatorii de transport feroviar si de la operatorul transportului cu bacul.

Numarul de calatorii (plecari/ sosiri) efectuate cu trenurile operate de CFR Calatori in anul 2014 sunt centralizate in tabelul urmatoare.

Intervalul de analiza	Numar mediu de calatorii
Ora	49
Zi	1173
An	428099

Tabel 4.1-6: Numarul de calatorii – statia Galati

Operatorul particular de transport feroviar, S.C. Transferoviar Calatori S.R.L a furnizat informatii cu privire la numarul total de catorii efectuate in anul 2014 pe relatiile care opereaza in statia Galati (Galati – Tg. Bujor – Barlad: 753390 calatorii; Galati – Bucuresti Nord: 92597), nespecificand care este numarul de calatorii cu originea sau destinatia in statia Galati.

Transportul cu bacul este operat de S.C. Navrom Bac S.R.L Galati, operator privat, care a furnizat informatii cu privire la numarul de persoane si numarul total de autovehicule transportate in doua perioade ale anului, vara si iarna (tabelul de mai jos).

Perioada	Numar persoane transportate	Numar autovehicule transportate
Vara	1000	500
Iarna	400	100

Tabel 4.1-7: Numarul mediu zilnic de calatorii cu bacul

Referitor la transportul interjudetean cu microbuze, care este un afluent al transportului public local, statiile terminus ale traseelor extraurbane fiind amplasate in zonele periferice ale orasului de unde calatorii sunt preluati de transportul public urban, Consiliul Judetean Galati, administratorul acestui serviciu de transport public a raspuns adresei prin care se solicitau date privind fluxurile de calatori, mentionand ca nu detine astfel de date. Tinad cont ca programul de transport in vigoare a fost actualizat in anul 2014 si pornind de la ratiunea ca acesta a fost stabilit pentru a satisface cererea de transport, vom considera ca nivelul cererii este aproximativ egal cu cel al capacitatii de transport oferite in decursul unei zile lucratoare.

4.1.6 Date de natura demografica si socio - economica

In scopul fundamentarii modelului de transport au fost achizitionate date demografice detaliate la nivelul circumscriptiilor utilizate la Recensamantul Populatiei si al Locuintelor 2011. Unitatea administrativ teritoriala - Municipiului Galati a fost structurata in 18 circumscriptii de recensamant delimitate fizic, la care s-a adaugat 1 circumscriptie virtuala. Rezultate prelucrarii acestora sunt prezentate in figurile urmatoare.

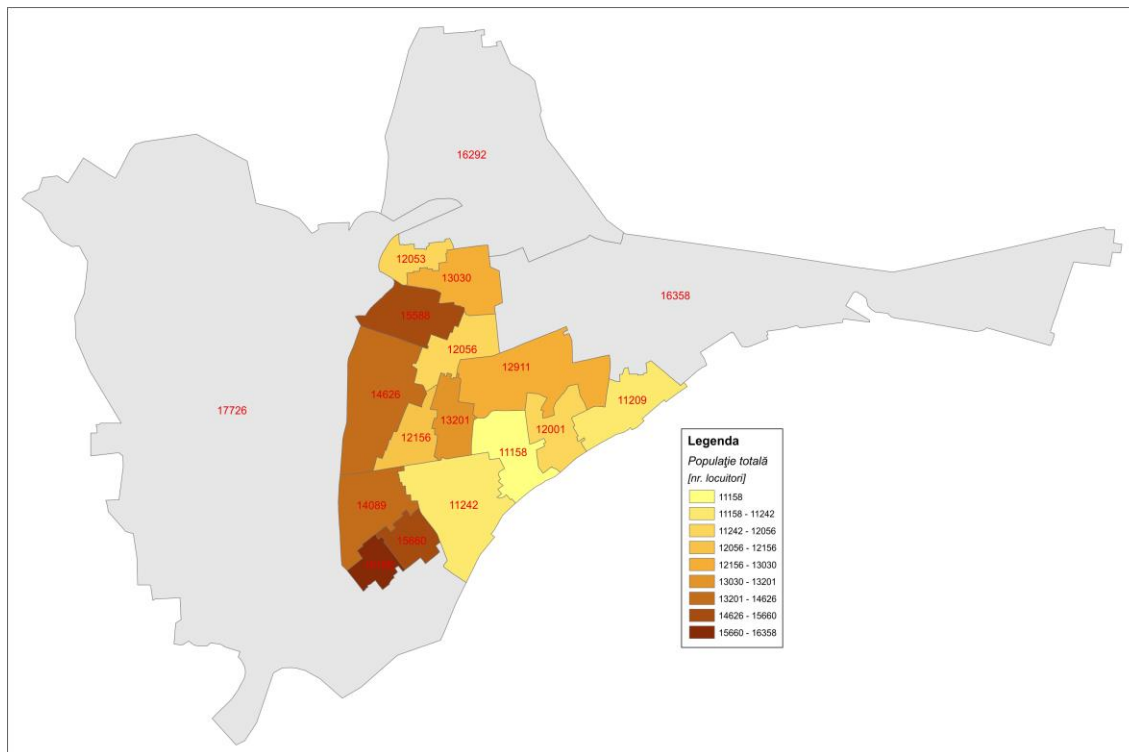


Figura 4.1-49: Numarul de locuitori la nivelul circumscripțiilor de recensământ, 2011

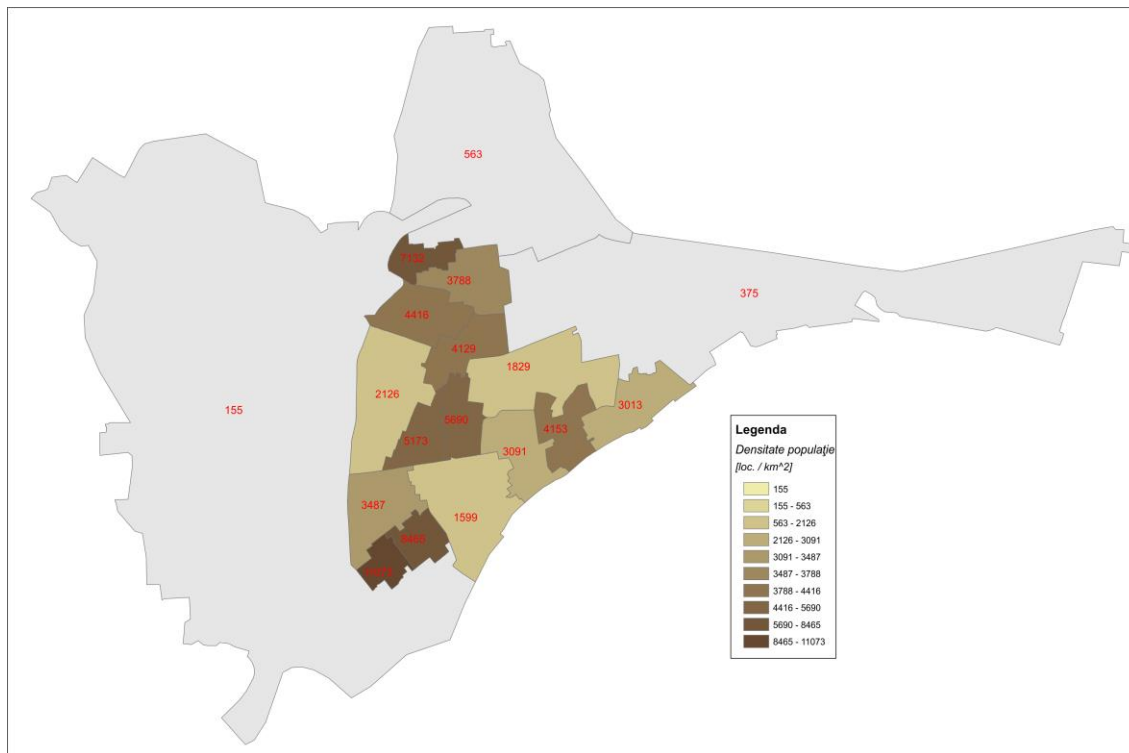


Figura 4.1-50: Densitatea populației la nivelul circumscripțiilor de recensământ, 2011

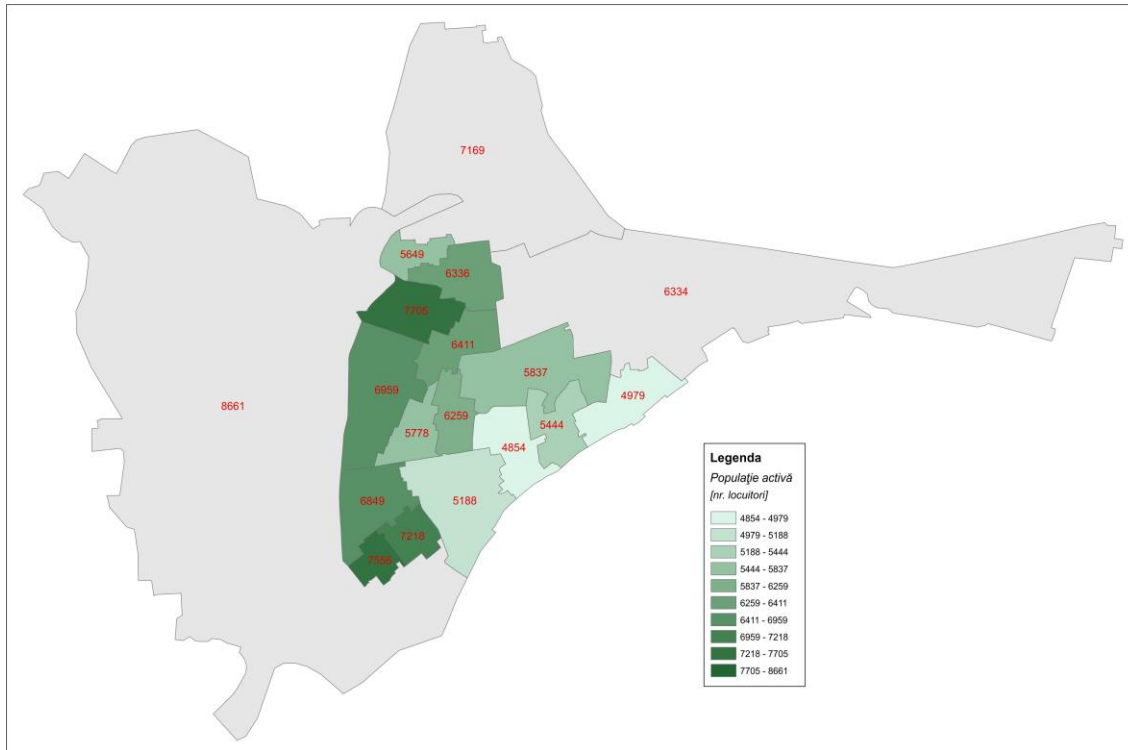


Figura 4.1-51: Populația activă la nivelul circumscripțiilor de recensământ, 2011

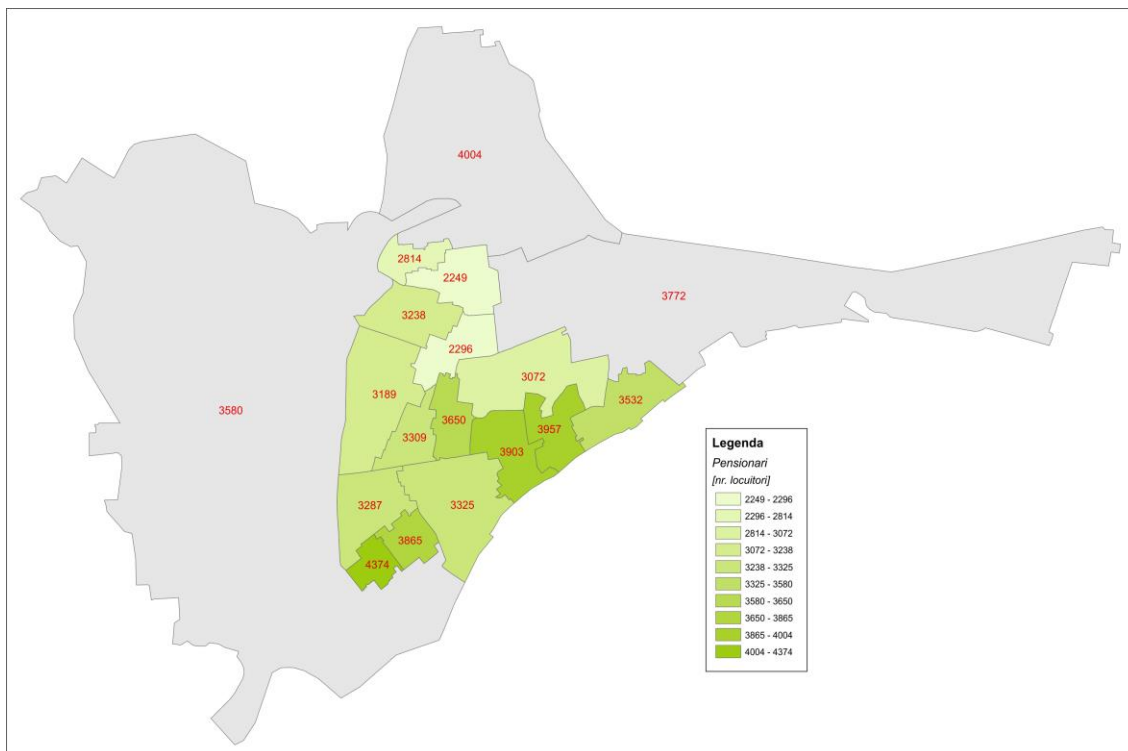


Figura 4.1-52: Distribuția numărului de pensionari la nivelul circumscripțiilor de recensământ, 2011

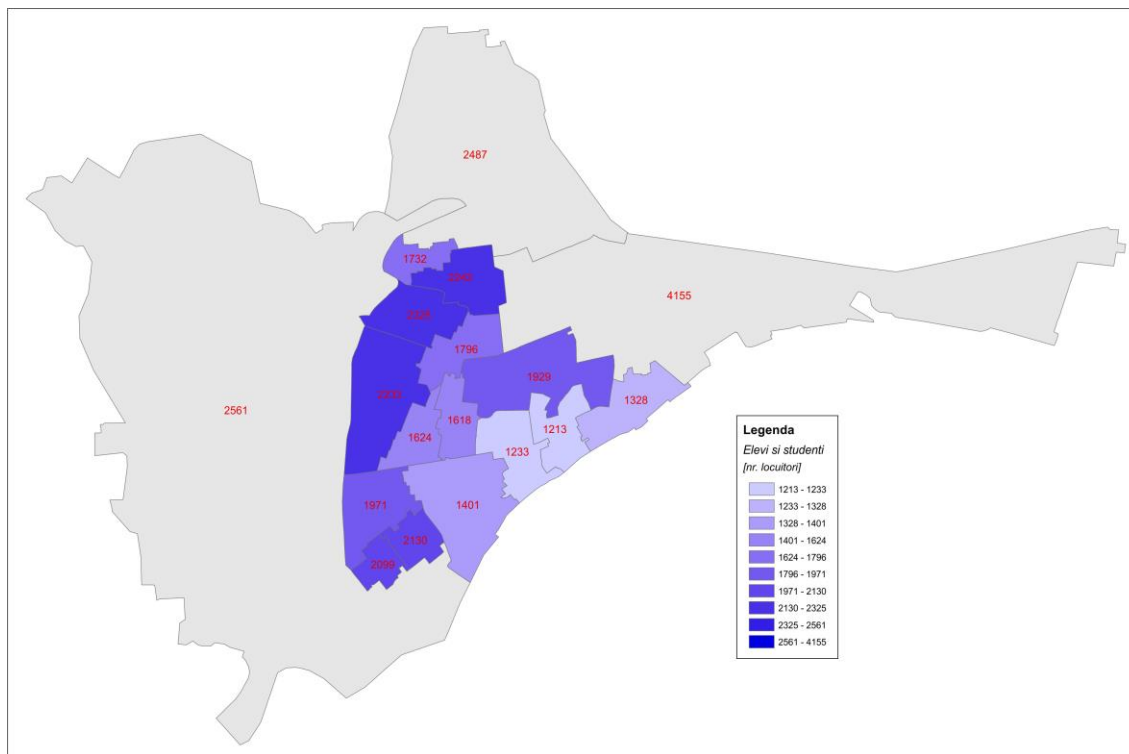


Figura 4.1-53: Distributia numarului de elevi/ studenti la nivelul circumscripțiilor de recensamant, 2011

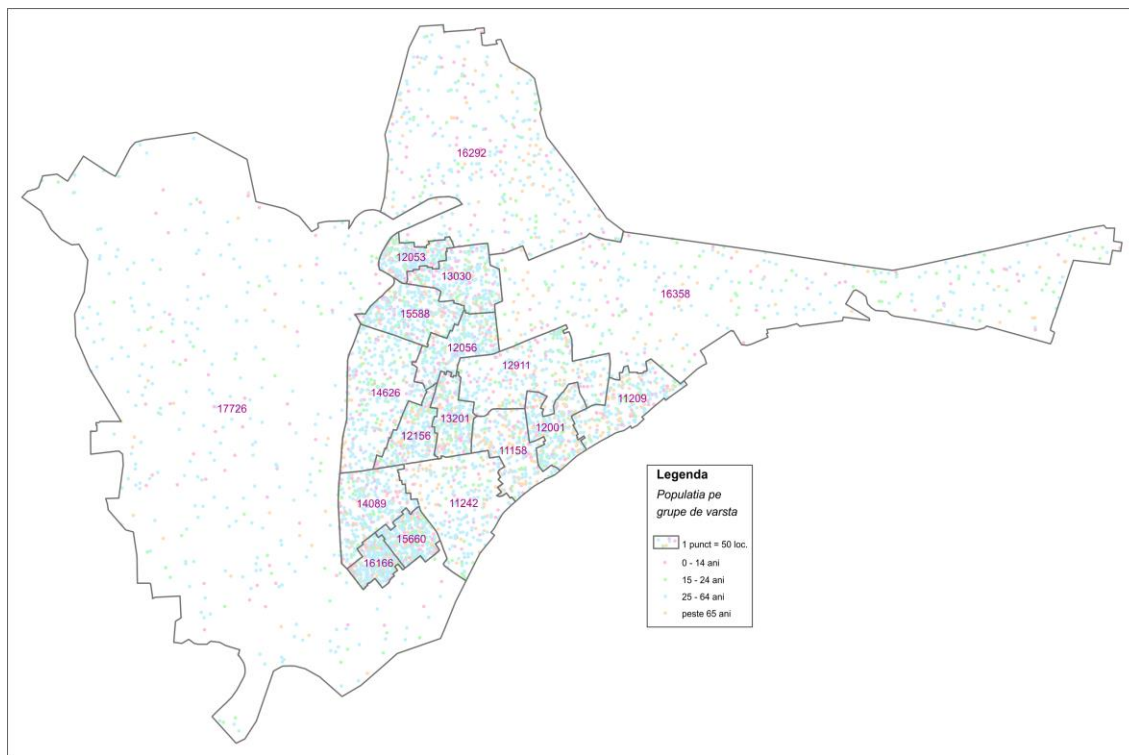


Figura 4.1-54: Distributia populatiei pe grupe de varsta la nivelul circumscripțiilor de recensamant, 2011

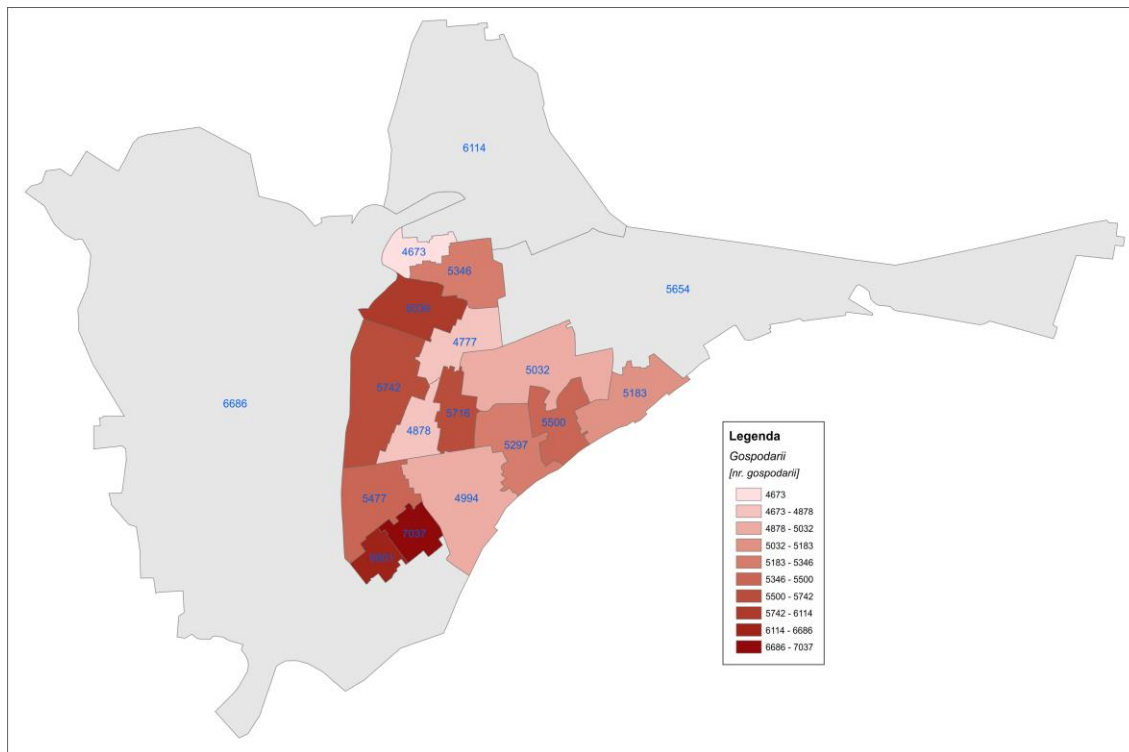


Figura 4.1-55: Distribuția numărului de gospodării la nivelul circumscripțiilor de recensământ, 2011

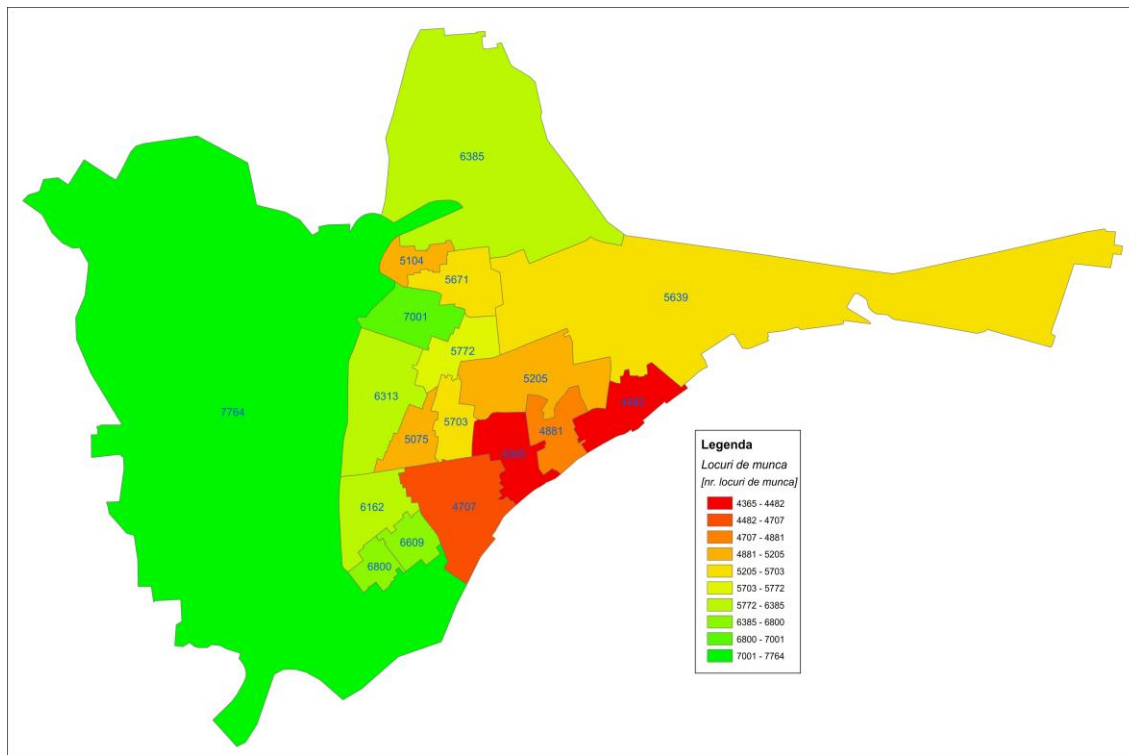


Figura 4.1-56: Distribuția numărului de locuri de muncă la nivelul circumscripțiilor de recensământ, 2011

4.2 Modelul de transport

Modelarea transporturilor constituie o reprezentare abstractizată a deplasării persoanelor și marfurilor în cadrul sistemului de transport. Aceasta are rolul de a crea o imagine a modului în care cererea de transport va reacționa în timp la schimbări aduse la nivelul ofertei de transport, exprimată prin politici de transport, infrastructura și servicii de operare.

Modelul de transport propus a fi realizat în cadrul PMUD al Municipiului Galați este un model macroscopic, cunoscut în literatura de specialitate sub denumirea de „model în patru etape”, care formalizează alegerile utilizatorului referitoare la (figura 4.2-1):

- decizia de a efectua sau nu deplasarea pentru un anumit motiv sau scop;
- destinația deplasării;
- modul de transport folosit;
- itinerariul străbătut într-un interval de timp de referință.

Pentru realizarea modelului este utilizat un sistem software specializat în planificarea transporturilor, modelarea cererii de călătorie și gestionarea rețelelor de transport, care are modul GIS integrat. Modelul de transport propus răspunde recomandărilor ghidului JASPERS¹⁴ pentru acest domeniu.

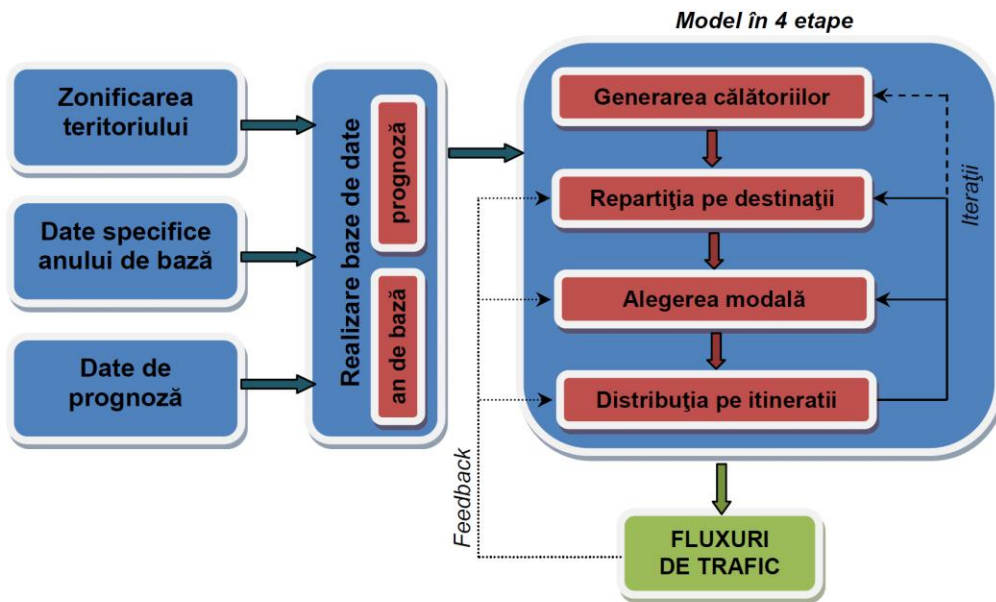


Figura 4.2-1: Structura modelului de transport.

¹⁴ Jaspers Appraisal Guidance (Transport), The Use of Transport Models in Project Appraisal, Version 2, Jaspers, February 2014

Modelul de transport este structurat astfel incat sa corespunda relatiei matematice de mai jos, prin care sunt estimate valorile de trafic corespunzatoare unui segment al rețelei de transport:

$$N = g(o) \cdot P(d) \cdot P(m) \cdot P(k) \quad (1)$$

unde:

- *N reprezinta deplasarea realizata intr-un anumit scop (s), din originea (o), avand destinatia (d), utilizand modul de transport (m) si itinerariul (k), intr-un interval de timp de referinta (h);*
- *g(o) reprezinta numarul de deplasari generate pentru un anumit scop, intr-o anumita zona de origine, in perioada de timp considerata;*
- *P(d) reprezinta probabilitatea de alegere a unei anumite destinatii, pentru un motiv considerat, pornind dintr-o zona origine data, intr-o perioada de timp considerata;*
- *P(m) reprezinta probabilitatea de alegere a unui anumit mod de transport, pentru a atinge o anumita destinatie, pornind dintr-o zona de origine data, intr-o perioada de timp considerata;*
- *P(k) reprezinta probabilitatea de alegere a unui itinerariu, intre o zona de origine si o zona de destinatie date, relativ la un mod de transport disponibil si un anumit scop al deplasarii.*

Deși alegerile sunt interdependente, ele având loc simultan, din considerente de tratare analitică și statistică, se adoptă separarea funcției de cerere globală în submodele interconectate, fiecare model referindu-se la un anumit nivel de alegere.

Un astfel de model permite cuantificarea efectelor scenariilor posibile în care ar putea să se înscrie mobilitatea la nivelul arealului studiat, oferind astfel baza pentru stabilirea obiectivelor propuse prin PMUD într-un mod rațional și transparent.

Zona de influență

Modelul de transport ia în considerare zona de analiză stabilită în cadrul Planului de Mobilitate Urbana Durabilă al Municipiului Galați.

Perioada de analiză

Anul de bază al modelului de transport la nivel macroscopic este 2015. Analiza este realizată la nivelul unei zile lucrătoare (24 de ore) și detaliată pentru intervalul orar de vârf de trafic. Orizonturile de prognoză considerate sunt 2020 și 2030.

4.2.1 Modelarea rețelei de transport

Una dintre etapele preliminare necesare pentru realizarea unui model de transport este formalizarea rețelei de transport considerate, prin intermediul teoriei grafurilor. Rețeaua de transport modelată la nivelul PMUD Galați conține rețeaua strădală principală (artere de circulație importante la nivel

strategic, precum și configurația și tipul de control al intersecțiilor cheie) și rețeaua de transport public local (linii, trasee, stații, program de circulație).

Trama strădală în format GIS, care conține toate străzile din oraș a fost preluată de la Beneficiar – Direcția Informatizare, Comunicatii și Servicii IT. În cadrul modelului de transport au fost considerate străzile de categoria I-a, a II-a și a III-a, din rațiunea că acestea sunt relevante pentru scopul proiectului. Graficul rețelei strădale este prezentat în figura 4.2-2.

Pentru fiecare arc din graficul rețelei modelate au fost introduse informații precum:

- tipul străzii;
- numărul de benzi / sens;
- regimul de circulație;
- viteza maximă admisă;
- capacitatea de circulație;
- modurile de transport a căror circulație este permisă.

Modelul de transport tratează atât modurile de transport privat, cât și pe cele de transport public disponibile în municipiul Galați. Pentru fiecare dintre modurile de transport disponibile, au fost definite vehicule din toate clasele întâlnite în trafic:

- Transport de persoane:
 - privat:
 - autoturisme;
 - public:
 - microbuze;
 - autobuze;
 - troleibuze;
 - tramvaie.
- Transport de marfă:
 - vehicule ușoare de marfă;
 - vehicule grele de marfă;

Rețeaua de transport public modelată conține toate stațiile, liniile și traseele acestora, vehiculele care operează și graficele de circulație (figurile 4.2-3 și 4.2-4).

Din categoria modurilor de transport nemotorizate, este modelată rețeaua de transport pietonal, pentru care s-a considerat o viteză constantă de deplasare de 4 km/h.

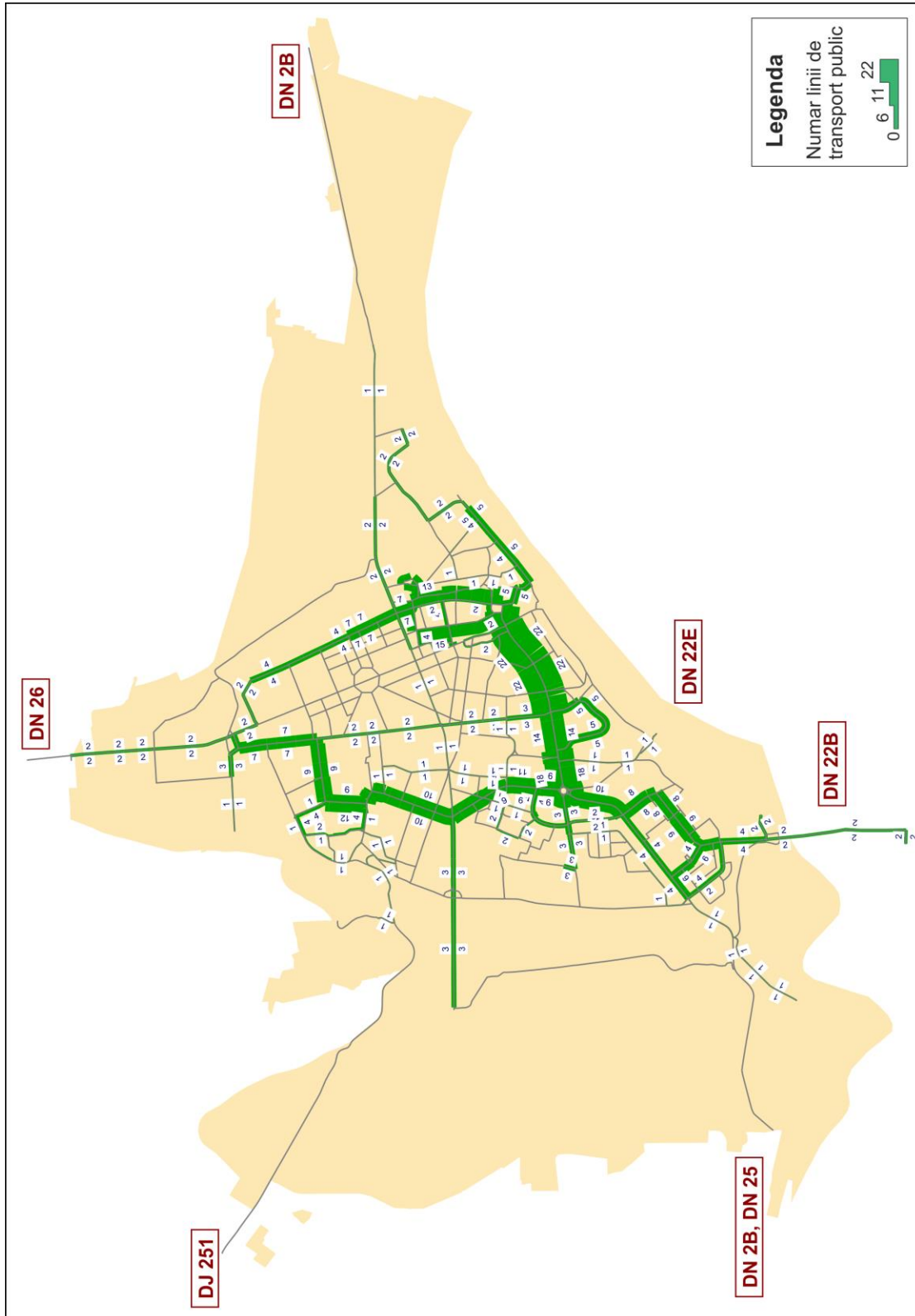


Figura 4.2-3: Reteaua de transport public modelata (rotita 90°).

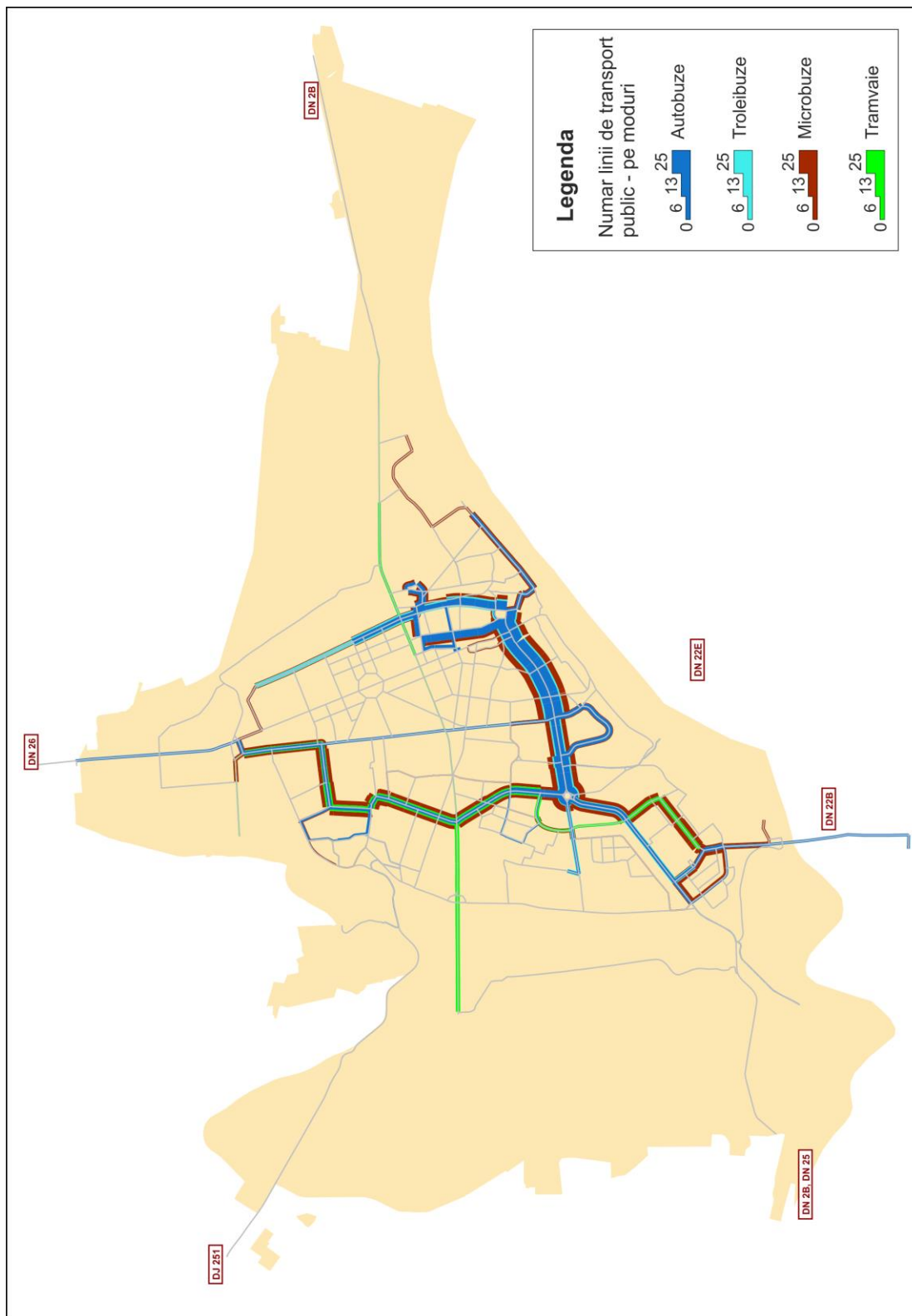


Figura 4.2-4: Reteaua de transport public modelata – evidentiere moduri de transport (rotita 90°).

4.2.2 Sistemul de zonificare

O alta etapa preliminara necesara pentru realizarea modelului de transport o reprezinta constituirea zonelor de analiza a traficului. In cadrul procesului de zonificare a teritoriului s-a tinut seama de principiile generale recomandate de literatura de specialitate, avand in vedere in acelasi timp constrangerile generate de datele disponibile, pornind de la:

- sistemul de zonificare / UTR-uri considerate in PUG (Plan Urbanistic General);
- organizarea pe cartiere a municipiului Galati (figura 4.2-5). Beneficiarul – Directia Informatizare Comunicatii si Servicii IT a pus la dispozitie date cu privire la divizarea teritoriului sub forma de cartiere si distributia populatiei pe cel 27 de cartiere;
- delimitarea circumscriptiilor utilizate la Recensamantul Populatiei si Locuintelor 2011.

S-a urmarit ca dimensiunile zonelor de trafic sa minimizeze impactul calatoriilor intrazonale in aria de influenta a PMUD.

Astfel, teritoriul de analiza din cadrul PMUD Galati a fost divizat in 71 zone de trafic, dintre care 65 zone interne si 6 zone externe reprezentate de drumurile nationale si judetene care interactioneaza cu teritoriul Municipiului Galati. Potentialul de generare si atragere a calatoriilor asociat zonelor externe este obtinut prin agregarea potentialelor localitatilor conectate cu municipiul Galati prin intermediul celor 6 drumuri, respectiv: DN 2B spre Braila si DN 25, DN 26, DN 2B spre frontiera cu Republica Moldova, DN 22E, DN 22B si DJ 251. Sistemul de zonificare rezultat este prezentat in figura 4.2-6.

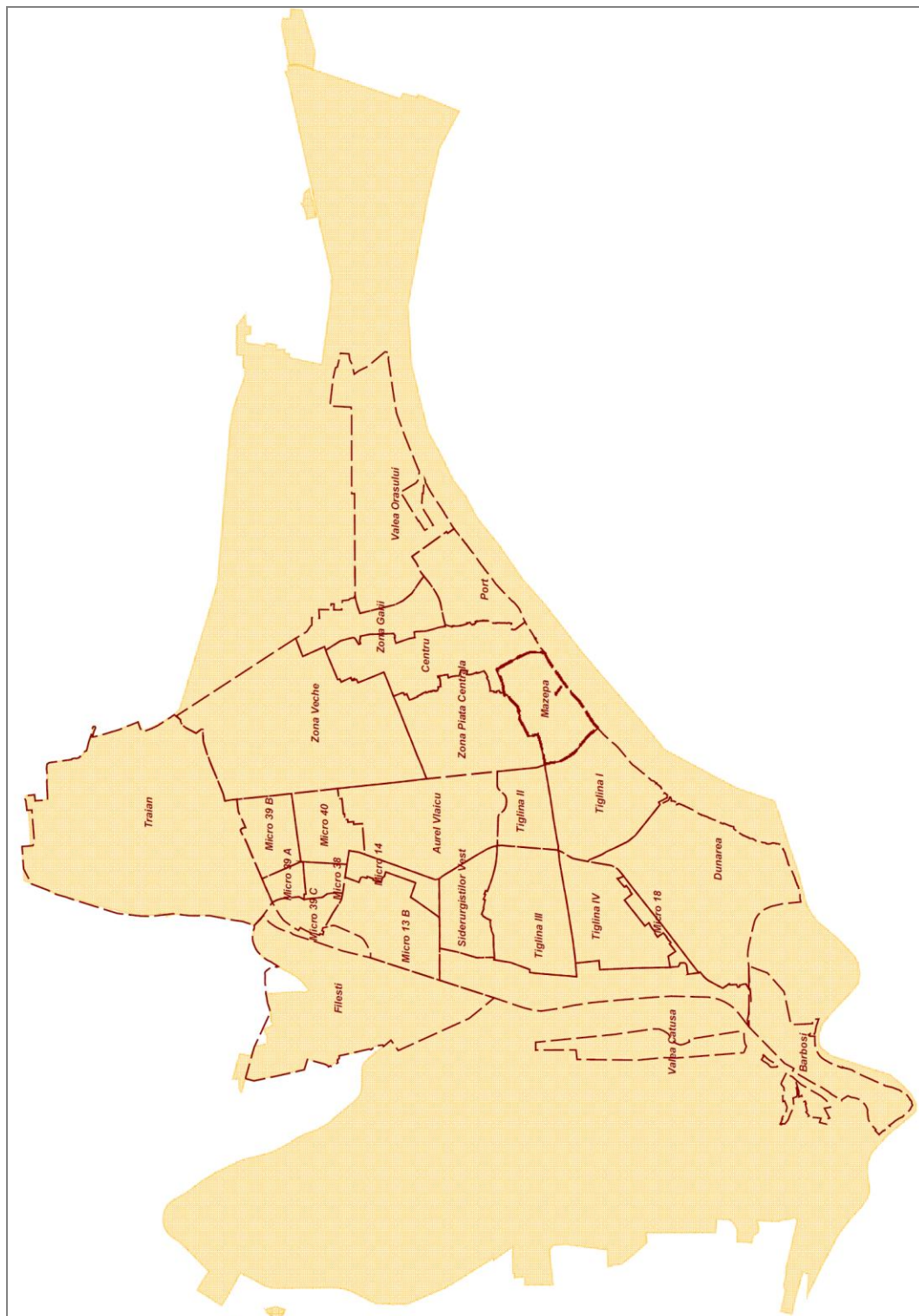


Figura 4.2-5: Organizarea pe cartiere a municipiului Galați (rotita 90°).

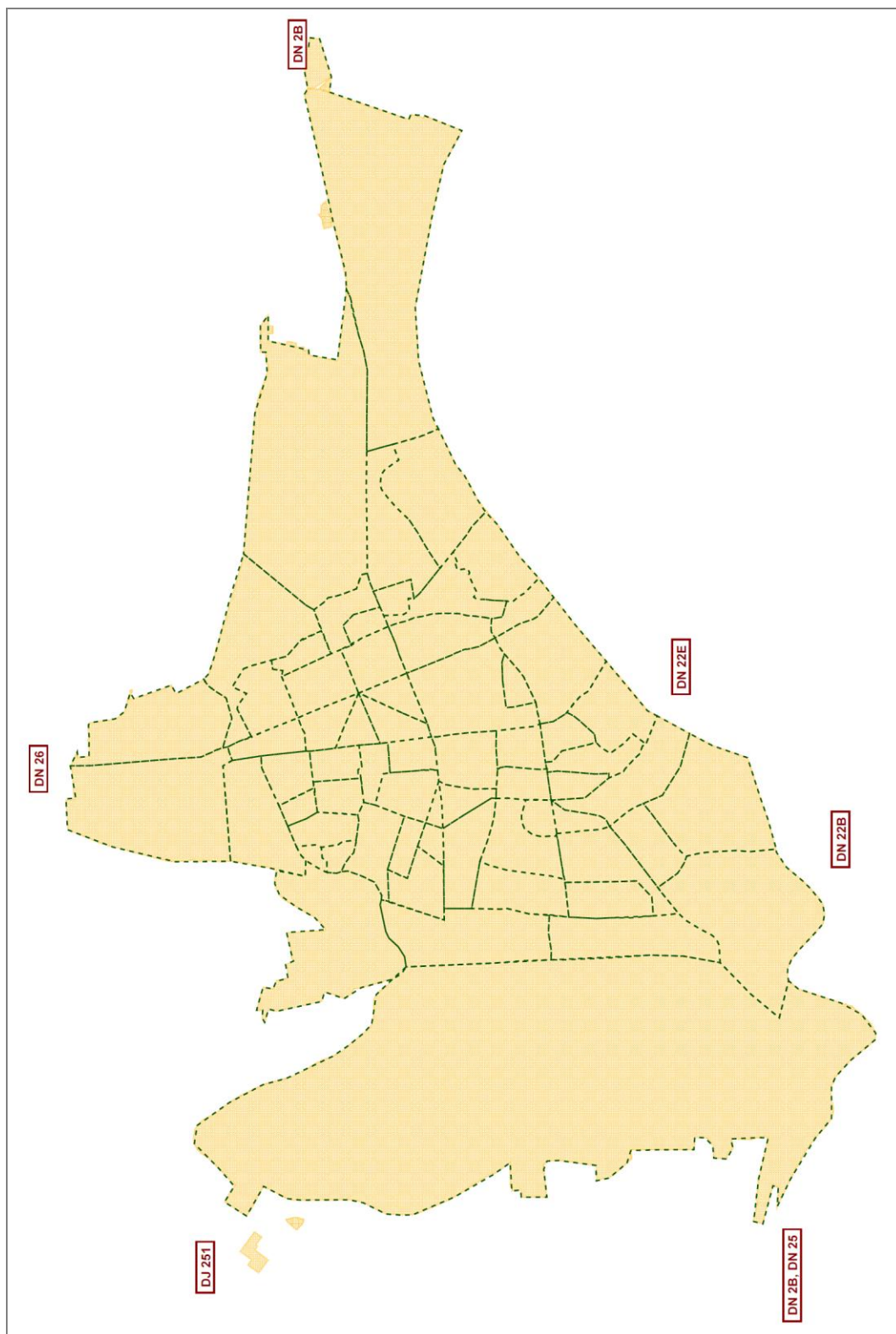


Figura 4.2-6: Zonificarea teritoriului (rotita 90°).

4.2.3 Generarea calatoriilor

Numarul de calatorii generate si atrase de zonele de trafic este direct dependent de valorile parametrilor socio-economici si demografici specifici. Caracteristicile de mobilitate ale populatiei variaza in functie de varsta, ocupatie, venit, disponibilitatea unor mijloce de transport proprii (motorizate sau nemotorizate), detinerea permisului de conducere etc. Toti acesti parametri contribuie la particularizarea mobilitatii pentru fiecare localitate in parte.

Pentru determinarea numarului de deplasari generate si atrase de fiecare zona de trafic, a fost aplicat un model de regresie liniara multipla in cadrul caruia variabilele independente sunt *numarul de locuitori, detinerea de autovehicule, numarul locurilor de munca, suprafetele centrelor comerciale*. Forma functionala a acestui model este data in relatia 2:

$$N_{dep_generate/ atrase} = a_0 + \sum_i a_i X_i \text{ [deplasari/ ora]} \quad (2)$$

in care:

- X_i reprezinta variabile independente specifice unei zone;
- a_0, a_i sunt coeficienti ai modelului.

Submodelele de generare/ atragere a deplasarilor au fost calibrate pe baza datelor si informatiilor rezultate din anchetele in gospodarii. Pentru zonele externe, potentialele de generare/ atractivitate pentru fiecare categorie de vehicule au fost extrase din modelul de transport care a stat la baza Master Planului General de Transport al Romaniei.

Potentialele de generare si atragere a calatoriilor pentru zonele de trafic interne sunt reprezentate grafic in figurile 4.2-7 si 4.2-8.

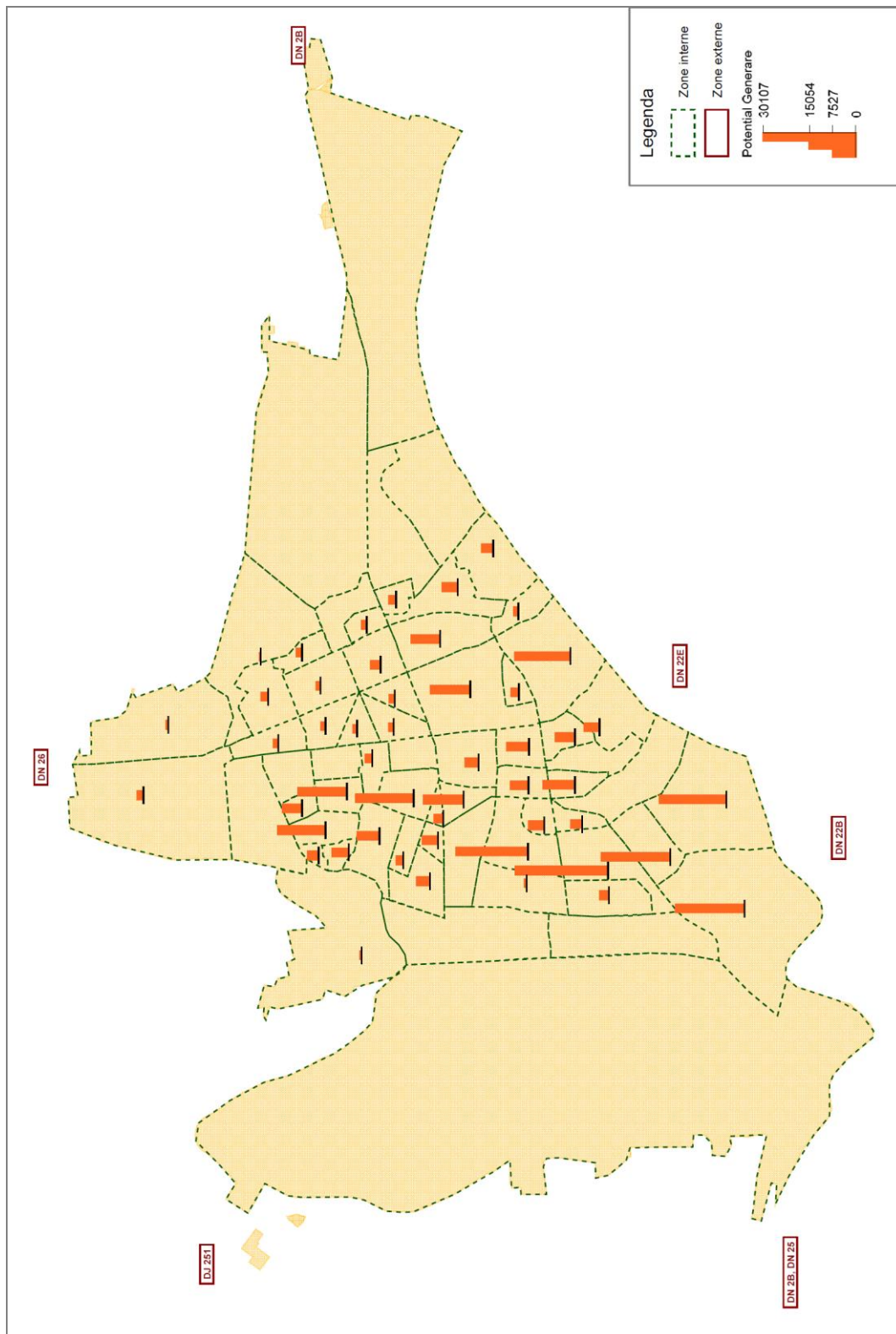


Figura 4.2-7: Potentiale de generare a calatoriilor (rotita 90°).

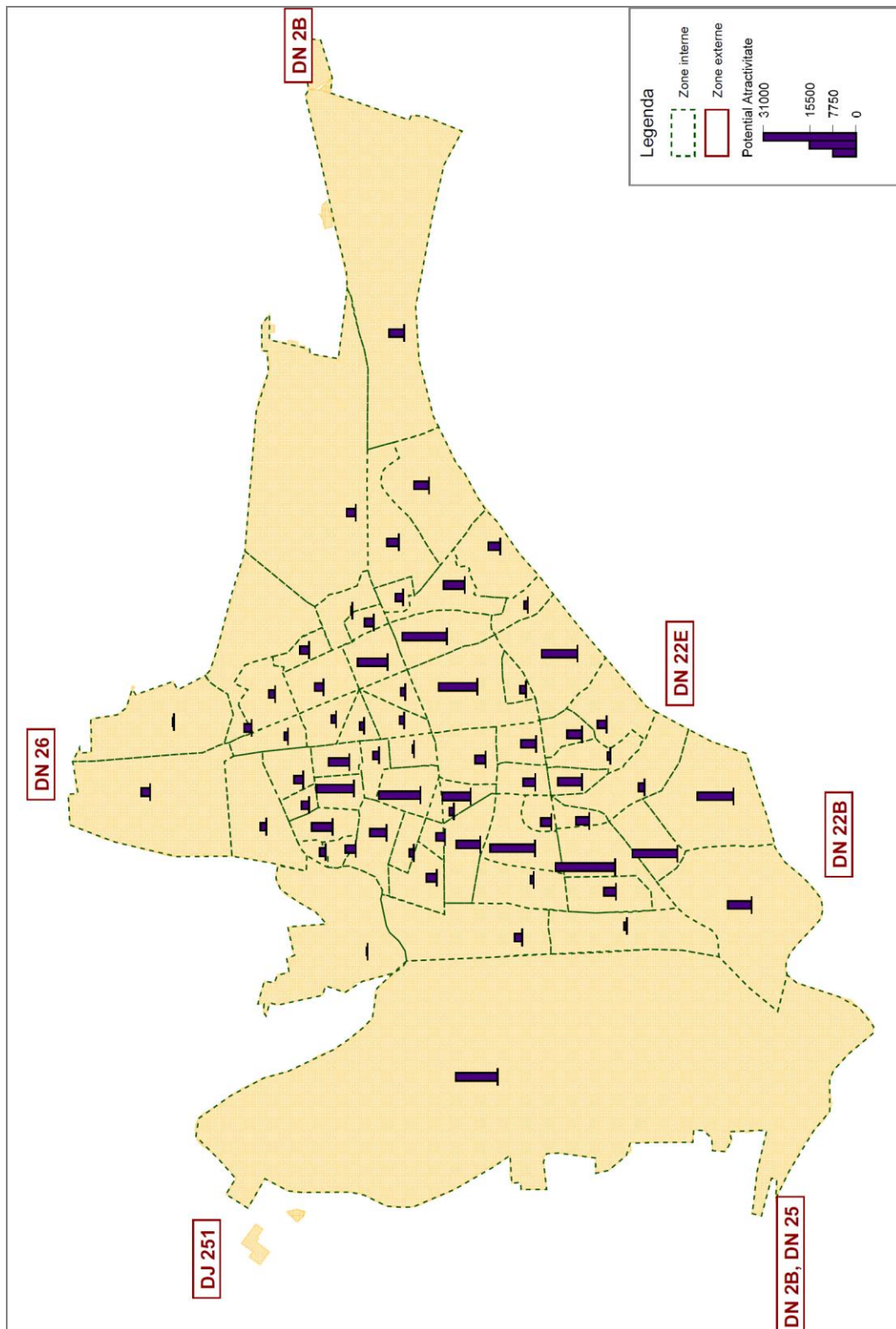


Figura 4.2-8: Potentiale de atragere a calatoriilor (rotita 90°).

4.2.4 Repartitia pe destinatii a calatoriilor

Distributia calatoriilor generate intre zonele de trafic ofera o imagine a fluxurilor de transport, care pot fi exprimate prin intermediul matricei Origine - Destinatie.

Analiza teoretica (confirmata in literatura de specialitate de observatii si sondaje) arata ca numarul deplasarilor realizate intre doua zone de trafic este invers proportional cu dificultatea de deplasare dintre cele doua zone considerate. Prin analogie cu legea gravitatiei, dificultatea intampinata la realizarea deplasarii este data de distanta care trebuie parcursa intre zona de origine si zona de destinatie. Aplicand legea de distributie mentionata, numarul de deplasarilor realizate intre oricare doua zone i si j este dat de relatia:

$$T_{ij} = k \frac{P_i \cdot P_j}{D_{ij}^2} \quad (3)$$

unde:

- P_i este potentialul de generare al zonei i ;
- P_j este potentialul de atractivitate al zonei j ;
- D_{ij} este impedanta intampinata la deplasarea intre zonele i si j ;
- k este constanta a modelului; exprimand specificul local al comportamentului de deplasare in raport cu mediul socio-economic si necesitatea stabilirii de contacte sociale.

Impedanta intampinata la efectuarea deplasarilor este o functie al carei argument poate fi distanta, durata sau costul generalizat al deplasarii. In figura 4.2-9 este reprezentata variatia ponderii calatoriilor in functie de durata petrecuta in deplasare rezultata in urma prelucrarii anchetelor in gospodarii – valori specifice comportamentului de deplasare din Municipiul Galati.

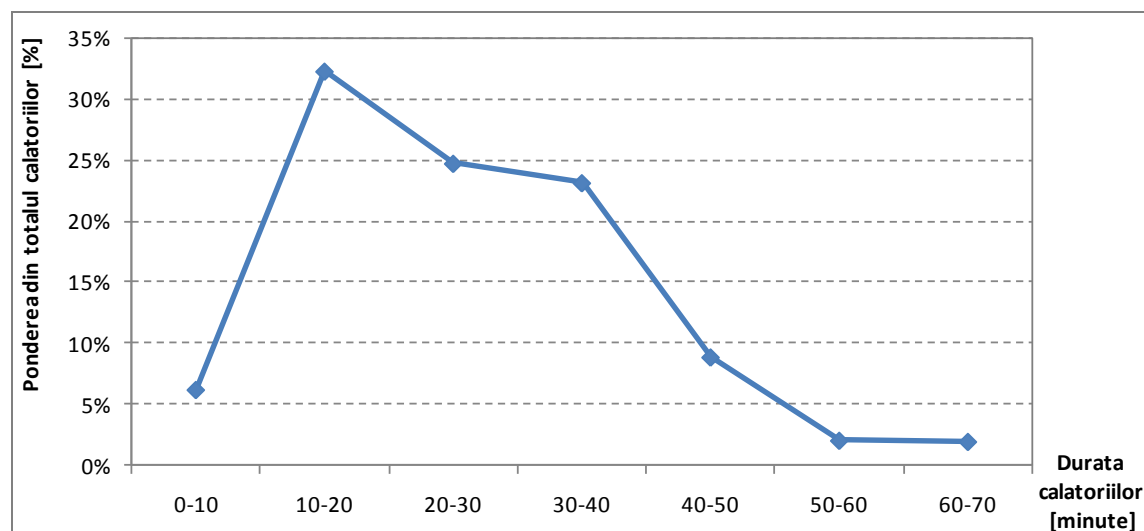


Figura 4.2-9: Variatia ponderii calatoriilor in functie de durata petrecuta in deplasare

Asa cum este specificat si in Ghidul JASPERS privind modelarea transporturilor, obtinerea matricelor Origine – Destinatie ca rezultat al aplicarii modelului gravitacional este o operatiune foarte dificila, care necesita disponibilitatea unui set de date foarte consistente, la un nivel de detalieri foarte ridicat. Prin urmare, in cadrul modelului de transport pentru Municipiul Galati, pe baza datelor inregistrate cu ocazia anchetelor in gospodarii au fost generate matrice Origine – Destinatie, extrapolate la nivelul intregii populatii. Aceste matrice au fost utilizate pentru calibrarea modelului gravitacional realizat. Matricele finale au fost obtinute plecand de la rezultatele din anchete, care au fost completate cu valori obtinute prin aplicarea modelului gravitacional.

Distributia pe destinatii a calatoriilor globale intre zonele de trafic interne (primele 500 ca valoare), in este prezentata in figura 4.2-10.

Se observa concentrarea calatoriilor in cartierele de locuite amplasate pe latura de Vest a orasului si totodata se evidentiaza polii de atractivitate din zonele de trafic localizate in centrul orasului.

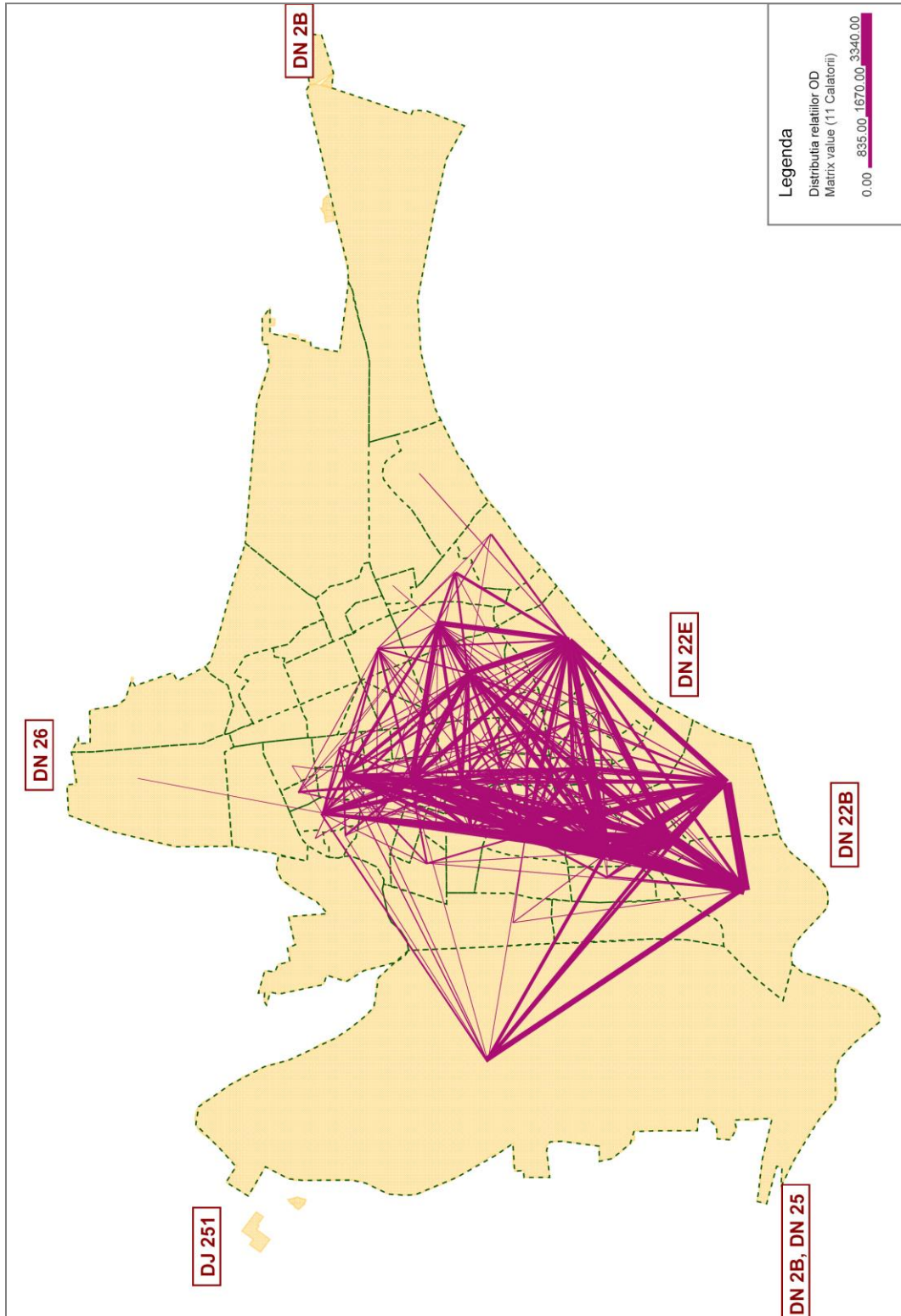


Figura 4.2-10: Distributia calatoriilor intre zonele de trafic. Perechi Origine - Destinatie (rotita 90°).

4.2.5 Alegerea modala

Prin intermediul modelelor de alegere modala se obtine proportia din totalul deplasarilor care, provenind dintr-o anumita zona de origine se efectueaza catre o zona de destinatie, pentru un anumit motiv, cand se utilizeaza un anume mod de transport.

Modelele cele mai simple simuleaza o alegere binara, tipica, intre mijloacele private – individuale si cele publice – colective. Cele complexe considera deplasările efectuate pe jos, cu bicicleta, in automobil ca pasager, in automobil ca sofer, cu autobuzul sau o combinatie de diferite mijloace.

Modelul multinomial Logit estimeaza probabilitatea alegerii unui anumit mod de transport, probabilitate care se determina cu relatia:

$$P_k = \frac{e^{\beta C_{ij}^k}}{\sum_m e^{\beta C_{ij}^m}} [\%] \quad (4)$$

$$\text{cu: } C_{ij}^k = \sum_p M_p x_{kp} \text{ [u.m.]} \quad (5)$$

unde:

- C_{ij}^k reprezinta costul generalizat pentru efectuarea deplasarii utilizand modul de transport k ;
- M_p este parametrul de echivalare pentru variabilele de timp, cost monetar al deplasarii;
- x_{kp} sunt componente ale costului generalizat al deplasarii;
- k reprezinta autovehicul personal, mijlocul de transport in comun, etc.;
- β - coeficient al modelului.

Calibrarea submodelului de alegere modala este realizata pe baza datelor rezultate in urma prelucrării anchetelor in gospodarii (figura 4.1-19).

Rezultatul alegerii modale se exprima prin matricele Origine – Destinatie specifice fiecarui mod de transport existente.

4.2.6 Distributia pe itinerarii

Ultimul pas din cadrul modelului de estimare a cererii de transport "in patru etape" presupune stabilirea unui echilibru intre cererea si oferta de transport. Metodele de afectare distribuie valorile de trafic in functie de un set de constrangeri care includ (figura 4.2-11):

- capacitatea de transport;
- timpul de calatorie;

- costul efectiv (sau generalizat) al calatoriei.

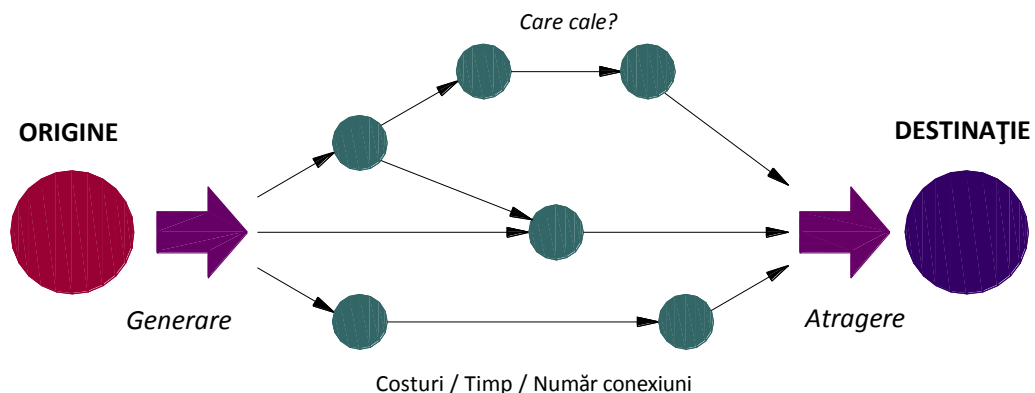


Figura 4.2-11: Afectarea calatoriilor¹⁵

În cadrul acestei etape, pe lângă estimarea rutelor utilizate pentru fiecare relație din matricea modală Origine - Destinație, se urmărește:

- analiza relațiilor de trafic care solicită un anumit segment al rețelei;
- estimarea raportului debit/ capacitate la nivelul rețelelor modale și identificarea celor mai solicitate arce;
- estimarea costurilor generalizate pentru fiecare pereche Origine – Destinație.

Afectarea cererii pe itinerarii necesită cunoașterea unui set minim de date de intrare:

- caracteristicile rețelei de transport, formalizată printr-un graf cu arce și noduri, specifice orizontului de timp pentru care sunt estimate matricele modale Origine - Destinație;
- matricele modale Origine - Destinație corespunzătoare intervalului de timp de referință pentru care se face afectarea;
- principiile de afectare a cererii de transport adoptate.

Alegerea rutei de transport este influențată de caracteristicile de natură socio-economică specifice arealului de analiză și de caracteristicile ofertei de transport: accesibilitate modală, viteze curente de

¹⁵ Mitran Gabriela, Modelarea poluării atmosferice asociată fluxurilor de autovehicule rutiere în mediul urban, Teză de doctorat, Universitatea din Pitești, Facultatea de Mecanică și Tehnologie, Departamentul Autovehicule și Transporturi, Pitești, România, 2012.

deplasare, timpi curenti de deplasare in retea, distante, costuri monetare, durate de asteptare, durate pentru manevre necesare, tipul legaturilor asigurate in noduri, tehnici de reglementare a accesului la serviciu, etc.

Rezultatele obtinute in urma afectarii cererii de transport pe rețeau de transport sunt fluxurile de trafic si caracteristicile acestora (volum, structura, viteze medii de deplasare, intarzieri etc). Calibrarea valorilor de trafic s-a realizat pe baza datelor inregistrate in cadrul anchetelor de trafic realizate in luna mai 2015 si a datelor puse la dispozitie de Beneficiar, care au fost culese recent cu ocazia altor studii.

Fluxurile de pietoni au fost obtinute in urma afectarii cererii de transport specifica acestui mod de transport, cerere de transport obtinuta in urma prelucrării anchetelor in gospodarii si extrapolarii rezultatelor la nivelul intregii populatii a municipiului Galati.

4.2.7 Fluxuri de trafic

Prin afectarea cererii de transport, obtinuta prin procedeele descrise in capitolele anterioare, pe rețeaua actuala de transport modelata, au fost obtinute urmatoarele configuratii ale fluxurilor de trafic pe ansamblul rețelei, corespunzatoare situatiei curente, la nivelul unei zile lucratoare medii din an, atat pentru intervalul de 24 de ore (MZA), cat si pentru ora de varf de trafic.

Fluxurile de trafic sunt reprezentate pentru categoriile de vehicule: autoturisme, vehicule de transport public (autobuze, troleibuze si microbuze), vehicule usoare de marfa si vehicule grele de marfa (figurile 4.2-12 – 4.2-14, nivel MZA, respectiv figurile 4.2-15 – 4.2-17, nivel ora de varf de trafic).

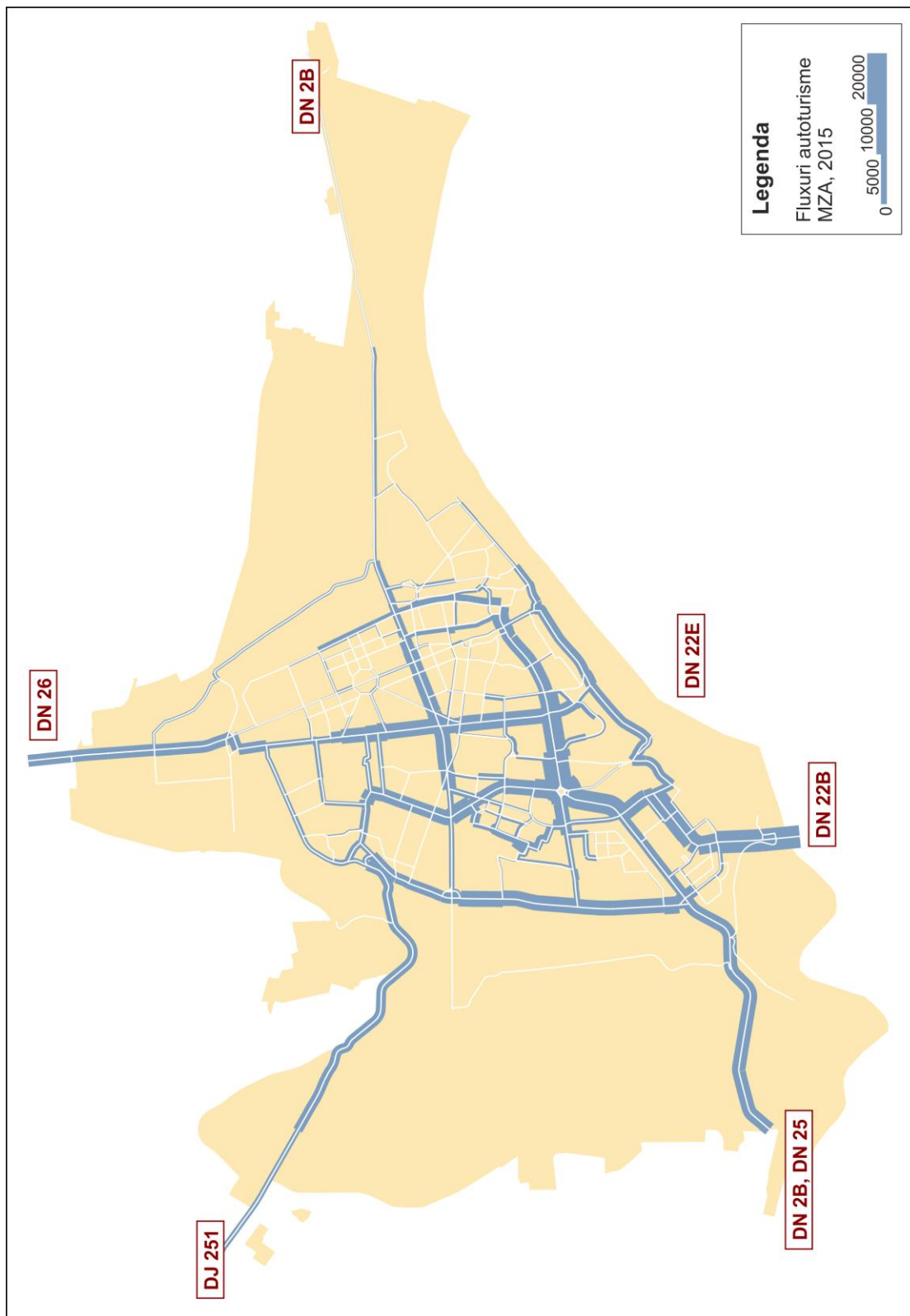


Figura 4.2-12: Fluxuri de trafic, autoturisme, MZA 2015 (rotita 90°).

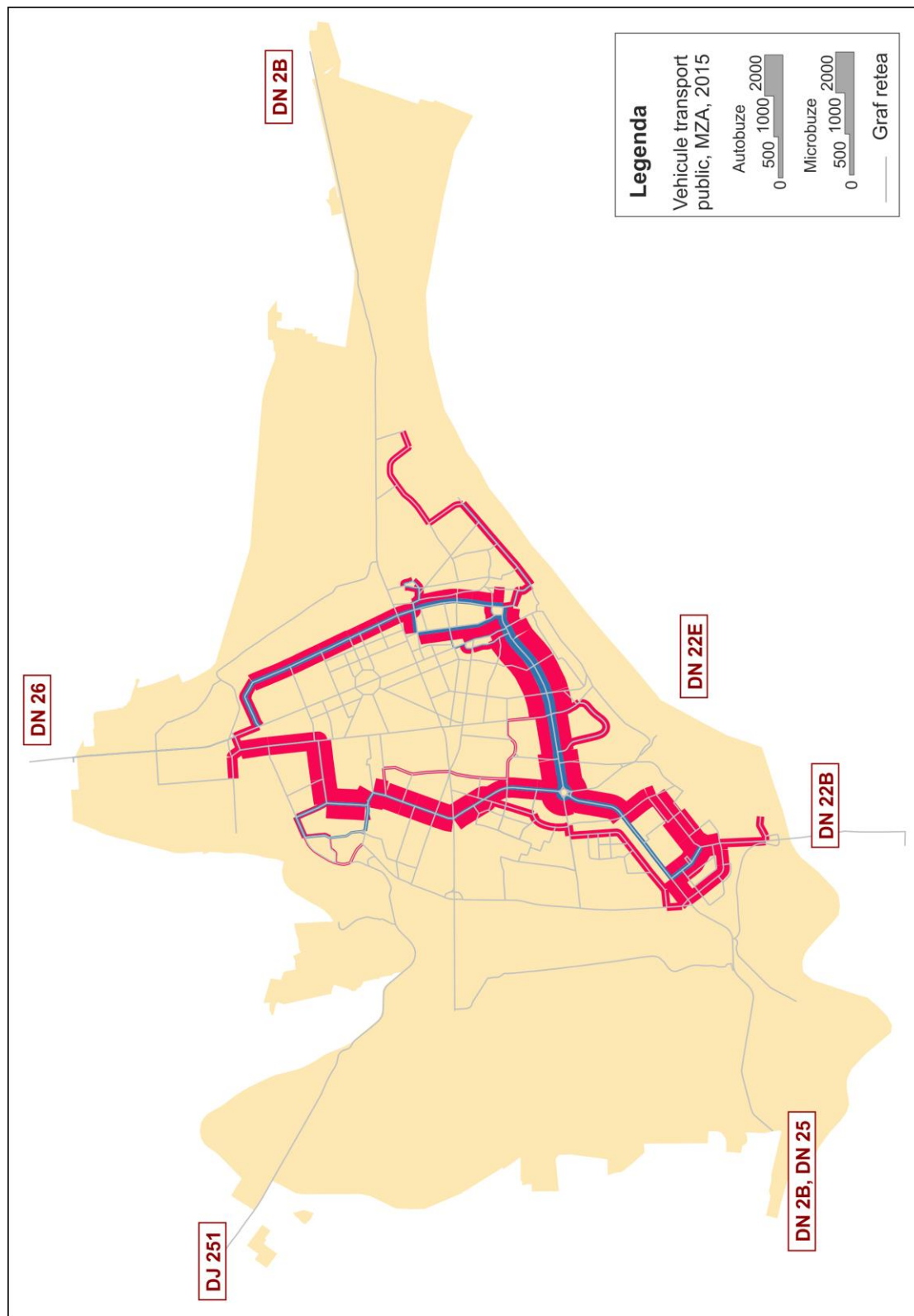


Figura 4.2-13: Fluxuri de trafic, autovehicule de transport public, MZA 2015 (rotita 90°).



Figura 4.2-14: Fluxuri de trafic, autovehicule de marfa, MZA 2015 (rotita 90°).

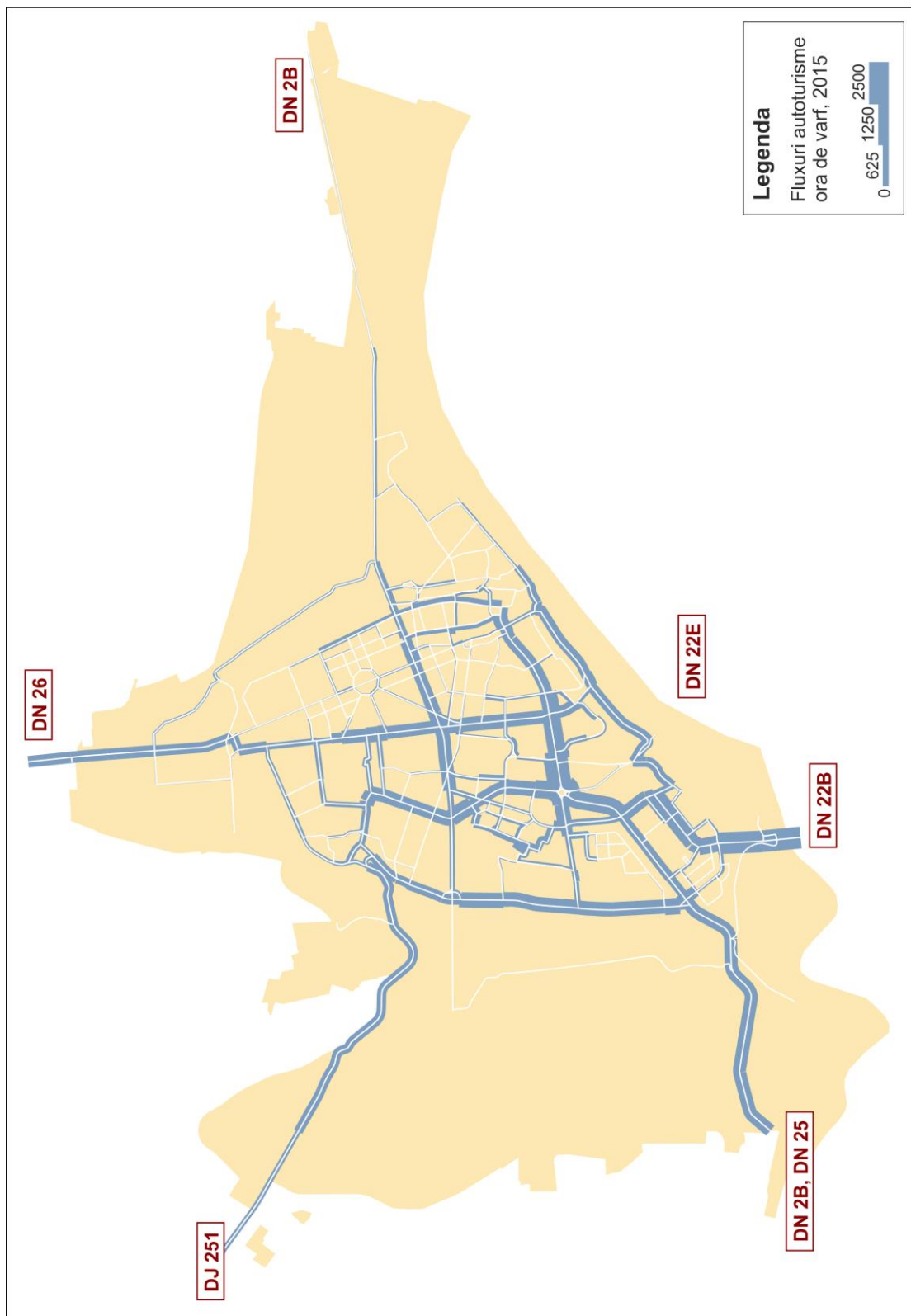


Figura 4.2-15: Fluxuri de trafic, autoturisme, ora de varf de trafic, 2015 (rotita 90°).

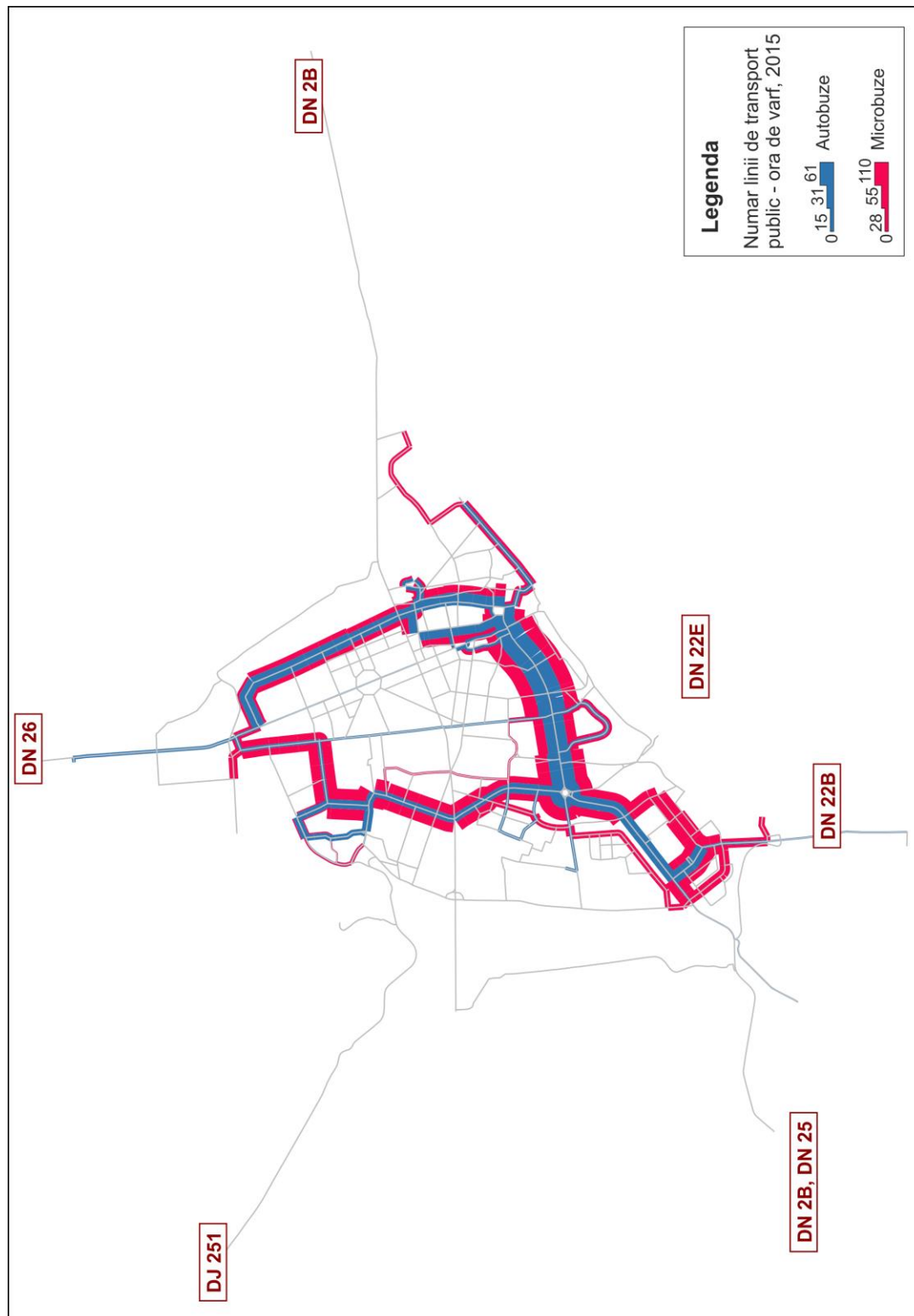


Figura 4.2-16: Fluxuri de trafic, autovehicule de transport public, ora de varf de trafic, 2015 (rotita 90°).



Figura 4.2-17: Fluxuri de trafic, autovehicule de marfa, ora de varf de trafic 2015 (rotita 90°).

4.2.8 Validarea modelului

Concordanța dintre datele de trafic obținute în urma modelării fizico-matematice și datele înregistrate în urma anchetelor de trafic este evidențiată de rezultatul funcției *GEH Statistic*, funcție statistică utilizată pentru analiza traficului începând cu anul 1970¹⁶. Expresia acestei funcții este:

$$GEH = \sqrt{\frac{2(M - C)^2}{M + C}} \quad (6)$$

în care:

- *M* sunt valorile de trafic rezultate în urma modelării;
- *C* sunt valorile de trafic măsurate.

Interpretarea rezultatelor obținute în urma aplicării funcției GEH pentru valorile fluxurilor de trafic sunt următoarele¹⁷:

- *GEH < 5* – indică o bună reprezentare a realității prin intermediul modelării. Conform *Manualului de Proiectare a Drumurilor și Podurilor ("Design Manual for Roads and Bridges") din Marea Britanie*, un model de trafic este valid dacă 85% din valoarea volumelor de trafic modelate au *GEH < 5*;
- *5 < GEH < 10* – recomandă investigații în cadrul proiectului;
- *GEH > 10* – indică probleme în modelul de evaluare a cererii de călătorie.

Prin compararea valorilor de trafic măsurate și modelate, pentru toate cele trei categorii de autovehicule considerate (autoturisme, vehicule ușoare de marfă și vehicule grele de marfă), în cadrul modelului de transport realizat pentru Municipiul Galați s-au obținut valori ale funcției GEH cuprinse între 0 și 5 în toate cazurile considerate, fapt care confirmă valabilitatea modelului (tabelul 4.2-1, figurile 4.2-18 și 4.2-19).

Nr. post	Sens	Valori modelate		Valori măsurate		GEH	
		Autoturisme	Vehicule de marfă	Autoturisme	Vehicule de marfă	Autoturisme	Vehicule de marfă
1	1_1	6846	380	6506	289	4.16	4.98
	1_2	4382	380	4068	337	4.83	2.27
2	2_1	9293	396	8820	335	4.97	3.19
	2_2	13109	459	12993	477	1.02	0.83
3	3_1	8362	627	8309	570	0.58	2.33
	3_2	8142	627	7719	616	4.75	0.44

¹⁶ <http://en.wikipedia.org/wiki/GEH> – accesat la data de 15.04.2015.

¹⁷ Department for Transport and Highways Agency – Design Manual for Roads and Bridges, Volume 12: Traffic appraisal of roads schemes – London, 2008.

Nr. post	Sens	Valori modelate		Valori masurate		GEH	
		Autoturisme	Vehicule de marfa	Autoturisme	Vehicule de marfa	Autoturisme	Vehicule de marfa
4	4_1	0	0	0	0	N.A.	N.A.
	4_2	8216	445	7827	444	4.34	0.05
5	5_1	6485	1591	6138	1538	4.37	1.34
	5_2	6112	1591	5770	1472	4.44	3.04
6	6_1	6804	453	6948	355	1.74	4.88
	6_2	7076	412	7494	320	4.90	4.81

Tabel 4.2-1: Test de concordanta GEH intre valorile modelate si cele masurate

Referitor la vehiculele de transport public, numarul acestora a fost determinat in functie de programul de circulatie publicat, concordanta dintre valorile modelate si cele masurate avand valoarea 1 (maxim).

Odata validat, modelul de transport pentru anul de baza reprezinta un instrument pentru analiza conditiilor de circulatie si estimarea fluxurilor de trafic corespunzatoare diferitelor scenarii de evolutie a cererii si/ sau ofertei de transport, la diferite orizonturi de prognoza.

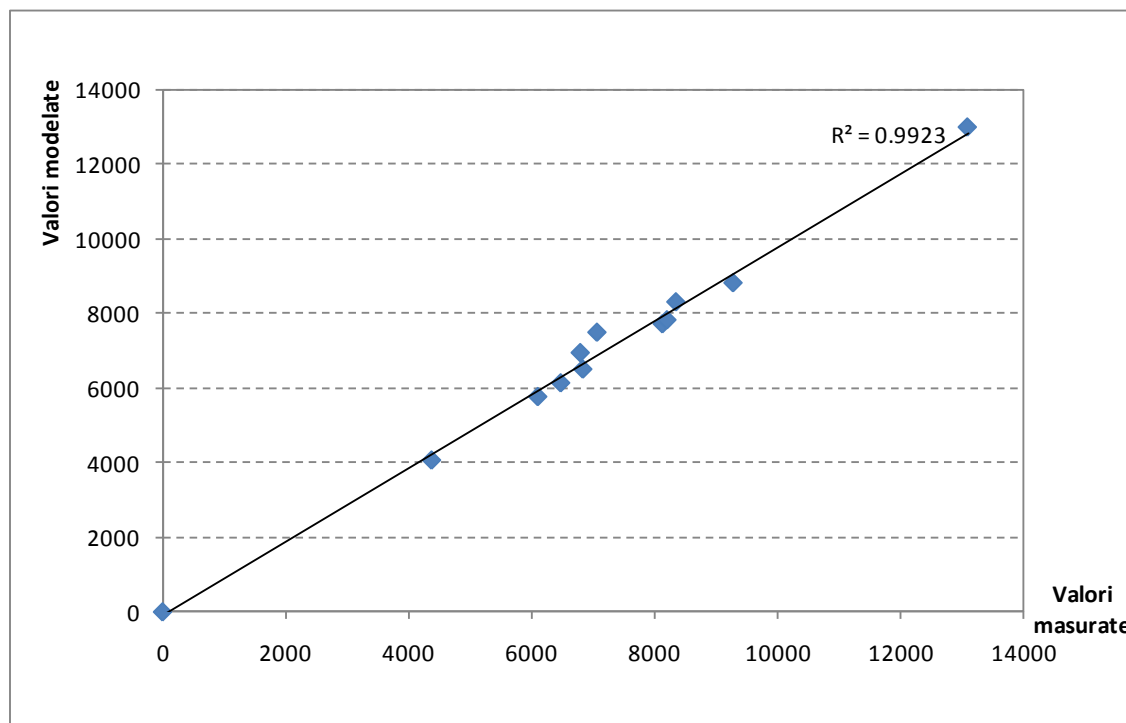


Figura 4.2-18: Rezultatele analizei afectarii, autoturisme

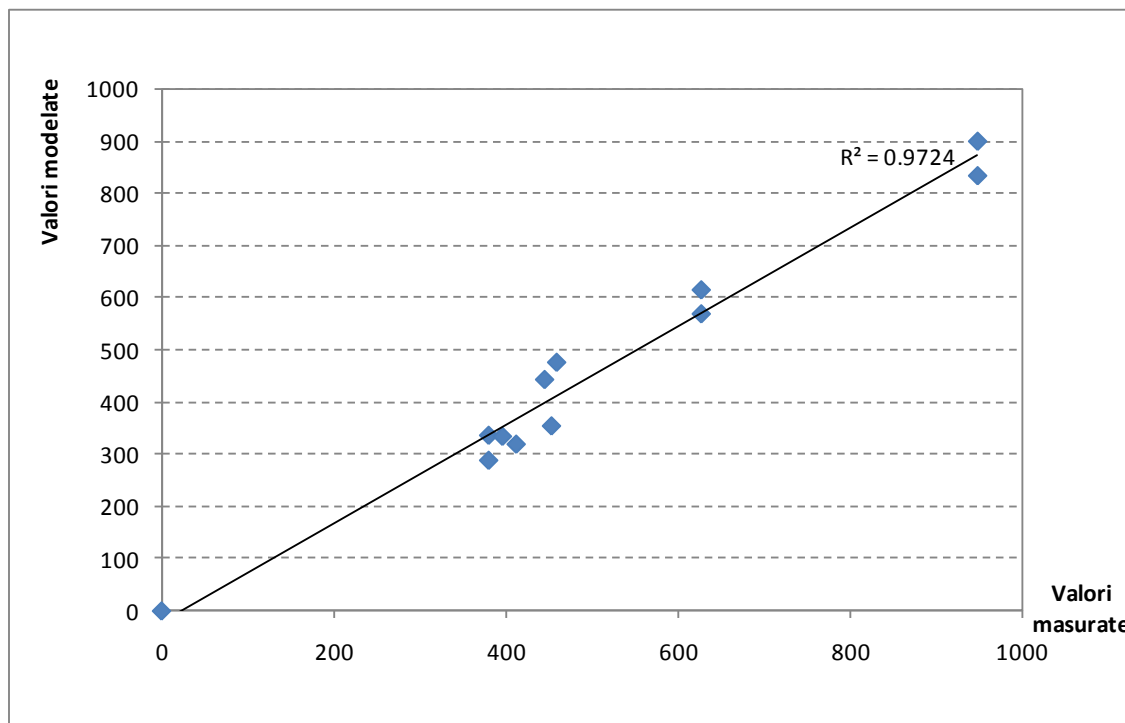


Figura 4.2-19: Rezultatele analizei afectarii, autovehicule de marfa

PARTEA 2 – DEFINIREA INTERVENȚIILOR

5. Obiective si directii de actiune

5.1 Viziune, Obiective majore si Obiective specifice

VIZIUNE:

Orasul Galati - oras cu caracter unic, atractiv, având un sistem de transport competitiv si durabil, adaptat secolului 21, accesibil tuturor, ce sustine dezvoltarea economiei si minimizeaza impactul asupra mediului.



5.2 Tintele planului de mobilitate

Planul de mobilitate propus este realizat astfel incat sa sustina indeplinirea unor tinte (rezultate) care pe de o parte sa fie conforme cu cerintele nationale si internationale (emisii poluante, conformare cu politicile europene de mobilitate si adaptarea la schimbarile climatice) iar pe de alta parte trebuie sa reflecte imbunatatirea parametrilor deficitari ai orasului (deplasari nemotorizate sigure, crestere a vitezei comerciale a transportului public, etc)

Obiectivele stabilite trebuie sa poata fi monitorizate de-a lungul perioadei de implementare iar aceste rezultate asteptate la sfarsitul procesului de implementare a proiectelor aferente PMUD vor reprezenta elementele de comparatie permanente pe toata durata monitorizarii.

Tinte de accesibilitate:

- Reabilitarea/ infiintarea a 50.000 mp de cai pietonale in conditii de asigurare a accesibilitatii si sigurantei pentru toti locuitorii pana in 2030
- Accesibilizarea in proportie de 100% a sistemului de transport public, a parcarilor si a retelei de circulatii pietonale pentru persoane cu mobilitate redusa, pana in 2030

Tinte economice:

- Realizarea unei retele de piste de biciclete de lungime a circa 82 km, respectiv 76% din trama stradala, pana in anul 2030
- Reabilitarea a aproximativ 50 km de strazi urbane, reprezentand circa 50% din lungimea retelei curente in perioada 2017-2020, respectiv 75% in perioada 2020 – 2030.
- Reamenajarea / construirea si managementul a aproximativ 35.000 locuri de parcare pe teritoriul administrativ al municipiului pana in 2030, reprezentand un procent de 58% din numarul de autovehicule inregistrate la nivelul municipiului.
- Cresterea vitezei comerciale a transportului public cu cel putin 25 % pana in anul 2030 comparativ cu anul 2015
- Cresterea ponderii transportului public in alocarea modala cu cel putin 10% pana in anul 2030 comparativ cu anul 2015

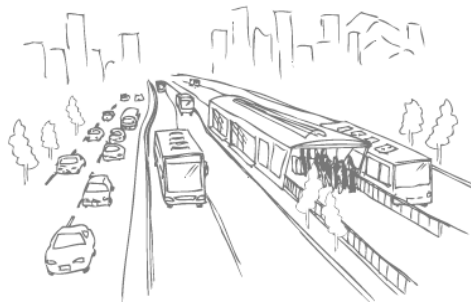
Tinte de mediu

- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera cu cel putin 30 % pana in anul 2030, raportat la anul 2015
- Reducerea emisiilor de gaze poluante (CO, VOC, NOx si PM) cu cel putin 30 % pana in anul 2030, raportat la anul 2015

5.3 Directii de actiune

Piloni structuranti

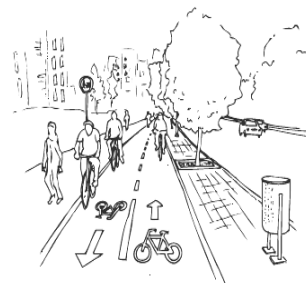
IMPLEMENTAREA UNUI SISTEM EFICIENT DE TRANSPORT PUBLIC



Masuri de extindere sau de a implementare a unui sistem de de transport public mai eficient, accesibil financiar si fizic si ecologic si a unor canale de comunicare, acordand prioritate mijloacelor de transport public cu capacitate de transport si frecventa adecvate care sa sprijine nevoile de baza si principalele fluxuri de trafic.

Prin instituirea unui sistem de transport public eficient si demn de Incredere, se asigura In mod echitabil accesul tuturor cetatenilor la sistemele de infrastructura urbana prin solutii durabile de transport public, care ofera alternative reale utilizarii autoturismului privat.

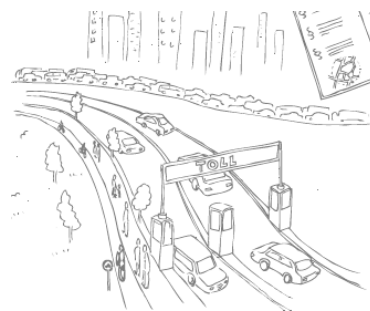
EXTINDEREA INFRASTRUCTURII NEMOTORIZATE



Masuri de extindere sau de proiectare a infrastructurii globale pentru a asigura conditii de siguranta pietonilor si biciclistilor din Municipiul Galati.

Extinderea infrastructurii de transport nemotorizate ofera solutii de transport urban cu impact direct asupra economiei, mediului si sanatatii populatiei. Extinderea infrastructurii dedicate transportului nemotorizat sporeste siguranta deplasarilor nemotorizate si ofera o echitabilitate sporita, precum si niveluri crescute de mobilitate pentru cetateni provenind din diverse categorii de venituri din oras. Mersul pe jos si pe bicicleta asigura legatura tuturor celorlalte mijloace de transport urban si se regasesc la Inceputul si finalul fiecarei calatorie realizate.

CADRE DE REGLEMENTARE SI MANAGEMENT DE MOBILITATE PENTRU SOLUTII INTEGRATE



Strategii si legislatie care sa rezulte Intr-o utilizare mai eficienta a resurselor de transport existente si Intr-o crestere inteligenta a ofertei de transport prin extinderea flotelor de vehicule si a infrastructurii.

Managementul mobilitatii include stimulente si reglementari pentru utilizatori cu scopul de a-i determina sa-si modifice frecventa, modul de transport, destinatia, ruta sau momentul calatoriei.

Management mobilitatii si legislatia reduc nevoia de deplasare fizica prin crearea de stimulente ca Inlocuitori de mobilitate si reglementari pentru eficienta utilizare a terenurilor si reforme politice pentru a corecta distorsiunile existente In practicile de planificare a transportului. Managementul mobilitatii poate oferi eficienta sporita, Incredere si durabilitate infrastructurii de transport existente, prin interventii de politici sau tehnologie, permitand mobilizarea si rulara resurselor prin taxe de congestie, taxe de drum si taxe de parcare.

5.3.1 La scara periurbana

Incepand cu abordarea europeana a interconectivitatii si cooperarii in documentele de politica a dezvoltarii regionale si a mobilitatii (incurajarea conectivitatii intre state si regiuni), continuand cu conectivitatea la nivel regional si metropolitan, acest concept este detaliat ca fiind fundamental in orice politica de planificare sectoriala pentru o dezvoltare durabila, pentru o utilizare eficienta a resurselor, pentru reducerea disparitatilor si decalajelor economice si sociale intre categorii de locuitori, intre localitati si zone limitrofe, intre regiuni si tari.

Realizarea si implementarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila urmareste o abordare integrata a mobilitatii cu zonele adiacente si coridoarele de transport nationale si europene, pe toate modurile de transport ce constituie mobilitatea, avand in vedere importanta conectivitatii asupra intregii dezvoltari economice si sociale a regiunii.

Directiile de actiune la scara metropolitana vizeaza Imbunatatirea conectivitatii la nivel regional, national si international. Acest obiectiv specific imbraca trei directii majore de actiune:

- imbunatatirea conectivitatii cu retelele principale si complementare TEN-T. In acest domeniu, proiecte de imbunatatire a calitatii retelor de transport rutiere sunt necesare, prin realizarea Variantei de Ocolire a Municipiului Galati si reabilitare a drumurilor de legatura la nivelul municipiului cu aceasta.
- imbunatatirea conectivitatii cu regiunile invecinate, acest aspect insemnand imbunatatirea conectivitatii cu Braila, cu judetul Tulcea si cu localitatile de pe DN 251 si crearea de facilitati imbunatatite pentru conectarea cu transportul urban (terminale de transport regional la nivelul

orasului , parc&ride). Proiectele vizeaza conectivitatea rutiera, prin transport public pe sine si pe bicicleta.

- Imbunatatirea conectivitatii cu Republica Moldova, aceasta directie de actiune presupunand imbunatatirea calitatii retelei de transport rutier pana la granita cu Giurgiulesti (MD).

5.3.2 La scara municipala

Referindu-ne la zonele centrale, obiectivul major al directiilor de actiune este acela de a scadea traficul auto motorizat in zonele centrale si protejate, prin politica de parcare adecvata, prin cresterea cantitativa si calitativa a ofertei de transport public si amenajarea infrastructurii pentru transport pietonal si cu bicicleta. Facilitatile de parcare in zonele limitrofe zonei centrale sunt necesar a fi realizate astfel incat sa se reduca accesul vehiculelor private in aceste zone. In plus, reglementarea aprovizionarii cu marfa, a realizarii serviciilor publice si a transportului de marfa de tranzit (care sa evite zonele centrale si sa reduca presiunea asupra traficului si infrastructurilor urbane) si reorganizarea circulatiei vor contribui si ele la reorganizarea traficului in aceste zone.

Referindu-ne la scara intregului Municipiu, directii de actiune au fost stabilite in toate domeniile mobilitatii, in sensul implementarii de politici imbunatatite in domeniile gestionarii si accesibilizarii transportului public, transportului de marfa, managementului traficului si reorganizarea circulatiei, transportului nemotorizat, restrictionarii parcarilor functie de nivelele de trafic, etc. Aceste masuri sunt completate de cele de reglementare, de informare a calatorilor si cetatenilor , de educare a calatorilor si tinerilor si de masuri institutionale pentru a creste capacitatea de control si monitorizare a aspectelor mobilitatii la institutiile abilitate (primarie, operator public, etc). O atentie deosebita a fost acordata accesibilizarii intregului sistem de transport (sistem rutier si pietonal, semaforizare, mijloace si statii de transport public) pentru toate categoriile de persoane.

Deasemenea, rezolvarea problematii parcarilor pentru toate zonele este o masura importanta ce a fost avuta in vedere, luand in considerare actiunea directa a acestei problematii asupra intregului management al spatiului public si mobilitatii. Astfel, nu este suficient sa prevedem masuri de imbunatatire a infrastructurilor de transport public sau accesibilizarea retelelor pietonale daca reorganizarea stationarii masinilor nu este atent luata in considerare, astfel incat aceasta sa converga spre rezultatele de politica asteptate (descongestia unor zone sau incurajarea stationarii in cartierul de resedinta, stationare limitata sau interconectivitate incurajata cu transportul public pentru calatoriile de naveta).

Astfl, masuri de crestere a conectivitatii cu polii de interes ai orasului au fost vizate: imbunatatirea accesului catre zonele industriale, crearea de facilitati pentru transport alternativ pentru acces la locurile de interes ale orasului (universitati, locuri de munca, zone comerciale, etc.).

Sisteme inteligente de transport si informare pentru gestiune intregii problematici a transportului auto si de calatori (sistem complet de e-ticketing si management a traficului, sistem de gestiune a parcarilor, sistem dinamic de informare a calatorilor si de informare la distanta, etc) au fost deasemenea prevazute ca si masuri de eficientizare a proiectelor individuale de investitii in infrastructura, vehicule, dotari , astfel incat procesul de planificare a calatoriei , procesul de gestiune a resurselor si de gestiune a fluxurilor sa se realizeze optim.

5.3.3 La nivelul cartierelor /zonelor cu nivel ridicat de complexitate

La nivelul cartierelor au fost vizate proiecte care sa duca la crearea unui mediu de trai mai sigur si mai placut. Astfel, proiecte de asigurare de parcare rezidentiale, de restrictionare a accesului auto , de crestere a calitatii cailor de acces pentru pietoni si biciclisti, de crestere a accesibilitatii si calitatii retelei de transport public au fost luate in considerare. Ca o consecinta a tuturor acestor masuri propuse, securitatea si confortul in cartiere va creste iar reorganizarea traficului si a spatiilor destinate stationarii in cartiere va conduce la descongestionarea spatiului public, la eliberarea spatiilor verzi si trotuarelor ocupate abuziv de masini, la cresterea calitatii vietii locuitorilor.

5.4 Masuri

Rezultatele analizei diagnostic efectuata asupra mobilitatii la nivelul arealului de studiu coroborate cu obiectivele internationale privind dezvoltarea urbana durabila reprezinta pilonii care au stat la baza identificarii obiectivelor strategice care sa conduca la atingerea obiectivului general al PMUD Galati, respectiv **mobilitate urbana durabila**. Astfel, au fost stabilite cinci obiective cu acoperire strategica, care vizeaza asigurarea accesibilitatii, dezvoltarii economice, sigurantei cetatenilor, protectiei mediului inconjurator si implicit imbunatatirea calitatii vietii locuitorilor municipiului Galati. Pentru fiecare dintre obiectivele strategice propuse, au fost identificate masuri si tipologii de proiecte a caror implementare sa conduca la atingerea cat mai rapida, eficienta si exacta a obiectivului general. Obiectivele strategice, masurile si tipologiile de proiecte identificate sunt prezentate succint in tabelele de mai jos. Detalierea pana la nivel de proiect regasindu-se in **Anexa 4**.



OBIECTIVE SPECIFICE	MASURI	Tipologii PROIECTE
A. ACCESIBILITATE		
<i>Pentru a se asigura accesibilitatea ridicata si egalitate de sanse in transport cetatenilor.</i>		
A.1 ACCES ASIGURAT LA MOBILITATE TUTUROR CATEGORIILOR DE CETATENI CU SAU FARA NEVOI SPECIALE	A.1.1 Asigurarea unui nivel acceptabil de accesibilitate la rețeaua de TP pentru toti utilizatorii (extinderea ariei de deservire a TP)	Reorganizare si extindere rețea transport public
		Realizarea de zone pentru adapost in statiile de transport public (zona de protectie cu acoperis si bancheta)
		Implementare sisteme park & ride in zonele de Nord si Sud
		Terminale transport de calatori
		Sisteme de informare a utilizatorilor
		Semnalizare acustica a semafoarelor pentru pietoni
	A.1.2 Facilitarea accesului persoanelor cu nevoi speciale	Amenajare/Reamenajare treceri de pietoni pentru accesibilitate. Coborare la nivel a bordurii in dreptul trecerilor de pietoni
		Amenajarea de locuri de parcare in conditii de accesibilitate si siguranta
		Adaptarea vehiculelor de transport public in vederea asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de calatori
		Sisteme de informare a utilizatorilor
		Realizarea de zone pentru adapost in statiile de transport public (zona de protectie cu acoperis si bancheta)
	A.1.3 Extinderea canalelor de distributie si de vanzare a titlurilor de calatorie	Sistem automat de tiketing

OBIECTIVE SPECIFICE	MASURI	Tipologii PROIECTE
E. ECONOMIE		
<i>Pentru a se asigura ca rețeaua de transport sprijina economia Municipiului Galați pentru a imbunatati sansele de viata ale rezidentilor si succesul activitatilor economice in contextul folosirii eficiente a resurselor.</i>		
E.1 ACCES IMBUNATATIT LA LOCURILE DE MUNCA SI CONECTIVITATE RIDICATA A POLILOR ECONOMICI	E.1.1 Dezvoltarea de legaturi imbunatatite intre polii de atractie ai orasului	Reorganizarea circulatiei la nivelul rețelei
		Managementului traficului - complementar proiect existent

OBIECTIVE SPECIFICE	MASURI	Tipologii PROIECTE
E. ECONOMIE		
<i>Pentru a se asigura ca reseaua de transport sprijina economia Municipiului Galati pentru a imbunatati sansele de viata ale rezidentilor si succesul activitatilor economice in contextul folosirii eficiente a resurselor.</i>		
		Reorganizare si extindere retea transport public
	E.1.2 Dezvoltarea de piste de biciclete intre polii de atractie ai orasului	Amenajare retea piste biciclete la nivelul municipiului inclusiv facilitati de parcare
	E.1.3 Dezvoltarea unui sistem de informare integrat privind accesul la polii de atractie ai orasului	Implementare sistem indicatoare de orientare privind accesul la polii de atractie ai orasului
		Sisteme de informare a utilizatorilor
	E.1.4 Asigurarea unei retelei rutiere in conditii optime de functionare, adaptata cererii de transport	Reabilitare infrastructura rutiera
		Amenajarea de parcare pentru reorganizarea spatiului public
E.1.5 Asigurarea unei retele pietonale in conditii optime si accesibile tuturor categoriilor de pietoni	Amenajari trotuare si alei pietonale	
E.2 TIMPI DE CALATORIE DIMINUATI SI EXACTITATE CRESCUTA A DEPLASARILOR PENTRU PERSOANE SI BUNURI	E.2.1 Optimizarea desfasurarii traficului pentru diminuarea congestiei	Reorganizarea circulatiei la nivelul retelei
		Managementului traficului - complementar proiect existent
	E.2.2 Optimizarea serviciului de transport public	Reorganizare si extindere retea transport public Intarirea capacitatii institutionale si operationale
E.3 EFICIENTA GESTIONARII FLUXULUI DE MAFURI	E.3.1 Dezvoltarea de rute ocolitoare pentru transportul de marfa	Realizare varianta de ocolire
		Modernizare drum centura
		Reabilitare drumuri de legatura cu porturile
		Conectarea accesului la Bac
	E.3.2 Dezvoltarea unor locatii cu vocatie logistica	Promovarea si sustinere dezvoltare centru logistic in zona de Est a municipiului
E.3.3 Imbunatatirea eficientei transportului rutier de marfa si optimizarea conditiilor de livrare	Implementarea de reglementari de aprovizionare in afara orelor de varf si pe timp de noapte	
E.4 CONECTIVITATE NATIONALA, REGIONALA SI INTERNATIONALA CRESCUTA	E.4.1 Dezvoltarea de legaturi imbunatatite cu zonele adiacente	Sistem de Transport Pasageri de mare capacitate intre Galati si Braila
		Dezvoltarea de legaturi imbunatatite cu zonele adiacente

OBIECTIVE SPECIFICE	MASURI	Tipologii PROIECTE
E. ECONOMIE		
<i>Pentru a se asigura ca reseaua de transport sprijina economia Municipiului Galati pentru a imbunatati sansele de viata ale rezidentilor si succesul activitatilor economice in contextul folosirii eficiente a resurselor.</i>		
	E.4.2 Dezvoltarea de legaturi imbunatatite la retelele core si comprehensive TEN-T	Realizare varianta de ocolire
	E.4.3 Dezvoltarea de legaturi imbunatatite catre localitatile cu judetul Tulcea	Realizare traversare / subtraversare Dunarea catre Tulcea
	E.4.4 Dezvoltarea de legaturi imbunatatite catre localitatile de frontiera	Cresterea nivelului de accesibilitate a frontierei cu Republica Moldova

OBIECTIVE SPECIFICE	MASURI	Tipologii PROIECTE
S. SIGURANTA		
<i>Pentru a se asigura ca utilizarea sistemului de transport prezinta un nivel ridicat de siguranta si securitate.</i>		
S.1 SIGURANTA SI SECURITATE A CIRCULATIEI IMBUNATATITE	S.1.1 Minimizarea numarului de accidente rutiere	Managementului traficului - complementar proiect existent
		Amenajare/Reamenajare treceri de pietoni pentru accesibilitate. Coborare la nivel a bordurii in dreptul trecerilor de pietoni
		Reglementari de circulatie in zonele vulnerabile
		Asigurarea vizibilitatii participantilor la trafic in zona traversarilor
		Reglementarea parcarii pe strada si implementarea unui sistem de taxare a parcarii pe strada, atat pentru zonele rezidentiale, cat si pentru zona centrala
	S.1.2 Siguranta in trafic	Implementare campanii de educatie rutiera adresate tinerilor
		Implementare campanii de informare /comunicare adresate participantilor la trafic(soferi, pietoni, biciclisti, utilizatori de mopede)
S.1.3 Siguranta si securitatea in mijloacele de transport in comun	Dotarea mijloacelor de transport public cu sisteme de supraveghere video	
	Realizarea de zone pentru adapost in statiile de transport public (zona de protectie cu acoperis si bancheta)	

OBIECTIVE SPECIFICE	MASURI	Tipologii PROIECTE
M. MEDIU		
<i>Pentru a se asigura ca utilizarea sistemului de transport prezinta un nivel ridicat de siguranta si securitate.</i>		
M.1 ANGAJAMENTE NATIONALE DE IMBUNATATIRE A CALITATII AERULUI SI REDUCERE A CONSUMULUI DE ENERGIE DIN SURSE CONVENTIONALE RESPECTATE	M.1.1 Dezvoltarea de infrastructura necesara utilizarii autovehiculelor hibrid sau electrice	Dezvoltarea de infrastructura necesara utilizarii autovehiculelor hibrid sau electrice
	M.1.2 Optimizarea gradului de incarcare a autoturismului	Campanii de constientizarea a conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)
	M.1.3 Imbunatatirea calitatii aerului	Achizitii mijloace de transport ecologice
		Crearea de perdele verzi care sa minimizeze impactul negativ al transportului
	M.1.4 Incurajarea reorientarii utilizatorilor catre modurile de transport nemotorizate	Amenajare retea piste biciclete la nivelul municipiului inclusiv facilitati de parcare
		Implementarea reglementarilor privind limitarea vitezei de circulatie in zonele vulnerabile
Implementare sistem municipal de inchiriere biciclete		
	Amenajarea de parcare pentru reorganizarea spatiului public	
	Amenajari trotuare si alei pietonale	
M.1.5 Reducerea volumelor de trafic auto in zonele cu densitate de locuire ridicata si in zonele centrale	Reorganizarea circulatiei la nivelul retelei	

6. Scenarii de mobilitate pe baza modelului de transport

6.1 Scenariu de mobilitate de referinta

Fluxurile de trafic de perspectiva se obtin prin confruntarea dintre cererea de transport prognozata la orizontul de perspectiva pentru care se realizeaza analiza si oferta de transport materializata prin rețeaua de transport prognozata la aceluiasi orizont de timp (figura 6.1-1).

Proгноza traficului reprezinta procesul de estimare a numarului de vehicule sau calatori care vor utiliza o infrastructura de transport la un moment de timp dat.

In cadrul acestui plan este necesara estimarea fluxurilor de trafic la orizonturile de prognoza 2020 si 2030.

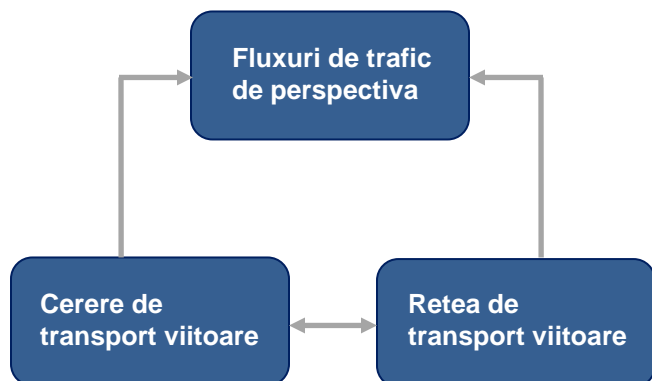


Figura 6.1-1: Fluxuri de trafic de perspectiva

Punctul de plecare in realizarea procesului de prognoza a traficului il reprezinta cunoasterea nivelului actual al volumelor de trafic asociate rețelei de transport existente. Aceste valori ale volumelor de trafic pot fi determinate fie prin inregistrari manuale sau automate, fie prin modele matematice.

Avand la dispozitie un model de transport valid pentru anul de baza pentru care se realizeaza analiza si prognoza principalilor indicatori socio - economici si demografici specifici zonei studiate poate fi estimata cererea de transport la nivelul diferitelor orizonturi de prognoza. Datele necesare in procesul de prognozare a cererii de transport sunt (figura 6.1-2):

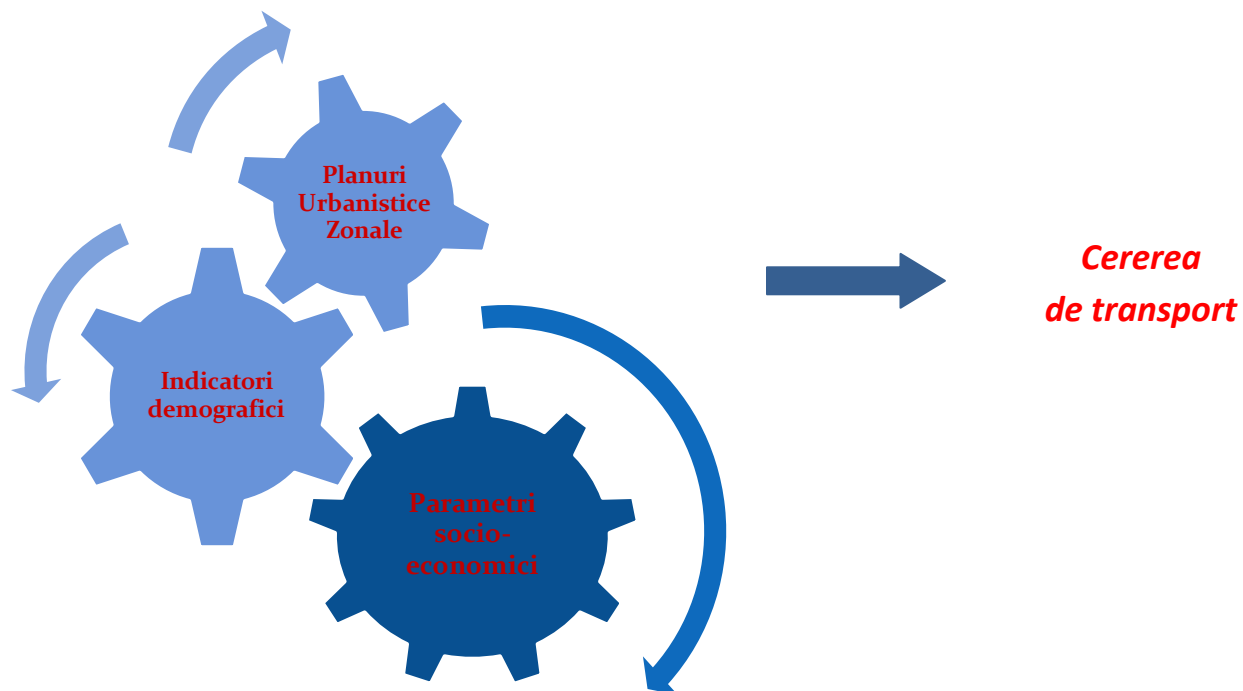


Figura 6.1-2: Prognoza cererii de transport

Evoluția principalilor indicatori socio-economici și demografici până în anul 2030 este prezentată detaliat în capitolul 2.3.6.

Luând în considerare prognoza indicatorilor socio-economici și demografici descriși anterior, a fost realizată prognoza cererii de transport pentru persoane și marfuri în ipotezele de evoluție pesimistă, medie și optimistă. Coeficienții de evoluție astfel obținuți sunt prezentați în figurile 6.1-3 – 6.1-5.

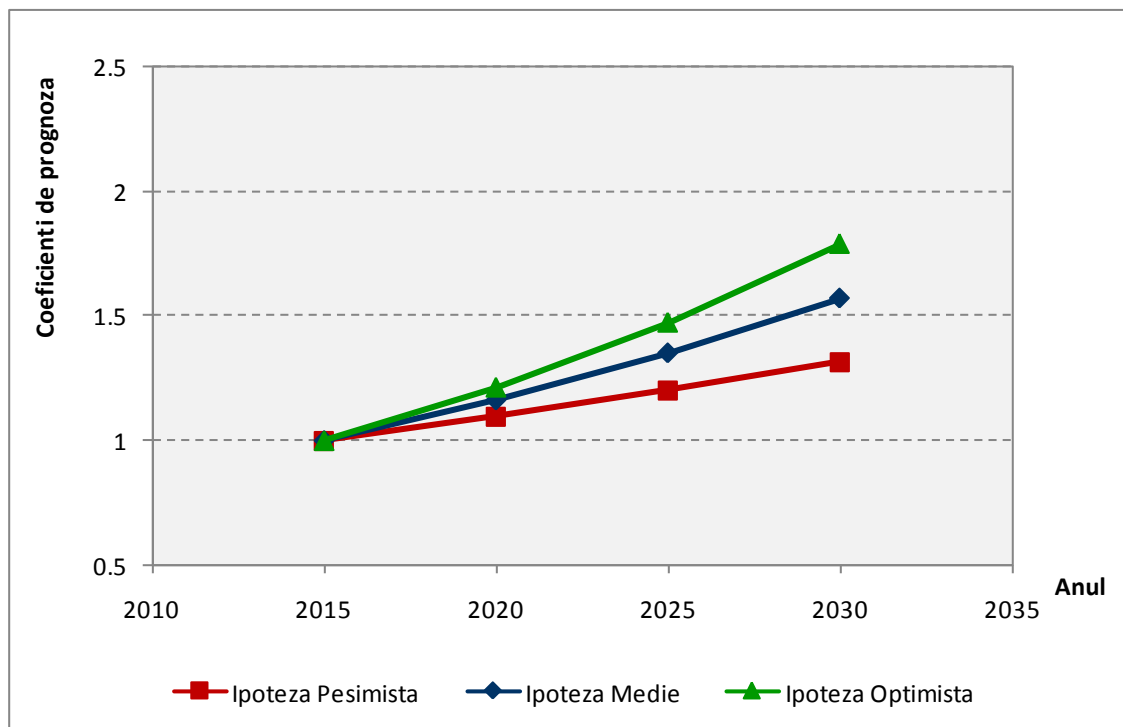


Figura 6.1-3: Coeficienti de prognoza – cerere transport de persoane

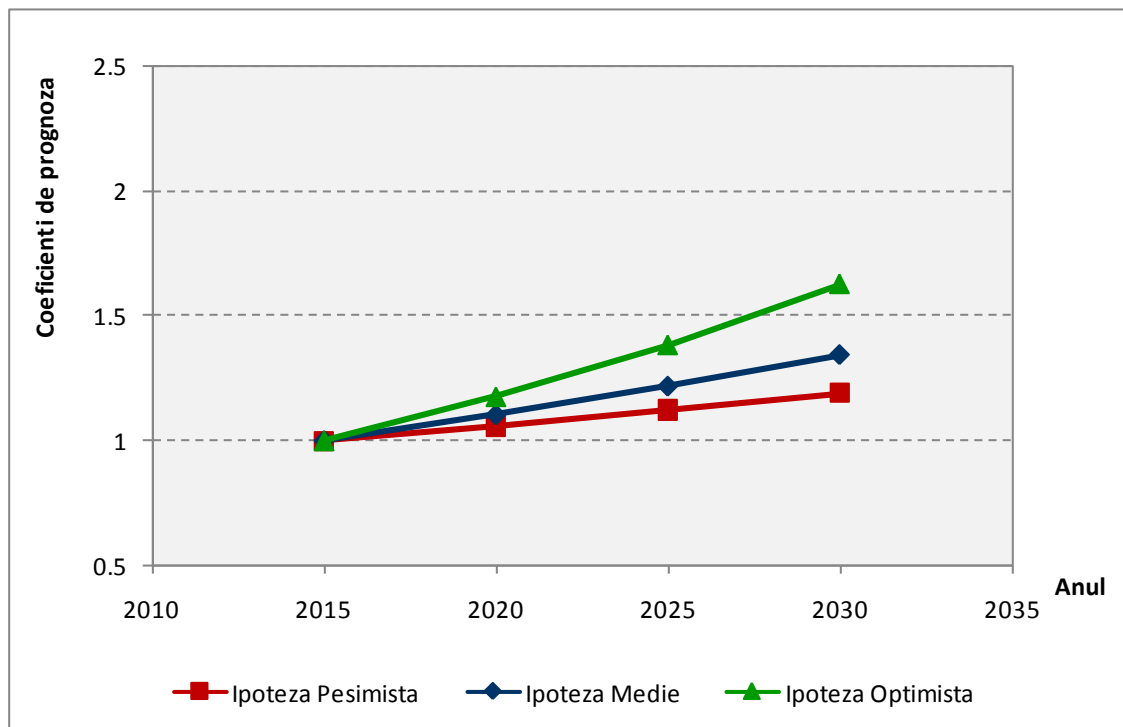


Figura 6.1-4: Coeficienti de prognoza – cerere transport de marfa: vehicule usoare de marfa

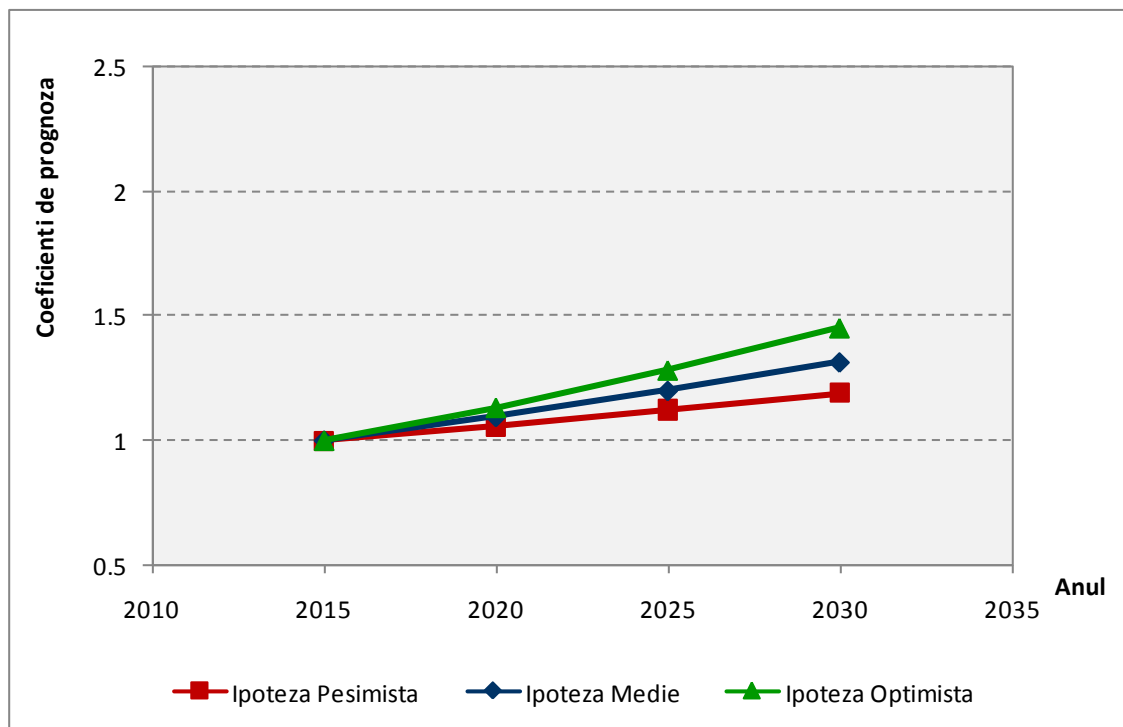


Figura 6.1-5: Coeficienti de prognoza – cerere transport de marfa: vehicule grele de marfa

Scenariul de mobilitate de referinta specific celor doua perioade de analiza (2020 si 2030) evidentiaza rezultatul interactiunii dintre cererea de transport prognozata si reseaua de transport de perspectiva care nu inglobeaza interventii majore comparativ cu reseaua specifica anului de baza (2015), ci numai lucrari de mentenanta.

Astfel, au fost obtinute configuratii ale fluxurilor de trafic pe ansamblul retelei, corespunzatoare celor trei ipoteze de evolutie a cererii: pesimista, medie (cea mai probabila) si optimista, atat la nivelul anului 2020, cat si la nivelul anului 2030. Fluxurile de trafic reflecta valorile estimate pentru o zi medie anuala (MZA), cat si pentru intervalul de varf de trafic sunt prezentate in **Anexa 1**.

Masura in care este asigurat echilibrul intre cererea si oferta de transport poate fi exprimata prin valorile indicatorului dat de raportul dintre volumele de trafic estimate si capacitatea oferita de reseaua de transport, indicator cunoscut cu denumirea de raport Debit-Capacitate.

In figurile urmatoare sunt evidentiate valorile raportului Debit-Capacitate specifice celor trei ipoteze de evolutie a cererii de transport la orizonturile de analiza 2020 si 2030, la nivelul MZA si ora de varf de trafic.

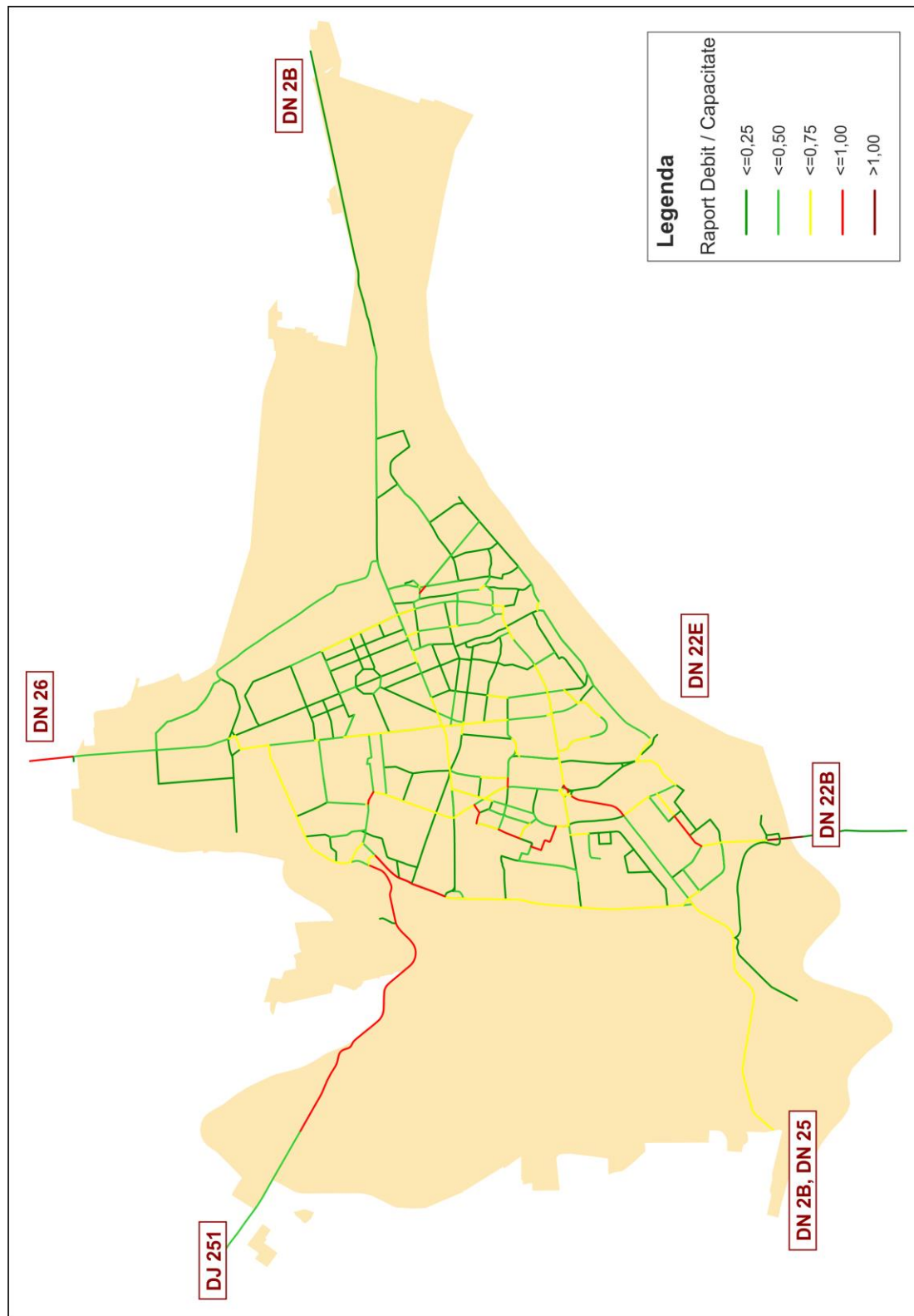


Figura 6.1-6: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza pesimista, MZA 2020 (rotita 90°).

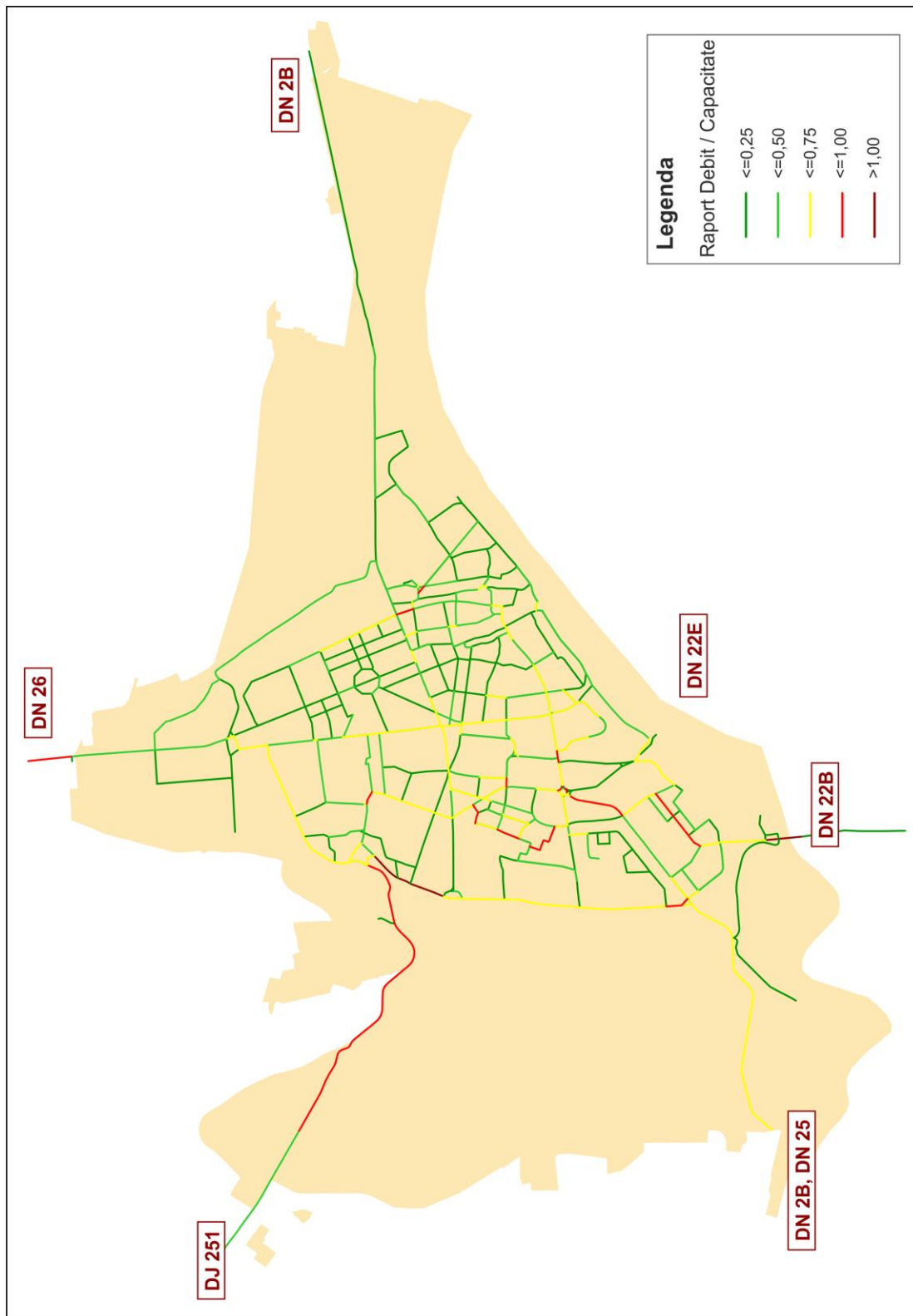


Figura 6.1-7: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza medie, MZA 2020 (rotita 90°).

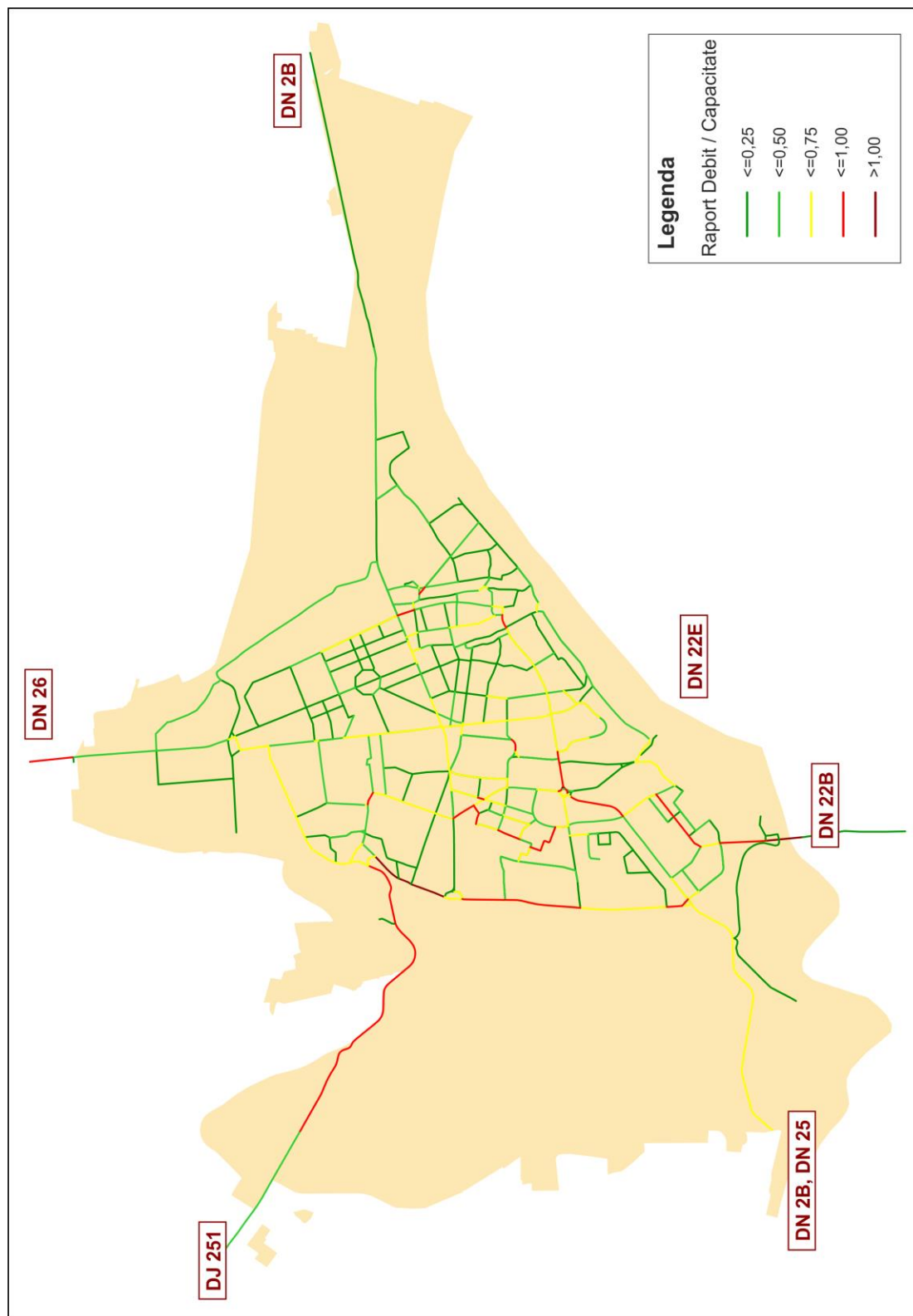


Figura 6.1-8: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza optimista, MZA 2020 (rotita 90°).

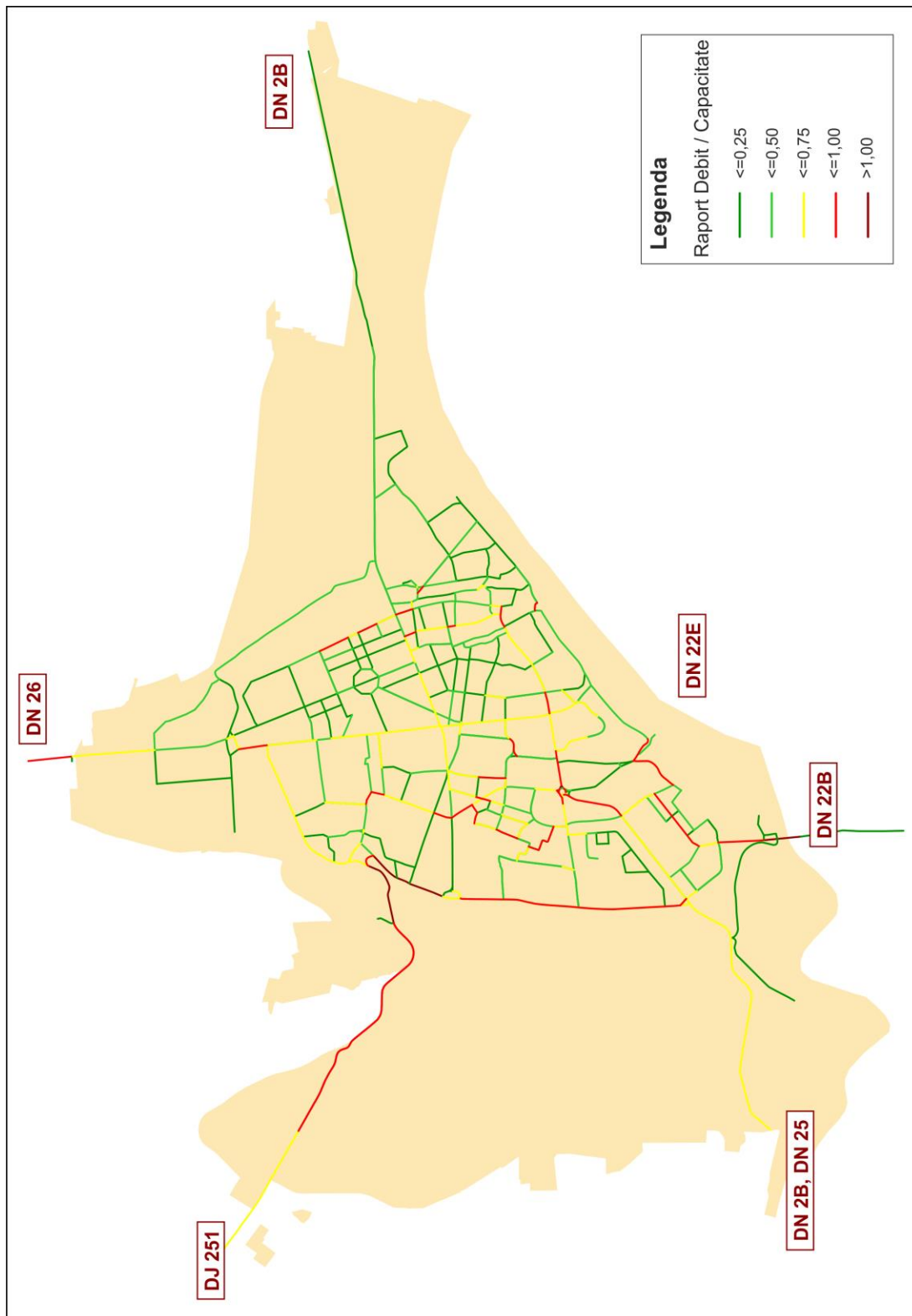


Figura 6.1-9: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza pesimista, Ora de varf, 2020 (rotita 90°).

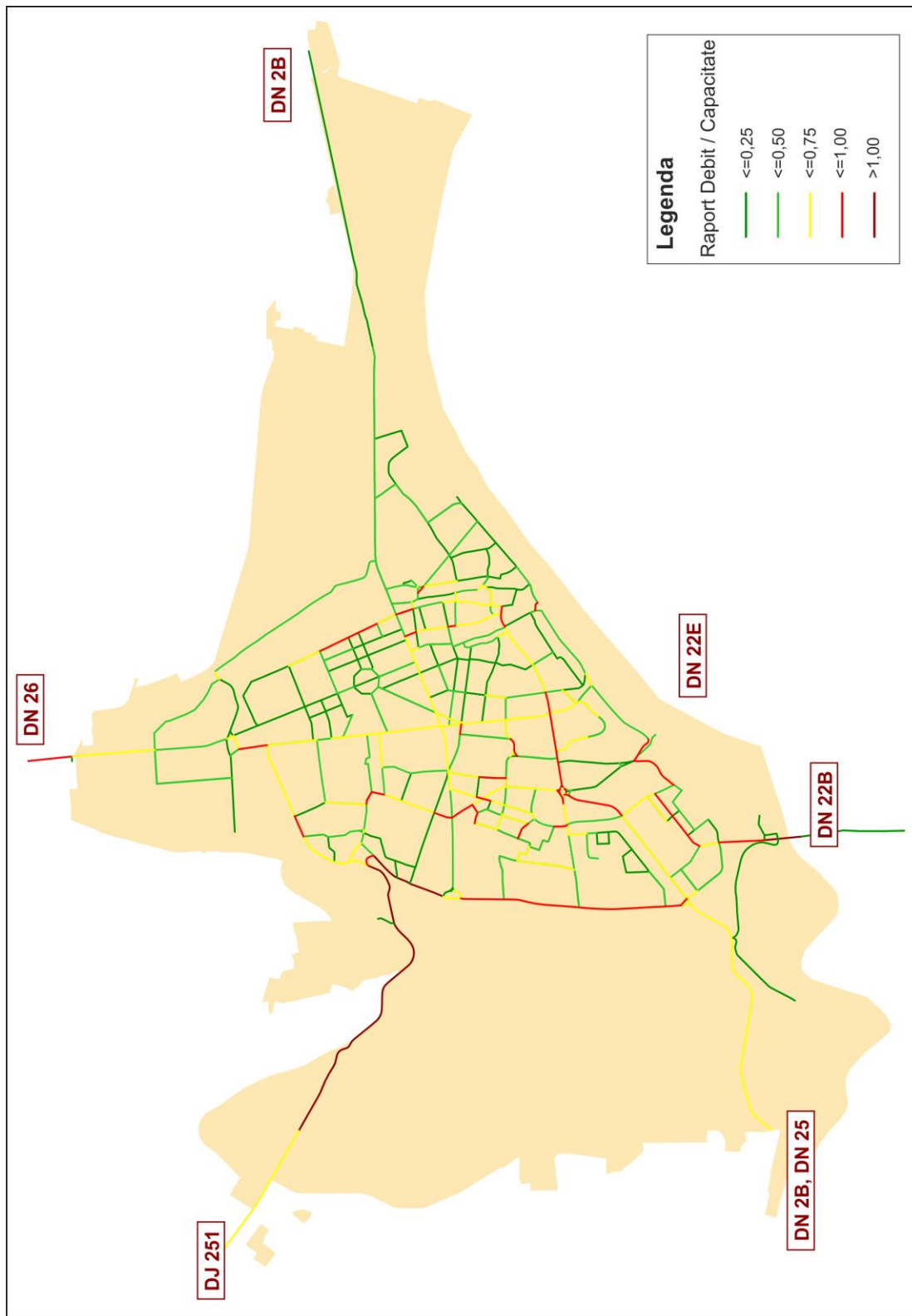


Figura 6.1-10: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza medie, Ora de varf, 2020 (rotita 90°).

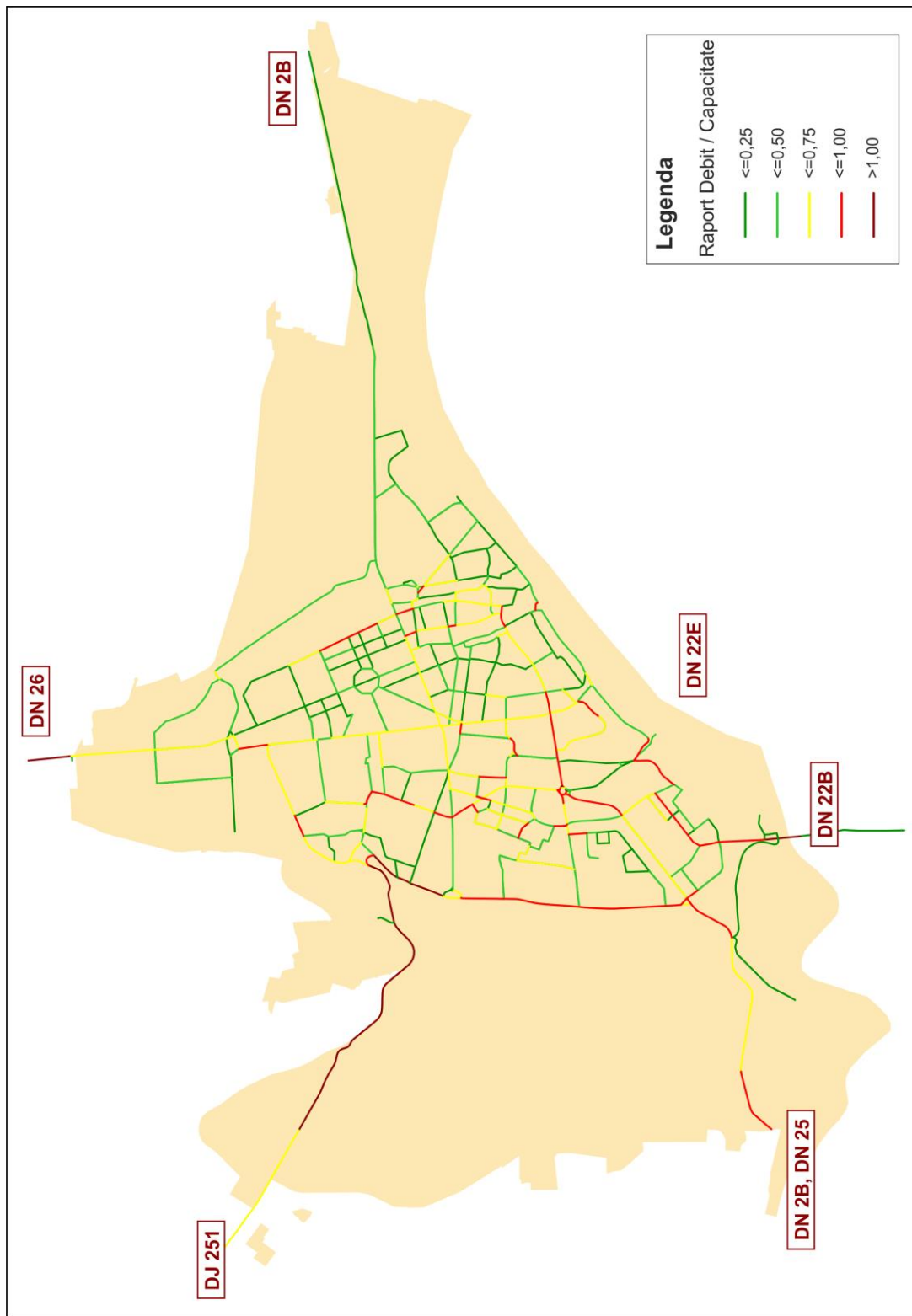


Figura 6.1-11: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza optimista, Ora de varf, 2020 (rotita 90°).

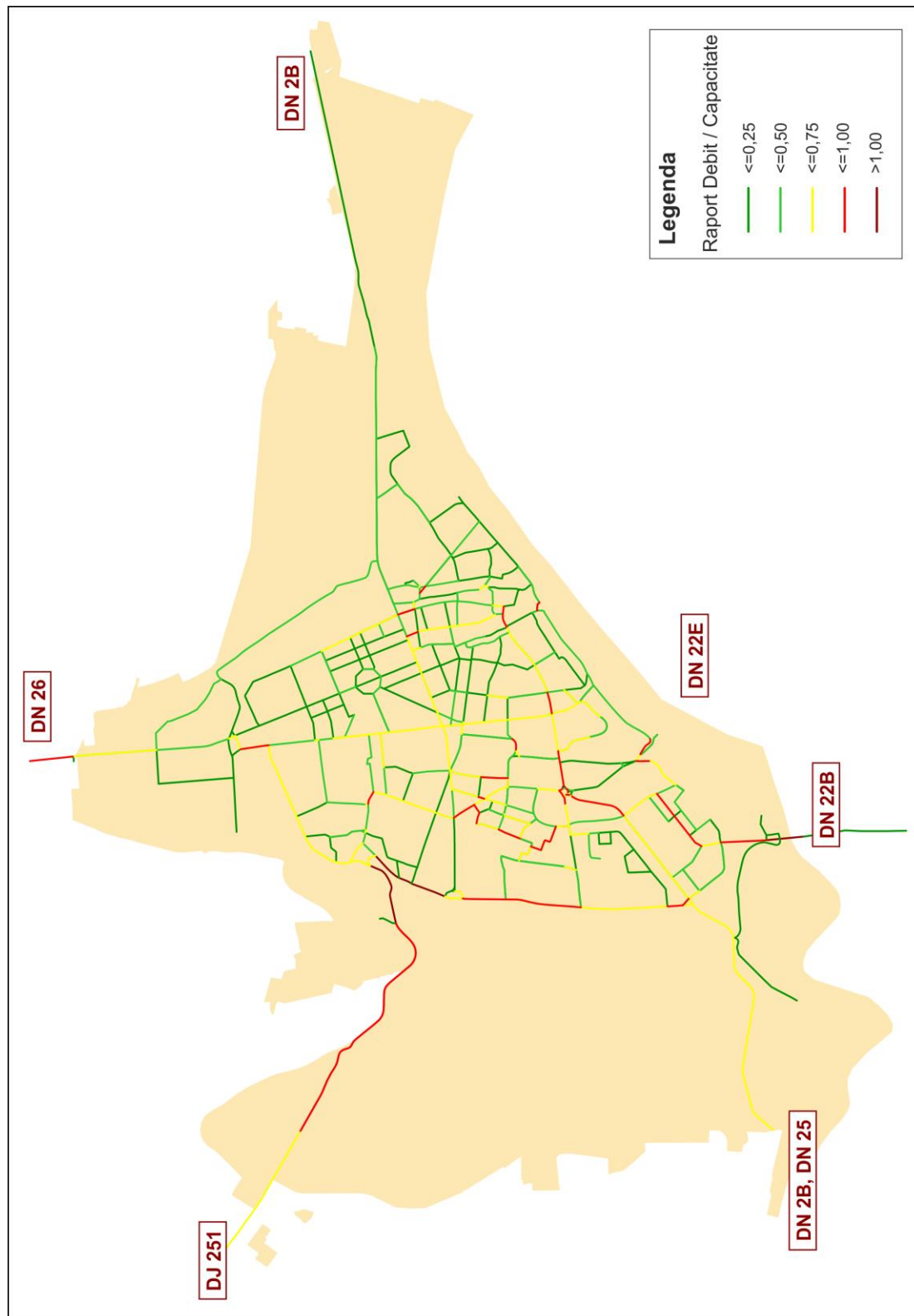


Figura 6.1-12: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza pesimista, MZA 2030 (rotita 90°).

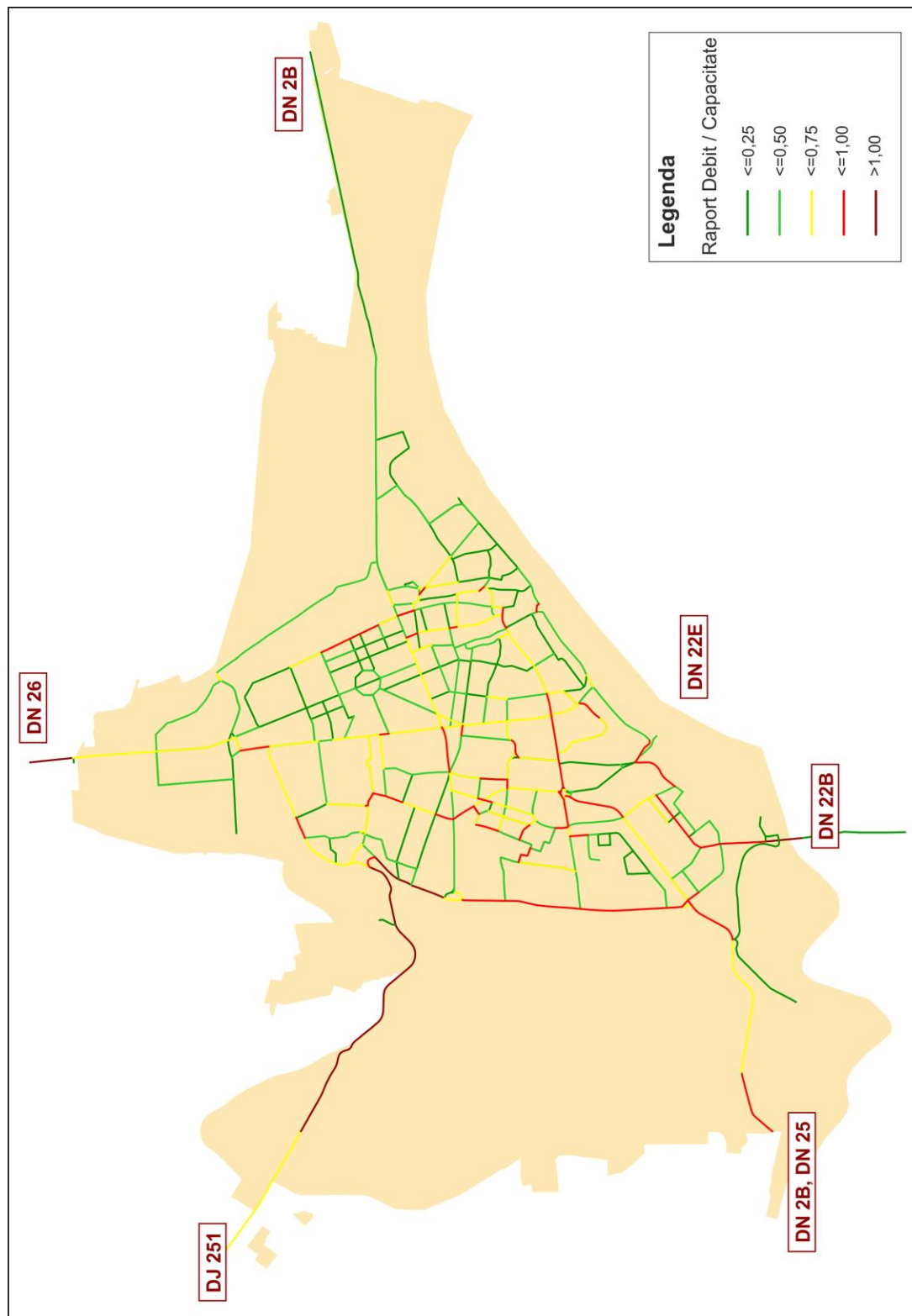


Figura 6.1-13: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza medie, MZA 2030 (rotita 90°).

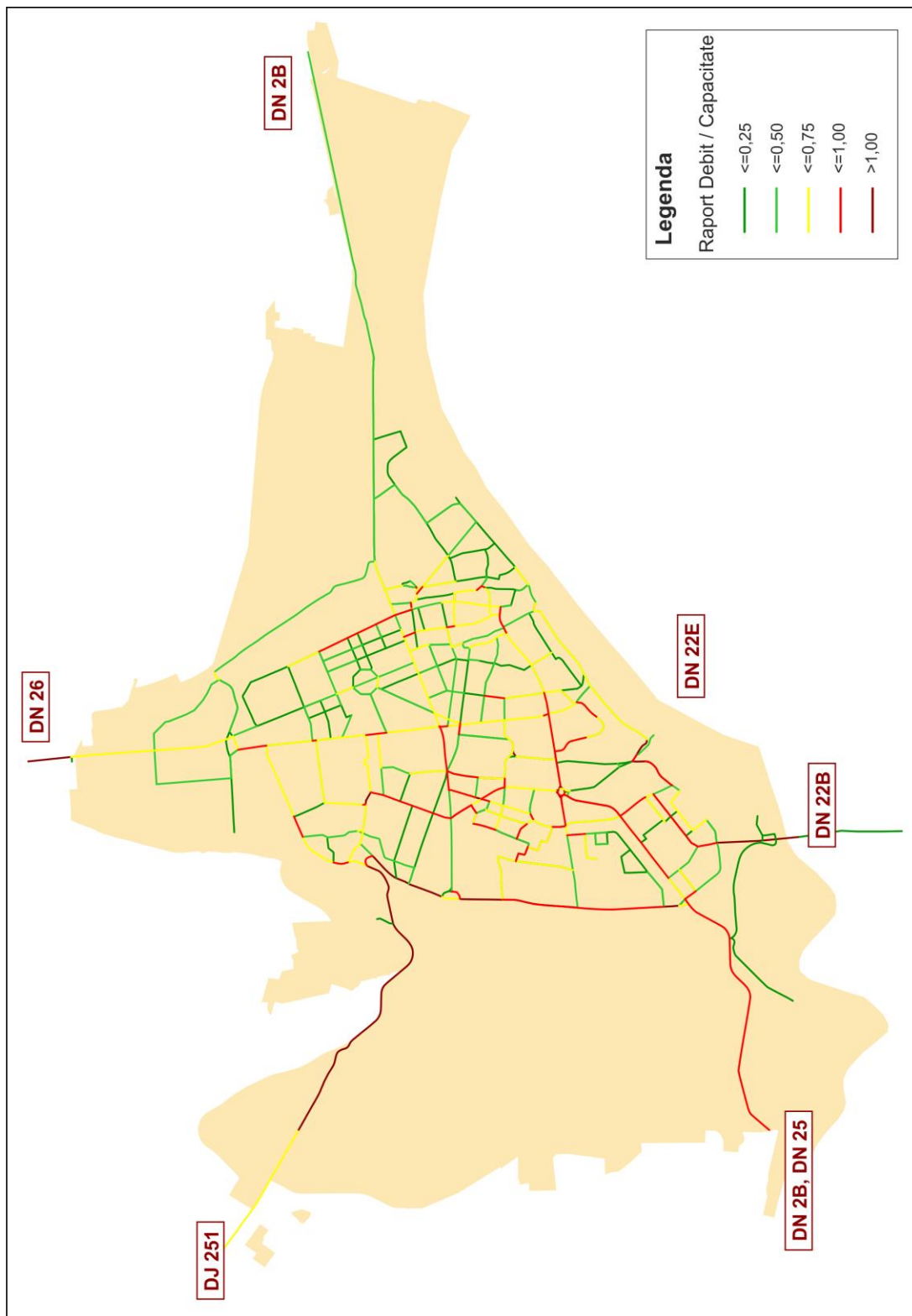


Figura 6.1-14: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza optimista, MZA 2030 (rotita 90°).

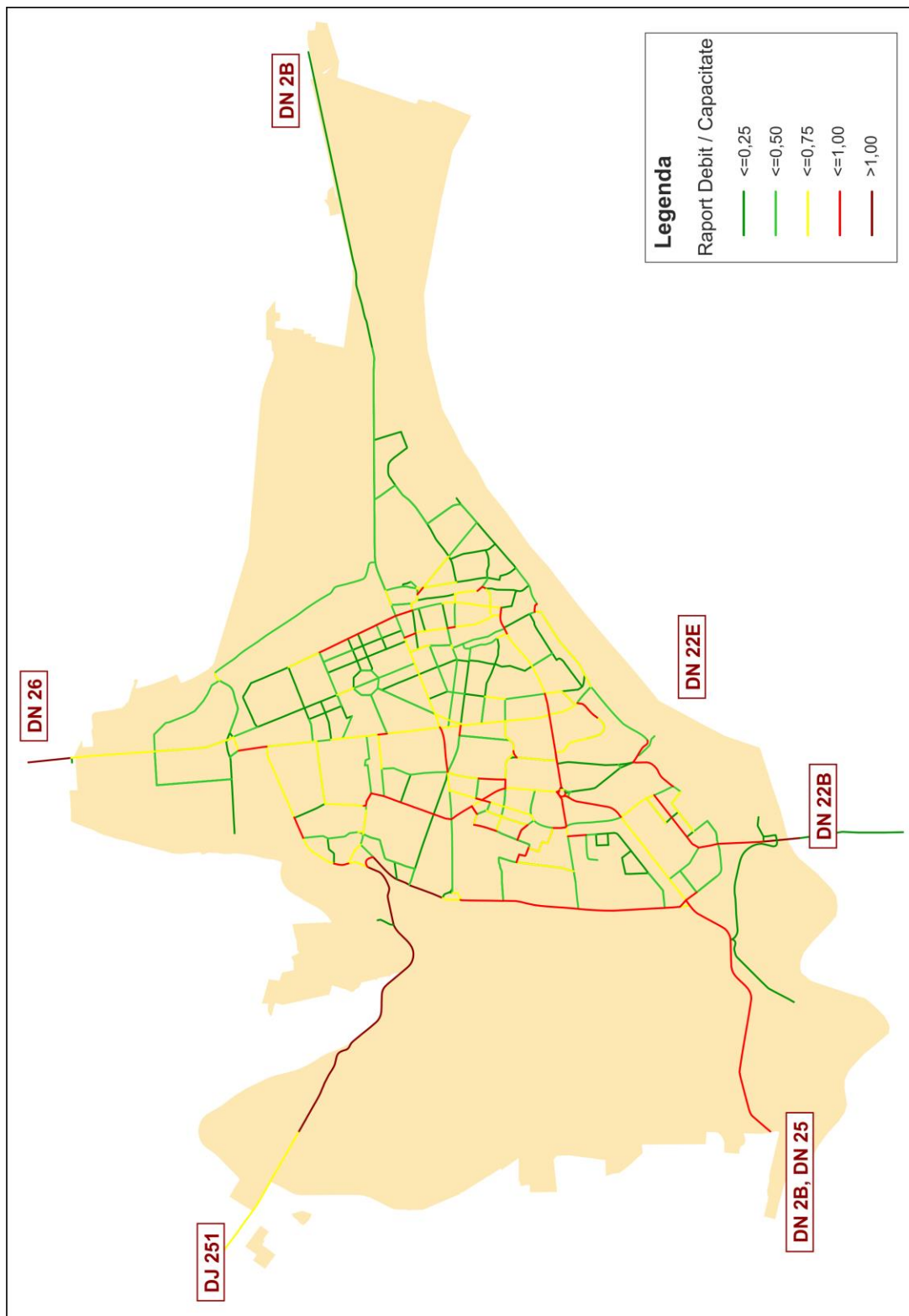


Figura 6.1-15: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza pesimista, Ora de varf, 2030 (rotita 90°).

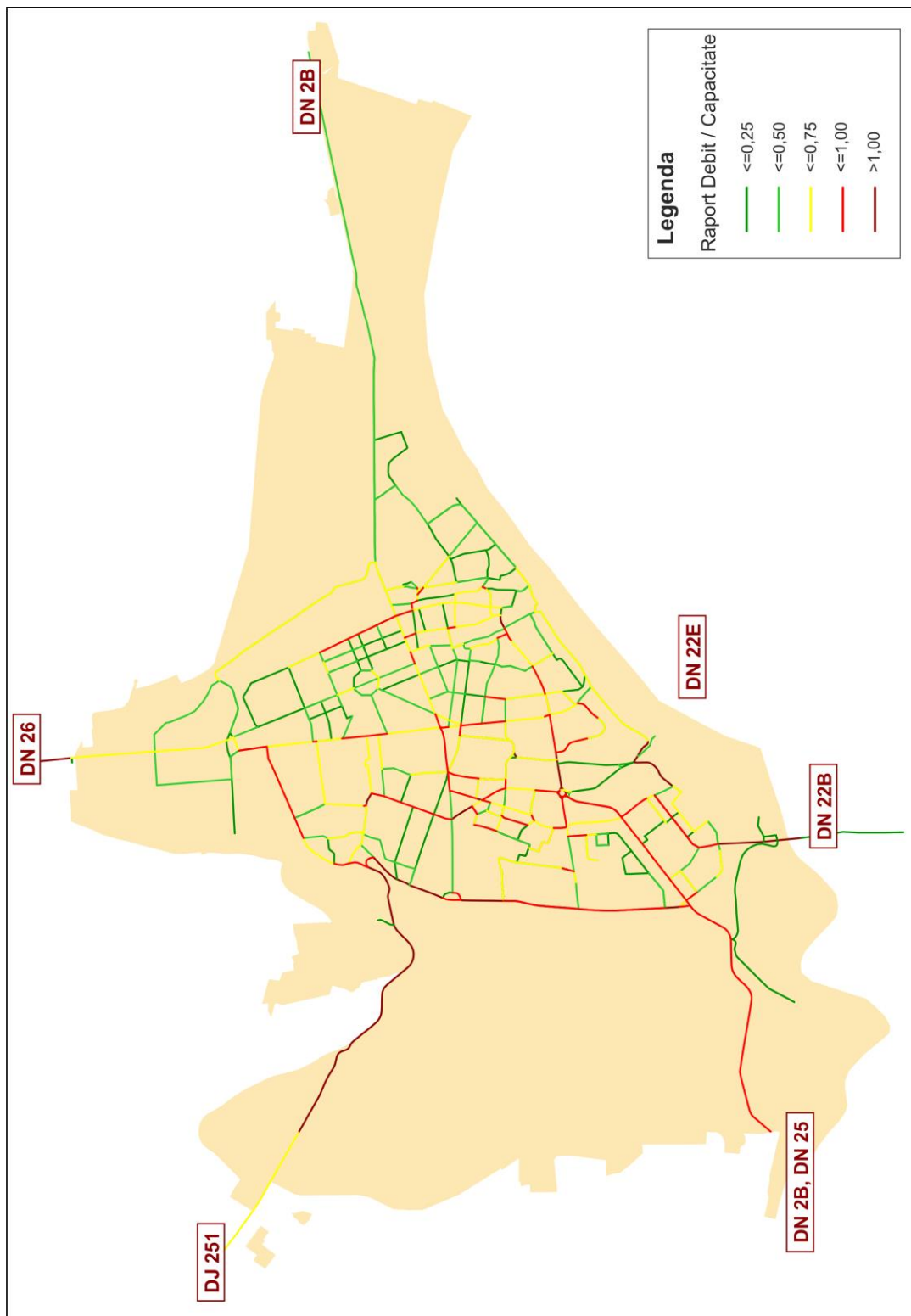


Figura 6.1-16: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza medie, Ora de varf, 2030 (rotita 90°).

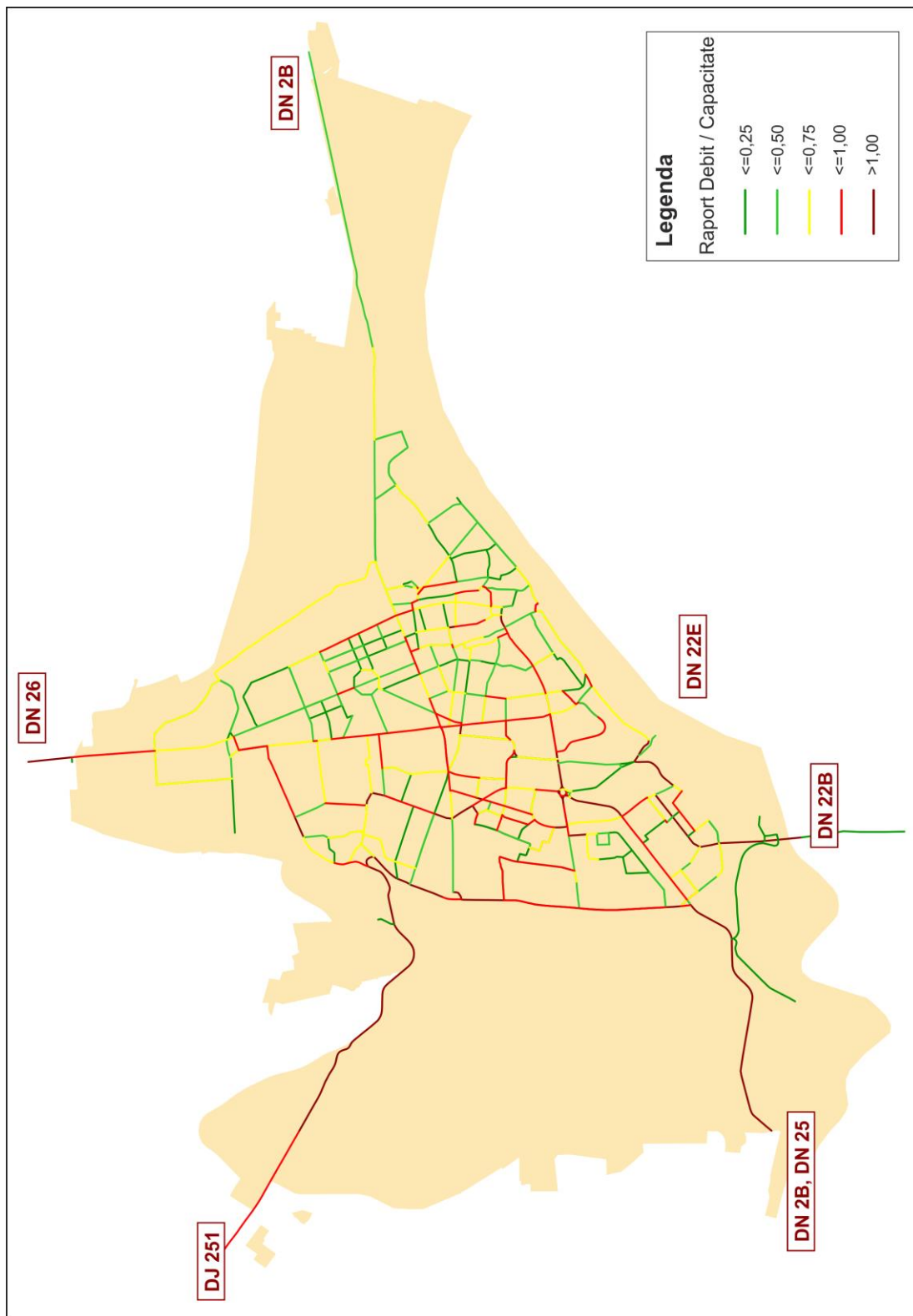


Figura 6.1-17: Raport Debit-Capacitate, Ipoteza optimista, Ora de varf, 2030 (rotita 90°).

6.2 Proiecte identificate pentru stabilirea scenariilor

În urma analizei situației existente, a consultărilor cu autoritățile publice precum și a consultărilor publice la care au participat reprezentanți ai părților interesate la nivelul Municipiului Galați și zonelor adiacente și în urma metodologiei de stabilire și prioritizare a proiectelor, s-au propus un număr de proiecte și acțiuni pentru îmbunătățirea mobilității.

Metodologia de identificare a presupus stabilirea obiectivelor specifice aferente fiecărui obiectiv strategic, stabilirea tipologiei de proiecte ce răspund fiecărui obiectiv specific urmând apoi identificarea proiectelor necesare a fi implementate în Galați.

S-au identificat proiectele care vor contribui la eficientizarea mobilității prin efectele produse asupra climatului socio-economic, accesibilității spațiale, siguranței rutiere și factorilor de mediu.

Proiectele vizează toate categoriile de intervenții, de la cele cu implementare cu costuri reduse (reglementari, instituționale, sisteme de informare, etc), până la proiecte de infrastructură, achiziții de vehicule și reorganizare rutieră.

Anexa 4 prezintă lista proiectelor identificate ca fiind necesare în corelare cu obiectivele strategice, obiectivele specifice și măsurile ce se impun a fi luate în domeniul mobilității. De asemenea, prezintă și gruparea proiectelor pe domenii.

6.3 Scenariile de mobilitate identificate

Scenariile de mobilitate se definesc în raport cu modalitatea de abordare a nevoilor de mobilitate pe termen lung, în funcție de modul de trecere de la planificarea tradițională către planificarea pentru oameni. Astfel, sunt propuse trei scenarii cu abordare diferită, alocarea proiectelor în cele trei scenarii de mobilitate fiind prezentată de asemenea în **Anexa 4**.

6.3.1 Scenariul “Business as usual”

Scenariul “Business as usual” reprezintă scenariul în care se menține abordarea tradițională (înregistrată în mod curent) de planificare a mobilității în condițiile menținerii sistemului la nivelul calității actuale de funcționare. Această strategie este axată pe menținerea sistemului la parametri existenți, fără îmbunătățiri majore și schimbare a mentalității de planificare.

În cadrul acestui scenariu au fost luate în considerare proiectele cu un grad mare de maturitate pregătite în prezent de municipalitate, cu șanse mari de obținere a finanțării în perioada imediat următoare, precum și investiții minore privind reabilitarea infrastructurii rutiere cu un grad ridicat de uzură (5% din total rețea). Astfel, s-au considerat modernizarea străzilor din graful de rețea cu funcțiune de centură, reabilitarea parcarilor existente și în mică măsură amenajarea de parcuri sub și supraterane (1750 locuri de parcare).

În domeniul transportului public, scenariul nu prevede lucrări de modernizare de infrastructuri, singurele proiecte vizând achiziția a 14 troleibuze noi (în prezent sunt în curs de achiziție prin credit BERD) și reorganizarea rețelei de transport public. Pentru transport nemotorizat, proiectele vizează amenajarea trecerilor de pietoni, dotarea semafoarelor cu semnalizare acustică, realizarea de indicatoare de orientare pentru pietoni și amenajare parțială de alei și trotuare. De asemenea au mai

fost considerate realizarea de piste de biciclete (16,4 km) și inițierea implementării sistemului municipal de închiriere biciclete (pentru 200 biciclete).

Valoarea totală a celor 13 proiectelor propuse se ridică la 42,7 mil euro.

Avantajul adoptării acestui scenariu este reprezentat de faptul că necesită investiții considerabil mai mici decât în celelalte două scenarii propuse. Acest scenariu se bazează pe proiecte aflate deja în derulare sau pentru care este asigurată finanțarea

Dezavantajul major este acela că nu va rezolva decât în foarte mică măsură problemele actuale ale mobilității, nu va asigura premisele reale ale dezvoltării economice și nicio schimbare majoră nu va fi resimțită de către populație. Mai mult, după anul 2020, odată cu creșterea gradului de motorizare, orașul va deveni din ce în ce mai aglomerat, se va înregistra creșterea traficului în zonele centrale împreună cu toate efectele secundare negative aferente, atât din punct de vedere al mediului, economic cât și al confortului, accesibilității și siguranței cetățenilor.

Detalierea listei proiectelor propuse în acest scenariu este prezentată în Anexa 4 a acestui raport (împărțirea pe obiective, domenii, scenarii și faze de implementare)

6.3.2 Scenariul "Do something"

Scenariul "Do something" este scenariul mediu, în care trecerea la planificarea pentru oameni este parțială, care vizează modernizarea sistemului de transport public și implementarea unor măsuri de reformă a sistemului de mobilitate dar și continuarea unor măsuri și proiecte deja inițiate (extinderea sistemelor de managementul traficului și e-ticketing, reorganizarea sistemului de parcuri rezidențiale, implementarea proiectelor pentru care municipalitatea a început fazele de proiectare, etc).

Ca și proiecte, au fost incluse proiecte de modernizare parțială a infrastructurilor de tramvai (1,9 km cale dublă) și troleibuz (2,78 km cale simplă), reabilitarea viaductului, inclusiv infrastructura de tramvai și reorganizarea transportului public. Ca și material rulant, se achiziționează 20 de troleibuze și 40 de autobuze ecologice. Se reabilitează 15 km de rețele rutiere, se realizează drumul de legătură între Bulevardul Siderurgistilor și Calea Smardan și se modernizează strazile din graful rețelei cu funcțiune de centură.

Privind transportul nemotorizat, se amenajează 50.000 mp de trotuare și alei pietonale, se amenajează trecerile pentru peșoni și se îmbunătățește sistemul de orientare. Pentru transportul cu bicicleta se propune realizarea de piste de biciclete (28,7 km) și inițierea implementării sistemului municipal de închiriere biciclete (pentru 700 biciclete). Tot în acest scenariu este prevăzută realizarea și implementarea politicii de parcare la nivelul Municipiului, amenajarea parcarilor existente, amenajarea a 7000 locuri de parcare sub și supraterane. S-au prevăzut și proiecte de limitare a vitezei și a accesului în zone vulnerabile și rezidențiale. Toate proiectele propuse în domeniul ITS și managementul mobilității au fost de asemenea prevăzute a se realiza în scenariul "Do something".

Totodată au mai fost incluse și proiecte de întărirea capacității administrative a municipalității și de eficientizare a sistemului de operare.

Cu un total de 30 de proiecte propuse, scenariul necesita 124,8 mil euro pentru implementare.

Avantajul acestei strategii este ca rezolva mai bine problemele existente cu un efort moderat dar fara sa asigure o dezvoltare echilibrata si completa a nevoilor de mobilitate existente si prognozate si fara sa aduca imbunatatiri majore la nivel de oras si regiune. Si in acest scenariu dupa anul 2020, odata cu cresterea gradului de motorizare, se va inregistra cresterea traficului in zonele centrale impreuna cu toate efectele secundare negative aferente, atat din punct de vedere al mediului, economic cat si al confortului, accesibilitatii si sigurantei cetatenilor.

Detalierea listei proiectelor propuse in acest scenariu este prezentata in Anexa 4 a acestui raport (impartirea pe obiective, domenii, scenariu si faze de implementare)

6.3.3 Scenariul "Do everything"

Scenariul "Do everything" este scenariul cel mai cuprinzator, in care modul de planificare a mobilitatii se schimba fundamental, in care sunt implementate toate proiectele identificate ca fiind necesare, care pun in centrul dezvoltarii urbane omul cu toate necesitatile sale.

Astfel, scenariul "Do Everything" tine seama de toate politicile si masurile care vor conduce la orientarea catre o mobilitate durabila la nivelul municipiului Galati, materializate prin reducerea gradului de utilizare a autovehiculelor personale si cresterea ponderii deplasarilor realizate utilizand transportul public si mijloacele de transport nemotorizate.

Adoptarea acestui scenariu presupune in primul rand un efort de constientizare la nivelul municipalitatii a necesitatii schimbarii modului traditional de planificare a investitiilor si un efort sustinut pentru asigurarea implementarii acestuia.

Este un scenariu complex, care cuprinde atat masurile de investitii propuse cat si toate actiunile conexe care sprijina succesul implementarii politicilor in domeniile mobilitatii (de reglementare, organizatorice, de monitorizare si control a implementarii politicilor, etc).

Aceasta este scenariul care va duce atat la atingerea tintelor propuse si la realizarea obiectivelor strategice vizate cat si la o imbunatatire semnificativa la nivelul intregului oras, cu efecte vizibile atat pentru locuitori cat si pentru factorii implicati (mediul economic, poli de atractie ai orasului, etc).

Numarul proiectelor identificate pentru acest scenariu este de 58, cu un total de 672,8 mil euro.

Detalierea listei proiectelor propuse este prezentata in Anexa 4 a acestui raport (impartirea pe obiective, domenii, scenariu si faze de implementare)

6.4 Procesul participativ

Procesul participativ a fost initiat inca din prima etapa a proiectului, analiza preliminara asupra factorilor care trebuiesc implicati in acest proces realizandu-se inca de la faza de pregatire.

Pana in prezent, activitatea de comunicare in cadrul proiectului s-a realizat prin intermediul urmatoarelor canale:

- Site-ul primariei Galati

- Comunicari in presa scrisa: articole publicate in cotidienele locale Monitorul de Galati si Viata Libera
- Consultarea directa cu publicul interesat si reprezentantii primariei
- Pagina de facebook a proiectului
- Televiziunea locala: reportaj la VOX TV

Din punct de vedere al responsabilitatilor prevazute in Regulamentul de Organizare si Functionare (2013) in ceea ce priveste comunicarea pe durata proiectului cu factorii interesati in problem de mobilitate, acestea sunt de competenta Compartimentului pentru relatia cu mediul de afaceri si societatea civila din cadrul Directiei Proiecte si Finantari Externe, cu suportul Consultantului. Aceast compartiment beneficiaza si de sprijinul celorlalte compartimente cu rol de comunicare din cadrul Primariei: Directia Relatii Publice si Comunicare si Departamentul de Presa.

Modul de realizare a consultarilor publice, experimentat pana in prezent, nu este doar cel legal prevazut, si anume prin postarea pe site-ul primariei, conform Legii nr 52/2003 pentru actiunile strategice si care vizeaza aprobarea in Consiliul Local, ci mai mult de atat, s-a urmarit asigurarea transparentei procesului de consultare, prin folosirea mai multor mijloace de comunicare disponibile.

Pentru facilitarea procesului de planificare a consultarii, de la inceputul desfasurarii proiectului, consultantul a primit sprijinul reprezentantilor Primariei Galati in identificarea factorilor interesati cu relevanta pentru oras, in asigurarea unei comunicari eficiente cu acestia, in organizarea relatiei intre consultant si Primarie, astfel incat sa fie optimizat procesul de comunicare si consultare. In acest sens, a fost desemnata o persoana de specialitate din partea primariei pentru relatia permanenta cu Consultantul.

In ceea ce priveste procesul participativ pe durata elaborarii PMUD, a fost realizat un Plan de Consultare. Acesta prevede pasii de urmat in acest proces si o planificare a acestora pe toata durata proiectului, cu alocarea clara a responsabilitatilor.

Au fost organizate doua sesiuni de consultari:

- sesiune de consultari, in data de 26 martie 2015, cu autoritatile, institutiile, societatea civila si publicul interesat. Scopul acestei sesiuni a fost acela de a prezenta conceptul de PMUD, astfel incat sa se asigure o intelegere unitara a asteptarilor privind proiectul, de a identifica problemele percepute legate de mobilitate si de a afla opiniile publicului interesat in ceea ce priveste desfasurarea proiectului. O importanta componenta a fost si clarificarea oricaror aspecte privind realizarea proiectului de elaborare a PMUD la Galati. Sesiunea de consultari a fost anuntata atat in mass-media, prin intermediul unui comunicat de presa, cat si pe site-ul Primariei Galati.
- sesiuni de consultari, in datele de 23 si 25 iunie 2015 cu autoritatile, institutiile, societatea civila si publicul interesat. Scopul intalnirii a fost acela de a prezenta solutiile identificate de catre expertii din proiect la problemele de mobilitate din Municipiul Galati. Aceste solutii au fost dezbatute cu invitatii prezenti si au fost identificate avantajele si dezavantajele fiecarei solutii. Desemenea, au fost identificate proiecte concrete si prioritatile reprezentantilor municipalitatii si societatii civile din Municipiul Galati, atunci cand vine vorba despre

mobilitate. Participatii au fost incurajati sa transmita propunerile de proiecte si pe pagina de facebook dar si pe email . Sesiunea de consultari a fost anuntata atat in mass-media, prin intermediul unui comunicat de presa, pe pagina de facebook a proiectului cat si pe site-ul Primariei Galati.

A fost creata o pagina de promovare a proiectul pe platforma Facebook, pagina actualizata cu informatii despre proiect si unde, publicul interesat poate interactiona prin intrebari si comentarii atat cu beneficiarul proiectului cat si cu echipa Consultantului.

Deasemenea a fost creat un logo care sa reprezinte proiectul si care este utilizat in acest moment pe pagina de facebook.

Ca urmare a acestor consultari publice vizibilitatea proiectului a crescut iar societatea civila a ajutat la identificarea unor propuneri de proiecte punctuale, adecvate unor necesitati locale ale orasului, Deasemenea, rezultatele acesto consultari publice au confirmat parte din propunerile consultantului pentru proiecte de imbunatatire a mobilitatii.

In **Anexa 2** este prezentat in detaliu procesul participativ.

6.5 Analiza multicriteriala a proiectelor si scenariul propus

Identificarea si prioritizarea propiectelor in cadrul PMUD Galati este realizata in cadrul unui proces complex, in care s-a urmarit atingerea obiectivelor specifice si strategice relationate viziunii de dezvoltare a mobilitatii la nivelul Municipiului Galati, viziune stabilita in acord cu solicitarile din caietul de sarcini, care vin in intampinarea specificatiilor din Cartea alba a transporturilor si din ghidul agreat de Comisia Europeana pentru intocmirea Planurilor de mobilitate urbana durabila. Procesul metodologic adoptat este prezentat schematic in figura 6.5.1.

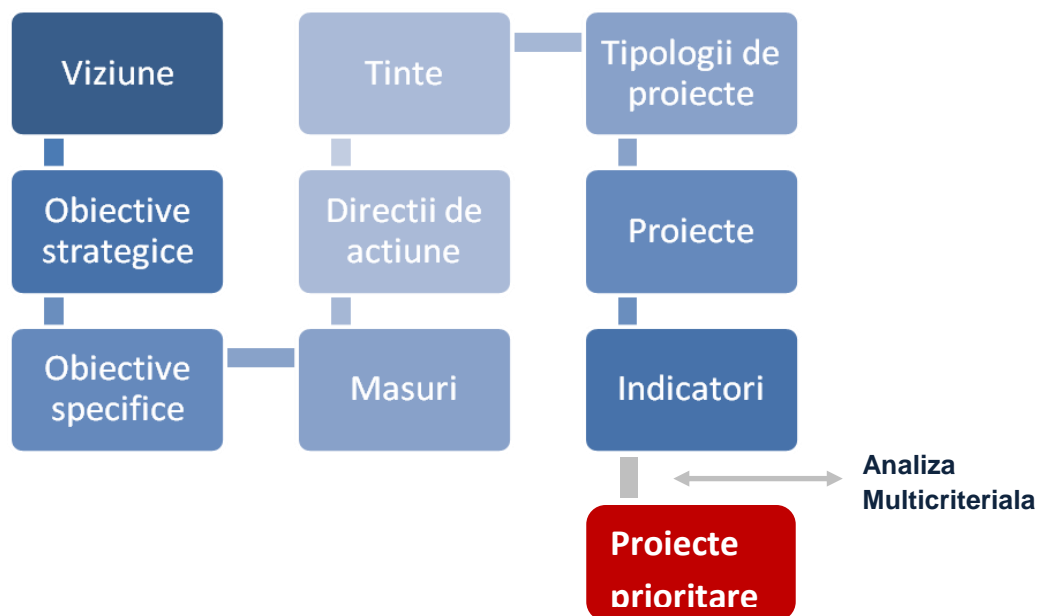


Figura 6.5-1: Procesul metodologic pentru prioritizarea proiectelor in cadrul PMUD Galati

In cadrul acestui proces, pentru prioritizarea proiectelor propuse se aplica o analiza multicriteriala.

Analiza multicriteriala este instrumentul care permite realizarea unei evaluari preliminare pentru proiectele propuse, avand ca scop ierarhizarea acestora si constituirea lor in scenarii de mobilitate pentru a se putea sustine strategia planului de mobilitate si planul de actiuni previzionat.

Analiza multicriteriala permite utilizatorului luarea unei decizii in functie de o diversitate de factori, care pot proveni din domenii de analiza diferite si pot avea unitati de masura diferite. Scopul acestui instrument este acela de a structura si combina diferitele evaluari care trebuie sa fie luate in considerare in procesul de luare a deciziilor, atunci cand avem de ales intre mai multe alternative, iar tratamentul aplicat fiecareia dintre acestea conditioneaza in mare masura decizia finala.

Din punct de vedere metodologic, analiza multicriteriala porneste de la structurarea problemei, respectiv identificarea obiectivului general, identificarea obiectivelor specifice si identificarea criteriilor necesare in analiza. O a doua faza consta in standardizarea valorilor fiecarui criteriu, pentru ca toate criteriile utilizate in analiza sa poata fi comparabile si ierarhizate in functie de importanta pe care o prezinta pentru obiectivul principal al studiului.

In cadrul PMUD Galati au fost identificate 10 criterii principale de care se tine seama in evaluarea atingerii celor 5 obiective specifice si implicit a obiectivului general al planului. In tabelul de mai jos este realizata o scurta descriere a indicatorilor asociati criteriilor care urmeaza sa fie utilizate in analiza.

ID Criteriu	Indicator	Scurta descriere
C1	Perioada implementare	Durata estimata pentru implementarea proiectului, exprimata in ani
C2	Valoare investitie	Valoarea monetara estimata pentru realizarea proiectului, exprimata in Euro
C3	Emisii gaze efect de sera	Cantitatea de emisii de gaze cu efect de sera asociata implementarii proiectului, exprimata in g/km
C4	Emisii gaze poluante	Cantitatea de emisii poluante asociata implementarii proiectului, exprimata in g/km
C5	Siguranta circulatiei (toti participantii la trafic)	Siguranta circulatiei, exprimata prin numarul de accidente produse/ estimate a se produce la nivelul retelei de transport analizate
C6	Siguranta si securitatea calatorilor cu transport public	Siguranta si securitatea calatorilor cu transport public, exprimata prin numarul de incidente produse/ estimate a se produce la nivelul retelei de transport analizate
C7	Accesibilitate pentru toate categoriile de utilizatori	Accesibilitatea spatiului public, exprimata prin: <ul style="list-style-type: none"> - durata de deplasare pana la cea mai apropiata statie de transport public - facilitarea accesului persoanelor cu nevoi

ID Criteriu	Indicator	Scurta descriere
		speciate in statiile de transport public, in mijloacele de transport public, la trecerile de pietoni, in zone de parcare a vehiculelor
C8	Nivel de congestie	Nivelul de congestie estimat la nivelul rețelei de transport analizate, exprimat ca raport al numărului de vehicule care se deplasează pe sectoare ale rețelei pentru care gradul de ocupare a capacității de circulație este mai mare de 80% și numărul total de vehicule care se deplasează pe întreaga rețea de transport considerată la nivelul orei de vârf de trafic
C9	Durata deplasare cu transportul public	Durata totală petrecută în deplasare de toți utilizatorii sistemului de transport public la nivelul orei de vârf de trafic
C10	Impact asupra altor proiecte	Elasticitatea efectelor proiectului analizat în raport cu efectele produse de implementarea altor proiecte propuse

Tabel 6.5-1: Criterii de analiza

Pentru fiecare proiect propus, sunt estimate valorile acestor indicatori specifice orizontului de timp la care se preconizează implementarea sa. Estimarea are la bază simularile cu ajutorul modelului de transport validat și/ sau experiența consultantului dobândită cu ocazia întocmirii altor studii și din consultarea studiilor de caz existente în literatura de specialitate. Atât pentru indicatorii cu exprimare cantitativă, cât și pentru cei cu exprimare calitativă valorile efective estimate au fost încadrate în 5 clase, notate de la 1 la 5, obținându-se matricea de performanță.

Pentru stabilirea utilității asigurate de indicatorii analizați, se consideră că utilitatea este proporțională cu valorile consecințelor, deci pentru estimarea utilitatilor intermediare se aplică interpolarea liniară, cunoscându-se faptul că utilitatea este o funcție cu valori cuprinse în intervalul [0;1] (figura 6.5.2).

În procesul de stabilire a importanței fiecărui criteriu s-a ținut cont de faptul că prin implementarea planului se urmărește orientarea către o mobilitate durabilă la nivelul Municipiului Galați. Astfel, fiecărui criteriu i-a fost alocată ponderea din tabelul de mai jos.

Criteriu	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10
Pondere	0.05	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15	0.1	0.15	0.05

Tabel 6.5-2: Ponderile alocate criteriilor de analiza

Matricea de performanță, matricea utilitatilor și punctajele obținute de proiectele propuse în cadrul PMUD Galați, scenariul „Do everything”, la fiecare din fazele de implementare - termen scurt (2017), termen mediu (2020) și termen lung (2030) sunt prezentate în **Anexa 4**.

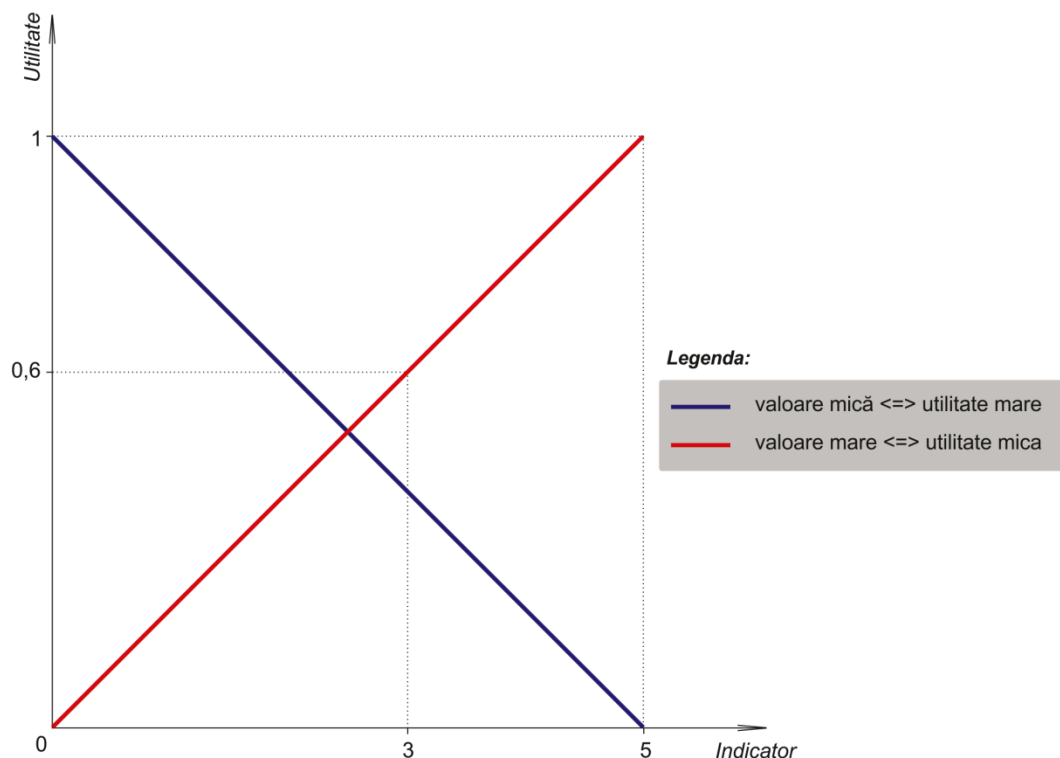


Figura 6.5-2: Reprezentarea grafica a functiei de utilitate

Impactul implementarii proiectelor propuse in cadrul PMUD Galati a fost estimat pe baza datelor simulate cu ajutorul modelului de transport pentru orizonturile de timp 2020 si 2030. Analiza a fost realizata prin raportare la valorile specifice anului de baza 2015, pentru indicatorii:

- Indicele de congestie inregistrat la nivelul retelei de transport
- Emisii de substante poluante
- Emisii de gaze cu efect de sera
- Distributia modala a calatoriilor

Indicele de congestie inregistrat la nivelul retelei de transport

Reprezinta proportia vehiculelor care se deplaseaza pe sectoare ale retelei pe care se inregistreaza un grad de utilizare a capacitatii de circulatie mai mare de 80%. Mentinerea tendintei actuale de mobilitate conduce la cresterea congestie, in anul 2030, ajungand ca aproximativ 45% din lungimea retelei de transport sa aiba un grad de utilizare a capacitatii disponibile de peste 80%. Interventiile la nivelul infrastructurii retelei de transport multimodale, coroborate cu masuri de orientare a comportamentului de deplasare a utilizatorilor catre o mobilitate durabila va conduce la reducerea semnificativa a sectoarelor de infrastructura pe care se manifesta congestia (figura 6.5-3).

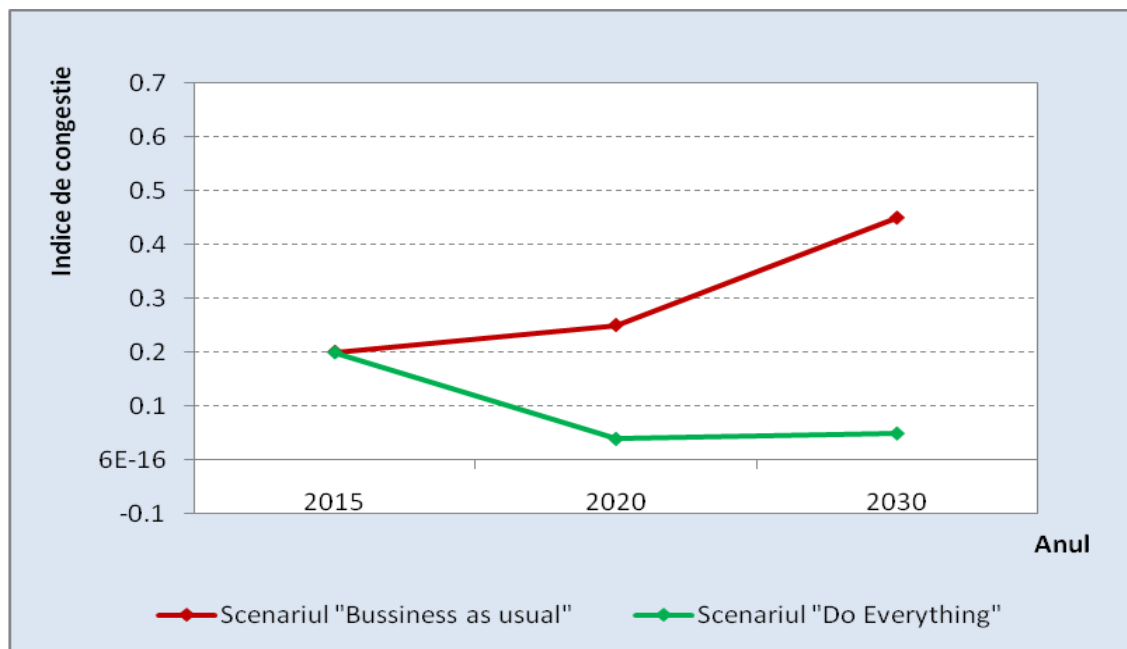


Figura 6.5-3: Reprezentarea grafica a varietii Indicelui de congestie

Emisii de substante poluante

Sunt estimate cantitatile de substante poluante emise in atmosfera de autovehiculele care formeaza fluxurile de trafic. Acestea variaza in functie de caracteristicile parcului de autovehicule, viteza medie de deplasare si volumul si structura fluxurilor de trafic. In aceasta categorie au fost considerate urmatoarele substante poluante: monoxid de carbon (CO), compusi organici volatili (VOC), oxizi de azot (NO_x) si particule materiale (PM). In figurile de mai jos sunt reprezentate grafic valorile estimate pentru fiecare orizont de timp de analiza. Se observa ca implementarea masurilor/ proiectelor propuse contribuie semnificativ la reducerea emisiilor de substante poluante care provin din sectorul transporturilor. Analiza comparativa cu situatia prognozata in cazul mentinerii caracteristicilor actuale de mobilitate, scenariul "Business as usual" demonstreaza necesitatea implementarii proiectelor propuse (figurile 6.5-4 - 6.5-7).

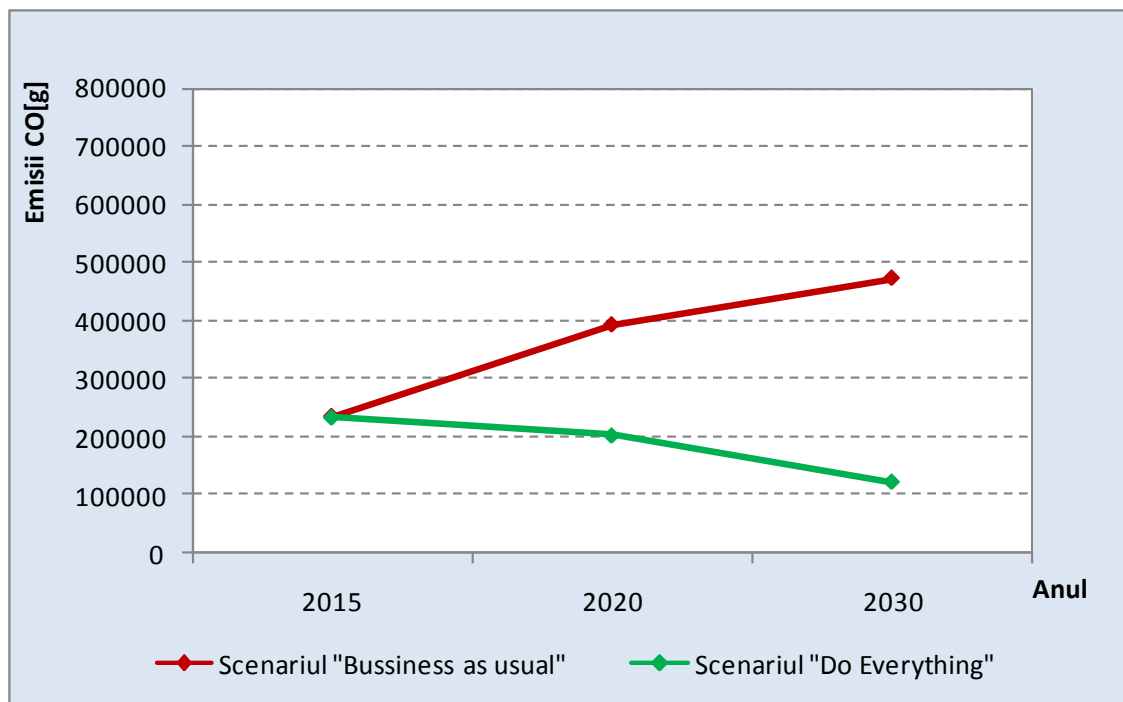


Figura 6.5-4: Reprezentarea grafica a varietiei emisiilor de CO

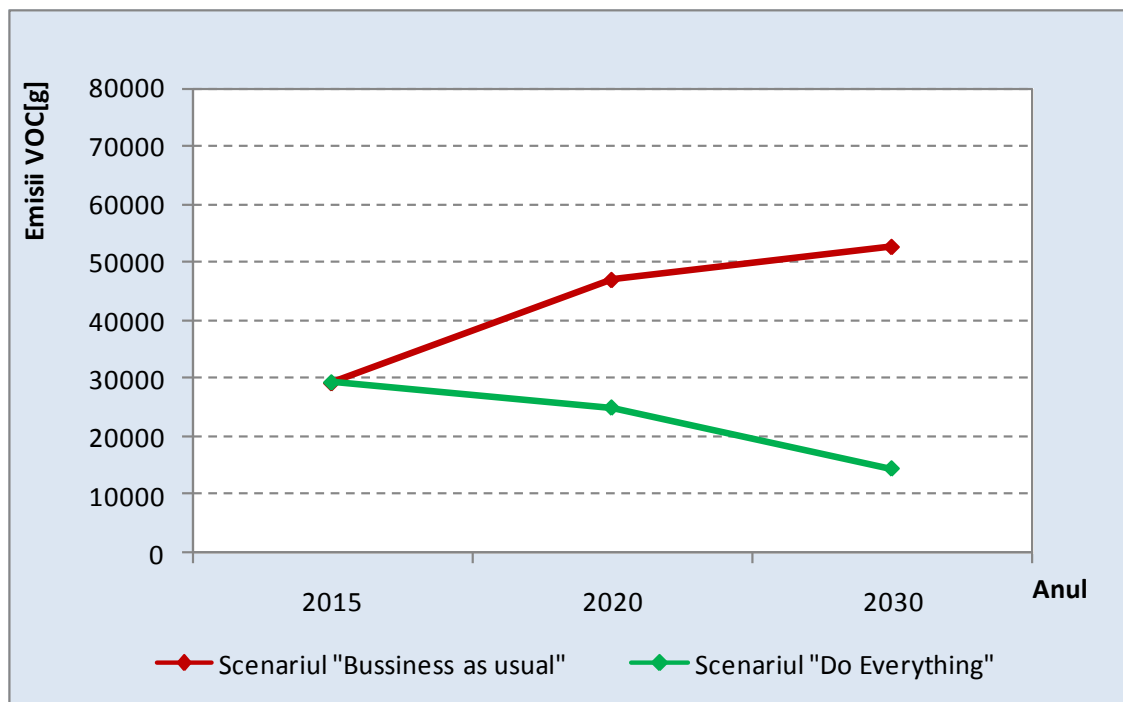


Figura 6.5-5: Reprezentarea grafica a varietiei emisiilor de VOC

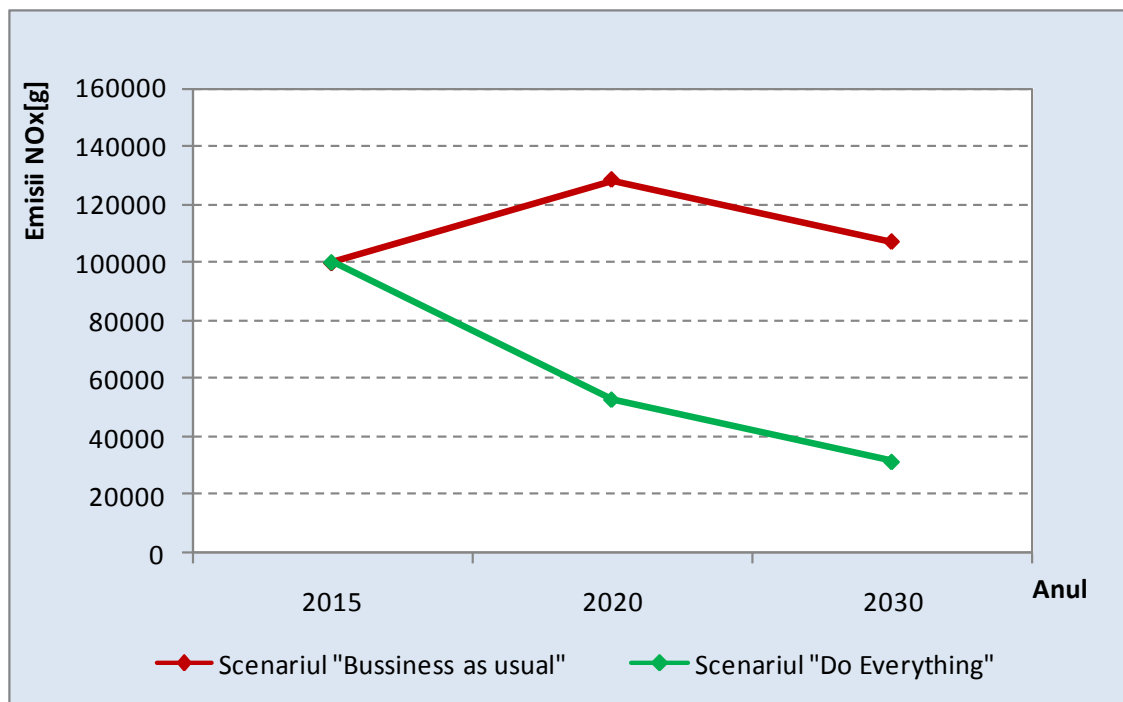


Figura 6.5-6: Reprezentarea grafica a varietiei emisiilor de NO_x

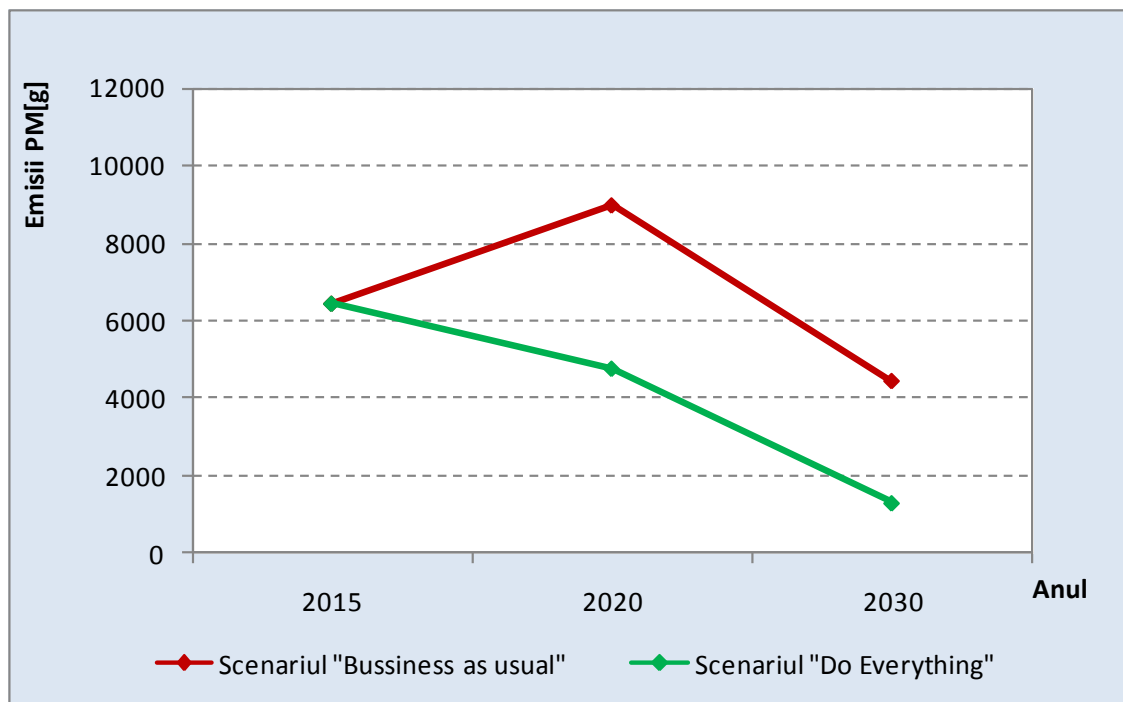


Figura 6.5-7: Reprezentarea grafica a varietiei emisiilor de PM

Emisii de gaze cu efect de sera

Sunt estimate cantitatile de dioxid de carbon (CO₂) emise de autovehiculele aflate in circulatie la nivelul grafului rețelei de transport considerate. Acestea variaza in functie de caracteristicile parcului de autovehicule, viteza medie de deplasare si volumul si structura fluxurilor de trafic. Modificarea adusa numai de imbunatatirea caracteristicilor tehnice ale autovehiculelor privind atingerea normelor de depoluare, fara interventii in scopul cresterii competitivitatii si atractivitatii transportului public conduce la cresterea cantitatilor de CO₂ emise in atmosfera, situatie descrisa prin scenariile "Business as usual" 2020 si 2030, care se afla in dezacord cu politicile europene de reducere a emisiilor de gaze cu efect de sera. Beneficiile obtinute prin implementarea proiectelor propuse pot fi observate prin analiza valorilor estimate in cazul scenariilor "Do everything" atat in anul 2020, cat si in anul 2030 (figura 6.5-8).

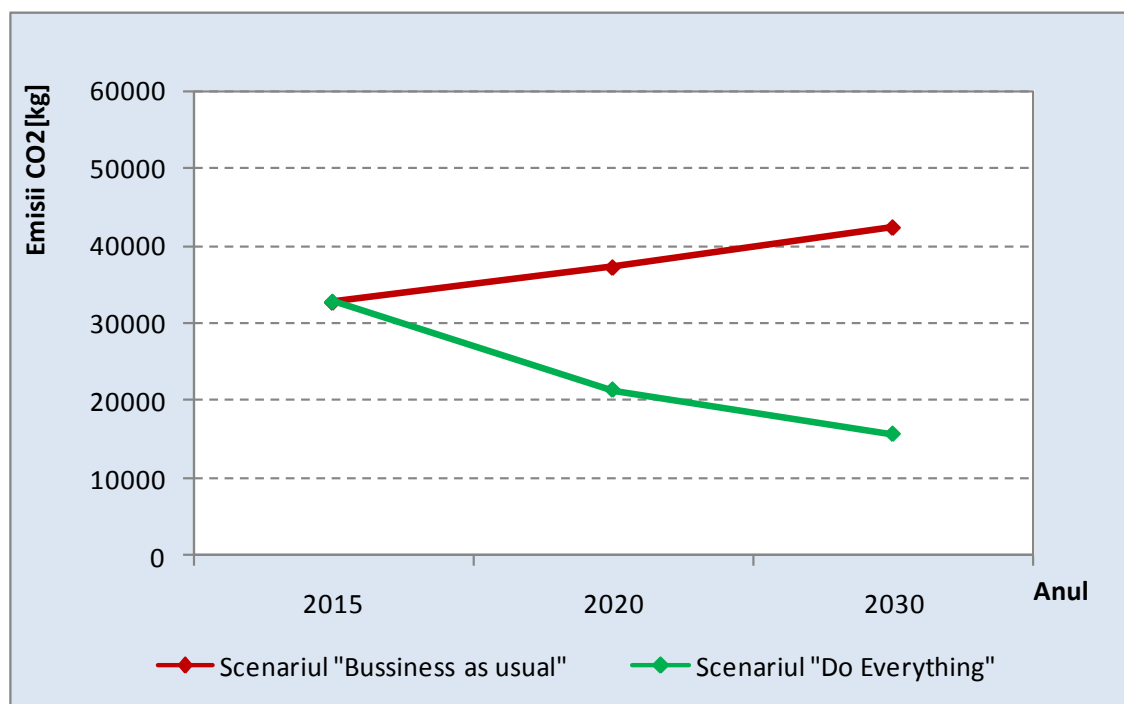


Figura 6.5-8: Reprezentarea grafica a variatiei emisiilor de CO₂

Distributia modala a calatoriilor

Este prezentata distributia modala a calatoriilor estimata pentru fiecare orizont de timp si scenariu de analiza. Sunt considerate urmatoarele moduri de transport: pietonal, transport individual (autoturism), transport public, biciclete si altele. Implementarea proiectelor identificate in scopul atingerii obiectivelor specifice va conduce la relocarea modala, ajungand ca in anul 2030 modurile de transport prietenoase cu mediu (pietonal, transport public, bicicleta) sa fie utilizate pentru 86% din calatorii (scenariul "Do everything"). Variatia distributiei modale a calatoriilor in cazul mentinerii comportamentului de mobilitate actual si in cazul punerii in aplicare a prevederilor PMUD Galati este prezentata in figura 6.5-9.

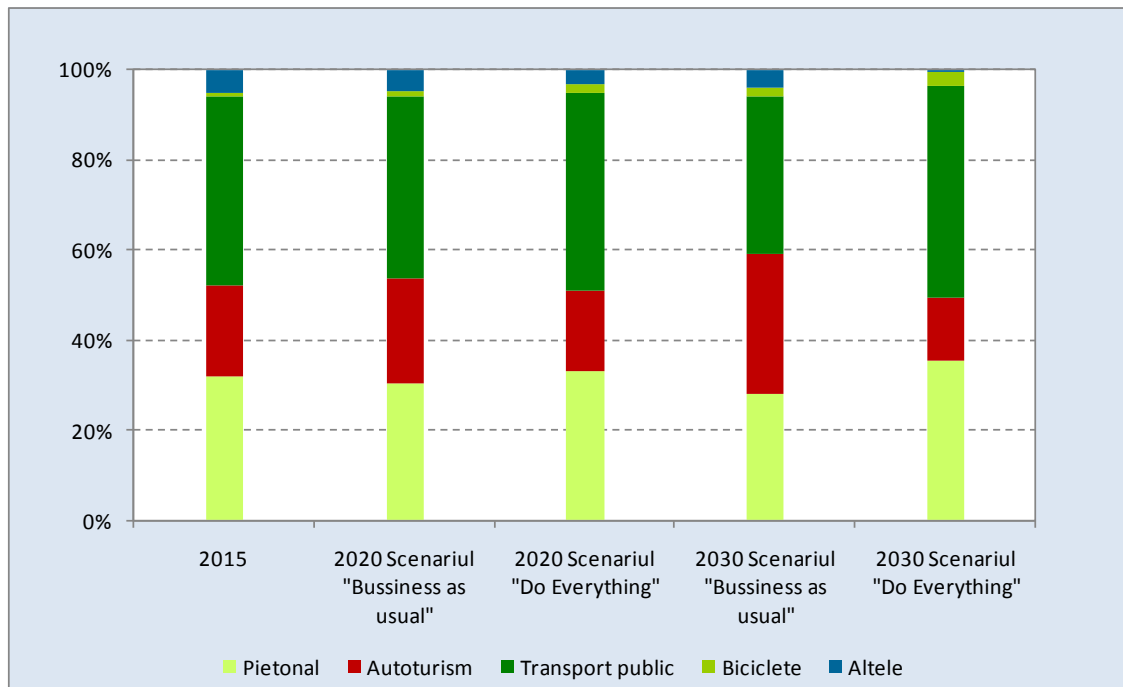


Figura 6.5-9: Variatia distributiei modale a calatoriilor

PARTEA 3 – IMPLEMENTAREA PLANULUI

7. Planul de actiune pentru Scenariul propus

7.1 Interventii majore asupra infrastructurii de circulatie

Cele 4 proiecte propuse in aceasta categorie sunt:

Proiect E.1.4.1 Reabilitare infrastructura rutiera la nivelul municipiului

Interventiile asupra infrastructurii de circulatie sunt concentrate pe aspectele de Reabilitare a infrastructurii rutiere la nivelul municipiului. Astfel, sunt propusi pentru reabilitare 50 km de infrastructura stradala, de categorii diferite, din totalul retelei stradale municipale de 105 km. Reabilitarile propuse au in vedere:

- Reabilitarea imbracamintii bituminoase si a stratului de uzura
- Imbunatatirea sistemului de scurgere al apelor pluviale – rigole si colectoare
- Inlocuirea bordurilor
- Aducerea la cota a caminelor retelelor tehnico-edilitare existente
- Realizarea marcajelor rutiere si echiparea cu signalistica rutiera corespunzatoare
- Amenajarea si accesibilizarea trotuarelor pentru toate categoriile de pietoni
- Amenajarea peisagistica adiacenta si dotarea cu mobilier urban

Nu sunt incluse lucrari la retele edilitare si iluminat.

Lucrarile de reabilitare a strazilor se vor realiza pornind de la principiu de crestere a sigurantei pentru utilizatorii vulnerabili. Totodata, reabilitarea strazilor va considera si zonele de intersectie intre strazi. Astfel, intersectiile vor fi reproiectate si reabiliate pentru ca elementele geometrice care descriu aceste elemente de retea sa conduca la cresterea sigurantei in trafic. Reabilitarea va cuprinde si refacerea marcajelor rutiere si a signalisticii.

Proiect E.1.4.4 Studiu privind extinderea retelei de artere carosabile/pietonale in cartierele slab tranzitate - (cartier Barbosi, cartier Filesti) – acest proiect are ca fundament gradul de maturitate a elaborarii PUZ local de catre municipalitate (in prezent se afla in faza de achizitie publica).

Proiect E.4.1.2 Facilitarea accesului intre B-dul Siderurgistilor si Calea Smardan

Acest proiect faciliteaza accesul catre localitatile din nord-vestul orasului si presupune reabilitarea drumului de legatura intre B-dul Siderurgistilor (platforma industrială) si Calea Smardan, drum aflat in proprietatea Arcelor Mittal. In prezent municipalitatea a intreprins demersurile necesare trecerii acestui drum in domeniul public. Realizarea acestui proiect ar permite decongestionarea traficului de pe retea stradala cu functiune de centura prin preluarea traficului de tranzit catre / din spre zona

nord-vest, inclusiv a traficului generat de activitățile derulate de societățile comerciale de pe platforma Arcelor Mittal unde lucrează peste 10.000 de salariați.

Proiect E.4.3.1 Realizare traversare / subtraversare Dunarea către Tulcea

Realizarea traversării/subtraversării Dunării către Tulcea este un proiect major care asigură conectivitatea sudului Moldovei cu Dobrogea. Mai mult, noua subtraversare va prelua și traficul greu de tranzit care provine din direcția Brailei sau care utilizează actualmente cheiul pentru direcția Nordul României, Republica Moldova și Ucraina, cu consecințe favorabile asupra reducerii poluării, reducerii congestiei și creșterii siguranței rutiere în Municipiul Galați. Lungimea totală a noului sistem rutier va fi de 8,96 km, tunelul întinzându-se pe 2,06 km.

Pentru acest proiect este elaborat în anul 2013 Studiul de fezabilitate iar ca soluție s-a optat pentru sistem cu un singur tub de tunel, bidirecțional, cu 2 benzi de circulație, executat prin metoda de excavare cu scut mecanizat. În ceea ce privește fezabilitatea financiară, studiul de fezabilitate a studiat variantele parteneriat public-privat și concesiune, estimând o taxă necesară de traversare cuprinsă între 7 și 10 Euro pentru fiecare autovehicul.

Proiect M.1.1.1 Dezvoltarea de infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice

Dezvoltarea de infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice presupune amplasarea a 10 stații de alimentare pe teritoriul municipiului, destinate atât transportului public cât și privat. Încurajarea transportului electric trebuie să devină o prioritate iar acest lucru poate începe și prin implementarea unei flote electrice de taxiuri. Proiectul poate fi realizat cu finanțare europeană dar și în parteneriat public-privat (operatori de energie electrică, companii de taximetrie, furnizori de servicii comerciale, companii, etc).



Figura 7.1-1: Statii de incarcare cu energie electrica in Berlin

Sursa: en.wikipedia.org

7.2 Transport public

Proiectele de transport public vizeaza urmatoarele tipuri de interventii:

- Infrastructura de transport. Aceasta categorie include:
 - Modernizarea infrastructurii de tramvai pe toata rețeaua ramasa nemodernizata. Modernizarea vizeaza calea de rulare, rețeaua de contact, aparatele de cale, amenajare refugii, sistem rutier, fara a include rețele edilitare si iluminat. Un proiect special il reprezinta reabilitarea Viaductului B-dul Siderurgistilor-Arcelor Mitall.
- Modernizare si extindere infrastructura de troleibuz. Aici sunt cuprinse atat proiecte pentru reabilitare fir de contact cat si inlocuire substatii de tensiune.
- Mijloace de transport. Aici sunt incluse achizitii de tramvaie, de autobuze, toleibuze. Achizitia de vehicule se realizeaza atat pentru inlocuirea parcului existent cat si pentru imbunatatirea ofertei de transport public. Nu se propun achizitii second-hand. Toate vehiculele din parcul de transport public trebuie sa aiba siguranta si accesibilitatea imbunatatite pentru toate categoriile de calatori prin prevederea sistemelor si dotarilor necesare.

- Infrastructura și dotări pentru operatorul municipal. Sunt vizate modernizarea și extinderea depourilor și a autobazei, cu dotările și instalațiile aferente.
- Amenajare de culoare cu benzi dedicate;
- Amenajarea terminalelor de călători pentru transport regional;
- Amenajarea stațiilor de transport public;
- Amenajarea sistemelor de informare a călătorilor;

Prin implementarea proiectelor propuse, sistemul de transport public trebuie să devină unul accesibil pentru toți locuitorii, să fie unul eficient și sigur, să poată fi planificat de către orice categorie de călători, să asigure o bună intermodalitate cu transportul regional și să se desfășoare în condiții de predictibilitate.

Proiectele propuse la această categorie sunt prezentate sintetic în tabelul următor și descrise în cele ce urmează.

Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere
Transport Public	A.1.1.2	Modernizare infrastructura de tramvai	Cale de rulare, rețea de contact, aparate de cale, amenajare refugii, sistem rutier (fără apă și canalizare): Calea Prutului (str Mihai Bravu - Str. Macului) Str Combinatului (Piata Energiei - drum Centura) Bdul Siderurgistilor (str Ghe Asachi - Piata Energiei) Str.1 dec 1918 (Piata Energiei - Bdul Milcov) Bdul Milcov (str 1 Decembrie 1918 - Bdul Traian Vuia) Bdul Traian Vuia (bdul Milcov - bdul Henri Coanda) Bdul Henri Coanda (Bdul Traian Vuia - Bdul George Cosbuc) Bdul Cosbuc (Bdul Henri Coanda - str Stefan cel Mare) Str Stefan cel Mare (Bdul George Cosbuc - cimitir evreiesc)
	A.1.1.3	Modernizare infrastructura de troleibuz	Modernizarea infrastructurii de troleibuz: Autobaza (Bdul George Cosbuc - str Ciobanului - Parc CFR) Str Domneasca (parc CFR - str Brailei) Str Brailei (str Domneasca - str Otelarilor) Str Otelarilor (str Brailei - capăt traseu) Str Prelungirea Brailei (str Brailei - str doctor C-tin Leveditti) str doctor C-tin Leveditti (str Prelungirea Brailei - capăt traseu) Substații de tensiune: include dispecerat energetic, 1 substație la 8 km
	A.1.1.4	Extindere infrastructura de troleibuz	strazile: Str. Garii (str Domneasca - Statia CFR calatori) Bdul Dunarea (str Brailei - bdul Galati) Bdul Galati (bdul Dunarea - str Otelarilor) Str Otelarilor (bdul Galati - str Otelarilor cap traseu) Str. Prelungirea Traian (B-dul Marea Unire-str. Brailei) Str Traian (str Brailei - limita intravilan)
	A.1.1.5	Modernizare facilitati operator, inclusiv dotarea cu sisteme de alimentare pentru autobuze electrice, alimentare cu energie electrica la substatii	Modernizare și extindere 2 depouri și autobaza pentru întreținerea și exploatarea mijloacelor de TP.
	A.1.1.6	Amenajare de culoare cu benzi dedicate transport public	separare benzi dedicate cu separatoare: Str Brailei (bdul Siderurgistilor - str Domeasca) Str Domneasca (str Brailei - str Basarabiei)

Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere
	A.1.1.7	Reabilitare Viaduct B-dul Siderurgistilor	Reabilitare structurala viaduct inclusiv, dotare cu piste de biciclete si trotuare
			Reabilitarea infrastructura tramvai: Str Combinatului - Viaduct (drum Centura - Arcelor)
	A.1.1.8	Amenajarea statiilor de transport public pe intreaga retea de transport public	Amenajare statii de TP: care sa asigure accesibilitate si securitate calatorilor
	A.1.1.1	Reorganizare retea existenta de transport public	Reorganizarea retelei de transport public la nivelul orasului (retea, capacitati in raport cu cererea curenta si prognozata, frecventa, orar de functionare etc)
	E.4.1.1	Realizare linie tramvai Galati - Braila	Realizare proiect tramvai Braila-Galati in partea Sud
	M.1.1.6	Crearea de perdele verzi care sa minimizeze impactul negativ al transportului	Crearea de perdele verzi care sa minimizeze impactul negativ al transportului
	A.1.2.4	Dotarea vehiculelor de transport public existente in vederea asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de calatori.	Dotarea vehiculelor de transport public existente in vederea asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de calatori.
	M.1.1.3	Achizitii de troleibuze noi	Achizitii de troleibuze noi care sa permita acesul si siguranta tuturor calatorilor
	M.1.1.4	Achizitii de tramvaie noi	Achizitii de tramvaie noi care sa permita accesul si siguranta tuturor calatorilor
M.1.1.5	Achizitii de autobuze ecologice	Achizitii de autobuze ecologice care sa permita accesul si siguranta tuturor calatorilor	

Tabel 7.2-1: Lista proiectelor grupate pe domeniul – Transport Public

INFRASTRUCTURA

Proiectul A.1.1.2 Modernizare infrastructura de tramvai

Acest proiect consta in modernizarea intregii infrastructuri de tramvai ramasa nemodernizata in total de 7,6 km cale dubla, lucrari ce cuprind cale de rulare, retea de contact, aparate de cale, amenajare refugii, sistem rutier (fara apa si canalizare). Sunt prevazute in proiect modernizarea infrastructurii aferente urmatoarelor strazi, prezentate grafic in figura 7.2-1:

- Calea Prutului (str Mihai Bravu - Str. Macului)
- Str Combinatului (Piata Energiei - drum Centura)
- Bdul Siderurgistilor (str Ghe Asachi - Piata Energiei)

- Str.1 dec 1918 (Piata Energiei - Bdul Milcov)
- Bdul Milcov (str 1 Decembrie 1918 - Bdul Traian Vuia)
- Bdul Traian Vuia (bdul Milcov - bdul Henri Coanda)
- Bdul Henri Coanda (Bdul Traian Vuia - Bdul George Cosbuc)
- Bdul Cosbuc (Bdul Henri Coanda - str Stefan cel Mare)
- Str Stefan cel Mare (Bdul George Cosbuc - cimitir evreiesc)

Solutiile tehnice adoptate vor fi similare cu proiectele de modernizare realizate sau in curs de realizare la nivel municipal. Unde este posibil se va analiza realizarea infrastructurii in banda proprie sau semiproprie. In ceea ce priveste facilitatile pentru calatori, refugiile si traversarile trebuie sa asigure accesul facil si sigur pentru toate categoriile de calatori si sa aiba dotarile necesare pentru protectie la intemperii, facilitati pentru informare, banci si iluminat corespunzator utilizand solutii cu consum redus de energie.

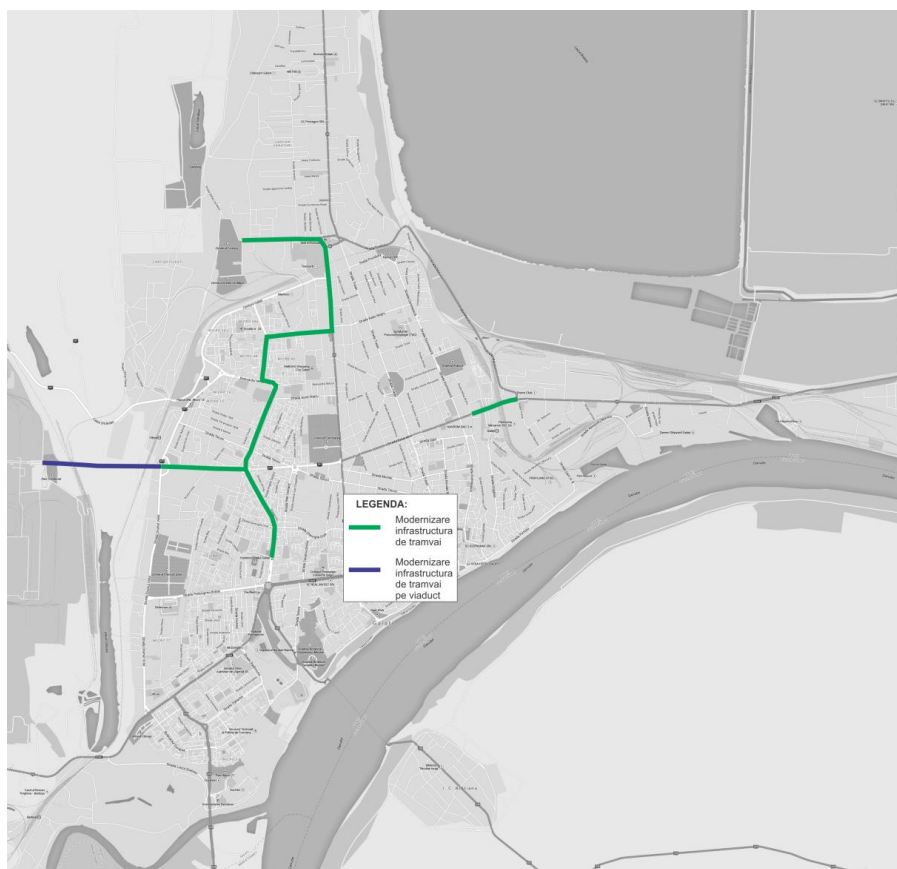


Figura 7.2-1: Modernizarea infrastructurii de tramvai



Figura 7.2-2: Infrastructura de tramvai fara cale proprie (stanga) si cu cale proprie (dreapta)

Sursa: en.wikipedia.org

Proiectul A.1.1.7 Reabilitare Viaduct B-dul Siderurgistilor si **Proiectul E.4.1.1** Realizare linie tramvai Galati – Braila sunt alte doua proiecte importante de infrastructura de tramvai, primul de conectivitate cu zona industriala Arcelor Mitall, acesta cuprinzand si reabilitarea viaductului si cea a infrastructurii de tramvai, cel de-al doilea de conectivitate cu Braila. Atragerea calatorilor in sistemele de transport electric in detrimentul transportului rutier cu microbuze sau autobuze conventionale are un impact semnificativ asupra mediului si al dezvoltarii economice al zonelor conectate. Astfel, in lipsa unui transport regional eficient si ecologic ce l-ar fi putut reprezenta calea ferata sau transportul de calatori pe Dunare, un mijloc de transport electric de masa ce sa creasca accesibilitatea locuitorilor la locurile de munca in conditii de siguranta si calitate este necesar.

Proiectul A.1.1.3 Modernizare infrastructura de troleibuz

Proiectul prevede modernizarea Sistemul catenar cu cabluri aeriene (SCCA) pentru troleibuze, cu toate elementele sale. Trebuie avuta in vedere implementarea unei variante tehnologice cu componente de „viteza ridicata”, care sa permita cresterea vitezei comerciale. Proiectul prevede si modernizarea/inlocuirea statiilor de tensiune , cu infiintarea unui dispecerat energetic.

Infrastructura de troleibuz ce va fi modernizata insumeaza 11,1 km cale simpla si este aferenta urmatoarelor strazi:

- Autobaza (Bdul George Cosbuc - str Ciobanului - Parc CFR)
- Str Domneasca (parc CFR - str Brailei)
- Str Brailei (str Domneasca - str Otelarilor)
- Str Otelarilor (str Brailei - capat traseu)
- Str Prelungirea Brailei (str Brailei - str doctor C-tin Leveditti)
- str doctor C-tin Leveditti (str Prelungirea Brailei - capat traseu)

Proiectul A.1.1.4 Extindere infrastructura de troleibuz insumeaza 8,6 km cale dubla si este prevazuta a se realiza pe strazile:

- Str. Garii (str Domneasca - Statia CFR calatori)
- Bdul Dunarea (str Brailei - bdul Galati)
- Bdul Galati (bdul Dunarea - str Otelarilor)
- Str Otelarilor (bdul Galati - str Otelarilor cap traseu)
- Str. Prelungirea Traian (B-dul Marea Unire-str. Brailei)
- Str Traian (str Brailei - limita intravilan)

Modernizarea si extinderea rețelei de troleibuz sunt reprezentate in figura de mai jos:

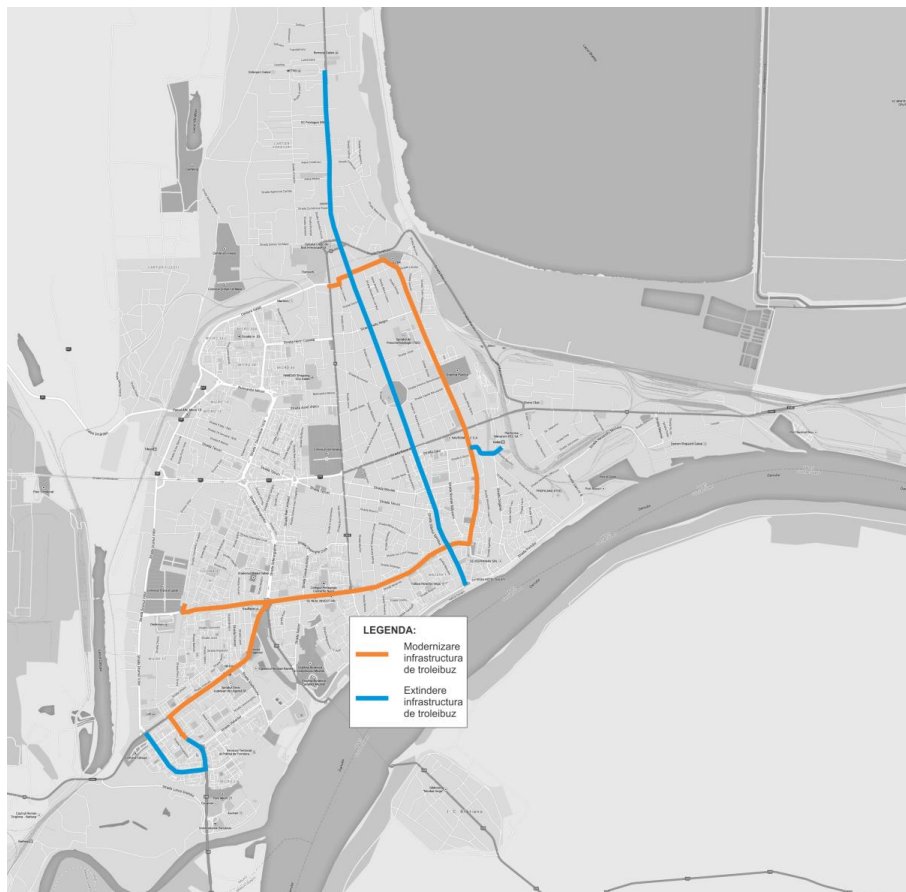


Figura 7.2-3: Modernizarea si extinderea infrastructurii de troleibuz

În ceea ce privește modernizarea facilităților operatorului municipal, **proiectul A.1.1.5** prevede modernizarea și extinderea a două depouri și a autobazei, în vederea întreținerii și exploatării vehiculelor. Pe lângă reabilitarea și izolarea clădirilor se impune modernizarea tuturor instalațiilor necesare în exploatare.



Figura 7.2-4: Stație de reparații modernă, cu dotări necesare și depou -Samsun Turcia
 Sursa www.skyscrapercity.com

Proiectul de modernizare a utilitatilor operatorului trebuie să ia în considerare cele mai noi tehnologii și bune practici europene în domeniul eficienței energetice, de cogenerare a energiei electrice necesare, de utilizarea judicioasă a resurselor inclusiv prin planificarea și realizarea reparațiilor în mod proactiv nu reactiv, acest fapt contribuind și la respectarea obiectivelor de țară în domeniul adaptării la schimbările climatice. De asemenea, o componentă importantă este dotarea cu utilaje, unelte, echipamente și software necesare pentru o bună gestionare a parcului de vehicule și optimizarea proceselor de operare.

Alte două proiecte vin să reorganizeze spațiul dedicat transportului public și circulației rutiere adiacente,

Proiect A.1.1.6- Crearea de culoare cu benzi dedicate pentru transportul public pe o lungime de 6,4 km cale simplă, care prevede separarea fizică a benzii dedicate transportului public cu separatoare (pe străzile Brailei- între bdul. Siderurgistilor și str. Domeasca și Str. Domneasca (între str Brailei - str Basarabiei)

Proiectul M.1.1.6 – crearea de perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului, care aduce o îmbunătățire a factorilor de mediu și a calității vieții pe marile coridoare rutiere, atât prin absorbția unei cantități însemnate de CO₂ cât și prin reducerea zgomotului și schimbarea spațiului urbanistic.

REORGANIZAREA

Proiectul A.1.1.1 Reorganizarea rețea existentă de transport public prevede în prealabil o analiză amănunțită a ofertei de transport public raportată ca cererea prognozată și așezarea ofertei de transport propusă pe aceste informații. Reorganizarea rețelei va viza și regândirea/reamplasarea stațiilor astfel încât să crească intermodalitatea cu alte moduri de transport regionale/nationale, va

calcula capacitatile de transport necesare tinand cont de procedurile de reparatii curente si capitale programate, va propune frecventele si orarele de circulatie astfel incat sa se optimizeze consumul de resurse (vehicule, materiale, consumuri, financiare). Aceasta noua oferta de transport public de calatori se va transpune in Obligatia de Serviciu Public ce sta la baza Contractului de Serviciu Public ce se va incheia intre Operator si Municipality.

Din punct de vedere institutional, **proiectul E.2.2.2** Eficientizarea sistemului de operare a transportului public, vine sa imbunatateasca capacitatea de planificare, monitorizare si control a componentelor de transport public de la nivelul primariei (colectare de venituri, control al operarii si al calitatii serviciului, eficientizarea costurilor operatorului, etc), contribuie la o mai buna gestiune a serviciului si a resurselor municipalitatii dedicate transportului public, in contextul de politica sociala si context economic local.

VEHICULE

In ceea ce priveste vehiculele, cele trei proiecte care se adreseaza acestora prevad cumpararea de vehicule noi, cu consum energetic redus, cu facilitati asigurate pentru persoane cu mobilitate redusa si cu dotarile care sa asigure siguranta si infomarea calatorilor. La achizitionarea acestora ar trebui avute in vedere alte cateva aspecte importante: asigurarea respectarii standardelor europene si nationale de siguranta, crearea unei identitati a orasului prin vehiculele de transport public propuse (prin culoare, design, inscriptionare, etc), asigurarea prin contractele de achizitie a scolarizarii personalului pentru mentenanta si reparatii curente, asigurarea scolarizarii soferilor si vatmanilor a scolarizarii pentru eco-driving.



Figura 7.2-5: Vehicule de tramvai emblematice pentru orasul Montpellier, dotari si ambient moderne

Sursa: www.commons.wikimedia.org



Figura 7.2-6: Vehicule de troleibuz moderne
Sursa: internet



Figura 7.2-7: Autobuze ecologice de diverse marimi
Sursa: internet

7.3 Transport de marfa

Proiectele de infrastructura care imbunatatesc managementul transportului de marfa sunt cele de realizare a variantei de ocolire a Municipiului si cele de reabilitare a infrastructurii stradale de conectivitate (drumuri de acces dinspre porturi, drumul de acces de la Bac, etc) . In plus este propusa conectarea cu judetul Tulcea.

Crearea de zone logistice, masuri de reglementare in domeniul aprovizionarii si limitarea accesului pentru vehiculele de marfa completeaza paleta de proiecte pentru acest sector.

Tabelul de mai jos prezinta o centralizare a proiectelor ce vizeaza logistica urbana.

Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere
Transport de marfa	E.3.1.2	Modernizarea strazilor din grafalul retelei cu functiune de centura	Modernizarea strazilor cu functiune de centura, total 10,3 km : Str. Brailei, Drumul de Centura, Str. Nicolae Mantu, Drumul Viilor, B-dul G Cosbuc (intre str Drumul Viilor si str. Stefan cel Mare), str. Alexandru Macelaru, str. Tunelului, str. Macului, calea Prutului
	E.3.1.3	Reabilitarea drumurilor care asigura legatura intre porturi DOCURI si ROMPORTMET cu varianta de ocolire	Reabilitarea drumurilor care asigura legatura intre porturi DOCURI si ROMPORTMET cu varianta de ocolire
	E.3.1.4	Conectarea accesului la Bac cu varianta de ocolire in zona de Sud	Conectarea accesului la Bac cu varianta de ocolire in zona de Sud
Cadrul institutional, de reglementare si comunicare	E.3.2.1	Promovarea si sustinere dezvoltare centru logistic in zona de Est a municipiului	Promovarea si sustinere dezvoltare centru logistic in zona de Est a municipiului
	E.3.3.1	Reglementari privind programul de realizare a serviciilor de utilitati publice	in intrevale orare inafara traficului de varf, de preferat seara si dimineata devreme
	E.3.3.2	Limitarea accesului in centrul orasului a vehiculelor grele de marfa in vederea aprovizionării si stabilirea unor trasee de deplasare pe rute alternative strazilor principale centrale	Reorganizarea traseelor pentru PLT
	E.3.3.3	Reglementări privind programul de aprovizionare al magazinelor, organizarea aprovizionării in ferestre de timp pe durata noptii	include marcaje

Tabel 7.3-1: Lista proiectelor ce vizeaza logistica urbana

Daca proiectele de infrastructura rutiera prezentate au rolul de a elimina din oras transportul de marfa de tranzit sau dinspre zonele industriale catre retelele nationale si europene de comunicatii, proiectele de reglementare si institutionale au rolul de a asigura aplicarea celor doua notiuni relative la transportul de marfuri pentru reducerea presiunii transportului de marfuri asupra traficului, stationarii si calitatii vietii orasului:

- Imbunatatirea logisticii urbane, concept care se relateaza cu utilizarea spatiului urban pentru activitati de transport de marfa. Atata vreme cat orasul este in acelasi timp producator, consumator si distribuitor, facilitatile pentru marfa sunt mari consumatoare de resurse de spatiu iar transportul acesteia pune presiune pe caile existente de transport.

O mai buna gestiune a folosirii spatiului pentru scopuri de logistica, asigurarea de spatii de descarcare/incarcare in afara carosabilului, reglementarea unor ore si durate de aprovizionare in timpul noptii sunt solutiile cele mai adecvate pentru optimizarea spatiului public, crearea de facilitati de parcare a vehiculelor de marfa in afara orasului, toate acestea intarite de monitorizarea respectarii masurilor adoptate duce la imbunatatirea utilizarii spatiului public, la cresterea vitezei de circulatie pe infrastructura stradala si asigurarea unui climat mai bun la nivelul cartierelor.



Figura 7.3-1: Amenajarea de zone de aprovizionare inafara carosabilului

Sursa : www.eltis.org

- City logistics (last mile), concept relationat cu transportul marfii pe ultima veriga a aprovizionarii, este in stransa legatura cu strategia de distributie. In acest concept, atat tipul vehicolului cat si distanta parcursa sunt elemente cheie in gasirea solutiilor de imbunatatirea procesului.

Un parc de vehicule de mica capacitate, o paleta de vehicule ecologice in dotare (de la biciclete la van-uri), precum si o planificare atenta a ultimului km pentru eficientizarea traseului si reducerea distantelor de livrare este necesar pentru reducerea emisiilor si traficului/aglomerarii datorate aprovizionarii.



Figura 7.3-2: Sistem de distribuție cu vehicule non-poluante în Budapesta
Sursa : www.eltis.org



Figura 7.3-3: Centru de logistică urbană în Paris (Beaugrenelle)
Sursa: www.bestfact.net

Încurajarea implementării acestor soluții prin reglementările propuse precum și creșterea capacității municipalității de gestionare a problematicii transportului de marfă sunt principalele măsuri ce trebuie avute în vedere, asta și datorită efectului lor imediat.

7.4 Mijloace alternative de mobilitate (deplasari cu bicicleta, mersul pe jos si persoane cu mobilitate redusa)

Modurile active, mersul pe jos si pe bicicleta, sunt In mod natural moduri de transport ecologice ce nu emit gaze cu efect de sera. Ele constituie astfel o alternativa atractiva a modurilor de transport individuale motorizate si o completare a transportului public. Ele sunt in mod intrinsec relateate orasului dens care favorizeaza calatoriile scurte.

Modurile de transport nemotorizate sunt, de asemenea, putin costisitoare. Accesibile si practice mersul pe jos si mersul pe bicicleta mentin o buna conditie fizica. Dezvoltarea modurilor active de calatorie raspunde astfel si obiectivelor de mentinere a sanatatii cetatenilor.

Ambitia Planului de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Galati este de a transforma mersul pe jos si pe bicicleta in moduri de deplasare zilnice pentru intregul teritoriu al orasului.

Formele urbane difuze nu sustin deplasările pietonale si cu bicicleta. Tiparul de dezvoltare urbana a ultimilor ani a favorizat utilizarea automobilului si separarea functiilor (economice, locuire, etc), descalificand treptat mersul pe jos si cu bicicleta ca moduri de deplasare zilnica.

Existenta unor trasee urbane intrerupte obliga la ocolirea unor zone si intr-o lizibilitate prea complexa a cailor ce urmeaza a fi parcurse. Discontinuitatea itinerariilor provine din intreruperi fizice de infrastructura sau naturale, dar nu numai: traseele zilnice, punctele de traversare, trotuarele inguste sau obstructionate de amenajari necorespunzatoare sau autoturisme reprezinta bariere in alegerea modurilor active de deplasare.

In tabelele de mai jos sunt prezentate proiectele propuse care raspund obiectivului A – Accesibilitate, si proiectele grupate pe domeniul 4 – Mijloace alternative de mobilitate. Detalierea acestora este prezentata in Anexa 4 a acestui raport.

Obiectiv specific	Masura	Tipologii proiecte	Cod	Proiecte
A.1 ACCES ASIGURAT LA MOBILITATE TUTUROR CATEGORIILOR DE CETATENI CU SAU FARA NEVOI SPECIALE	A.1.1 Asigurarea unui nivel acceptabil de accesibilitate la rețeaua de TP pentru toti utilizatorii (extinderea ariei de deservire a TP)	Reorganizare si extindere rețea transport public	A.1.1.1	Reorganizare rețea existenta de transport public
			A.1.1.2	Modernizare infrastructura de tramvai
			A.1.1.3	Modernizare infrastructura de troleibuz
			A.1.1.4	Extindere infrastructura de troleibuz

Obiectiv specific	Masura	Tipologii proiecte	Cod	Proiecte	
			A.1.1.5	Modernizare facilitati operator, inclusiv dotarea cu sisteme de alimentare pentru autobuze electrice, alimentare cu energie electrica la substatii	
			A.1.1.6	Amenajare de culoare cu benzi dedicate transport public	
			A.1.1.7	Reabilitare Viaduct B-dul Siderurgistilor	
		Realizarea de zone pentru adapost in statiile de transport public (zona de protectie cu acoperis si bancheta)	A.1.1.8	Amenajarea statiilor de transport public pe intreaga retea de transport public	
		Implementare sisteme park & ride in zonele de Nord si Sud	A.1.1.9	4 Facilitati Parc&Ride conectate cu transportul public	
		Terminale transport de calatori	A.1.1.10	Amenajare terminal de calatori zona Sud (intrare de pe E87)	
			A.1.1.11	Amenajare terminal de calatori zona statie CF Galati	
			A.1.1.12	Amenajare terminal de calatori zona Nord (intrare de pe DN 26)	
		Sisteme de informare a utilizatorilor.	A.1.1.13	Sistem de informare in timp real a calatorilor in statiile de transport publice (complementar proiectului Sistem automat de tiketing)	
			A.1.1.14	Implementarea de aplicatii informatice care sa furnizeze utilizatorilor informatii actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbana si puncte de interes.	
		A.1.2 Facilitarea accesului persoanelor cu nevoi speciale	Semnalizare acustica a semafoarelor pentru pietoni	A.1.2.1	Dotare semafoare treceri pietoni cu dispozitive pentru semnalizare acustica

Obiectiv specific	Masura	Tipologii proiecte	Cod	Proiecte
		Amenajare/Reamenajare treceri de pietoni pentru accesibilitate. Coborare la nivel a bordurii in dreptul trecerilor de pietoni	A.1.2.2	Amenajare/Reamenajare treceri de pietoni
		Amenajarea de locuri de parcare in conditii de accesibilitate si siguranta.	A.1.2.3	Amenajarea locurilor de parcare existente in conditii de accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de utilizatori.
		Adaptarea vehiculelor de transport public in vederea asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de calatori.	A.1.2.4	Dotarea vehiculelor de transport public existente in vederea asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de calatori.
		Sisteme de informare a utilizatorilor.	A.1.1.13	Sistem de informare in timp real a calatorilor in statiile de transport publice (complementar proiectului Sistem automat de tiketing)
		Realizarea de zone pentru adapost in statiile de transport public (zona de protectie cu acoperis si bancheta)	A.1.1.8	Amenajarea statiilor de transport public pe intreaga retea de transport public
	A.1.3 Extinderea canalelor de distributie si de vanzare a titlurilor de calatorie	Sistem automat de tiketing	A.1.3	Sistem automat de tiketing - actualizare si update

Tabel 7.4-1: Lista proiectelor care raspund obiectivului A – Accesibilitate

Domeniu	Cod	Denumire proiect	Descriere
4. Mijloace alternative de mobilitate	A.1.2.2	Amenajare/Reamenajare treceri de pietoni	Amenajare treceri de pietoni, in conditii de accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de utilizatori.
	E.1.3.1	Implementare sistem indicatoare de orientare privind accesul la polii de atractie ai orasului	Implementare sistem indicatoare de orientare privind accesul la polii de atractie ai orasului

Domeniu	Cod	Denumire proiect	Descriere
	E.1.5.1	Amenajare trotuare si alei pietonale	Amenajare trotuare si alei pietonale in conditiile asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de utilizatori.
	E.1.5.2	Amenajarea de zone exclusiv pietonale	Amenajare zone exclusiv pietonale Reabilitare Aleea Domneasca Transformare in zona pietonala a Strazii Navelor pana la strada Egalitatii si Strada Domneasca intre strada Navelor si Strada Brailei (in prelungirea Aleii Domneasca)
	E.1.5.3	Amenajarea de zone de tip "shared space" (spatii partajate)	Regularizarea traficului zilnic prin intermediul regulilor informale ale strazii si printr-un comportament responsabil in timpul deplasarii. Tinta acestei abordari, este de a permite utilizarea comuna/partajata a spatiului disponibil al strazii.
	E.1.5.4	Realizare si implementare politica de utilizare a spatiilor pietonale.	Realizare si implementare politica de utilizare a spatiilor pietonale.
	E.1.2.1	Amenajare retea piste biciclete la nivelul municipiului	Amenajare retea piste biciclete - Inelul principal, magistralele transversale si retele de cartier, inclusiv facilitati de parcare si componenta de informare.
	E.1.2.2	Implementare sistem municipal de inchiriere biciclete	Implementare sistem municipal de inchiriere biciclete (100 de puncte de inchiriere * 20 biciclete / centru)
	E.1.2.3	Amenajare Trasee stradale urbane de promenada pentru biciclete	Amenajare Trasee de promenada Blvd. George Cosbuc, Bariera Traian - DN26 - Spre Padurea Garboavele Blvd George Cosbuc, Bariera Traian - Strada Tunelului - Spre Lacul Brates Blvd. George Cosbuc - Str. Stefan cel Mare - Spre Lacul Vanatori Blvd. Galati- Str. Lunca Siretului - Spre Castrul Roman Tirighina - Barbosi Blvd. Galati - DN 22B - Spre Cartierul Dimitrie Cantemir si Priza Dunarii Str. Mihai Bravu, Stanga pe Str. Basarabiei - DN 2B -Spre lacul Zatun
	E.4.1.3	Realizare piste de biciclete Galati - Braila	Realizare piste de biciclete Galati - Braila, in zona de sud a municipiului
	E.1.5.5	Amenajare Faleza Dunarii	Amenajare faleza Dunarii, inclusiv conectivitate la punctele de interes adiacente

Tabel 7.4-2: Lista proiectelor grupate pe domeniul 4 – Mijloace alternative de mobilitate

7.4.1 Mersul pe jos ca mod de deplasare pentru distantele scurte

Mersul pe jos este cheia unei vieti sanatoase si a incluziunii sociale. Este modul ideal de deplasare pentru distantele de proximitate, indiferent de aria geografica.

Mersul pe jos este un mod perfect de a calatori potrivit oraselor dense In care cele mai multe servicii zilnice sunt localizate in apropiere. In Galati, ponderea remarcabila a deplasarilor pietonale poate fi explicata prin densitatea urbana mare si textura tesutului urban rezidentiale ce favorizeaza mersul pe jos. Uneori, separarea functiunilor si discontinuitatile urbane pietonale face deplasarea dificila, favorizand o rata ridicata de utilizare a autoturismului.

Mersul pe jos reprezinta in prezent prima optiune de calatorie pentru cetatenii Municipiului Galati. Trebuie mentionat de asemenea ca aceasta cota este subestimata, deoarece fiecare utilizator de transport public sau de automobil este pieton la originea si la destinatia calatoriei sale.

Nevoile de baza ale pietonilor vizeaza trecerea de la un punct la altul, orientarea, accesarea serviciilor, dezvoltarea sentimentului de siguranta, comunicarea, participarea. Persoanele cu mobilitate redusa nu sunt o exceptie de la aceste reguli si dispozitiile ce urmeaza a fi adoptate trebuie sa permita satisfacerea acestor nevoi. Reducerea distantelor pentru deplasarile zilnice asociata unor exigente de calitate a traseelor este esentiala pentru a face orasul accesibil tuturor.

Proiectele grupate pe Domeniul 4 – Mijloace alternative de mobilitate raspund problemelor cheie care au fost identificate in timpul etapei de analiza. Sintetizand, aceste probleme sunt: lipsa de zone pietonale, retea pietonala deteriorata, inexistentă sau discontinua, accesibilitate limitata pentru toate categoriile de pietoni, mobilier urban si garaje ce perturba spatiile pietonale, retea ciclista neadecvata si fragmentata, signalectica insuficienta de informatii, semaforizare neadecvata pentru pietoni si traversari insuficiente sau inadecvate, accesibilitate scazuta a rețelei de transport public.

- **Amenajarea strazii pentru a imbunatati confortul si continuitatea rutelor pietonale (Proiect E1.5.1 / Proiect A.1.2.2)** - Spatiul dedicat pietonilor este adesea restrans si rezidual, in timp ce pietonul este deosebit de sensibil la mediul in care se misca. Proiectarea stradala ar trebui sa ia in considerare confortul si continuitatea rutelor pietonale. Este esentiala evitarea congestionarii spatiului public, si in primul rand a trotuarelor, precum si reglementarea instalarii mobilierului urban. Localizarea, numarul, dimensiunea echipamentelor trebuie sa fie atent evaluata in relatie cu serviciul pe care il ofera.

O politica pietonala de succes va trebui sa considere si sa planifice cu atentie conditiile in care se deplaseaza pietonii

Siguranta

Siguranta este extrem de importanta pentru pietoni. Acolo unde nu exista trotuare sau nu sunt suficient de late, traficul trebuie incetinit pana la 30km/ora pentru a spori siguranta si atractivitatea traseului. Este la fel de important sa existe un nivel ridicat de siguranta perceputa: pasajele subterane intunecate sau iluminarea insuficienta cresc sentimentul de nesiguranta a pietonilor.

Conexiune buna si coerenta

Mersul pe jos este foarte sensibil la devieri si ocolisuri, fiind asadar esentiala asigurarea celor mai scurte rute. In mod similar, scurtaturile periculoase sau traseele neatractive, pot pune in pericol succesul si accesibilitatea intregii rute.

Confortabil

Foarte adesea pietonilor li se acorda un minim de importanta in afara zonelor pietonale centrale. Un exemplu este criteriul de construire al trotuarelor. In ultimii zeci de ani latimea pavajelor a fost determinata prin simpla adunare a latimii a doi pietoni: $0,75\text{ m} + 0,75\text{ m} = 1,5\text{ m}$.

Cu toate acestea, in practica aceasta latime este adesea insuficienta, fiind redusa prin amplasarea stalpilor de iluminat, a masinilor parcate, a unor obstacole similare sau prin intersectarea pietonilor cu genti, carucioare, bastoane sau scaune cu rotile.

Un pieton necesita un spatiu aproximativ de 1,0 m, considerand ca majoritatea oamenilor duc genti, umbrele sau ceva similar. O distanta minima aproximativa de 25 cm este necesara pe ambele parti, rezultand astfel intr-o latime minima de 2,5 m pentru a permite intersectarea confortabila a doua persoane. Este nevoie de si mai mult spatiu pentru a privi vitrinele, pentru a amplasa banci, etc.

O mai buna informare si o mai buna semnalizare pentru a ajuta pietonii in calatoriile sale.

- O mai buna informare si o mai buna semnalizare pentru a ajuta pietonii in calatoriile sale (Proiect E1.3.1)** - Pentru pieton, informatia este esentiala pentru a-i permite sa determine ruta utilizata, pentru a aprecia distantele si timpul necesar parcurgerii acestora. Aceste informatii trebuie sa fie disponibile pentru a-i pregati intreaga calatorie. Acesta ar trebui sa permita identificarea cu usurinta a rutelor celor mai placute. Dezvoltare unui sistem de informare la nivelul intregului municipiu acoperind toate sistemele de mobilitate permite utilizatorului sa-si pregateasca si sa-si controleze deplasările într-o maniera individualizata prin Internet, de acasa precum si in timpul calatoriei sale prin intermediul telefonului mobil. Facilitarea deplasărilor pietonale poate contribui la desaturarea transportului realizat prin intermediul autoturismului privat si a transportului public de calatori.



Figura 7.4-1: Signalistica pentru pietoni – Legible London - Londra/UK

Sursa: www.eltis.org

Zone exclusiv pietonale

Proiect E1.5.2 - Amenajarea de zone exclusiv pietonale

Modelele de proiectare și planificare a spațiilor publice urbane par să se fi schimbat în ultimii ani în diferite orașe. Se observă o schimbare a abordării de planificare prin furnizarea de mai multe spații dedicate oamenilor în centrele orașelor.

Pentru a răspunde nevoilor pietonilor, planificarea traseelor trebuie combinată cu realizarea spațiilor, ceea ce înseamnă că oferta de trasee ce răspund circulației liniare ("legăturile") sunt la fel de importante ca locurile dedicate întâlnirii ("locul").

Având în vedere diversitatea pietonilor, proiectarea sistemului pietonal trebuie să ia în considerare o gamă largă de nevoi ale utilizatorilor, inclusiv nevoile copiilor, ale celor care au nevoie de sprijin pentru a se deplasa și ale seniorilor. Acest tip de abordare elimină barierele în accesibilitate pentru persoanele cu nevoi speciale, și asigură rute placute, convenabile, benefice pentru toate tipurile de pietoni. Spațiile publice de succes plăti devin benefice pentru orașe, ajutând la dezvoltarea unei mandii civice, la creșterea nivelului de turism și a investițiilor economice, contribuind la sănătatea și calitatea vieții.

Zonele exclusiv pietonale sunt create prin restricționarea sau prin obstrucționarea totală a traficului auto, conducând la cele mai bune condiții posibile pentru libertatea de mișcare a pietonilor și pentru siguranța rutieră. Acest tip de zonă poate fi implementată sub diverse forme:

- ca o stradă închisă, destinată exclusiv utilizării pietonale;
- ca o piață pietonală;
- ca o suprafață continuă - mai multe străzi și străzi transversale.

Zonele pietonale sunt cele mai benefice în cazul în care există activitate pietonală intensă, spații comerciale și alte funcțiuni, un număr mare de conflicte pieton - vehicul și traficul auto poate fi redirectionat utilizând alte străzi.



Figura 7.4-2: Realizarea unui spațiu pietonal prin restricționarea traficului, Cambridge / UK



Figura 7.4-3: Realizarea unui spatiu pietonal prin obstructionarea totala a traficului auto, Cardiff / UK

7.4.2 Revigorarea utilizarii bicicletei

Proiect E1.2.1 - Amenajare retea piste biciclete la nivelul municipiului

Proiect E1.2.2 - Implementare sistem municipal de inchiriere biciclete

Proiect E1.2.3 - Amenajare Trasee stradale urbane de promenada pentru biciclete

Proiect E4.1.3 - Realizare piste de biciclete Galati - Braila

Dupa decenii de crestere a coeficientilor de utilizare a autoturismului, mersul pe bicicleta a devenit o practica marginala.

Viteza mare de deplasare a autoturismelor, lipsa unei retele coerente de piste pentru biciclete, lipsa facilitatilor de parcare, si a sistemelor de inchiriat biciclete contribuie semnificativ la lipsa unei imagin pozitive a bicicletei si la operarea unui efect de parghie privind utilizarea acesteia. Aceste evolutii recente si locul ocupat deja de utilizarea bicicletei ca mod de transport zilnic In alte orase europene demonstreaza potentialul puternic de dezvoltare al acestui mod de calatorie.

Mersul pe bicicleta reprezinta de asemenea, un mijloc de deplasare potrivit distantelor scurte. In versiunea asistata electric, poate fi luata in considerare calatori pe distante medii sau lungi. In teritoriile dense, se poate dovedi a fi o solutie eficienta pentru diverse motive ce genereaza o calatorie. In teritoriile mai putin dense, poate fi folosita In special pentru deplasarile de proximitate: la catre scoala, catre zonele de agrement, pentru cumparaturi sau pentru motive personale, deplasari, care, astazi, sunt realizate in cea mai mare parte cu autoturismul data fiind distanta lor prea mare

pentru a fi realizate pe jos. Indiferent de teritoriu, mersul pe bicicleta este complementar utilizării transportului public.



Figura 7.4-4: Pista de biciclete Cracovia/Polonia

Dificultatea cu care se confruntă utilizatorii de biciclete în a găsi un loc de parcare pentru biciclete în spațiile private limitează utilizarea acestora, astfel utilizarea sa. Premisele nu sunt întotdeauna adecvate pentru parcare și în cazul în care aceasta există, nu este menținută întotdeauna, iar utilizarea sa este deviată de la vocația inițială.

- **Asigurarea disponibilității de parcare și de securitate este una dintre principalele condiții pentru a încuraja mersul cu bicicleta - Proiect E1.2.1 - Amenajare rețea piste biciclete la nivelul municipiului.**

Numărul locurilor de parcare pentru biciclete în spațiul public este foarte mic și limitat la centrul orașului. Pentru a oferi un acces mai bun biciclistilor la funcțiile urbane, este esențială instalarea în mod sistematic a facilităților de parcare pentru biciclete. În acest caz, mai mult decât oriunde altundeva, problema siguranței locurilor de parcare este esențială, având în vedere durata de parcare.



Figura 7.4-5: Spatii acoperite pentru depozitarea bicicletelor Copenhaga/Danemarca

Sistemul municipal de inchiriere a bicicletelor – „sistem de partajare a bicicletelor” („bike sharing”)

Orasele pot beneficia de introducerea unei scheme de partajare a bicicletelor. Programul de partajare a bicicletelor pune la dispozitie cetatenilor, in diferite puncte din oras, biciclete publice, acestea putand fi inchiriate (de obicei pe perioade scurte) de catre utilizatori inregistrati.

Sistemul de partajare a bicicletelor reprezinta o solutie atractiva pentru aceia care nu au o bicicleta personala, dar vor sa inceapa sa pedaleze, sau pentru aceia care prefera sa nu isi utilizeze propria bicicleta.



Figura 7.4-6: Sistemul de partajare a bicicletei Bicing din Barcelona/Spania

Prin Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galați, document realizat de Asociația Rotaract Galați Dunarea de Jos (www.rotabike.ro) s-a propus *implementarea unui sistem de piste de cicliști fara a modifica structura actuala a traficului, alegand trasee corecte pentru populatia de elevi si studenti, pentru ca acestia sa fie incurajati sa utilizeze bicicleta pentru a se deplasa la si de la scoala.*

La acestea se adauga si propunerea Planului de Mobilitate Urbana Durabila de a implementa utilizarea bicicletei drept mijloc de transport alternativ autoturismului folosit pentru deplasările zilnice ale populației aparținând tuturor categoriilor.

Traseele propuse:

1. Inelul principal

Inelul principal inconjoara orasul si reprezinta principalul traseu destinat elevilor, alaturi de magistralele transversale. Acest inel a fost realizat in urma masurarii bazinelor de elevi ai fiecarui liceu, si stabilirea, astfel, a cartierelor de unde isi preleveaza liceele majoritatea elevilor.

De asemenea, in constructia inelului, s-a luat in considerare ca traseul sa atinga liceul sau sa se apropie cat mai mult de intrarea acestuia. Acolo unde acest lucru nu a fost posibil, s-a optat pentru rețeaua de cartier, care atinge intrarea liceului desprinzandu-se din inelul principal.

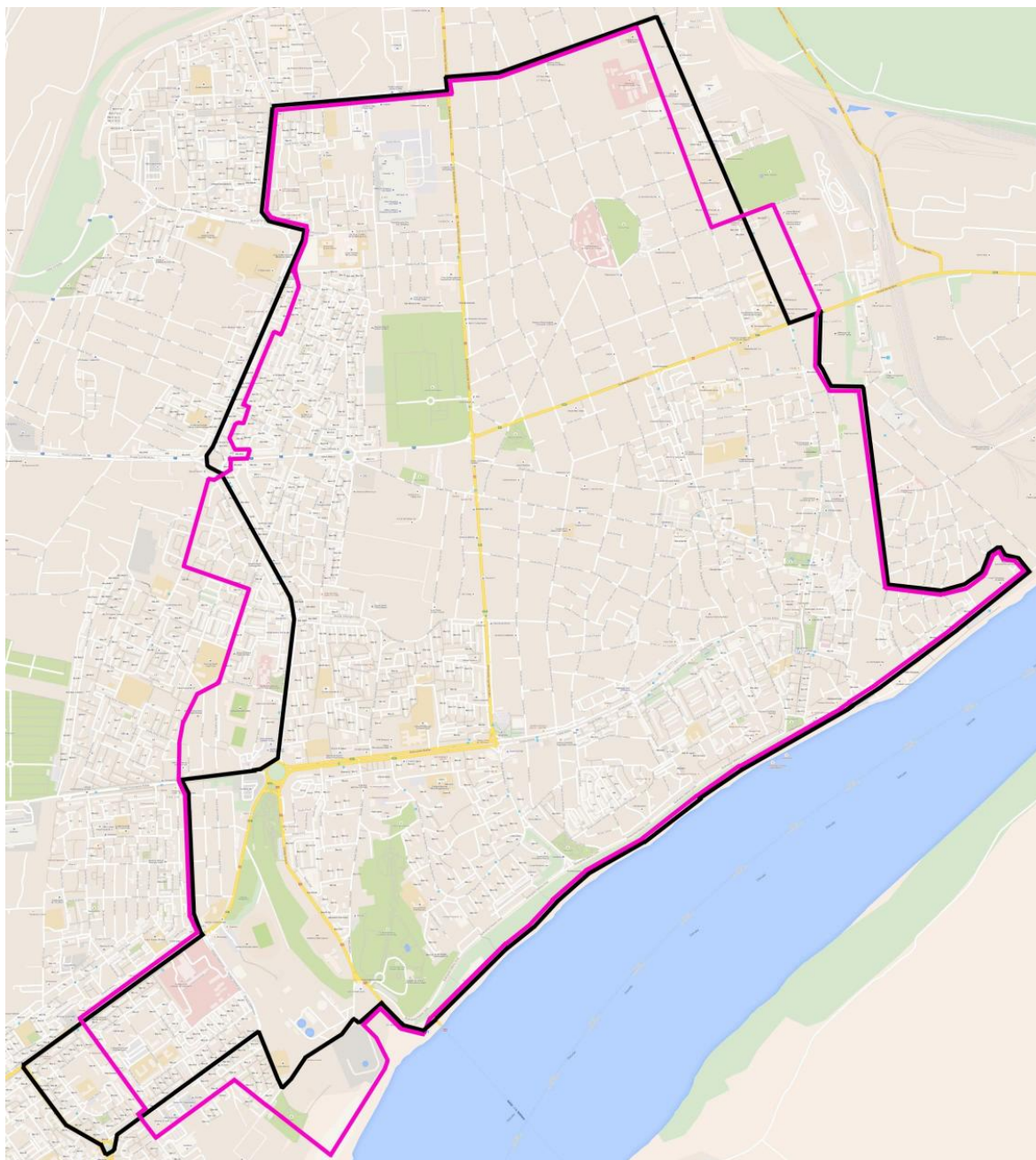
Inelul principal are urmatorul traseu:

ZONA	INTERSECTIA	STRADA	DIRECTIA
Acces MICRO 20, Traversare MICRO 21	Intrare GALAȚI	Bld. Galați	Spre Bld. Dunărea
	Dreapta pe Bld. Dunărea	Bld. Dunărea	Spre Poliția de Frontieră
	Stânga după blocul D7	Prelungirea Bld. Dunărea	Spre Str. Oțelarilor
Traversare MICRO 19	Traversare Str. Oțelarilor și dreapta spre Aleea Comerțului	Aleea Comerțului	Spre Bld. Brăilei
Traversare MICRO 17	Traversare Bld. Brăilei și dreapta spre Str. Vrancea	Str. Vrancea	Spre Str. Brașov
	Stânga pe Str. Brașov.	Str. Brașov	Spre Str. Jiului
	Înainte spre Bld. Brăilei	Str. Jiului	Spre Str. Prelungirea Brăilei
Traversare ȚIGLINA 3	Traversare Str. Prelungirea Brăilei și dreapta spre Str. Gh. Asachi	Str. Gh. Asachi	Spre Str. Anghel Saligni
	Stânga pe Str. Anghel Saligni	Str. Anghel Saligni	Spre Str. Energiei
	Stânga pe Str. Energiei	Str. Energiei	Spre Piata Energiei
	Intrare în Piata Energiei	Str. Combinatului	Spre I.C. Frimu
Traversare I.C. FRIMU	Stânga spre Piata Micro 14	Alee nenominalizată	Spre Str. Tecuci
	Traversare Str. Tecuci și stânga spre Str. Gladiolelor.	Str. Gladiolelor	Spre Str. Florea Niculai
	Înainte spre Str. Florea Niculai	Str. Florea Niculai	Spre Str. Podul Înalt
	Traversare Str. Podul Înalt, stânga și apoi dreapta spre Str. Aurel Vlaicu	Str. Podul Înalt	Spre Str. Aurel Vlaicu

	Stânga pe Str. Aurel Vlaicu	Str. Aurel Vlaicu	Spre Str. 1 Decembrie 1918
Acces MICRO 40, MICRO 38, MICRO 39 A, MICRO 39 B	Dreapta pe Str. 1 Decembrie 1918	Str. 1 Decembrie 1918	Spre Blvd. Traian Vuia
	Dreapta prin sensul giratoriu spre Blvd. Traian Vuia	Blvd. Traian Vuia	Spre Str. Henri Coandă
	Dreapta pe Str. Henri Coandă	Str. Henri Coandă	Spre Blvd. George Coșbuc
Traversare și acces AZACLĂU	Traversare Blvd. George Coșbuc și Stânga spre Str. Radu Negru	Str. Radu Negru	Spre Str. Științei
	Dreapta pe Str. Științei	Str. Științei	Spre Str. Vasile Alecsandri
	Stânga pe Str. Vasile Alecsandri	Str. Vasile Alecsandri	Spre Str. Mihai Bravu
	Dreapta pe Str. Mihai Bravu	Str. Mihai Bravu	Spre Str. Gării
Traversare PORT și acces CENTRU	Stânga pe Str. Gării	Str. Gării	Spre Str. Dogăriei
	Dreapta pe Str. Dogăriei	Str. Dogăriei	Spre Str. Sindicatelor
	Stânga pe Str. Sindicatelor	Str. Sindicatelor	Spre Str. Griviței
	Stânga pe Str. Griviței	Str. Griviței	Spre Str. Portului
	Dreapta pe Str. Portului	Str. Portului	Spre Faleza Inferioară
Închidere INEL PRINCIPAL	Stânga pe Faleza Inferioară	Faleza Inferioară	Spre Trecere Bac
	Înainte spre Str. Interioară Strand Valurile Dunării	Strada Interioară Valurile Dunării	Spre Scări
	Urcare Scări spre Str. Victor Valcovici	Str. Victor Valcovici	Străpungere Blvd. Dunărea

Tabel 7.4-3: Lista traseelor aferente Inelului principal propuse prin Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galați .
Sursa: Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galați / www.rotabike.ro

Traseul descris mai sus respectă următoarea reprezentare geografică:



Detalii tehnice ale INELULUI PRINCIPAL:
Lungime: 17.1 Km
Viteză medie de rulare: 28.1 Km/h
Viteză maximă de rulare: 30.0 Km/h
Diferență maximă de nivel: 133 m
Lungime: 17.1 Km

Figura 7.4-7: Reprezentare geografica a traseului aferent Inelului principal propus prin Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galati . Sursa: Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galati / www.rotabike.ro

2. Magistrale transversale

Magistralele transversale indeplinesc două roluri. Primul este de a completa traseul inelului principal, acolo unde acesta nu atinge deloc unul dintre liceele vizate, precum Colegiul Național Vasile Alecsandri, Liceul de Arte Dimitrie Cuclin, Colegiul Național Alexandru Ioan Cuza, Colegiul Național Mihail Kogălniceanu sau Colegiul Național Costache Negri. Cel de-al doilea rol este acela de rută directă, în cazul în care pentru atingerea unei destinații, varianta practicării inelului este deosebit de ocolitoare.

Magistrala roșie

Străpungere a INELULUI PRINCIPAL în Str. Victor Valcovici	Str. Prolungirea Saturn	Spre Complex Grădina Botanică
Traversare Grădina Botanică și dreapta pe Str. Regiment 11 Siret	Str. Regiment 11 Siret	Spre Blvd. Prolungirea George Coșbuc
Stânga pe Blvd Prolungirea George Coșbuc	Blvd Prolungirea George Coșbuc	Spre Blvd. George Coșbuc
Traversare Blvd Brăilei spre Blvd George Coșbuc	Blvd George Coșbuc	Spre Străpungere a INELULUI PRINCIPAL, Str. Radu Negru

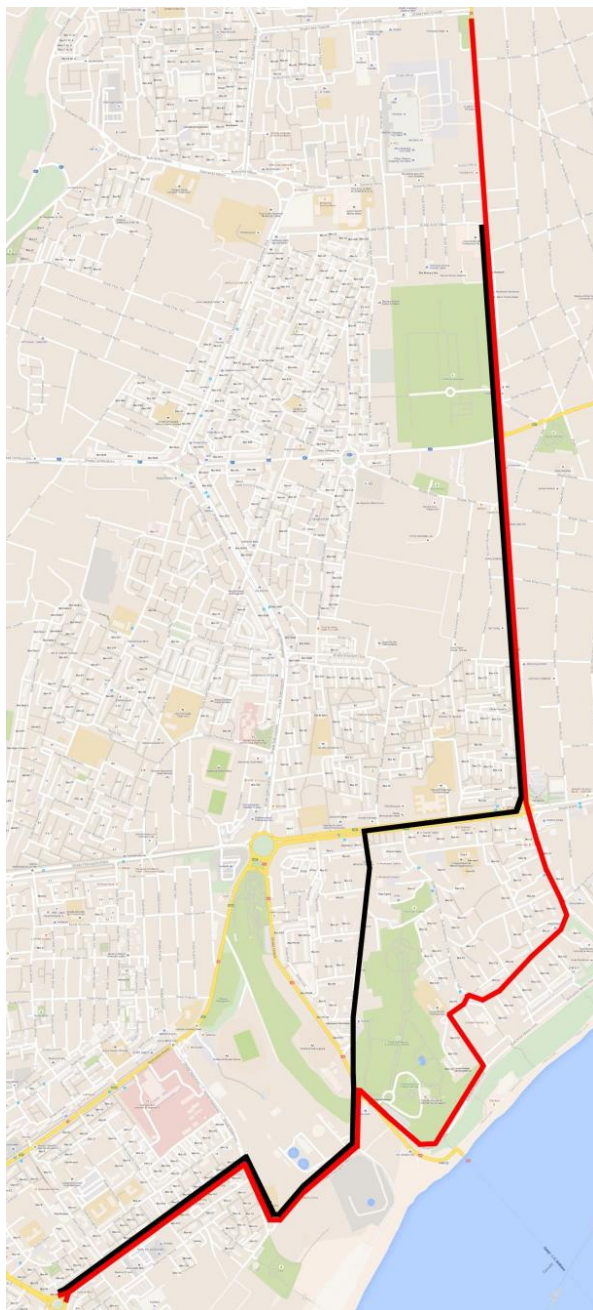
Magistrala verde

Străpungere Str. Siderurgiștilor	Str. Gheorghe Doja	Spre Blvd George Coșbuc
Traversare Blvd George Coșbuc	Str. Mihail Kogălniceanu	Spre Strada General Alexandru Cernat
Dreapta pe Str. General Alexandru Cernat	Str. General Alexandru Cernat	Spre Str. Ion Luca Caragiale
Stanga pe Str. Ion Luca Caragiale	Str. Ion Luca Caragiale	Spre Blvd. Brăilei
Traversare Blvd. Brăilei STIREX - POTCOAVA DE AUR	Blvd. Brăilei	Spre Blvd. Prolungirea Traian
Dreapta pe Blvd. Prolungirea Traian	Blvd. Prolungirea Traian	Străpungere INEL PRINCIPAL la FALEZA INFERIOARĂ

Magistrala albastră

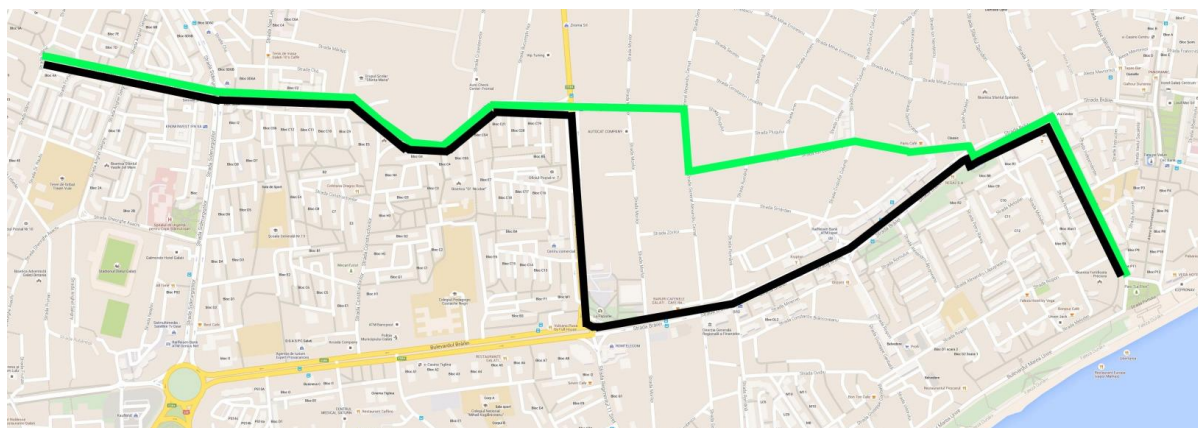
Străpungere MAGISTRALA ROȘIE - Blvd. Prolungirea George Coșbuc	Str. Ciprian Porumbescu	Spre Str. Romană
Stânga pe Str. Română	Str. Română	Spre Str. Constantin Brâncoveanu
Dreapta pe Str. Constantin Brâncoveanu	Str. Constantin Brâncoveanu	Spre Str. Roșiori
Stânga pe Str. Roșiori	Str. Roșiori	Spre Blvd. Brăilei
Dreapta pe Blvd. Brăilei	Blvd Brăilei	Străpungere MAGISTRALA VERDE - Blvd. Prolungirea Traian

Tabel 7.4-4: Lista traseelor aferente Magistralelor roșie, verde și albastră propuse prin Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galați. Sursa: Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galați / www.rotabike.ro



Detalii tehnice ale MAGISTRALEI ROSII:
Lungime: 8.1 Km
Viteza medie de rulare: 14.3 Km/h
Viteza maxima de rulare: 44.9 Km/h
Diferenta maxima de nivel: 63 m

Figura 7.4-8: Reprezentare geografica a traseului aferent Magistralei rosii propusa prin Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galati . Sursa: Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galati / www.rotabike.ro



Detalii tehnice ale MAGISTRALEI VERZI:	
Lungime:	3 Km
Viteză medie de rulare:	12.4 Km/h
Viteză maximă de rulare:	33.4 Km/h
Diferență maximă de nivel:	52 m

Figura 7.4-9: Reprezentare geografică a traseului aferent Magistralei verzi propus prin Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galați . Sursa: Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galați / www.rotabike.ro



Detalii tehnice ale MAGISTRALEI ALBASTRE:	
Lungime:	2.49 Km
Viteză medie de rulare:	11.2 Km/h
Viteză maximă de rulare:	29.2 Km/h
Diferență maximă de nivel:	56 m

Figura 7.4-10: Reprezentare geografică a traseului aferent Magistralei albastre propus prin Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galați . Sursa: Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galați / www.rotabike.ro

3. Rețelele de cartier

Rețelele de cartier conectează atât INELUL PRINCIPAL cât și MAGISTRALELE TRANSVERSALE cu PUNCTELE DE INTERES.

Deși rețelele de cartier nu reprezintă propriu-zis benzi pentru biciclete, acestea stabilesc prin signalistică rutieră, prin indicatoarele de orientare și prin marcajele de pe carosabil, traseele optime pentru a alege varianta cea mai scurtă. Rolurile principale ale acestora sunt de a încuraja utilizarea bicicletei și de a atenționa conducătorii auto cu privire la cicliști. Prin prezența rețelilor de cartier, municipalitatea transmite mesajul înlocuirii autoturismului cu bicicleta, ca principal mijloc de transport pentru călătorii mai scurte de 6 km.

MICRO 21 – 1.7Km

Str. Lunca Siretului - Blvd. Galați	Conectare Universitatea Danubius la INELUL PRINCIPAL

MICRO 20 – 750m ?

Alee Nenominalizată, între Str. Funaliștilor și Blvd. Dunărea	Conectare la Sens Giratoriu, Blvd. Galați

MICRO 19 – 800m / 2Km

Str. Prelungirea Saturn	Conectare Liceul Sportiv la MAGISTRALA ROSIE
Str. Textiliștilor, Str. Laminoriștilor, Str. Costache Negri	Conectare Colegiul Economic Virgil Madgearu la INELUL PRINCIPAL

MICRO 17 – 3.9 Km

Str. Oltului și Str. Anghel Saligni	Conectare Liceul Teoretic Dunărea la INELUL PRINCIPAL

ȚIGLINA 1 – 2.5 Km / 1.9 Km / 350m

Alee nenominalizată	Conectare Liceul Emil Racoviță la MAGISTRALA VERDE
Alei nenominalizate - Str. Regiment 11 Siret	Conectare Colegiul Național Mihail Kogălniceanu la MAGISTRALA VERDE
Alei enominalizate - Blvd Prelungirea George Coșbuc	Conectare Colegiul Național Mihail Kogălniceanu la MAGISTRALA ROȘIE

ȚIGLINA 3 – 3.1 Km

Strada Constantin Levanditti, Str. Energiei, Str. Dr. Răuțu	Conectare locuințe la INEL PRINCIPAL

MICRO 13 – 1 Km / 1.3 Km / 1.7 Km / 350m	
Str. Combinatului	Conectare Liceul Anghel Saligni la INEL PRINCIPAL
Str. Pictor Iser	Conectare locuințe la INEL PRINCIPAL
Str. 13 Decembrie, Str. Feroviarilor	Conectare locuințe la INEL PRINCIPAL
Bldv. Milcov – Vest	Conectare Colegiul Tehnic Paul Dimo la INEL PRINCIPAL
MICRO 38, MICRO 39 A - 2 Km	
Str. Ionel Fernic, Str. Camil Ressu	Conectare locuințe la INEL PRINCIPAL
MICRO 39 B – 500m	
Str. Grigore Ventura	Conectare locuințe și Drumul Viilor la INEL PRINCIPAL
MICRO 40 – 1 Km / 1.2 Km	
Str. Victor Papilian, Str. Naruja	Conectare locuințe la INEL PRINCIPAL
Bldv. Milcov – Est	Conectare Grup Școlar Industrie Alimentară la INEL PRINCIPAL
IC FRIMU – 2.6 Km	
Str. Alba Iulia, Str. Sucevei, Str. Nufărului	Conectare locuințe la INEL PRINCIPAL și MAGISTRALA ROȘIE
MICRO 14 - _ Km / 1 Km	
Str. G-ral Ioan Drăgălina	Conectare locuințe la INEL PRINCIPAL
Str. Gheorghe Doja	Conectare Grupul Școlar Sf. Maria la MAGISTRALA ROȘIE și la INELUL PRINCIPAL (Str. Energiei)
ȚIGLINA 1 – 650m / 500m	
Str. Construcțiilor	Conectare locuințe la MAGISTRALA ROȘIE
Bldv Brăilei	Conectare Colegiul Național Costache Negri la MAGISTRALA ROȘIE
AZACLĂU – 3.2 Km	
Str. Lozoveni, Str. Anul Revoluției 1848	Conectare locuințe și Liceul Tehnic Traian la MAGISTRALA ROȘIE
CENTRU – 3.1 Km	
Str. Movilei, Str. Eroilor, Str. Sf. Spiridon, Aleea Școlii, Aleea Mavromol, Str. Universității	Conectare Colegiul Național Alexandru Iona Cuza, Colegiul Național Vasile Alecsandri la MAGISTRALA și la INELUL PRINCIPAL
Aleea Domnească, Str. Navelor	Conectare locuințe la INELUL PRINCIPAL
MAZEPA I – 600m	
Str. Melodiei, Str. Al. Lăpușeanu, Str. Romulus	Conectare locuințe la INEL PRINCIPAL și la MAGISTRALA VERDE

Tabel 7.4-5: Lista traseelor aferente Retelelor de cartier propuse prin Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galați. Sursa: Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galați / www.rotabike.ro

Traseele de promenada sunt destinate in principal pasionatilor de ciclism care utilizeaza bicicleta atat pentru transportul propriu-zis, cat si ca modalitate de petrecere a timpului liber. Acestia practica trasee on si off-road, catre destinatii precum: Padurea Garboavele, Baza de Agreement Zaton, Lacul Vanatori, Lacul Brates sau Priza Dunarii. Este recomandat ca traseele de promenada sa reprezinte conexiunile dintre INELUL PRINCIPAL si iesirile din Municipiul Galati, spre destinatiile enumerate mai sus, adica:

TRASEE PROMENADĂ		
Blvd. George Coșbuc, Bariera Traian	DN 26	Spre Pădurea Gârboavele
Blvd George Coșbuc, Bariera Traian	Strada Tunelului	Spre Lacul Brateș
Blvd. George Coșbuc	Str. Ștefan cel Mare	Spre Lacul Vânători
Blvd. Galați	Str. Lunca Siretului	Spre Castrul Roman Tirighina - Barboși
Blvd. Galați	DN 22B	Spre Cartierul Dimitrie Cantemir și Priza Dunării
Str. Mihai Bravu, Stânga pe Str. Basarabiei	DN 2B	Spre lacul Zaton

Tabel 7.4-6: Lista traseelor urbane de promenada propuse prin Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galati.
Sursa: Masterplanul de Ciclism al Municipiului Galati / www.rotabike.ro

7.4.3 Categoriile vulnerabile de participanti la trafic

Pietoni si biciclisti fac parte din categoria utilizatorilor vulnerabili.

Vulnerabilitatea lor se datoreaza In principal intersectarii cu fluxurile de vehicule motorizate care se deplaseaza cu viteza excesiva sau inadecvata. Probabilitatea survenirii decesului unui pieton implicat intr-o coliziune cu un vehicul creste foarte mult, atunci cand viteza de deplasarea a vehiculului depaseste 30 km/h.

In al doilea rand este esentiala practicarea in siguranta a modurilor active, ameliorand coexistenta cu modurile motorizate, factor esential in vulnerabilitatea pietonilor si a biciclistilor, prin reechilibrarea utilizarii rutiere In favoarea modurilor active. O parte importanta a acestei abordari o constituie facilitatile care insotesc acest tip de amenajari pentru deplasările nemotorizate: signalistica, informatiile si parcarile pentru biciclete.

- **Accesibilitatea ca element cheie al PMUD**

Proiect A1.1.8 - Amenajarea statiilor de transport public pe intreaga retea de transport public (pentru a asigura accesibilitate si securitate calatorilor)

Proiect A1.2.4 - Dotarea vehiculelor de transport public existente in vederea asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de calatori

Proiect A1.2.2 - Amenajare/Reamenajare treceri de pietoni

Proiect E1.5.1 - Amenajare trotuare si alei pietonale

Proiect E1.5.2 - Amenajarea de zone exclusiv pietonale

Proiect E1.5.3 - Amenajarea de zone de tip "shared space"

Mobilitatea trebuie perceputa ca un parametru vital al unui obiectiv important: **accesibilitatea**. Accesibilitatea permite utilizarea spațiilor construite, a spațiului public, drumurilor și transportului public sau privat, de către orice persoană care, la un moment dat, prezintă un anumit tip de incapacitate cauzată de o invaliditate permanentă (handicap senzorial, motor sau cognitiv, îmbătrânire, etc.), temporară (sarcină, accident, etc.) sau determinată de circumstanțe externe (persoane însoțite de copii mici, carucioare, bagaje, etc.).

Conform statisticilor europene, «peste 80 de milioane de persoane, reprezentând aproximativ 16% din totalul populației Uniunii Europene, au o dizabilitate, de la o formă ușoară până la una gravă, incluzând aici și persoanele cu probleme de sănătate mintală. Rata somajului în rândul persoanelor cu dizabilități este de două ori mai mare decât rata somajului din rândul celorlalte persoane.»

(Accesibilizarea spațiului public pentru persoanele cu dizabilități – obligații și provocări pentru instituțiile publice, 2013)

Este astfel general acceptat faptul că aproximativ una din trei persoane este direct afectată de o dizabilitate. Tendințele demografice indică faptul că proporția persoanelor în vârstă este din ce în ce mai importantă.

Pentru a orienta și concentra interesul politicilor urbane dincolo de problemele legate de transport și mobilitate și pentru a accentua latura atât de esențială a accesibilității, trebuie solicitată o schimbare de paradigmă a politicilor de transport, subliniind nevoia de a reduce preocuparea pentru intensificarea mobilității realizate cu autoturismul personal și extinderea infrastructurii auto.

Îmbunătățirea accesibilității pentru toți cetățenii orașului este lucrul just ce trebuie făcut pentru a aduce oamenii și dimensiunea spațială umană în nucleul mobilității durabile și pentru incluziune socială în utilizarea serviciilor oferite de oraș.

Nici un oraș nu poate pretinde a fi modern și prosper în situația în care grupuri specifice ale populației nu au acces la străzi.

- **Prevederi legislative ale accesibilității**

Conform legislației europene în calitate de cetățeni cu drepturi depline, persoanele cu dizabilități au drepturi egale și drept la demnitate, la tratament egal, la viață independentă și participare deplină în societate. Uniunea Europeană promovează incluziunea activă și participarea deplină a persoanelor cu dizabilități în societate, în conformitate cu abordarea privind drepturile omului referitor la problematica persoanelor cu dizabilități.

Această abordare stă, de asemenea, la baza Convenției ONU privind Drepturile Persoanelor cu Dizabilități (UN Convention on the Rights of People with Disabilities - UNCRPD), pentru care UE este parte semnatară.

În 2010, Comisia Europeană a adoptat Strategia europeană pentru persoanele cu dizabilități 2010-2020. Persoanele cu dizabilități au dreptul de a participa pe deplin și în mod egal în societate și economie. Negarea egalității de șanse este o încălcare a drepturilor omului. (http://ec.europa.eu/justice/discrimination/disabilities/disability-strategy/index_en.htm).

Obiectivele acestei strategii sunt realizate prin intermediul a opt arii prioritare. Prima din această listă este: «**Accesibilitatea** - *accesibilizarea bunurilor și serviciilor pentru persoanele cu dizabilități și promovarea pe piața de dispozitive de asistență.*

„Accesibilitatea” este definită ca fiind posibilitatea oferită persoanelor cu dizabilități de a avea acces, în condiții de egalitate cu ceilalți, la mediul fizic, la transporturi, la informații și la sisteme și Tehnologii ale Informației și Comunicațiilor (TIC), precum și la alte infrastructuri și servicii. În aceste domenii există încă bariere importante. Accesibilitatea este o condiție premergătoare participării la viața socială și economică însă UE mai are un drum lung de parcurs până la îndeplinirea acestui obiectiv. Comisia propune utilizarea instrumentelor legislative, dar și a altor instrumente, precum standardizarea, pentru a optimiza accesibilitatea la mediul construit, transporturi și TIC în conformitate cu agenda digitală și cu inițiativa emblematică „O Uniune a inovării”.»

(COMUNICAREA COMISIEI CATRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC SI SOCIAL EUROPEAN SI COMITETUL REGIUNILOR / Strategia europeana 2010-2020 pentru persoanele cu handicap: un angajament reinnoit pentru o Europa fara bariere <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010DC0636&from=en>)

În legislația națională situația persoanelor cu dizabilități este descrisă de **Legea 448/2006 - privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap** după cum urmează:

Art. 2

« (1) Persoanele cu handicap, în înțelesul prezentei legi, sunt acele persoane cărora, din pricina unor afecțiuni fizice, mentale sau senzoriale, le lipsesc abilitățile de a desfășura în mod normal activități cotidiene, necesitând măsuri de protecție în sprijinul recuperării, integrării și incluziunii sociale.

Art. 5

În înțelesul prezentei legi, termenii și expresiile folosite au următoarele semnificații:

1. **acces neingradit al persoanei cu handicap** - accesul fără limitări sau restricții la mediul fizic, informational și comunicational;
2. **accesibilitate** - ansamblul de măsuri și lucrări de adaptare a mediului fizic, precum și a mediului informational și comunicational conform nevoilor persoanelor cu handicap, factor esențial de exercitare a drepturilor și de îndeplinire a obligațiilor persoanelor cu handicap în societate;
3. **adaptare** - procesul de transformare a mediului fizic și informational, a produselor sau sistemelor, pentru a le face disponibile și persoanelor cu handicap;
4. **cai și mijloace de acces** - elementele prin care se asigură accesul în clădirile publice și care asigură posibilitatea deplasării persoanelor cu handicap în interiorul clădirii;
5. **clădiri de utilitate publică** - clădirile aparținând instituțiilor publice și private care oferă populației diferite tipuri de servicii;
6. **egalizarea sanselor** - procesul prin care diferitele structuri sociale și de mediu, infrastructura, serviciile, activitățile informative sau documentare devin disponibile și persoanelor cu handicap;
7. **incluziune socială** - setul de măsuri și acțiuni multidimensionale din domeniile protecției sociale, ocupării forței de muncă, locuirii, educației, sănătății, informării și comunicării, mobilității, securității, justiției și culturii, destinate combaterii excluziunii sociale;
8. **sanse egale** - rezultatul procesului de egalizare a sanselor, prin care diferitele structuri ale societății și mediului sunt accesibile tuturor, inclusiv persoanelor cu handicap;
9. **tehnologie asistivă și de acces** - tehnologia care asigură accesul cu sanse egale al persoanelor cu handicap la mediul fizic, informational și comunicational.

Accesibilitate

Art.61

In vederea asigurarii accesului persoanelor cu handicap la mediul fizic, informational si comunicational, autoritatile publice au obligatia sa ia urmatoarele masuri specifice:

- a) sa promoveze si sa implementeze conceptul **Acces pentru toti**, pentru a impiedica crearea de noi bariere si aparitia unor noi surse de discriminare;*
- b) sa sprijine cercetarea, dezvoltarea si productia de noi tehnologii de informare si comunicare si tehnologii asistive;*
- d) sa faciliteze accesul persoanelor cu handicap la noile tehnologii;*
- e) sa asigure accesul la informatiile publice pentru persoanele cu handicap;*
- f) sa asigure interpreti autorizati ai limbajului mimico-gestual si ai limbajului specific persoanelor cu surdocecitate.*

Art. 62

(1) Cladirile de utilitate publica, caile de acces, cladirile de locuit construite din fonduri publice, mijloacele de transport in comun si statiile acestora, taxiurile, vagoanele de transport feroviar pentru calatori si peroanele principalelor statii, spatiile de parcare, strazile si drumurile publice, telefoanele publice, mediul informational si comunicational vor fi adaptate conform prevederilor legale in domeniu, astfel incat sa permita accesul neingradit al persoanelor cu handicap.

Art. 64

(1) Pentru a facilita accesul neingradit al persoanelor cu handicap la transport si calatorie, autoritatile administratiei publice locale au obligatia sa ia masuri pentru:

- a) adaptarea tuturor mijloacelor de transport in comun aflate in circulatie;*
- b) adaptarea tuturor statiilor mijloacelor de transport in comun conform prevederilor legale, inclusiv marcarea prin pavaj tactil a spatiilor de acces spre usa de intrare in mijlocul de transport;*
- c) montarea panourilor de afisaj corespunzatoare nevoilor persoanelor cu handicap vizual si auditiv in mijloacele de transport public;*
- d) imprimarea cu caractere mari si in culori contrastante a rutelor si a indicativelor mijloacelor de transport in comun.*
- (2) Toti operatorii de taxi au obligatia sa asigure cel putin o masina adaptata transportului persoanelor cu handicap care utilizeaza fotoliul rulant.*
- (3) Constituie discriminare refuzul conducatorului de taxi de a asigura transportul persoanei cu handicap si a dispozitivului de mers.*
- (4) Autoritatile administratiei publice locale competente au obligatia sa ia masuri pentru:*
 - a) adaptarea trecerilor de pietoni de pe strazile si drumurile publice conform prevederilor legale, inclusiv marcarea prin pavaj tactil;*
 - b) montarea sistemelor de semnalizare sonora si vizuala la intersectiile cu trafic intens.*
- (5) Cainele-ghid care insoteste persoana cu handicap are acces liber si gratuit in toate locurile publice si in mijloacele de transport.*
- (6) Pana la data de 31 decembrie 2010, administratorii infrastructurii feroviare si operatorii de transport feroviar au urmatoarele obligatii:*

a) sa adapteze cel puțin un vagon și stațiile principale de tren, pentru a permite accesul persoanelor cu handicap care utilizează fotoliul rulant;

b) sa marcheze prin pavaj tactil contrastant caile spre persoanele de imbarcare, ghisee sau alte utilitati.

Art. 65

(1) In spatiile de parcare de pe langa cladirile de utilitate publica, precum și in cele organizate vor fi adaptate, rezervate și semnalizate prin semn international cel puțin 4% din numarul total al locurilor de parcare, dar nu mai puțin de doua locuri, pentru parcare gratuita a mijloacelor de transport pentru persoane cu handicap.

(2) Persoanele cu handicap sau reprezentantii legali ai acestora, la cerere, pot beneficia de un card-legitimatie pentru locurile gratuite de parcare. Autovehiculul care transporta o persoana cu handicap posesoare de card-legitimatie beneficiaza de parcare gratuita.

(3) Modelul cardului-legitimatie va fi stabilit in normele metodologice de aplicare a prevederilor prezentei legi. Eliberarea cardurilor se face de catre autoritatile administratiei publice locale.

(4) Costurile aferente dreptului prevazut la alin. (2) se suporta din bugetele locale.

(5) In spatiile de parcare ale domeniului public și cat mai aproape de domiciliu administratorul acestora se repartizeaza locuri de parcare gratuite persoanelor cu handicap care au solicitat și au nevoie de astfel de parcare.

Conform SECTIUNII a 3-a, Reguli pentru alti participanti la trafic din **Codul Rutier**:

«Sunt asimilate pietonilor persoanele care conduc un scaun rulant de constructie speciala, cele care conduc vehicule destinate exclusiv tragerii sau impingerii cu mana, precum și cele care se deplaseaza pe patine sau dispozitive cu role.»

"Lantul de transport" foloseste aceasta metafora pentru a ilustra modul in care partile separate ale unei calatorii pot fi conceptual sudate intr-un lant, idealul unei "calatorii continue", in care fiecare deplasare se poate realiza fara efort, fara pauze și fara rupturi.

In realitate, foarte putine sunt legaturile cu adevarat accesibile și neinterupte și multe dintre calatoriile persoanelor cu dizabilitati sunt sortite esecului.

Dizabilitatea este un termen cuprinzator. Include persoanele cu dizabilitati fizice, senzoriale sau mentale. Exista astfel multe aspecte ale proiectarii urbane a mediului pietonal, care sunt utile tuturor sau majoritatii persoanelor cu dizabilitati, dar și unele facilitati specifice de care au nevoie persoanele cu un anumit tip de dizabilitate.

Utilizatorii de scaune cu roțile manuale necesita spatiu suficient pentru a fi capabili sa propulseze scaunul, fara a-si leza coatele și incheieturile in tocurele usilor sau lovind alte obstacole.

Pietonii cu deficiente de vedere utilizand bastonul alb, persoanele care utilizeaza bastoane sau carje au de asemenea nevoie de mai mult spatiu decat un pieton fara dizabilitati. Astfel, furnizarea unui spatiu suficient pe trotuare, in holurile cladirilor publice, prin usile acces, reprezinta un beneficiu pentru multi utilizatori.

In mod similar, persoanele cu deficiente de vedere au nevoie de un bun nivel de iluminare in cladiri și in alta spatii publice și, in cazul in care informatiile despre trenuri sau autobuze sunt afisate, este indicata utilizarea unor dimensiuni mari ale imprimarilor pentru a fi cu ușurinta citite.



Figura 7.4-11: Elemente tactile pentru persoane cu deficiente de vedere Budapesta/Ungaria
 Sursa: Consultant

7.4.4 Calmarea traficului, o condiție esențială pentru a reda străda modurilor active de deplasare

Proiect E1.1.1 - Implementarea reglementărilor privind limitarea vitezei de circulație în zonele vulnerabile

În zonele urbane dense, modurile active sunt deja la scară largă utilizate și distribuția modală trebuie să crească în favoarea lor. Prin urmare, este necesară evaluarea priorităților în ceea ce privește utilizatorii străzii. Autoturismul trebuie să își modifice poziția dominantă, ocupând o parte echitabilă în organizarea traficului și în ocuparea spațiului public. Calmarea traficului, prin adaptarea vitezei de deplasare și a volumului de trafic la contextul existent într-o anumită zonă, îmbunătățește siguranța rutieră, reechilibrând nivelurile de utilizare a spațiului public în favoarea pietonilor și a biciclistilor. Amenajarea zonelor cu trafic calm de tipul „zonelor 30”, zone de întâlnire sau zone pietonale contribuie la calmarea străzii.

Majoritatea ghidurilor și normativelor de proiectare a străzilor definesc calmarea traficului ca adoptarea și implementarea unui set de măsuri care ajustează configurația străzii cu scopul de a încetini traficul motorizat și de a favoriza modurile de transport ne-motorizate. De exemplu:

- „Calmarea traficului este în principal combinația măsurilor fizice care reduc efectele negative ale utilizării vehiculelor motorizate, modifică comportamentul conducătorului auto și îmbunătățesc condițiile pentru modurile de deplasare ne-motorizate”. (Institute of Transport Engineers – „ITE Traffic Calming Definition”)

- „Calmarea traficului implica modificarea comportamentului conducatorului auto pe o singura strada sau pe o retea de strazi. Include de asemenea management de trafic, care inseamna modificarea traseelor sau fluxurilor intr-un cartier”. (Transportation Association of Canada – “*The Canadian Guide to Neighbourhood Traffic Calming*”).

Totusi, calmarea traficului nu trateaza doar masurile si dispozitivele fizice care incetinesc traficul

motorizat prin modificarea comportamentului conducatorului auto. Acesta ar trebui, inteles ca un concept mai cuprinzator care inglobeaza o multitudine de initiative menite sa gestioneze spatiul stradal spre beneficiul utilizatorilor modurilor ne-motorizate. In acest sens in calmarea traficului nu ar trebui incluse doar dispozitive ca: denivelari pentru reducerea vitezei (humps), deviatii, giratorii, sicane si ingustari, ci si orice masura sau initiativa care reduce viteza traficului. Exemple de acest fel includ transformarea unei intregi zone (rezidentiale) intr-o “zona de cedeaza trecerea” sau intr-un “wonerf”; initiative care imping pietonii si biciclistii sa utilizeze partea carosabila in acest fel conducatorii auto fiind mai constienti de prezenta lor; plasarea obiectelor de arta/colorate in mijlocul carosabilului; imbracarea carosabilului in suprafete abrazive; schimbarea culorii si designului fatadelor si a inchiderilor cladirilor, etc. Toate aceste tipuri de masuri sunt menite sa faciliteze partajarea si coabitarea spatiului strazii. Deoarece urmaresc sa reduca viteza si volumul traficului ar trebui considerate ca parte integranta a conceptului de “calmare a traficului”.



Figura 7.4-12: Exemple de spatii configurate pentru a calma traficul.

Sursa: www.eltis.org



Figura 7.4-13: Exemple de spatii configurate pentru a calma traficul

Zone de tip “Spatiu partajat” (“Shared space”)

Proiect E1.5.3 - Amenajarea de zone de tip “shared space”

În afara strazilor principale, dacă există o cerere mare pentru traversări pietonale, municipalitățile pot implementa conceptul de spațiu partajat: aceasta presupune ca toți utilizatorii străzii împreună cu pietonii să împartă același spațiu (e.g. o piață proiectată astfel încât să încetinească autovehiculele), fără alte reguli decât cele ale considerației reciproce și fără semnalizare. Metoda „spatiului partajat” operează pe baza principiului ca toate modurile de transport trebuie să împartă în mod echitabil spațiul străzii, fiind permanent conștiente de ceilalți participanți la trafic. Metoda Spatiului Partajat este realizată prin înlăturarea din spațiul străzii a tuturor indicatoarelor, semafoarelor și a altor dispozitive de control al traficului. Acestea sunt înlocuite de o imagine stradală care îi “vorbește” conducătorului auto prin tipul de îmbrăcăminte stradală, prin închiderile clădirilor/fronturilor, parcarile din lungul drumului, vegetație, obiecte de artă și mobilier urban.

Conceptul de spațiu partajat se sprijină pe ideea că eliminarea elementelor de regularizare a traficului generează un anumit sentiment de nesigurantă, care la rândul său determină la o creștere a nivelului atenției și astfel antrenează un comportament mai responsabil în timpul deplasării.



Figura 7.4-14: Principiile de proiectare ale spatiului partajat Freiburg / Germania si Seattle / USA. Sursa: www.eltis.org

Amenajarea traseelor pietonale si cicliste de promenada

Proiect A1.5.5 – Amenajare Faleza Dunarii (PUZ aprobat conform Hotararea 64/26.02.2015)

Proiectul prevede transformarea Falezei Dunarii intr-o zona atractiva de promenada si agrement pentru locuitorii orasului Galati prin:

- Extinderea, reabilitarea si remodelarea sistemului de spatii verzi;
- Valorificarea functiunilor zonei (spatiu urban atractiv, zona de recreere si de agrement,
- Amplasarea de debarcadere pentru ambarcatiuni);
- Amenajarea urbanistica a zonei de studiu;
- Organizarea functionala a zonei si configurarea relatiilor cu contextul urban;
- Dezvoltarea echiparii tehnico-edilitare;
- Reabilitarea, conservarea si protectia mediului;
- Crearea unui traseu pentru biciclete continuu de-a lungul falezei inferioare si a celei superioare;
- Identificarea amplasamentelor pentru debarcadere acostare ambarcatiuni usoare;
- Identificarea zonelor de neconstruibilitate.

In cadrul Falezei Galati vor fi realizate lucrari de reamenajare care sa puna in evidenta elementele valoroase antropice - monumente istorice, monumente de for public, constructii, cladiri si spatii

valoroase, elemente de design, etc. - sau naturale - ecosisteme valoroase, perspective si privelisti catre Dunare.

Lucrarile de amenajare vizeaza respectarea unor aspecte importante privind calitatea spatiului public:

- Protectia impotriva traficului auto si al accidentelor, urmarind a se evita: accidente de traffic, teama de traffic, alte accidente;
- Protectia impotriva crimei si violentei, urmarind generarea sentimentului de siguranta prin: viata urbana si utilizarea spatiului, viata strazii, supravegherea strazilor / spatiilor, suprapunerea functiunilor in timp si spatiu;

Confortul in cadrul spatiului public, asigurat prin respectarea unui set de criterii ce raspund anumitor necesitati:

- Posibilitatea de deplasare pietonala / mersul: spatiu acordat pietonilor, pavaje care nu genereza oboseala / calitatea suprafetelor si pavimentelor, lipsa obstacolelor, fatade sau perspective interesante;
- Posibilitatea de a sta / adasta: delimitari atractive - efectul de limita, definirea unor zone de oprire, suporturi dedicate opririi, adastarii;
- Posibilitatea de a se aseza: definirea unor zone de sedere, maximizarea avantajelor primare si secundare a posibilitatilor de sedere, dispozitive de sedere adecvate pentru odihna si relaxare;
- Posibilitatea de a vedea / privi: distantele de privire, perspective deschise / libere, privelisti si peisaje interesante, iluminat public pe timpul noptii;
- Posibilitatea de a vorbi / auzi: nivel de zgomot scazut, dispunerea bancilor: spatii conviviale / centripete;
- Posibilitatea de joc, de desfasurare a activitatilor diverse: invitarea / incurajarea jocurilor si a activitatilor fizice indiferent de momentul zilei sau a anului.

Delectarea - capacitatea spatiului de a oferi experiente placute din difertie puncte de vedere, determinate de modul in care este amenajat:

- Scara: dimensionarea constructiilor si spatiilor adaptata la scara umana: simturi, miscare, comportamente;
- Posibilitatea de a experimenta senzatii placute in raport cu mediul natural si clima;
- Calitatea estetica / perceptia pozitiva a spatiului: design si detalii de calitate, perspective si peisaje, arbori, plante, apa.

Amenajarea Falezii Superioare – Bulevardul Falezii

Bulevardul Falezii va fi reamenajat, accentul fiind pus pe confortul pietonilor si biciclistilor.

Recomandarile care sustin modificarile propuse in relatie cu propunerile Planului de Mobilitate vizeaza:

- Viteza traficului auto va fi redusa si se vor amenaja piste de biciclete pentru fiecare sens (1.0 m), de-o parte si de alta a Bd. Falezii. Circulatia pietonala/carosabila va fi separata de circulatia biciclistilor prin plantatii de aliniament;

- Se impun legaturi cu transportul in comun, multiplicarea traseelor si cresterea ritmului de deservire a zonei;
- In cadrul taluzurilor superioare se propune realizarea unor accese facile dinspre cartierele Mazepa1, Mazepa 2 si Iiglina1. Se recomanda si o relationare vizuala si acces facil catre Gradina Botanica;

Amenajarea Falezei Inferioare

S-a propus revitalizarea intregii promenade printr-o reamenajare ce pune accentul pe confortul urban, raspunzand astfel deficientelor legate de circulatii, functiuni, iluminat si mobilier urban detaliate in cadrul analizelor peisajului.

S-a propus restructurarea traseelor velo, de role si pietonale; in acest scop s-a luat in considerare extinderea pietonalului spre malul apei prin sistematizarea verticala a zonei verzi si realizarea unui pereu vertical. Aceasta operatiune, pe langa rolul de aparare impotriva inundatiilor, permite largirea profilului Falezei Inferioare, segregarea circulatiilor si regandirea configuratiei spatiului.

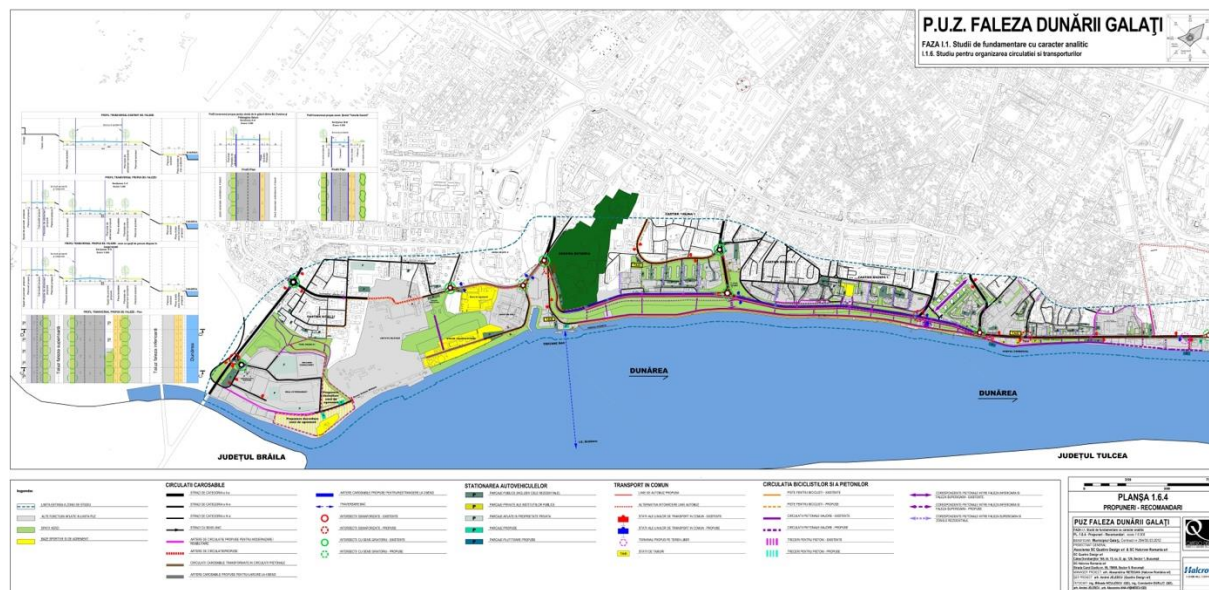


Figura 7.4-15: Studiu pentru organizarea circulatiei si transporturilor. Sursa: PUZ Faleza Dunarii Galati / Studiu Circulatie

Traversarile pietonale

Proiect A1.2.2- Amenajare/Reamenajare treceri de pietoni

Vizibilitatea este un element important al sigurantei tuturor utilizatorilor, in special atunci cand este vorba despre pietoni care traverseaza o strada. Acest lucru este si mai important atunci cand vine vorba de un copil, un parinte cu un carucior, o persoana de mici dimensiuni sau o persoana in fotoliu rulant.

Este necesara eliminarea tuturor barierelor care reduc sau mascheaza vizibilitatea si lizibilitatea traseului:

- parcarea prea aproape de traversarea pietonala;
- amplasarea defectuoasa a mobilierului stradal;
- anunturi publicitare gresit amplasate;
- vegetatie netoaletata.

Distanta de oprire a unui vehicul care se deplaseaza cu 50 km/h este in medie de 30 de metri pe uscat. Prin urmare, este esential sa se asigure vizibilitate pietonilor pe o lungime echivalenta cu aceasta distanta.

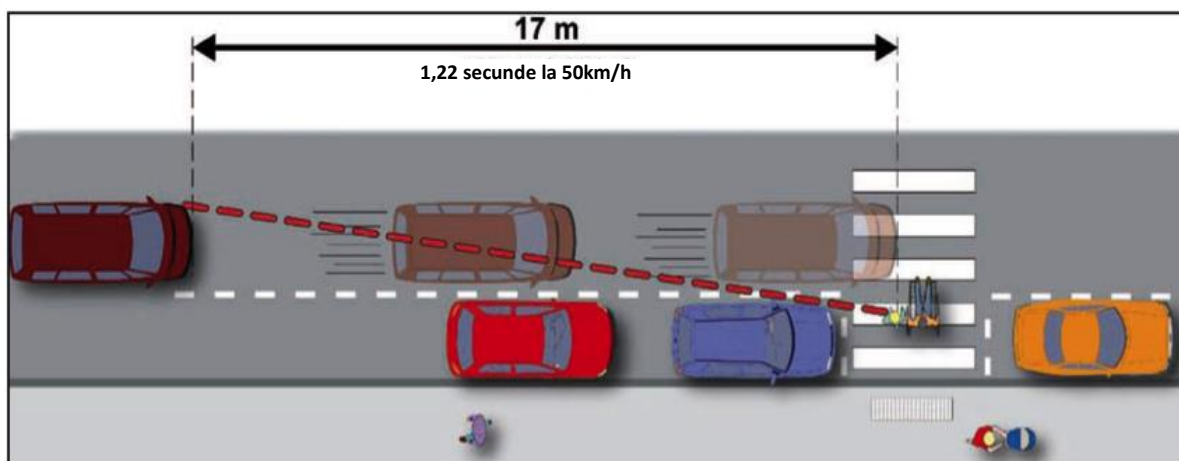


Figura 7.4-16: Reprezentare grafica a distantei de franare a autoturismelor la trecerile de pietoni

Extinderea trotuarului permite accesul sigur catre trecerea de pietoni si o buna vizibilitate. Supralargirea trotuarului poate face eventual obiectul unei amenajari a unui numar de locuri de parcare deoarece in masura in care nu obstructioneaza vizibilitatea.

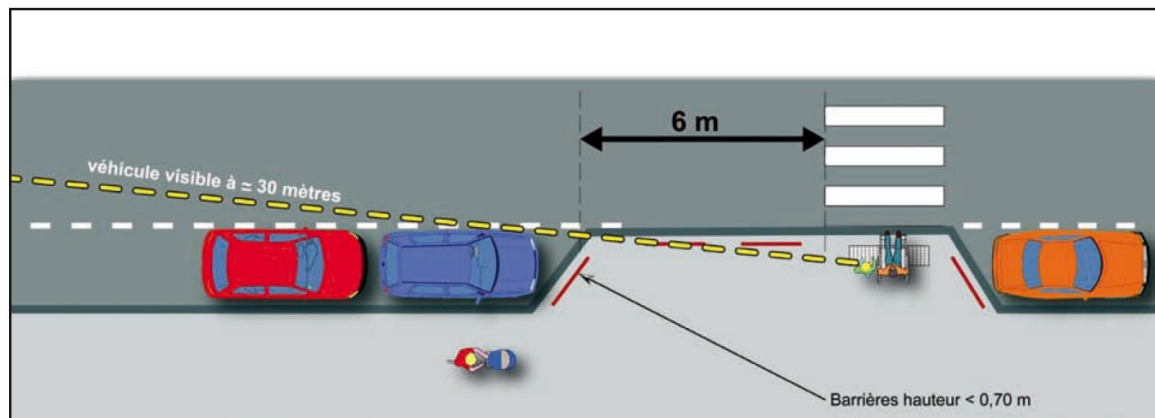


Figura 7.4-17: Reprezentare grafica a unei tipologii de treceri de pietoni cu extindere a trotuarului

In mod similar, in cazul in care spatii verzi sunt situate in imediata apropiere a trecerilor de pietoni inaltimea vegetatiei nu trebuie sa depaseasca 0,70 m. In timpul unui proiect de amenajare, trebuie luata in considerare dimensiunile plantei adult, mai ales in cazul unui aliniament (un rand de copaci mici poate masca vizibilitatea).

7.5 Managementul traficului (stationarea, siguranta In trafic, sisteme inteligente de transport, signalistica)

Implementarea la nivelul intregului municipiu a sistemelor inteligente de management a traficului si calatorilor este o conditie mai mult decat necesara pentru imbunatatirea sigurantei si functionarii oricarui sistem de transport. Acestea sunt necesare atat pentru colectarea datelor necesare procesului de monitorizare a traficului si a evolutiei fluxurilor de vehicule si calatori cat si pentru imbunatatirea fluxurilor de trafic (descongestionare prin unda verde, managementul parcului de vehicule de transport public, gestiunea parcarilor in zone cu trafic intens , gestiunea veniturilor din titluri de transport,etc). Aceste sisteme sunt prevazute a se extinde si imbunatati.

Deasemenea, masuri de imbunatatire a sigurantei traficului, a informarii locuitorilor privind polii de atractie ai orasului, a accesibilitatii pentru toate categoriile de locuitori sunt deasemenea propuse (dotarea semafoarelor cu semnalizare sonora, sistem de indicatoare de informare, amenajare/reamenajare treceri de pietoni, amenajare si gestionare locuri de parcare, accesibilizarea si cresterea vizibilitatii in intersectii, accesibilizarea statiilor de transport public si a parcarilor destinate persoanelor cu dizabilitati, a amenajarilor etc). Alte masuri de reglementare si educare in domeniul sigurantei rutiere in acest domeniu vor completa paleta de proiecte identificate ca fiind necesar a fi implementate.

Stationarea / Parcarea

In ceea ce priveste stationarea pe teritoriul municipiului, se propun proiecte pentru rezolvarea problemelor existente in prezent pentru toate zonele municipiului. Proiectele propuse sunt descrise succint mai jos.

Domeniu	Cod	Denumire proiect	Descriere
Parcare si control acces	A.1.1.9	Patru Facilitati Parc&Ride conectate cu transportul public	Zona Sud-Vest: strada Brailei (intrare pe E87), Zona Sud: b-dul Galati (intrare pe DN22B) , Zona Nord: str Traian (intrare pe DN26) Zona Vest: intrare de pe DJ 251 (total 1000 locuri parcare)
	A.1.2.3	Amenajarea locurilor de parcare existente in conditii de accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de utilizatori.	Amenajarea locurilor de parcare existente in conditii de accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de utilizatori.
	E.1.4.2	Construirea de parcare supra sau sub-terane pentru reorganizarea spatiului public	Construirea de parcare supra sau sub-terane pentru reorganizarea spatiului public

Domeniu	Cod	Denumire proiect	Descriere
	E.1.4.3	Realizare si implementare politica de parcare la nivel municipal	Realizare si implementare politica de parcare la nivel municipal (inventariere parcare rezidentiale, sisteme de tarifare, restrictii, sistem management si operare) in concordanta cu proiectul de reorganizarea a circulatiei.
	E.1.1.1	Implementarea reglementarilor privind limitarea vitezei de circulatie in zonele vulnerabile.	Limitarea vitezei maxime de circulatie in zonele vulnerabile (rezidentiale, zone cu trotuare sunt inguste, scoli, gradinite, pietre, spitale, etc), inclusiv marcaje si elemente pentru limitarea vitezei.
	E.1.1.3	Implementarea unui sistem de control acces diferentiat in zonele rezidentiale	Implementarea unui sistem de control acces diferentiat in zonele rezidentiale (restrictionari temporare / pe categorii participanti, limitari acces.

Tabel 7.5-1: Lista proiectelor grupate pe domeniul - Parcare si control acces

Facilitati Parc&Ride

Acest tip de parcare sunt prevazute in 4 zone distincte in municipiu, la intrarile principale, acestea urmand a fi conectate cu rețeaua de transport public. O politica de parcare gratuita/ cu taxare redusa pentru posesorii de abonamente de transport public este necesara corelat cu proiectul de realizare a acestor facilitati. Aceste masuri trebuiesc implementate impreuna cu masuri de sanctionare a parcarilor ilegale si implementarea politicii de parcare pe strada. Pentru aceste facilitati trebuie sa se ia in calcul in fazele de proiectare solutiile constructive de utilizare a energiilor neconventionale, de reducere a consumurilor de energie prin solutiile de iluminat cu led, etc.



Figura 7.5-1: Exemple de amenajari parc&ride

Sursa: commons.wikimedia.org; www.walesonline.co.uk

Estimarile indica faptul ca autoturismele petrec mai mult de 95% din viata lor parcate. Exista patru tipuri principale de parcare – locuri in care poti parca masina. Acestea sunt:

- **Pe strada** - locul de parcare este situat pe un drum public;
- **Publica**, in afara strazii – subterana sau supraetajata. O parcare ce nu este localizata pe un drum public. Exista un set de reglementari ce se impun (de exemplu sedere maxima, sau cu plata a unei taxe). Acest tip de parcare se poate afla in proprietatea si/sau operata de sectorul public si/sau privat;
- **Privata, in afara strazii** - subterana sau supraetajata, dar nu de resedinta. Acest tip de parcare este asociata cu un anumit tip de functiune. Doar cei conectati cu acea functiune, pot utiliza acest tip de parcare, iar proprietarul are control asupra acestei utilizari (cu constringerile legale aferente administratiei in cauza);
- **Privata, rezidentiale** – parcare in afara strazii asociata cu case sau apartamente. In teorie, doar rezidentii acelor case sau apartamente ar trebui sa poata utiliza acea parcare

Locatie	Pe strada				In afara strazii				
Utilizare	Public				Privat	Public			
Proprietar	Public				Privat	Privat	Public		
Operare	Public sau privata				Privat	Privat	Privat	Public	
Tip	Gratis	Cu taxa	Permis	Controlul timpului	Gratis	Cu taxa	Cu taxa	Gratis	Cu taxa

Tabel 7.5-2: Tipuri de parcare si sectorul care o controleaza si/sau o furnizeaza

S-au identificat diverse tipologii de probleme pe durata analizei pentru care exista varii solutii si rezolvari.

Exista zone unde se inregistreaza o lipsa acuta de locuri de parcare – in zonele centrale in preajma echipamentelor publice. Utilizatorii acestor locuri de parcare sunt cei care sosesc primii.

- Restrictionarea duratei maxime de sedere in unele parcari
- Schimbarea structurii tarifare (prea mai mic pe ora pentru sederi mai scurte)
- Cresterea nivelului de informare cu privire la parcarile din afara strazii (acolo unde ele exista).

Parcarea pe strada cauzeaza probleme de siguranta, congestie si obstructionare (probleme rezultante de colectare a deseurilor, de acces al ambulanelor, pompierilor, etc).

- Restrictionarea parcarii pe principalele artere la orele de varf
- Restrictionarea parcarii acolo unde cauzeaza probleme de siguranta

Slaba gestionare a parcarilor de pe strada si lipsa informatiilor cu privire la disponibilitatea parcarilor duce la mari volume de trafic rezultate prin cautarea unui spatiu de parcare (cauzand poluare si congestie).

- Furnizarea de informatii cu privire la disponibilitatea spatiilor de parcare din oras

Parcarea in zonele pietonale (alei, trotuare, la colturile strazilor) transforma strada intr-un spatiu inaccesibil pietonilor, cauzand accidentari si deteriorarea pavajului.

- Sanctionari mai serioase
- Masuri de auto-constrangere

Centrele oraselor sunt preocupate de pierderea clientilor in favoarea dezvoltarilor de la marginea oraselor ce detin un numar mare de locuri de parcare, astfel ca raspund acestei preocupari facilitandu-le parcarea. Furnizarea unui numar mai mare si mai ieftin de locuri de parcare, incurajeaza oamenii sa utilizeze masina, congestionand astfel centrele oraselor.

- Utilizarea modurilor eficiente pentru spatiu, cum este transportul public, pentru a imbunatati accesibilitatea centrului orasului;
- Park-and-Ride;
- Utilizarea pietonalizarii si a gestionarii parcarii pentru a imbunatati mediul din centrul orasului oferindu-le oamenilor posibilitatea de a se bucura de acesta mai mult, crescand astfel numarul de vizitatori.

Implementarea politicilor de parcare

Daca parcarea este abordata intr-un mod strategic, poate fi folosita foarte eficient pentru atingerea unui numar mare de obiective de mediu, sociale si economice. Dezvoltarea politicilor de parcare poate avea beneficii pentru multe grupuri ale societatii si unele dintre acestea sunt indicate in tabelul urmator:

Grup de Utilizatori	Obiective de Politica ale Grupului	Masuri de Gestionare a Parcarilor:
Rezidenti dependenti de parcarea pe strada	Asigurarea accesului la parcarea pe strada	Zone de parcare destinate rezidentilor, cu acces limitat la parcare pentru alte grupuri de utilizatori
Navetisti	Transferarea calatoriilor lor catre alte moduri de transport	Limitari de timp si numar limitat de locuri de parcare pe strada si in afara strazii; constructii limitate de parcare odata cu construirea noilor zone de birouri; Park-and-Ride; transport public imbunatatit.
Vizitatori ai activitatilor economice	Furnizarea de oportunitati pentru parcarea de scurta durata pentru activitati economice (pana la 4 ore) – dar poate fi cu taxa	Zone de parcare controlate, furnizand parcare pe strada platita, tarificate pentru a mentine rulajul si pentru a limita maximul de sedere. Parcarea in afara strazii tarificata pentru a impiedica sederile lungi.
Cumparatori si turisti	La fel ca pentru vizitatorii activitatilor economice	La fel ca pentru vizitatorii activitatilor economice; de asemenea sunt necesare imbunatatiri aduse modurilor alternative; Park-and-Ride.
Oameni cu dizabilitati (vedeti de asemenea si pietonii)	Mentinerea/imbunatatirea accesibilitatii Asigurarea accesului la parcare persoanelor cu dizabilitati	In zonele de parcare controlate ce asigura disponibilitate si sanctionari pentru nerespectarea spatiilor dedicate persoanelor cu dizabilitati; Standarde de parcare pentru cladirile noi necesitand un anumit numar de locuri pentru

Grup de Utilizatori	Obiective de Politica ale Grupului	Masuri de Gestionare a Parcarilor:
		persoane cu dizabilitati.
Pietoni, biciclisti	Cresterea suprafetelor spatiului public	Controlarea parcarilor pe strada
Pasageri ai transportului public	Cresterea suprafetelor spatiului public pentru asigurarea de prioritate transportului public si pentru statii de transport de calitate	Controlarea parcarilor pe strada
Comercianti	Incarcare si descarcare	Controlarea parcarilor pe strada

Tabel 7.5-3: Masuri de gestionare a parcarilor

In acest context, si pentru a castiga recunoasterea, o politica de parcare va trebui sa satisfaca urmatoarele criterii:

- Orice schimbare trebuie in intregime comunicata, impreuna cu motivatia care a stat la baza ei;
- Cetatenii trebuie sa cunoasca si sa inteleaga diferitele masuri;
- Trebuie explicate toate beneficiile rezultate din buna gestionare a parcarilor;
- Orice taxe si reglementari trebuie percepute ca relationandu-se cu dimensiunea problemei existente;
- Modurile alternative de transport sunt disponibile la un standard ridicat;
- Orice venit suplimentar trebuie utilizat in mod corect si transparent;
- Orice reglementare de parcare trebuie impusa in mod consecvent si corect; si
- Amenziile nu trebuie sa fie excesive si sunt relationate cu seriozitatea delictului.

Parcarea publica pe strada

Parcarea pe strada este aflata in proprietatea administratiei publice care permite / restrictioneaza sanctionarea sub indrumarea generala a guvernului central. Autoritatile locale decid ce restrictii se aplica pe anumite strazi, aplicand reglementarile impuse de legislatie, tinand seama de presiunile nationale si locale pentru siguranta rutiera, pentru fluxul de trafic, de circulatie a transportului public, de functionare a economiei locale, de nevoile rezidentilor, de cerintele de acces la serviciile de urgenta si de confortul comunitatii locale.

In aproape toate tarile europene, autoritatea locala decide cu privire la reglementarile parcarilor de pe strada. Exista o tendinta generala a reglementarii de parcare pe strada de a deveni mai stricta (mai restrictiva), pe masura ce se apropie de centrele oraselor - deoarece acestea sunt arile cu cea mai mare cerere.

Dar, pe masura ce cererea creste, unele tipologii de restrictii ce ar putea fi impuse includ:

- Parcarea interzisa in orice moment la intrarile in intersectii pentru a asigura vizibilitatea vehiculelor, siguranta si accesul pietonilor la traversare;
- Restrictii de parcare pe arterele principale la orele de varf pentru a facilita fluxul de trafic;

- Restricții de parcare pe o parte a unui drum îngust pentru a permite fluxul de trafic în ambele direcții;
- Parcare pe stradă cu timp limitat pentru a facilita rulajul spațiilor de parcare – de obicei pentru a asigura celor ce parchează pe termen scurt (de ex. cumpărătorii) spațiu liber de parcare;
- Restricții de parcare în anumite zone pentru a asigura spațiu liber la marginea bordurii pentru ca vehiculele comerciale să poată încărca și descarca pentru magazinele și birourile situate de-a lungul drumului;
- Parcarea restricționată cu acces doar pentru rezidenți.

Parcări în afara străzii, sub și supraterane pentru reorganizarea spațiului public

Aceste parcări sunt prevăzute să se realizeze atât în zonele rezidențiale cât și comerciale, unde deficitul de spații de parcare este mare și există spații ce pot fi amenajate corespunzător. Au fost luate în considerare toate tipurile de parcare: la sol, suprateran, subteran, parcări inteligente (smart parking) având în vedere principiul maximizării utilizării spațiului public.

În cadrul proiectelor de investiții propuse s-a avut în vedere inclusiv restructurarea / reamenajarea parcarilor existente, în special a celor în spic de pe marile bulevarde care au marele dezavantaj că ocupă o bandă de circulație (pe lângă dezavantajul estetic). Totodată, acest tip de parcare nu permite dedicarea primei benzi de circulație mijloacelor de transport în comun, a autovehiculelor speciale și pistelor de biciclete. Se are în vedere amplasarea parcarilor spre centrul cartierelor, mai departe de bulevardul principal.

Propunere de amplasare a spațiilor de parcare pe zone ale municipiului Galați este prezentată în figura de mai jos:

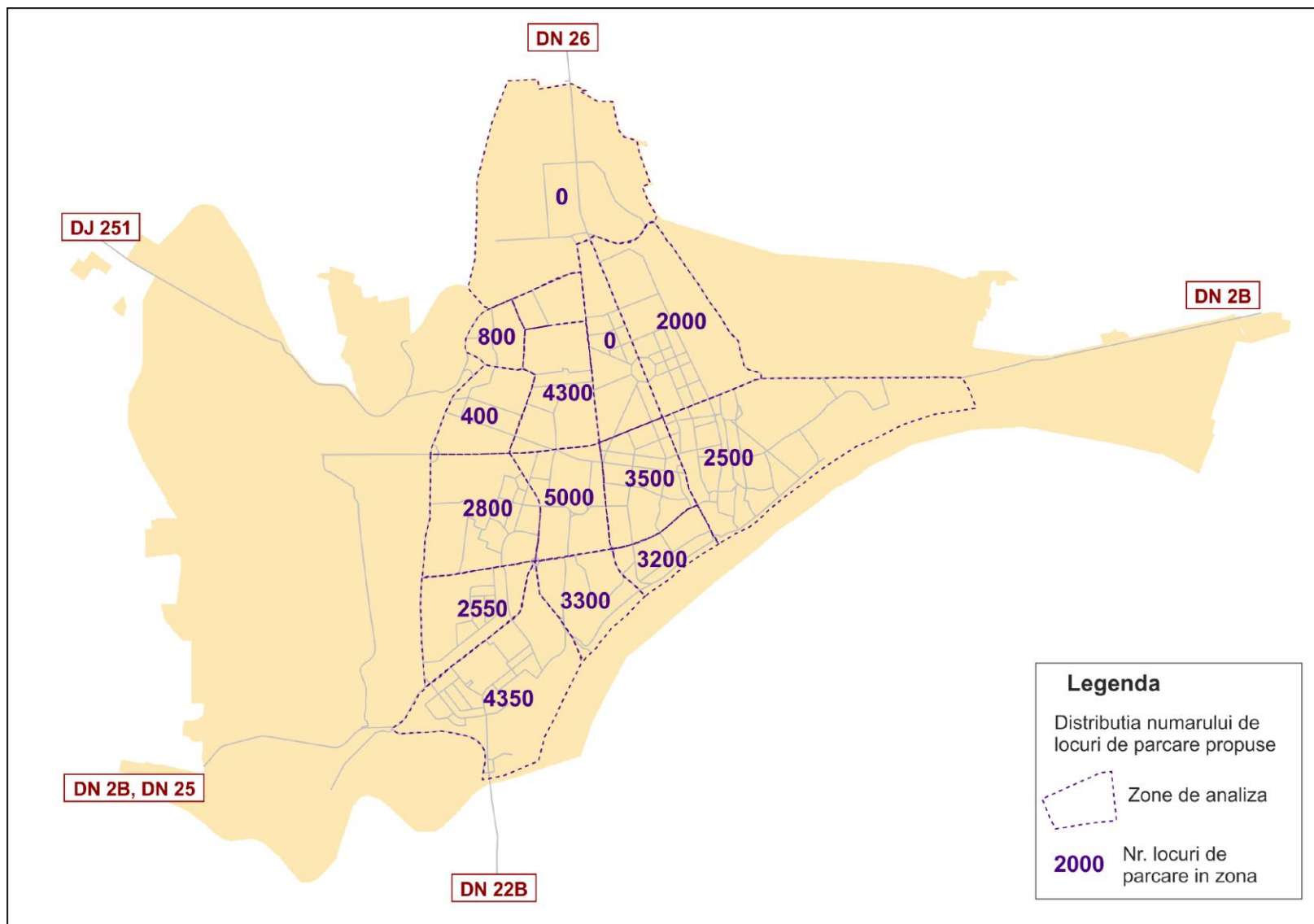


Figura 7.5-2Amplasarea locurilor de parcare pe zone ale municipiului Galati

Din punct de vedere al solutiilor constructive, recomandat este sa se caute solutii de includere de spatii comerciale in parcarile amenajate etajat, astfel incat sa se maximizeze eficienta economica a investitiei si sa poata fi atras capital privat in proiecte de PPP.



Figura 7.5-3: Exemple de amenajari parcarii supraterane

Sursa: internet



Figura 7.5-4: Parcarii amenajate la sol si smart parking –solutii pentru zonele rezidentiale

Sursa: internet

Împreună cu proiectele de realizare și amenajare de facilități de parcare se impune implementarea proiectelor 1.4.3, 1.1.1 și 1.1.3 care aduc reglementări privind taxarea diferențiată a parcarilor funcție de destinație și nivelele de trafic, aduc implementarea de realizare și management a parcarilor existente și care se amenajează în continuare. Managementul corespunzător și informarea șoferilor privind disponibilitatea acestor parcuri constituie pe de o parte o sursă de regenerare a spațiului urban, mai ales în zonele centrale și de altă parte se vor constitui resurse financiare, prin taxare, pentru viitoare investiții în mobilitate.

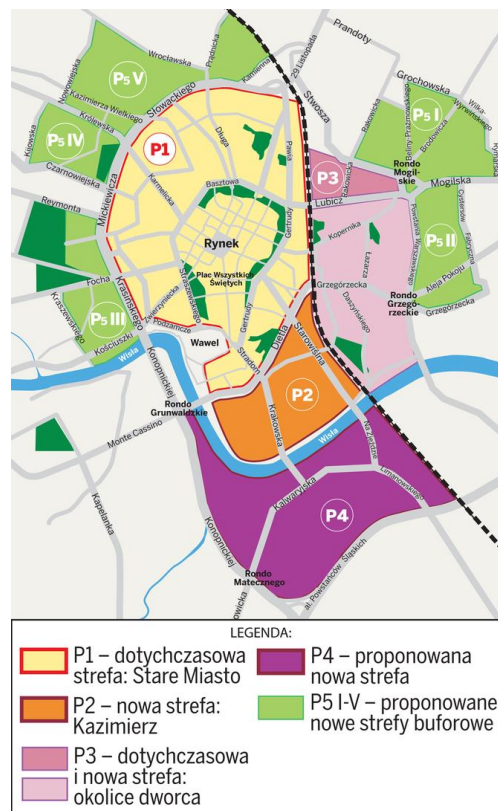


Figura 7.5-5: Control acces prin tarificare diferențiată -stanga- și restricționare parcare-dreapta
Sursa: internet

Sanționarea

Pentru ca reglementările de parcare să fie eficiente, ele trebuie să fie impuse și sancționate, altfel vor fi discreditate.

Responsabilă pentru sancționarea parcarilor ilegale în România este Poliția Locală.

În anumite țări ale Uniunii Europene autoritățile locale au totuși dreptul de a impune unele sancțiuni, de tip contravențional, dacă este necesar, având sectorul privat drept operator cu contract.

În toate cazurile, trecerea la sancționare de către autoritatea locală și-a îmbunătățit în mod semnificativ calitatea, generând venituri considerabile pentru unele autorități locale. De obicei, atunci

cand o autoritate locala preia sanctionarile de la politie, sansa ca un individ parcat ilegal sa fie amendat creste de patru pana la sase ori.

Siguranta in trafic

Proiect E1.1.1 - Implementarea reglementarilor privind limitarea vitezei de circulatie in zonele vulnerabile

Proiect A1.2.1 - Dotare semafoare treceri pietoni cu dispozitive pentru semnalizare acustica

Proiect S1.2.1 - Implementare campanii de educatie rutiera adresate tinerilor

Proiect S1.2.2 - Implementare campanii de informare /comunicare adresate participantilor la trafic(soferi, pietoni, biciclisti, utilizatori de moped)

Sisteme Inteligente de Transport

Proiectele de ITS si managementul mobilitatii propuse a se implementa sunt prezentate in tabelul de mai jos:

Domeniu	Cod	Denumire proiect	Descriere
6. ITS si managementul mobilitatii	A.1.1.13	Sistem de informare in timp real a calatorilor in statiile de transport publice (complementar proiectului Sistem automat de tiketing)	Sistem de informare in timp real a calatorilor in statiile de transport publice (complementar proiectului Sistem automat de tiketing)
	A.1.1.14	Implementarea de aplicatii informatice care sa furnizeze utilizatorilor informatii actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbana si puncte de interes.	Implementarea de aplicatii informatice care sa furnizeze utilizatorilor informatii actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbana si puncte de interes.
	A.1.2.1	Dotare semafoare treceri pietoni cu dispozitive pentru semnalizare acustica	Dotare semafoare treceri pietoni cu dispozitive pentru semnalizare acustica
	A.1.3	Sistem automat de tiketing - actualizare si update	Sistem automat de tiketing - actualizare si update
	E.1.1.4	Extindere sistem de management al traficului	Extindere si update sistem de management al traficului, inclusiv CCTV
	E.1.1.5	Studiu privind reglementarea zonelor noi introduse in PUG din punct de vedere al mobilitatii	Studiu privind reglementarea zonelor noi introduse in PUG din punct de vedere a cailor de circulatie si a functiunilor relativ la mobilitate (infrastructura rutiera si pietonala, transport nemotorizat, infrastructura de transport public, parcuri, reglementare acces si limitare viteza, aprovizionare cu marfa, etc.)
	E.1.1.2	Reorganizarea circulatiei la nivel de municipiu.	Microsimularea fluxurilor de trafic pe zone, inclusiv reglementare si implementare solutii propuse.

Tabel 7.5-4: Lista proiectelor grupate pe domeniul - . ITS si managementul mobilitatii

Informarea calatorilor privind calitatea , cantitatea si frecventa serviciilor de transport si a facilitatilor pentru categoriile speciale de calatori este un element esential in planificarea calatoriei si atragerea si

fidelizarea pasagerilor. Atât proiectul Sistemul de informare în timp real a călătorilor în stații cât și cel de implementare de aplicații informatice care să furnizeze necesarul de date locuitorilor sunt esențiale pentru îmbunătățirea sistemului de transport.

Deasemenea, extinderea sistemelor de e-ticketing și management a traficului creează premisele unei bune gestiuni a mobilității, a adaptării ofertei la cerere în timp scurt și de a monitoriza eficient activitatea și calitatea operatorilor. Deasemenea, sistemele vor folosi la implementarea unei politici tarifare corecte și adaptate situației economice a locuitorilor, fără a îngreuna povara bugetară asupra municipalității. Acest lucru se va face prin modele matematice generate de informații furnizate de aceste două sisteme.

Signalistica

Proiect E1.3.1 - Implementarea unui sistem de indicatoare de orientare privind accesul la poli de atracție ai orașului

Semnele convenționale și marcajele sunt mijloace vizuale de furnizarea de informații, îndrumare și instrucțiuni oferite călătorilor în timpul călătoriei lor. Obiectivul lor este de a promova utilizarea sigură și eficientă a sistemului de transport. Atât semnele, cât și marcajele au rolul de a comunica informații, dar au, de asemenea, un rol în gestionarea traficului. În multe cazuri, semnele și marcajele sunt utilizate în mod complementar.

Indicatoarele și marcajele sunt o componentă vitală a oricărui sistem de management al traficului și ca parte intrinsecă a proiectării, acestea trebuie să fie considerate în același timp ca și componente fizice ale unui sistem, și nu adăugate ulterior. În multe cazuri, semnele și marcajele sunt complementare. Marcajele de pe drum pot fi adesea văzute, atunci când semnele verticale sunt mai puțin vizibile și invers, semnele verticale pot fi observate în unele cazuri, atunci când marcajele rutiere sunt ascunse de zapadă sau gheață.

Mesajele transmise prin semne și marcaje ar trebui să fie la fel cât de clar și concis posibil, deoarece vor trebui, în general, a fi văzute, citite, înțelese și utilizate într-o perioadă relativ scurtă de timp.

Semnalizarea direcției poate ajuta la reducerea congestiei, prin reducerea confuziei șoferului sau a altor participanți la trafic, reducerea lungimii traseelor și a timpilor de călătorie. Dovezile indică faptul că aproximativ 6% din timpul de călătorie este irosit în urma utilizării unor rute inadecvate sau indirecte, și semnalizarea necorespunzătoare poate dubla cantitatea de timp petrecută în căutarea unor destinații necunoscute.

7.6 Zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale-gări, aerogări, etc)

Proiect E1.1.1 - Implementarea reglementărilor privind limitarea vitezei de circulație în zonele vulnerabile

Proiect E1.1.3 - Implementarea unui sistem de control acces diferentiat în zonele rezidențiale

Proiect E1.5.1 - Amenajare trotuare și alei pietonale

Proiect E1.5.2 - Amenajarea de zone exclusiv pietonale

Proiect E1.5.3 - Amenajarea de zone de tip "shared space"

Configurarea teritorială sau urbană nu reprezintă în mod evident singurul factor care generează mobilitate, iar șablonul deplasărilor persoanelor și bunurilor este legat și de alte aspecte socio-economice.

Modul în care planificarea orientează comportamentul de mobilitate este de asemenea limitat de diverse politici și decizii care definesc modul de viață urbană, depinzând foarte mult de elemente structurale care determină cererea de deplasare, cum sunt tiparele de consum, modelele de asistență socială și de educație, structura comerțului, cadrul instituțional și economic, contextul tehnologic, etc. Pe scurt, mobilitatea reprezintă o consecință a șablonului nevoilor stabilite de societate și a felului în care acestea sunt satisfăcute.

Este foarte important astfel să fie subliniat modul în care configurarea nevoilor sociale afectează modelul de deplasare, deoarece utilizarea echipamentelor publice și a serviciilor afectează masiv cererea de deplasare. De exemplu, modelele de comerț și relaxare, reprezintă nu doar o consecință a schimbărilor culturale ale societății, ci și a politicilor specifice care favorizează anumite tipologii în detrimentul altora.

Reglementările privind comerțul au o importanță cheie, de exemplu dacă se intenționează păstrarea unui echilibru între diferitele tipuri de funcțiuni comerciale și amplasarea lor. Prezența sau absența magazinelor de cartier, cu vitalitatea trotuarelor și a spațiilor publice adiacente care ar decurge de aici, reprezintă un rezultat direct al reglementărilor comerciale și al altor serii de stimulente și bariere care devin instrumente puternice pentru garantarea îndeplinirii nevoilor consumatorului în proximitate fără a fi nevoie de deplasări auto sau cu transportul public.

Pentru o funcționare optimă a structurii urbane, este necesar:

- Un amestec la scară mică de funcțiuni: o combinație între locuire, comerț și/sau birouri la nivelul etajelor, clădirilor și blocurilor;
- Un echilibru la scară largă în combinarea diferitelor utilizări în cadrul așezărilor: funcțiunile de locuire, educație și birouri cu facilități de recreere la nivelul cartierelor, precum și integrarea unei palete de servicii și locuri de muncă fără a crea zone monofuncționale pentru comerț, afaceri sau locuire;
- accesibilitate optimă la toate facilitățile și serviciile publice: organizarea activităților în jurul nodurilor de transport, în jurul centrelor urbane, a nodurilor locale și a spațiilor publice, asigurarea unei bune accesibilități pentru aprovizionare și servicii de evacuare în paralel cu minimizarea distanțelor.

Zonele cu nivel ridicat de complexitate au fost atent analizate din punct de vedere al conectivității și rezolvării problemelor de mobilitate locale.

Astfel, pentru zonele industriale este și sud, conectarea cu rețelele de transport naționale cu evitarea tranzitului de marfă pe rețeaua strădală a fost vizată prin proiectele propuse. În plus, pentru aceste zone au fost gândite reabilitarea sistemelor de transport public de mare capacitate (tramvai) și acces pe bicicletă, astfel încât să se asigure o bună conectivitate cu orașul. Dezvoltarea zonei sud-est ca și pol logistic, atât prin realizarea terminalului intermodal cât și prin dezvoltarea de alte facilități logistice este necesară.

În ceea ce privește zona de promenadă și centrală (Faleză, strada Domnească), acestea trebuie să devină zone de interes public accesibile prin transportul public și să se restricționeze accesul auto

individual. Respectarea reglementarilor in vigoare si a restrictiilor impuse de prin Planul Urbanistic general sunt obligatorii pentru orice actiune de mobilitate se initiaza.

Studiu privind reglementarea zonelor noi introduse in PUG din punct de vedere a cailor de circulatie si a functiunilor relativ la mobilitate (infrastructura rutiera, parcar, reglementare acces si limitare viteza, aprovizionare cu marfa, etc.) - **860,16 ha nou introduse in intravilan.**

B. Calculul suprafetelor de marire / micșorare a intravilanului pentru trup A Galați cf. masuratori pe plansa, in DWG			
Nr. crt.	Locatia	Suprafata rezultata din masuratori pe RT DWG	Diferente intravilan +/-
1.	zona Brates (in partea de N a mun. Galați, intre caile feroviare si Lacul Brates)	375,14 ha	+
2.	Zona Combinat (in partea de N-V a platformei ArcelorMittal)	130,96 ha	+
3.	Zona Barbosi (la N de cartierul Barbosi)	152,31 ha	+
4.	Zona Fluviul Dunarea	302,75 ha	+
5.	Zone regularizare intravilan prin marire, functie de cadastru	23,81 ha	+
	Total marire intravilan	984,97 ha	+
6.	Zona Halda de zgura ArcelorMittal (in partea de V a platformei	103,10 ha	-
	Combinatului)		
7.	Zone regularizare intravilan prin micșorare, functie de cadastru	21,71 ha	-
	Total micșorare intravilan	124,81 ha	-
	Total diferente in plus fata de intravilanul vechi-trup A	860,16 ha	

Zonele de extindere a intravilanului sunt in curs de formare. In lipsa unui plan de organizare, acestea vor fi lipsite de dotari corespunzatoare din cauza densitatii mici ce nu va asigura sustenabilitatea unor dotari de calitate.

Avand in vedere ca majoritatea locuintelor sunt situate in ansambluri de locuinte colective, iar zonele traditionale sunt situate relativ in centrul orasului, echiparea edilitara nu constituie o problema decat pentru zonele noi de extindere a intravilanului.

Aspecte particulare privind dotarea zonelor de locuinte si zonele functionale la nivelul municipiului Galati. Necesitati si relationare cu extinderea previzionata a intravilanului

Zonele industriale si cele de productie - depozitare pozitionate cu precadere in partea vestica si estica a municipiului au un caracter public redus si un regim separativ, astfel in cazul extinderii intravilanului trebuie sa se ia in vedere evitarea conflictului intre diferitele zone functionale.

Datorita restrictiilor date de elementele naturale existente in teritoriu, extinderea structurii urbane a fost limitata, astfel cresterea suprafetei de intravilan a fost constransa de disponibilitatea scazuta a terenurilor.

Necesitatea de a rezolva cererea de spatii pentru dezvoltarea unor activitati economice si a bazei turistice, precum si crearea unor noi locuri de munca in sector secundar si tertiar, si cererea urbana de dezvoltare a unor noi zone rezidentiale si echipamente rezidentiale ale cartierelor componente, au condus la extinderea pentru perspectiva a intravilanului de la 5856.43 ha la 6716,59 ha (aceste suprafete incluzand si corectiile intravilanului conform PUG Municipiu in vigoare).

BILANT COMPARATIV INTRAVILAN UAT GALATI – situatie existenta si propusa

ZONE FUNCTIONALE	EXISTENT		PROPUS		+ - FATA DE EXISTENT (suprafete/ procent)
	SUPRAFATA (HA)	PROCENT % DIN TOTAL INTRAVILAN	SUPRAFATA (HA)	PROCENT % DIN TOTAL INTRAVILAN	
RUTIER -in trup A	272.30	4,60	650.08	9,58	+/+
FEROVIAR- in trup A	286.00	4,83	286.00	4,22	=/-
NAVAL- in trup A	77.93	1.32	289.94	4,28	+/+
APE- in trup A	251.00	4,24	270.07	3,98	+/-
LOCUINTE INDIVIDUALE P- P+1 - in trup A	656.10	11,08	540.29	7,96	-/-
LOCUINTE COLECTIVE P+1- P+4 - in trup A	465.09	7,86	482.29	7,11	+/-
LOCUINTE COLECTIVE P+4- P+10 - in trup A	58.50	0,99	119.21	1,76	+/+
INSTITUTII PUBLICE SI SERVICII - in trup A	196.02	3,31	1064.92	15,71	+/+
/ COMERT SERVICII - in trup A	155.26	2,62			
UNITATI INDUSTRIALE /DEPOZITARE din care :	1939,24	32,76	1843,32	27,18	-/-
- in trupul A (include si ZONA LIBERA= 175,75 ha)	1933,55	32,66	1837.63	27,10	-/-
-in trupul D	2,20	0,04	2,20	0,03	=/-
-in trupul F	3,49	0,06	3,49	0,05	=/-
SPATII PLANTATE , AGREMENT, SPORT, PERDELE DE PROTECTIE - in trup A	159.38	2,70	779.95	11,50	+/+
PADURI, TERENURI FORESTIERE- in trup A	95.68	1,62	69.66	1,03	-/-
CONSTRUCTII EDILITARE din care:	63,44	1,07	48,39	0,72	-/-
-in trupul A	55.04	0,93	39.99	0,60	-/-
-in trupul C	8,40	0,15	8,40	0,12	=/-
GOSPODARIE COMUNALA CIMITIRE - in trup A	84.87	1,43	106.02	1,56	+/+
TDS IN PROPRIETATEA MApN- in trup A	127.92	2,16	127.92	1,89	=/-
ALTE TDS- in trup A	18.60	0,32	18.60	0,28	=/-
TERENURI NEPRODUCTIVE- in trup A	22.62	0,38	-	-	-/-
ZONA UNITATI AGRO-ZOOTEHNICE din care:	278,35	4,70	84,28	1,24	-/-
-in trupul A	228.09	3,85	34,02	0,50	-/-
-in trupul H	29,12	0,49	29,12	0,43	=/-

-in trupul G	21,14	0,36	21,14	0,31	=/-
TERENURI AGRICOLE IN INTRAVILAN- in trup A	674.96	11,40	-	-	-/-
LIVEZI- in trup A	21.01	0,35	-	-	-/-
PASUNI- in trup A	3.42	0,06	-	-	-/-
ARABIL- in trup A	13.09	0,22	-	-	-/-
TOTAL INTRAVILAN UAT GALATI (Trupurile A, H, C, D, F,G)	5920.78	100%	6780.94	100,00	+/=

Principalele propuneri de dezvoltare spatiaa (enuntate conform schemei de dezvoltare spatiaa a municipiului Galati si a concluziilor studiilor de fundamentare elaborate in cadrul Etapei 2) se concentreaza pe urmatoarele aspecte:

Propunerile de dezvoltare au la baza tendintele constatate la nivelul municipiului Galati, precum si echilibrarea functionala a teritoriului intravilan, prin dezvoltarea unor poli functionali (comerciali, de servicii, de afaceri si de agrement) de interes municipal, dar si inserarea de noi functiuni comerciale si de servicii si structurarea zonelor construite (prin asigurarea posibilitatilor de dezvoltare vectoriala, in relatie cu principalele artere, dar si in cadrul centrelor de cartier.

La nivelul teritoriului se propune extinderea zonelor de locuit spre nord- est catre Filesti (zona in care se propune initial sistematizarea terenului, datorita declivitatii mari a reliefului). Dezvoltarea acestora va urmari atat organizarea sistemului de circulatii local, cat si asigurarea echipamentelor publice necesare (spatii verzi, zone mixte, dotari de sanatate si invatamant). De asemenea, zona Arcasilor se contureaza ca zona de dezvoltare rapida, cu tendinte de „cartier- dormitor”, concluzie desprinsa in urma analizei PUD-uri si AC-urilor emise de la data intrarii in vigoare a PUG, pentru aceasta fiind propusa realizarea PUZ coordonator, in vederea asigurarii dotarilor de interes public necesare, precum si coerenta dezvoltarii urbanistice.

La nivelul zonelor rezidentiale existente, dezvoltate in timp pe o retea stradala subdimensionata si echipare edilitara precara, se propune reorganizarea acestor zone din punct de vedere al traficului, asigurarii parcajelor necesare, precum si a echipamentelor publice. De asemenea, se propune reorganizarea garajelor prin delimitarea unor zone de restructurare urbana, care sa integreze si programe de construire de parcuri publice si spatii verzi publice (parcuri, scuaruri si gradini de cartier, locuri de joaca).

Se propune dezvoltarea unei axe culturale, care sa relateze centrul istoric de zonele de recreere/ agrement ale orasului, cu accent pe strada Domneasca (Gradina Publica- Parcul Rizer), contrabalansand astfel zona de faleza a Dunarii, concomitent cu mentinerea in cadrul zonei centrale istorice a unor functiuni de interes public municipal si supramunicipal (si cu caracter de reprezentativitate) si a functiunilor culturale.

La nivelul strazii Cosbuc, se remarca un deosebit potential de dezvoltare a functiunilor mixte (comert, servicii, birouri, locuinte), fiind inasa necesara asigurarii coerentei prin realizarea de studii specializate-

circulații, zone cu interdicție de construire, asigurare parcaje, reglementări privind conformarea volumelor construite. Strada Traian constituie o arteră importantă cu potențial mare de dezvoltare, fiind necesară încurajarea diversității funcționale, prin încurajarea dezvoltării funcțiilor mixte, și asigurarea coerenței cadrului construit prin reglementările aferente PUG.

Profilul funcțional recomandat pentru zonele de extindere potențială:

- zona Barbosii (în vecinătatea combinatului metalurgic)- pol logistic – activități productive și servicii conexe activităților productive din cadrul platformei industriale (comert- servicii, depozitare, sector producție conex, activități productive nepoluante). Se va ține cont de condițiile rezultate ca urmare a învecinării cu platforma industrială, precum și asigurarea plantărilor de protecție necesare.
- zona lacului Brates, pol de dezvoltare- centru universitar, locuințe și comert- servicii. Se va ține cont de condițiile rezultate ca urmare a învecinării cu coridorul de cale ferată, precum și asigurarea plantărilor de protecție necesare

De asemenea, interconectivitatea cu transportul regional presupune îmbunătățirea condițiilor de așteptare și informare în terminalele de transport intermodal de la cele trei intrări în oraș: terminal de călători zona sud, zona stație CF Galați și zona nord. Terminalele de călători trebuie să aibă dotările necesare pentru așteptare și tranzit, sistem de informare a călătorilor statică și/sau dinamică, spații comerciale, etc.



Figura 7.6-1: - Sheffield Interchange Bus station - city centre South Yorkshire GB UK EU Europe
Sursa: commons.wikimedia.org

7.7 Structura intermodala si operatiuni urbanistice necesare

Intermodalitatea este rezolvata la nivel local prin amplasarea statiilor de transport public si realizarea unor orare corelate pentru modurile de transport iar pentru conectivitatea cu transportul regional si national , terminalele intermodale de calatori se propun a se realiza in trei locatii distincte cu flux crescut de calatori. Unul dintre acestea va face conectarea si cu rețeaua de transport feroviar.

Domeniu	Cod	Denumire proiect	Descriere
7. Transport intermodal	A.1.1.10	Amenajare terminal de calatori zona Sud (intrare de pe E87)	Amenajare terminal de calatori zona Sud (intrare de pe E87) cu facilitati pentru transferul calatorilor intre moduri de transport (urban, extraurban) in conditii de accesibilitate si siguranta.
	A.1.1.11	Amenajare terminal de calatori zona statie CF Galati	Amenajare terminal de calatori zona statie CF Galati cu facilitati pentru transferul calatorilor intre moduri de transport (urban, extraurban) in conditii de accesibilitate si siguranta.
	A.1.1.12	Amenajare terminal de calatori zona Nord (intrare de pe DN 26)	Amenajare terminal de calatori zona Nord (intrare de pe DN 26) cu facilitati pentru transferul calatorilor intre moduri de transport (urban, extraurban) in conditii de accesibilitate si siguranta.

Tabel 7.7-1: Lista proiectelor grupate pe domeniul – Transport Intermodal

7.8 Cadrul institutional, de reglementare si comunicare

In ceea ce priveste cadrul de reglementare, este necesara adoptarea reglementarilor locale propuse, reglementari care vizeaza domeniul ca politica de parcare, reglementarea transportului cu bicicleta, reglementari privind transportul de marfa pe teritoriul municipiului si programul de aprovizionare si de realizare a serviciilor de utilitati publice, reglementari privind limitarea vitezei de circulatie in zonele vulnerabile, etc.

Un alt aspect important ce trebuie avut in vedere este reglementarea parcarii vehiculelor de marfa, astfel incat acestea sa nu conduca la parcare in lungul strazilor si aglomerarea zonelor de locuinte. Vehiculele de aprovizionare de peste 3,5 tone trebuiesc parcate in locuri amenajate la marginea orasului iar vehiculele de marfa de 1,5 tone ar trebui parcate la sediul societatii detinatoare sau tot in spatii amenajate la iesirile din oras. Programe comune de partajare a spatiului societatiilor comerciale ce beneficiaza de posibilitati de parcare pot fi gandite in urma consultarilor cu aceste societatile comerciale detinatoare de spatiu.

In ceea ce priveste cadrul institutional, este necesara cresterea capacitatii de gestionare si monitorizare a intregii problematice a mobilitatii la nivelul primariei municipiului Galati.

DIRECTIA GENERALA DE DEZVOLTARE prin Serviciu de investitii din cadrul Directiei de Strategie si Investitii, gestioneaza activitatea privind programarea, pregatirea si urmarirea lucrarilor de investitii. In ceea ce priveste dezvoltarea si intretinerea sistemului rutier, aceasta competente se regasesc in cadrul Serviciului Constructii, Dezvoltare si Intretinere Strazi, din cadrul Directiei Generale Infrastructura si Lucrari Publice. In ceea ce priveste executia propriu-zisa a serviciilor de intretinere, activitatea de administrare a domeniului public este realizata de Serviciul Public Ecosal Galati. Ecosal presteaza activitati de lucrari de constructii, asfaltari, marcaje rutiere in baza Contractului cadru de delegare a gestiunii serviciilor publice de administrare a domeniului public si privat al municipiului Galati ce dateaza din anul 2010

Este necesara regandirea politicii de asigurare a intretinerii sistemului rutier prin promovarea intretinerii preventive si planificarii lucrarilor precum si cautarea unor alte forme de contactare a mentemantei. Astfel, activitatile Serviciului Constructii, Dezvoltare si Intretinere Strazi trebuie sa cuprinda evaluarea efectiva periodica a sistemului rutier (trimestriala sau semestriala) si planificarea si prioritizarea lucrarilor de intretinere functie de constatari. Existenta unei baze de date cu starea infrastructurii si lucrarile de intretinere care se realizeaza trebuie deasemenea sa usureze procesul de planificare a acestor lucrari si planificarea finantarii pentru termen scurt. Analiza realizarii acestor investitii de catre Ecosal si monitorizarea Contractului - cadru de delegare a gestiunii serviciilor publice de administrare a domeniului public si privat al municipiului Galati de catre Ecosal pe baza de indicatori de performanta si eficienta este indicata.

In ceea ce priveste garantia lucrarilor executate, acestea trebuiesc mentionate in contractele de executie si extinse cat de mult posibil. Pot fi experimentate si alte forme de contactare pe baza de contracte de reabilitare si mentenanta sau alte forme care s-au dovedit bune practici pe piata nationala si europeana.

Pentru lucrarile noi de modernizare si reabilitare trebuie avuta in vedere si posibilitatea gasirii de pachet contractuale si financiare care sa permita includerea intretinerii drumurilor in contractele de executie a modernizarii.

Un aspect important este pregatirea proiectelor, astfel incat proiectarea lucrarilor ce se vor executa sa asigure respectarea principiile economiei de energie si a reducerii de emisii, sa minimizeze costurile de operare si intretinere pentru investitia realizata.

Aceasta abordare preventiva referitoare atat la intretinerea sistemului rutier cat si la intretinerea intregului patrimoniu municipal pentru asigurarea mobilitatii si transportului este un factor decisiv in reducerile de costuri ulterioare pentru reparatii si mentinerea starii tehnice si de calitate a bunurilor.

Deasemenea, capacitatea municipiului in domeniul gestiunii parcarilor trebuie crescuta, astfel incat sistemul de parcare sa fie gestionat pe criterii de performanta si calitate. Odata cu realizarea politicii de parcare, gestiunea sectorului parcare poate implica si sectorul privat, prin contractarea gestiunii sistemului de parcare, prin implementarea de proiecte in cadrul unor parteneriate publice private.

Un alt aspect important il reprezinta gestiunea Contractelor de servicii publice de transport, acest aspect fiind unul de interes major pentru municipalitate in urmatorii ani.

Pentru realizarea acestui complex de activitati este necesar un mecanism de procedurara interna a activitatilor. Deasemenea, stabilirea de responsabilitati si competente clare pentru fiecare post, fara a se suprapune sau a lasa loc de interpretari, este necesara.

Serviciul de transport cu taxiul trebuie sa fie complementar serviciului de transport public si corelat cu capacitatea acestuia de a asigura cererea. Activitatea de taximetrie trebuie sa nu constituie activitatea principala a compartimentului.

Din punct de vedere al monitorizarii calitatii transportului public, pe termen mediu este necesara implementarea Standardului EN 13816 pentru Transporturi – Logistica si Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmarirea si masurarea calitatii serviciilor.

La nivel european, Standardul EN 13816 a fost emis de catre Comitetul European pentru Standardizare (CEN) in anul 2002 si include masuri comune de calitate in transportul public. Acest standard poate fi aplicat de catre autoritati pentru managementul calitatii sistemelor lor de transporturi publice si pentru calitatea managementului contractelor lor.

Standardul EN 13816 poate fi, de asemenea, utilizat de operatorii de transport public pentru calitatea managementului lor intern.

EN 13816 stabileste standarde de definire a calitatii si a standardelor de calitate in transportul public si masurarea lor. Aceasta include sugestii ale metodelor de masurare corespunzatoare.

Definitia de calitate a normei se bazeaza pe bucla de calitate, care distinge patru dimensiuni ale calitatii serviciilor:

- Calitatea asteptata: Acesta este nivelul de calitate cerut de catre pasager (asteptari implicite sau explicite). Sondajele calitative si cantitative pot fi folosite pentru a identifica aceste criterii si importanta lor relativa.
- Calitatea vizata: Acesta este nivelul de calitate pe care operatorul isi propune sa-l ofere.
- Aceasta depinde de nivelul de calitate asteptat de catre pasageri, presiuni externe si interne , constrangeri bugetare si performanta concurentilor ".Calitatea vizata este formata dintr-un serviciu de referinta (de exemplu, punctualitate: mai putin de trei minute intarziere), un nivel de realizare pentru serviciul de referinta (de exemplu, 95% din serviciu punctual), precum si un prag de performanta inacceptabila.
- Calitatea livrata: Acesta este nivelul calitate, care se realizeaza pe o baza de zi cu zi. Calitatea livrata poate fi masurata folosind metode statistice si de observare, de exemplu, masuri directe de performanta
- Calitatea perceputa: Acesta este nivelul de calitate perceputa de catre pasageri in cursul deplasarilor lor. Cum percepe un pasager realitatea situatiei depinde nu numai de experienta sa personala asupra serviciului, ci si de serviciile asociate, informatiile primite despre serviciu (nu numai cele furnizate de companie, dar si de informatii din alte surse), asupra mediului sau personal, etc

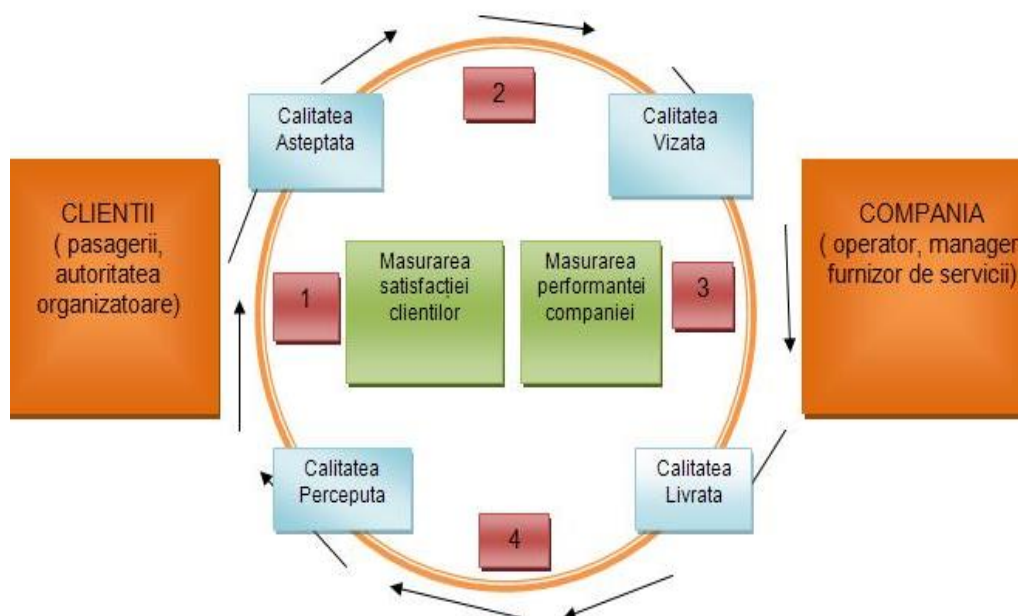


Figura 7.8-1: Bucla calitatii

EN 13816 definește peste 100 de criterii de calitate, care constituie calitatea generală a transportului public. Acestea sunt grupate în următoarele opt categorii principale:

- Disponibilitatea
 - Accesabilitate
- Calitatea ofertei TP**
-
- Informatii
 - Timpul
 - Grija fata de pasageri
 - Confort
 - Siguranta / securitate
 - Impactul asupra mediului
- Calitatea serviciului de transport**

Implementarea acestui standard trebuie avută în vedere pe termen mediu, pe termen scurt municipalitatea urmând a se concentra pe monitorizarea indicatorilor de calitate ai serviciului definiți în noul contract de servicii publice.

În ceea ce privește rolul și participarea sectorului privat la activitățile mobilității, acest sector va avea un rol important în viitor în contextual implementării noilor politici de gestiune a mobilității: gestiune și management al parcarilor, ticketing, taxi, managementul traficului, etc.

7.9 Finantarea Planului de Mobilitate

Dezvoltarea si implementarea PMUD la nivelul municipiului Galati va fi una din provocarile cheie in perioada de programare 2014 – 2020, in principal datorita urmatoarelor considerente:

- Se inregistreaza o nevoie accentuata pentru imbunatatirea infrastructurii si a serviciilor de promovare a mobilitatii urbane durabile;
- Exista un decalaj tot mai mare intre costurile si veniturile generate de sectorul de mobilitate. La nivelul Uniunii Europene 75% din transporturile publice isi acopera costurile din venituri, pentru restul, diferenta se acopera de catre sectorul public.
- Este necesar sa se analizeze noi modalitati de finantare a mobilitatii durabile in conditiile in care veniturile din taxe sunt limitate si nu pot fi intotdeauna influentate de catre municipalitate iar reglementarile europene pot restrictiona anumite investitii;
- Finantarea mobilitatii urbane durabile trebuie sa mearga dincolo de mijloacele de transport public. Mersul pe jos si cu bicicleta sunt masuri importante de asemenea, mai ales in contextul unei abordari integrate;

Asigurarea accesibilitatii transportului public aduce valoare adaugata. Raportandu-ne la total sume investite, investitiile in transportul public creaza pana la de doua ori mai multe locuri de munca decat investitiile din alte domenii.

Un aspect important este acela al cresterii veniturilor municipalitatii prin mai buna gestiune a taxarii facilitatilor de parcare, prin gestionarea resurselor existente si eficienta gestionarii compensatiei pentru transportul public, prin regandirea unei politici sociale echilibrate, prin alte mijloace de crestere a veniturilor bugetare.

In acest context, sursele de finantare pentru implementarea PMUD Galati vor fi urmatoarele:

Surse de finantare		Detalii
Programe ale Comisiei Europene		
Programe de cooperare teritoriala si transfrontaliera	Programul operational comun Romania – Republica Moldova, 2014 – 2020	Aria programului: Romania - judetele Botosani, Iasi, Vaslui, Galati; Moldova – intreg teritoriul. Alocare financiara: 81 mil. Euro, cofinantarea minima: 10% din valoarea contributiei UE. Obiective tematice: TO2 – Sprijin pentru educatie, cercetare, dezvoltare tehnologica si inovare TO3 – Promovarea culturii locale si conservarea patrimoniului istoric TO7 – Imbunatatirea accesibilitatii regiunilor, dezvoltarea transportului si a retelelor comune. TO8 – Siguranta si Securitate http://www.mdrap.ro/dezvoltare-regionala/-4970/-7572
	Programul operational comun Bazinul Marii	Aria programului: Armenia, Bulgaria, Georgia, Grecia, Republica Moldova, Romania, Turcia, Ucraina. Alocare financiara: 49 mil. Euro;

Surse de finantare	Detalii
Negre, 2014 – 2020	<p>Obiective tematice:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Promovarea mediului de afaceri ai a antreprenoriatului in Bazinul Marii Negre; 2. Promovarea unei politici de mediu coordonate si reducerea prin actiuni comune a deseurilor maritime in Bazinul Marii Negre: <p>http://www.mdrap.ro/dezvoltare-regionala/-4970/-7572</p>
Programul operational URBACT III, 2014 - 2020	<p>URBACT III este un program de cooperare interregionala ce are ca scop promovarea dezvoltarii urbane durabile, permitand oraselor sa colaboreze si sa dezvolte impreuna solutii integrate pentru provocarile comune in domeniul dezvoltarii urbane;</p> <p>Alocare financiara: 96,3 mil. Euro;</p> <p>Interventii eligibile:</p> <ul style="list-style-type: none"> Schimb de experienta si bune practici la nivel transnational; Cresterea capacitatii administrative; Capitalizarea si diseminarea rezultatelor. <p>Parteneri eligibili:</p> <p>Orase, municipalitati, autoritati metropolitane si aglomerari urbane; Agentii lovale (organizatii publice sau semipublice infiintate de orase), autoritati provincial, regionale si nationale, universitati si centre de cercetare.</p> <p>http://www.urbact.eu http://www.mdrap.ro/dezvoltare-regionala/-4970/-7572</p>
Programul de cooperare INTERACT III, 2014 - 2020	<p>Programul INTERACT III 2014-2020 grupeaza statele membre ale Uniunii Europene, plus Norvegia si Elvetia si este dedicat intaririi capacitatii administrative a organismelor de management al programelor de cooperare teritoriala europeana (autoritati de management, de certificare, de audit etc.) si a actorilor implicati in cooperarea la nivel national, regional si european.</p> <p>Alocare financiara: 1,8 mil. Euro</p> <p>http://www.mdrap.ro/dezvoltare-regionala/-4970/-7572</p>
Programul de cooperare interregionala INTERREG EUROPE, 2014 - 2020	<p>Alocare financiara: 359 mil. Euro;</p> <p>Beneficiari: Autoritati publice nationale, regionale sau locale, organisme de drept public, organisme private non-profit;</p> <p>Axe prioritare:</p> <ul style="list-style-type: none"> Cercetare, dezvoltare tehnologica si inovare; Competitivitatea IMM-ilor; Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de dioxid de carbon in toate sectoarele (promovarea unor strategii cu emisii scazute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, in special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilitatii urbane multimodale durabile si a masurilor de adaptare relevante pentru atenuare); Mediu si utilizarea eficienta a resurselor Asistenta Tehnica <p>http://www.interreg4c.eu/interreg-europe http://www.mdrap.ro/dezvoltare-regionala/-4970/-7572</p>

Surse de finantare		Detalii
	Programul transnational Dunarea, 2014 – 2020	<p>Succesorul programului SEE; Buget: 263 mil. Euro Beneficiari eligibili: Autoritati publice nationale, regionale sau locale, organisme de drept public, organisme private inclusive IMM-uri, Grupari Europene de Cooperare Teritoriala, organizatii internationale.</p> <p>Sustine integrarea politicilor din domeniile selectate (inovare si responsabilitate sociala, mediu si cultura, conectivitate si responsabilitate energetica, guvernanta) In macroregiunea Dunarii conform prevederilor comunitare comune si a Regulamentului FEDR in stransa legatura cu obiectivele (SUERD). Conditii generale: parteneri din 3 state, actiuni pre-investigionale (nu se finanteaza investitii mari ci eventual proiecte pilot). http://www.mdrap.ro/dezvoltare-regionala/-4970/-7572</p>
Fondul european de dezvoltare regionala (FEDR)	Programul Operational Regional (POR) 2014 - 2020	<p>Beneficiari: Autoritati publice locale : 39 de municipii resedinta de judet, posibil in parteneriat cu Operatorul de Transport Public Urban <i>A se vedea detaliile din tabelul de mai jos.</i></p>
Fondul social european (FSE)	PO dedicate capacitatii administrative a autoritatilor publice (POCA) 2014 - 2020	<p>Obiectiv general: Crearea unei administratii moderne, capabila sa faciliteze dezvoltarea socio-economica, prin intermediul unor servicii publice competitive, investitii si reglementari de calitate, resurse umane profesionalizate, contribuind astfel la implementarea masurilor de reforma si la atingerea obiectivelor Strategiei Europa 2020 Buget: 658,29 mil. Euro; http://www.mdrap.ro/administratie/poca</p>
Fondul European pentru Investitii Strategice	Planul Junker	<p>Durata: 2015 – 2017; Obiective: crearea de locuri de munca si accelerarea ritmului de crestere economica; Finanteaza preponderant proiecte viabile cu un grad de risc mai ridicat, care nu pot fi finantate prin intermediul pietelor financiare si a programelor actuale. Au prioritate proiectele cu un grad ridicat de rentabilitate socioeconomic. Domenii: cercetare si dezvoltare, energie, infrastructura de transport, comunicatii si tehnologie informationala, mediul si eficientizarea utilizarii resurselor, capital uman, cultura, sanatate, educatie, industrii inovative si infrastructura sociala. Beneficiari: Autoritati locale si regionale, corporatii, organizatii internationale, IMM-uri.</p>
Alte finantari		
CEF (Mecanismul de Conectare a Europei)		<p>Proiecte TEN-T, de interes comun european in domeniul infrastructurilor de transport, energie si telecomunicatii. http://inea.ec.europa.eu/en/cef/cef.htm</p>
BEI (Banca Europeana de Investitii)	Credite directe pentru proiecte mai mari de 25 mil. euro	http://http://www.eib.org/index.htm
	Credite intermediare (pentru proiecte)	http://www.eib.org/infocentre/publications/all/eib-transport-lendingpolicy.Htm

Surse de finantare		Detalii
	medii si mici	
	Programul ELENA	Granturi in domeniul eficientei energetice si planurilor de mobilitate urbana sustenabila
	Fondul European de Eficienta Energetica (EEEF)	Investitii in eficienta energetica, energie regenerabila la scara mica si transport urban. Beneficiari: autoritati locale, regionale si entitati private care actioneaza in numele acestor autoritati publice. http://www.eeef.eu/home.html
Orizont 2020	Program de cercetare si inovare	Beneficiari: centre de cercetare, autoritati locale si regionale, corporatii, IMM-uri, universitati, organizatii internationale. Domenii: cercetare, transport, energie, mediu, industrie, inovare. http://ec.europa.eu/research/horizon2020 http://ec.europa.eu/research/participants/portal/desktop/en/home.html
Actiuni inovatoare in dezvoltarea urbana durabila, 2015 - 2020		Proiecte demonstrative (art. 8 din Regulamentul FEDR) Prima cerere de proiecte se va publica la sfarsitul anului 2015
LIFE 2014 - 2020	Proiecte in domeniul mediului	Programul 2014 – 2017 include tema prioritara "Calitatea aerului si a emisiilor, inclusiv mediul urban": activitati pentru implementarea obiectivelor specifice pentru aer si emisii din Foaia de parcurs pentru o Europa cu utilizare eficienta a resurselor si din al 7-lea Program de actiune privind mediul. Proiectele LIFE Mediu si utilizare eficienta a resurselor trebuie sa fie proiecte de demonstratie sau pilot Buget: 241 mil. Euro; Beneficiari: institutiilor publice sau private, entitati sau institutii inregistrate in Uniunea Europeana; http://ec.europa.eu/environment/life/about/ http://mmediu.ro/categorie/life/87
Parteneriate publice – private		
Fonduri private de investitii		
Fonduri ale companiilor private de investitii		
Surse proprii	Buget local si judetean	
	Credite IFI (BEI, BERD)	
	Credite comerciale de pe piata privata de capital	

Tabel 7.9-1: Lista surselor de finantare SUMP

POR 2014 - 2020		
	Limite min si max ale valorii totale eligibile a proiectelor	Tipuri de activitati eligibile
Axa prioritara 4.1: “Sprijinirea dezvoltarii urbane durabile”	Valoare minima eligibila: 100.000 euro	<p>Investitii destinate imbunatatirii transportului public urban (ex. achizitionarea de material rulant electric/vehicule ecologice (EEV): modernizarea materialului rulant electric (tramvaie), modernizarea/ reabilitarea/ extinderea traseelor de transport electric public; modernizarea/ reabilitarea depourilor aferente transportului public si infrastructura tehnica aferenta, inclusiv construire depouri noi pentru transportul electric; realizarea de trasee separate exclusiv pentru vehiculele de transport public; imbunatatirea statiilor de transport public existente, inclusiv realizarea de noi statii si terminale intermodale pentru mijloacele de transport in comun; realizarea de sisteme de e - ticketing pentru calatori; construirea/ modernizarea/ reabilitarea infrastructurii rutiere (pe coridoarele deservite de transport public) pentru cresterea nivelului de siguranta si eficienta in circulatie si exploatare al retelei de transport (cu asigurarea crearii/modernizarii traseelor pentru pietoni si biciclisti, acolo unde este posibil), etc.)</p> <p>Investitii destinate transportului electric si nemotorizat: (ex. construire infrastructura necesara transportului electric (inclusiv statii de alimentare a automobilelor electrice); construirea/ modernizarea/ reabilitarea pistelor/ traseelor pentru biciclisti si a infrastructurii tehnice aferente (puncte de inchiriere, sisteme de parcaj pentru biciclete etc); crearea de zone si trasee pietonale, inclusiv masuri de reducere a traficului auto in anumite zone, etc.)</p> <p>Alte investitii destinate reducerii emisiilor de CO2 in zona urbana (ex. realizarea de sisteme de monitorizare video bazat pe instrumente inovative si eficiente de management al traficului; modernizarea/ reabilitarea infrastructurii rutiere fundamentate de masurile propuse de PMUD pentru reducerea emisiilor de CO2 (doar unde exista infrastructura TPU) , realizarea sistemelor de tip park and ride, reimpadurire urbana pe traseele cu trafic intens reiesite din PMUD)</p>
	Valoare maxima eligibila: 20 milioane euro	

Tabel 7.9-2: Detaliere POR Axa 4.1

7.10 Plan de actiune pentru implementare

Planul de actiune pentru implementare reprezinta detalierea pe perioadele de timp termen scurt (pana in anul 2017), mediu (2017-2020) si lung (2020-2030) a propunerilor de proiecte si alte tipuri de actiuni, astfel incat sa se obtina tintele propuse de PMUD. Propunerea de proiecte pentru cele trei faze de implementare este prezentata in detaliu in Anexa 4.

Mentionam faptul ca anii de referinta pentru aceste perioade, respectiv 2017, 2020 si 2030 reprezinta anii maximali pana la care se finalizeaza cererile de finantare si documentele suport / se obtine finantarea indiferent de sursa.

Proiectele sunt mentionate in **Anexa 4** pentru fiecare faza in parte in ordinea punctajelor obtinute ca urmare a Analizei Multi Criteriale pentru fiecare faza.

De mentionat este faptul ca unele investitii au fost impartite in mai multe faze, identificarea acestor proiecte realizandu-se dupa codul proiectului.

Spre exemplu, **proiectul E.1.4.1** . Reabilitare infrastructura rutiera la nivelul municipiului, in faza I a fost prevazut cu o lungime a infrastructurii de reabilitat de 40 Km, in faza II, acelasi proiect a mai fost prevazut cu 10 km iar in faza III au fost prinse reabilitarile sectoarelor de strazi realizate in fazele anterioare. Aceasta ultima faza reprezinta in principal reabilitarile investitiilor din fazele I si II (reabilitarea se realizeaza in medie la 15 ani) si a restului infrastructurii rutiere care este in curs de reabilitare sau a fost reabilitata in ultima perioada.

In mod asemanator au fost gandite si alte proiecte. De mentionat un aspect foarte important, gandirea proiectelor s-a facut coreland proiectele ce sunt prevazute sa se implementeze si interconditioneze, astfel incat sa se evite riscul existentei unor perturbari de natura termenelor de implementare.

Valoarea investitiilor aferente fiecarei faze este prezentata in tabelul urmator.

Faze de investitii		Total 1		Total 2	Total General
Investitii Faza I - 2017	EURO	262,739,497		672,769,497	802,199,497
Investitii Faza II - 2020	EURO	364,630,000			
Investitii Faza III - 2030	EURO	45,400,000	174,830,000		
Investitii Faza III - Inlocuiri / reabilitari infrastructura din fazele anterioare	EURO	129,430,000		129,430,000	

Tabel 7.10-1: Valoarea investitiilor pe faze

8. Monitorizarea implementării Planului de Mobilitate Urbana Durabila

8.1 Cadrul instituțional

Faza de implementare și monitorizare a PMUD este în atribuțiile și răspunderea exclusivă a Municipiului, fapt pentru care gestiunea la nivelul municipiului a acestei faze decisive pentru rezultatele finale în atingerea obiectivelor PMUD trebuie să reprezinte o preocupare a factorilor decizionali. În cadrul organigramei Municipiului nu există un compartiment dedicat realizării implementării și monitorizării progresului implementării PMUD

Pentru implementarea unui mecanism eficient de monitorizare, evaluare și control a fazei de implementare a PMUD, se propun următoarele acțiuni, în ordinea enunțată:

- Numirea unui Responsabil PMUD la nivelul Primăriei. Poate fi Administratorul Public sau un Viceprimar. Această persoană trebuie să aibă putere de decizie, pentru a asigura adoptarea de decizii interdepartamentare în timp scurt.
- Numirea unui Grup de Lucru permanent pentru PMUD, cu ședințe lunare sau mai dese (funcție de necesitate). Acesta trebuie nominalizat prin Ordin al Primarului și trebuie să cuprindă persoane cheie pentru problematica mobilității (Administrator Public, Arhitect Șef, Directorii Direcțiilor Generale Buget-Finanțe, Infrastructură și Lucrări Publice și Servicii Publice, Direcția Generală de Dezvoltare, etc). Grupul de lucru va fi prezidat și coordonat de Responsabilul PMUD. La ședințele Grupului de lucru vor participa șefi de specialități tehnice vizate de problematica discutată. La aceste ședințe vor fi invitați și reprezentanți ai altor instituții (ADR, Consiliul Județean, Poliția Circulație, CFR, Primari ai localităților învecinate, etc.)
- Constituirea unui Compartiment PMUD, care să asigure acoperirea din punct de vedere tehnic în mod continuu a întregii problematice de monitorizare a PMUD, pentru toate domeniile (transport public, logistica urbană, parcuri, mentenanță și modernizare străzi, transport nemotorizat, ITS, etc) sub toate aspectele de activitate (monitorizare a respectării planificării conform PMUD, testare și monitorizare a efectelor implementării proiectelor, consultare publică și comunicare, marketing, reglementare, ajustarea planificării funcție de evoluția existentă, identificarea surselor de finanțare planificate, colectarea periodică de date necesare menținerii actualizate a modelului și monitorizării procesului, etc.).

Au fost identificate două posibile direcții din cadrul Primăriei Galați, în cadrul cărora Compartimentul de monitorizare ar putea să își desfășoare activitatea, și anume:

- ❖ Direcția Generală Infrastructură și Lucrări Publice; sau
- ❖ Instituția Arhitect Șef.

Sau

- Desemnarea unor persoane din cadrul compartimentelor existente și suplimentarea atribuțiilor lor de serviciu cu cele de monitorizare indicatori PMU Galați, etc. Numărul de persoane desemnate și atribuțiile acoperite vor fi aceleași cu cele ale compartimentului.

Dezavantajul este ca activitatea de monitorizare a PMUD va fi dispata in cadrul altr activitati, atat coordonarea acesteia cat si timpul alocat mionitorizarii putand avea de suferit.

Avand in vedere dimensiunile Municipiului si complexitatea monitorizarii PMUD elaborat, Compartimentul este propus a avea un numar de 5 posturi de executie de nivel superior (cerinte pentru nivelul de studii: studii superioare de lunga durata) si unul de conducere superior (cerinte pentru nivelul de studii: studii superioare de lunga durata). Ca si specializari pentru posturile de executie, este necesar un post de inginer cu specializare in investitii in transport public, un post de economist, un post de planficator in transporturi cu abilitati de planificare a traficului (modelare a cererii), un arhitect si un expert mediu.

Activitatile principale ale Compartimentului vor fi:

- Implementarea PMUD: introducerea in programele de investitii anuale/multianuale a proiectelor din PMUD, monitorizarea pregatirii si initierii achizitiilor, monitorizarea progresului implemnetarii proiectelor, monitorizarea efortului finnaciara pentru PMUD, solicitarea de masuri pentru incadrarea in planificare, etc.
- Verificarea evolutiei atingerii tintelor si obiectivelor stabilite prin PMUD in baza indicatorilor de progres
- Mentinerea actualizata a modelului de transport si testarea proiectelor ce vor fi implementate in cadrul modelului
- Colectarea datelor si informatiilor necesare monitorizarii procesului si actualizarii modelului de transport
- Identificarea surselor de finantare pentru implementarea investitiilor
- Programarea informarii si implicarii cetatenilor in procesul de realizare a actiunilor si proiectelor din PMUD
- Actualizarea Programelor de investitii si actiuni pe termen scurt, mediu si lung aferente PMUD, functie de evolutiile existente in municipiu (finantari disponibile, schimbari conjuncturale, etc)
- Cooperare cu institutii la nivel regional si national.
- Pregatirea procesului de elaborare a PMUD-editia urmatoare

In vederea indeplinirii atributiilor, compartimentul colaboreaza si obtine informatii de la toate departamentele din cadrul Primariei Galati si face demersuri de obtinere de infomatii de la alti parteneri externi.

Personalul in cadrul acestui compartiment trebuie selectat astfel incat procesul de monitorizare a implementarii PMUD sa beneficieze de cei mai buni specialisti, cu expertiza in domeniul planificarii si monitorizarii planurilor strategice. Deasemenea, compartimentul trebuie dotat cu tehnica hard si soft (inclusiv programe de modelare in transport si de management de proiect) care sa permita eficienta maxima in monitorizarea planurilor si identificarea din timp a problemelor in implementare.

Actiunile enumerate mai sus trebuie sa se realizeze cat mai repede posibil, avand in vedere ca incepand cu luna august, odata cu aprobarea in Consiliul Local PMUD trebuie sa intre in faza de implementare si monitorizare.

Pentru o perioada de tranzitie, serviciul de monitorizare a implementarii PMUD, activitate ce revine compartimentului mai sus descris , poate fi externalizat pe baza de procedura competitiva, astfel incat sa se asigure fazele initiale de implementare, pana la posibilitatea realizarii compartimentului. Aceasta activitate poate fi externalizata impreuna cu partea de actualizare a modelului de transport. Externalizarea poate prevedea si o componenta de training pentru viitorii specialisti ai compartimentului si de organizare a activitatilor ineterne pentru monitorizarea PMUD.

Avantajele externalizarii initiale sunt:

- Rezolvarea temporara a problemelor de angajare de personal, in contextul salarizarii sectorului public actual si al restrictiilor de angajare.
- Formarea in timp a unei expertize pentru specialistii viitori din cadrul compartimentului
- Existenta permanenta a unui instrument de monitorizare a PMUD
- Daca aceasta implementare se face exclusiv prin resurse poprii, este necesara dotarea primariei cu hard-ware si soft-ware (soft de modelare a prognozei de cerere) este necesara. Deasemenea, o persoana specializata in acest domeniu trebuie angajata.

Ca si efort financiar, externalizarea presupune existenta unui serviciu de consultanta cu urmatoarele activitati:

- Plata periodica a serviciului de monitorizare a implementarii PMUD;
- Plata periodica a serviciului de actualizare a modelului de transport ;
- Plata la comanda a serviciului de testare in model a implementarii fiecarui proiect;
- Training pentru compartimentul specializat pentru implementare PMUD.

MONITORIZAREA IMPLEMENTARII PLANULUI DE ACTIUNE se realizeaza de catre compartimentul specializat propus a se constitui in acest scop, pe baza un or indicatori de monitorizare.

Indicatorii de monitorizare propusi pentru implementarea PMUD Galati sunt prezentati mai jos:

A. Indicatori de monitorizare si evaluare a rezultatelor implementarii investitiilor aferente PMUD

Cod indicator	Indicator	UM	An de referință	Valoare a țintă	Sursa datelor	An țintă	Frecvența monitorizării
M1	Lungime totală a liniilor noi sau îmbunătățite de troleibuz	km	2015	19.7	Compartiment Implementare PMUD	2030	Anuală
M2	Lungimea totală a liniilor modernizate de tramvai	km	2015	7.6	Compartiment Implementare PMUD	2030	Anuală
M3	Nr km piste de biciclete	km	2015	82	Compartiment Implementare PMUD	2030	Anuală
M4	Cai pietonale reabilitate sau înființate în condiții de asigurare a accesibilității și siguranței pentru toți locuitorii	mp	2015	50.000	Compartiment Implementare PMUD	2030	Anuală
M5	Cai de acces rutier reabilitate sau noi realizate, inclusiv facilități asociate (străzi, trotuare, spații verzi)	km	2015	75	Compartiment Implementare PMUD	2030	Anuală
M6	Emisii GES provenite din transportul rutier	g CO ₂ / km	2015		Compartiment Implementare PMUD/ Model matematic cu proiecte implementate	2030	Anuală
M7	Emisii de gaze poluante (CO, VOC, NO _x și PM)	g CO ₂ / km g VOC/ km g NO _x /km g PM/ km	2015		Compartiment Implementare PMUD/ Model matematic cu proiecte implementate	2030	Anuală
M8	Pasageri în transportul public	Pasageri	2015		Operatorul de transport public	2030	Anuală
M9	Viteza comercială medie de deplasare în rețeaua de transport public	Km/h	2015		Compartiment Implementare PMUD/ Model matematic cu proiecte implementate	2030	Semestrială

Cod indicator	Indicator	UM	An de referinta	Valoare a tinta	Sursa datelor	An tinta	Frecventa monitorizarii
M10	Durata globala de deplasare in mediu urban pentru modurile de transport motorizat	min	2015		Compartiment Implementare PMUD/ Model matematic cu proiecte implementate	2030	Semestriala
M11	Accesibilizarea sistemului de transport public	%	2015	100%	Compartiment Implementare PMUD	2030	Semestriala
M12	Locuri de parcare amenajate sau nou infiintate pe teritoriul administrativ al municipiului	locuri de parcare	2015	35.000	Compartiment Implementare PMUD	2030	Anuala

B. Indicatori si actiuni de monitorizare a stadiului implementarii PMUD

Indicator	Unitate de masura	Document de referinta	An de referinta	Valoarea-tinta	Sursa datelor	An tinta	Frecventa monitorizarii
Gradul de realizare a actiunilor planificate	Luni intarziere fata de planificare	Planul de actiune	2015	Termene programate/re programate	Compartiment Implementare PMUD	2030	Trimestriala
Stadiul implementarii investitiilor	Luni intarziere	Planul de actiune/ Documente tehnice si de programare a implementarii proiectului	2015	Termene programate/re programate	Compartiment Implementare PMUD	2030	Trimestriala

C. Actiuni necesare pentru etapa de monitorizare

In vederea monitorizarii corespunzatoare a implementarii Planului de Mobilitate Urbana Durabila, sunt necesare realizarea unor actiuni de planificare a monitorizarii (indicatori), astfel cum sunt prezentati mai jos:

Instrument/ actiune de monitorizare PMUD	Unitate de masura	Document de referinta	Luna/An de referinta	Valoarea-tinta	Sursa datelor	Frecventa monitorizarii
Plan de actiune detaliat privind monitorizare si implementarea PMUD	Luni intarziere	Plan de actiune	Septembrie 2015	Termene programate	Compartiment Implementare PMUD	3 luni de la aprobare PMUD
Actualizarea modelului de transport	Luni intarziere	Model de transport	Septembrie 2015	Termene programate	Compartiment Implementare PMUD	Semestrial
Monitorizare implementare proiect individul din PMUD	Luni	Plan de actiune/ Documente tehnice si de programare a implementarii proiectului	-	Termene programate	Compartiment Implementare PMUD	Permanent
Monitorizare modelare proiect de investitii	Luni	Plan de actiune/Documente tehnice si de programare a implementarii proiectului	-	Termene programate	Compartiment Implementare PMUD	La pregatire implementare proiect
Raportare monitorizare (toti indicatorii)	Luni		-	Termene programate	Compartiment Implementare PMUD	Semestrial
Raportare monitorizare Strategie de comunicare	Luni	Plan de actiune/Documente tehnice si de programare a implementarii proiectului		Termene programate	Compartiment Implementare PMUD	Trimestrial

Acestor indicatori li se pot adauga si altii, identificati pe parcursul monitorizarii ca fiind generati de anumiti factori de risc si care au influenta directa sau indirecta asupra realizarii obiectivelor.

Pentru monitorizare este foarte importanta colaborarea si comunicarea, atat in cadrul Grupului de lucru constituit cat si cu compartimentele de specialitate din Primarie, astfel incat monitorizarea implementarii sa beneficieze in timp util de toate informatiile referitoare la stadiul proiectelor implementate sau in pregatire, astfel incat sa poata interveni acolo unde Compartimentul de monitorizare considera ca modul de desfasurare al procesului de implementare al proiectului poate genera perturbari in atingerea obiectivelor.

Compartimentul va asigura trasabilitatea culegerii si analizei informatiilor pentru monitorizare si va infiinta si gestiona un instrument software de gestiune a acestor date si a procesului de monitorizare. Evidenta comunicarii, a consultarilor cu toti factorii implicati la nivel local si regional, a deciziilor adoptate pe parcursul monitorizarii si evidentierea "lectiilor de invatat" pentru realizarea si implementarea viitorului Plan de Mobilitate este un lucru esential. Recomandat este ca in programul

de pregătire a specialiștilor din acest compartiment să existe și programe de twinning cu colegi din cadrul autorităților locale din străinătate, astfel încât să se implementeze treptat cele mai bune metodologii de monitorizare a acțiunilor PMUD. Specialiștii acestui compartiment, împreună cu membrii Grupului de lucru și responsabilul de PMUD numit vor fi participanți direcți la realizarea viitoarei generații de plan.

8.2 Strategia de Relații Publice, Informare și Comunicare pentru implementarea PMUD

Pentru perioada de implementare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, este realizată o Strategie de Relații Publice, Informare și Comunicare. Aceasta cuprinde pe de o parte informații detaliate despre modul de informare cu privire la acțiunile din planul de mobilitate, văzută ca o acțiune continuă și integrată, iar pe de altă parte informații despre acțiunile de comunicare și consultare publică necesare a fi realizate când se implementează fiecare proiect sau acțiune din cadrul Planului.

De asemenea, Strategia de Relații Publice, Informare și Comunicare propune modul de abordare a procesului participativ pentru implementarea proiectelor incluse în PMUD. Se urmărește implicarea cetățenilor pe toată durata proiectului pentru care se realizează planul de consultare. Acest lucru va fi realizat prin identificarea problemelor percepute de către publicul interesat referitor la proiect, precum și integrarea părerilor acestora în etape de implementare a proiectului.

Așa cum evidențiază și Ghidul European privind Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă, procesul participativ pe întreaga durată a implementării este un aspect esențial, care aduce susținere din partea societății civile pentru proiectele desfășurate, asigură adoptarea celor mai potrivite soluții pentru locuitori și care diferențiază abordarea tradițională a planificării dezvoltării urbane de noul concept al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă

Strategia de Relații Publice, Informare și Comunicare este prezentată în **Anexa 3**.

9. Anexa 1 Fluxuri trafic prognoza

10. Anexa 2 Procesul Participativ



Municipiul Galați

11. Anexa 3 Strategia de Relatii Publice, Informare si Comunicare

12. Anexa 4 Proiecte propuse

- 12.1 **Anexa 4.1 Lista proiectelor propuse defalcate pe obiective generale si specifice**
- 12.2 **Anexa 4.2 Lista proiectelor propuse grupate pe domenii si faze de implementare**
- 12.3 **Anexa 4.3 Lista proiectelor propuse impartite pe scenarii**
- 12.4 **Anexa 4.4 Lista proiectelor propuse – Faza I (2017)**
- 12.5 **Anexa 4.5 Lista proiectelor propuse – Faza II (2020)**
- 12.6 **Anexa 4.6 Lista proiectelor propuse – Faza III (2030)**



ANEXA 1. Fluxuri de trafic de prognoza

➤ Orizontul 2020

▽ Media Zilnica Anuala

- Ipoteza pesimista
- Ipoteza medie
- Ipoteza optimista

▽ Ora de varf de trafic

- Ipoteza pesimista
- Ipoteza medie
- Ipoteza optimista

➤ Orizontul 2030

▽ Media Zilnica Anuala

- Ipoteza pesimista
- Ipoteza medie
- Ipoteza optimista

▽ Ora de varf de trafic

- Ipoteza pesimista
- Ipoteza medie
- Ipoteza optimista

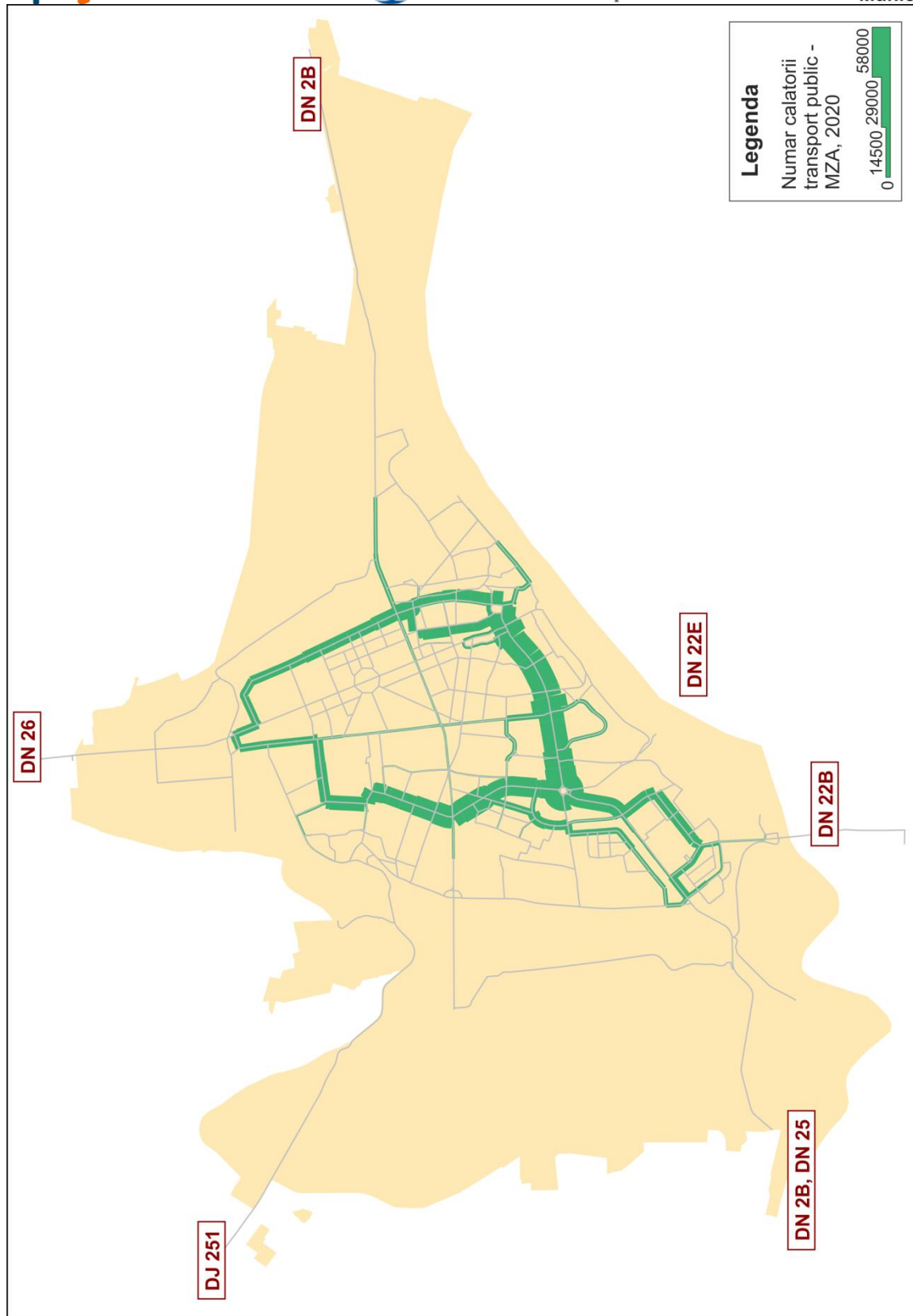


Figura 1: Fluxuri de calatori transport public. Ipoteza pesimista, MZA 2020

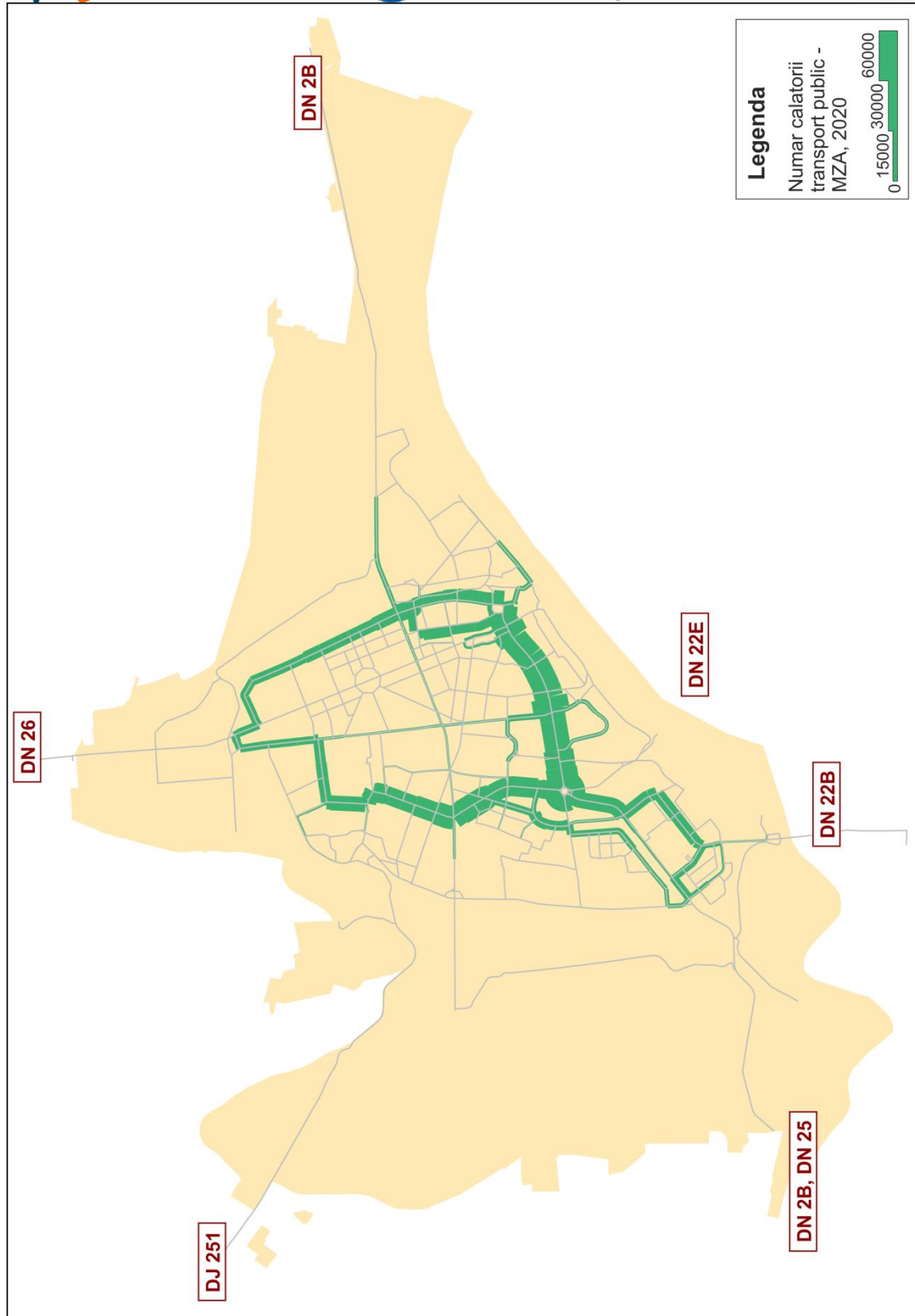


Figura 2: Fluxuri de calatori transport public. Ipoteza medie, MZA 2020

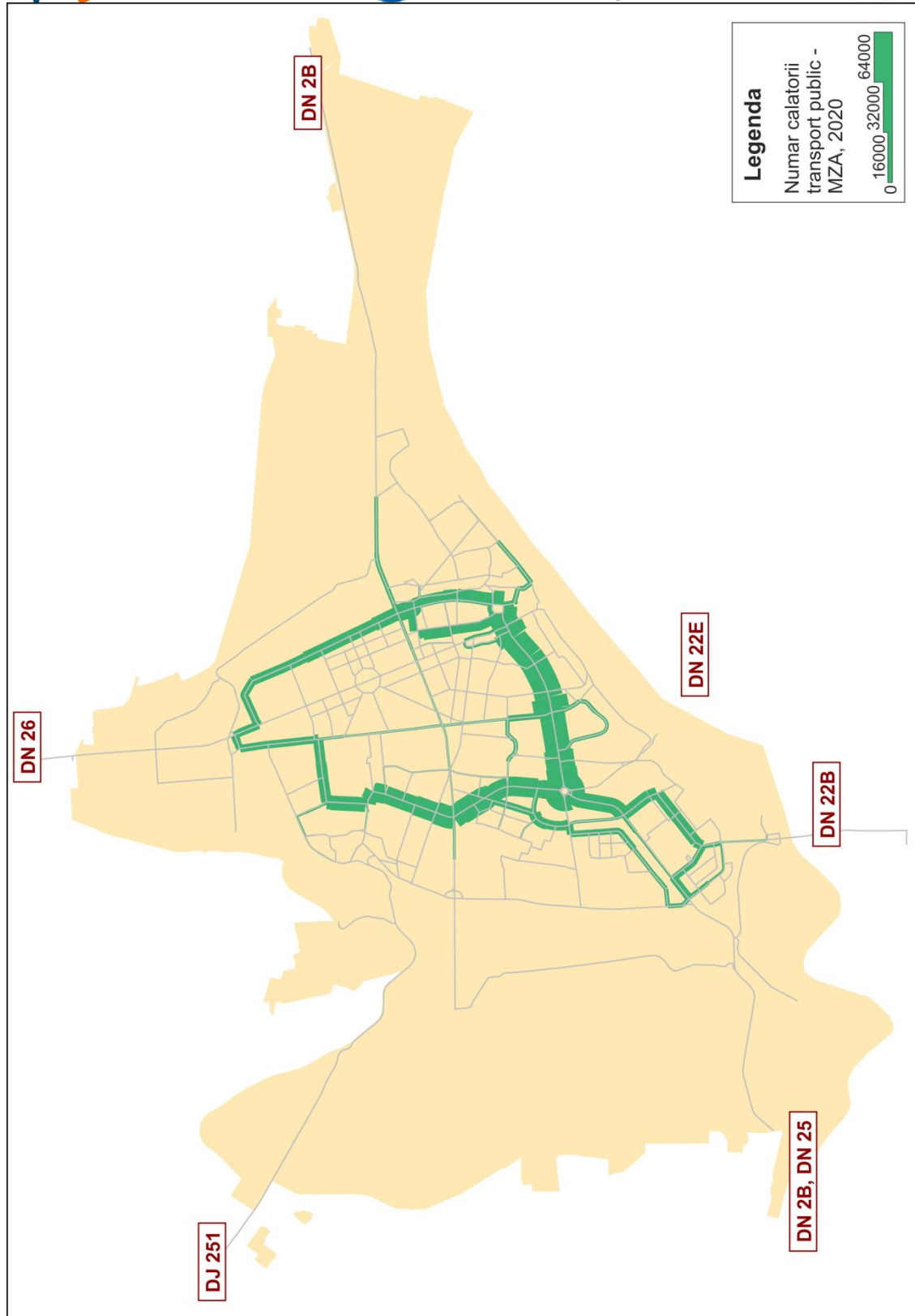


Figura 3: Fluxuri de calatori transport public. Ipoteza optimista, MZA 2020

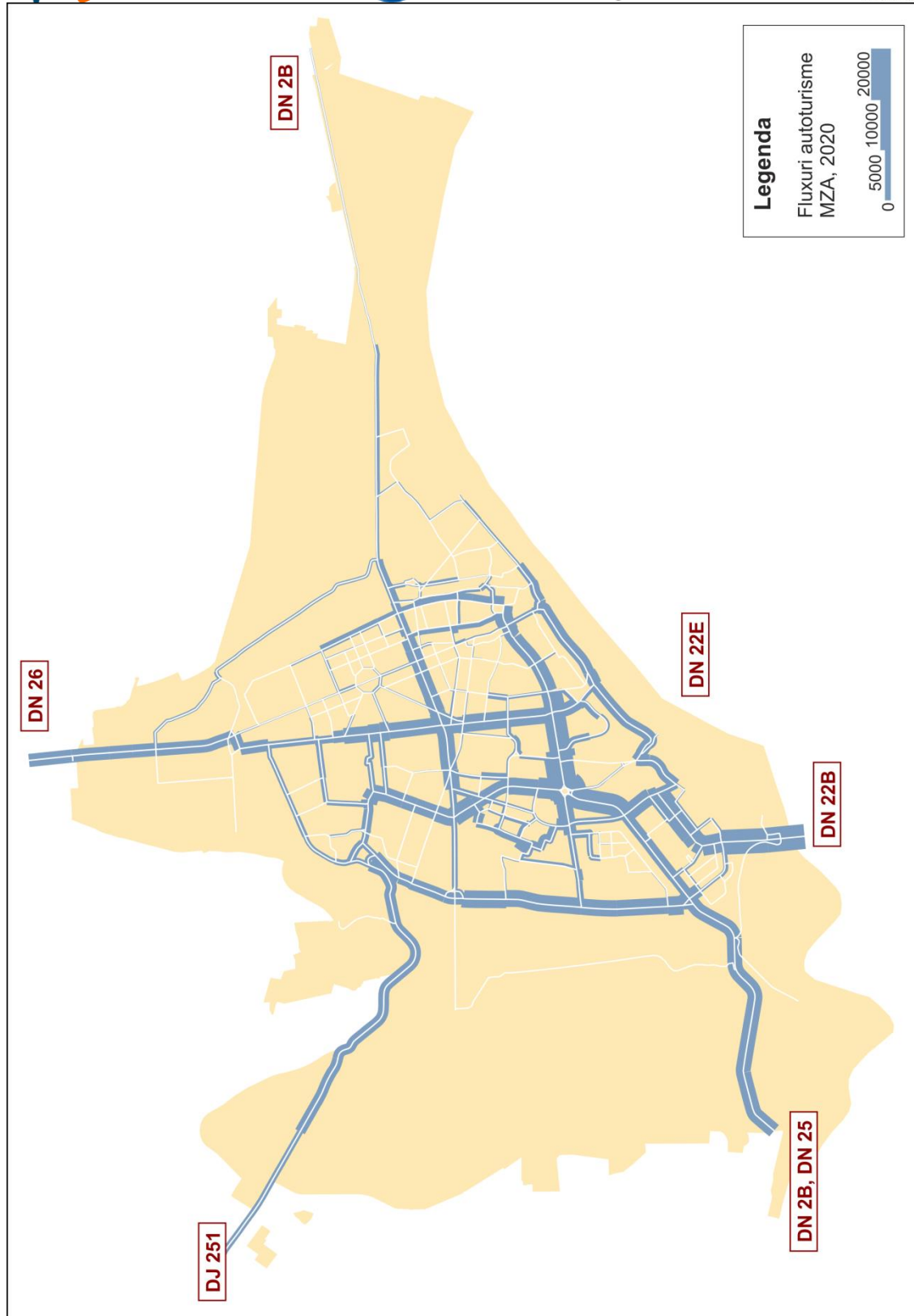


Figura 4: Fluxuri de trafic. Autoturisme. Ipoteza pesimista, MZA 2020

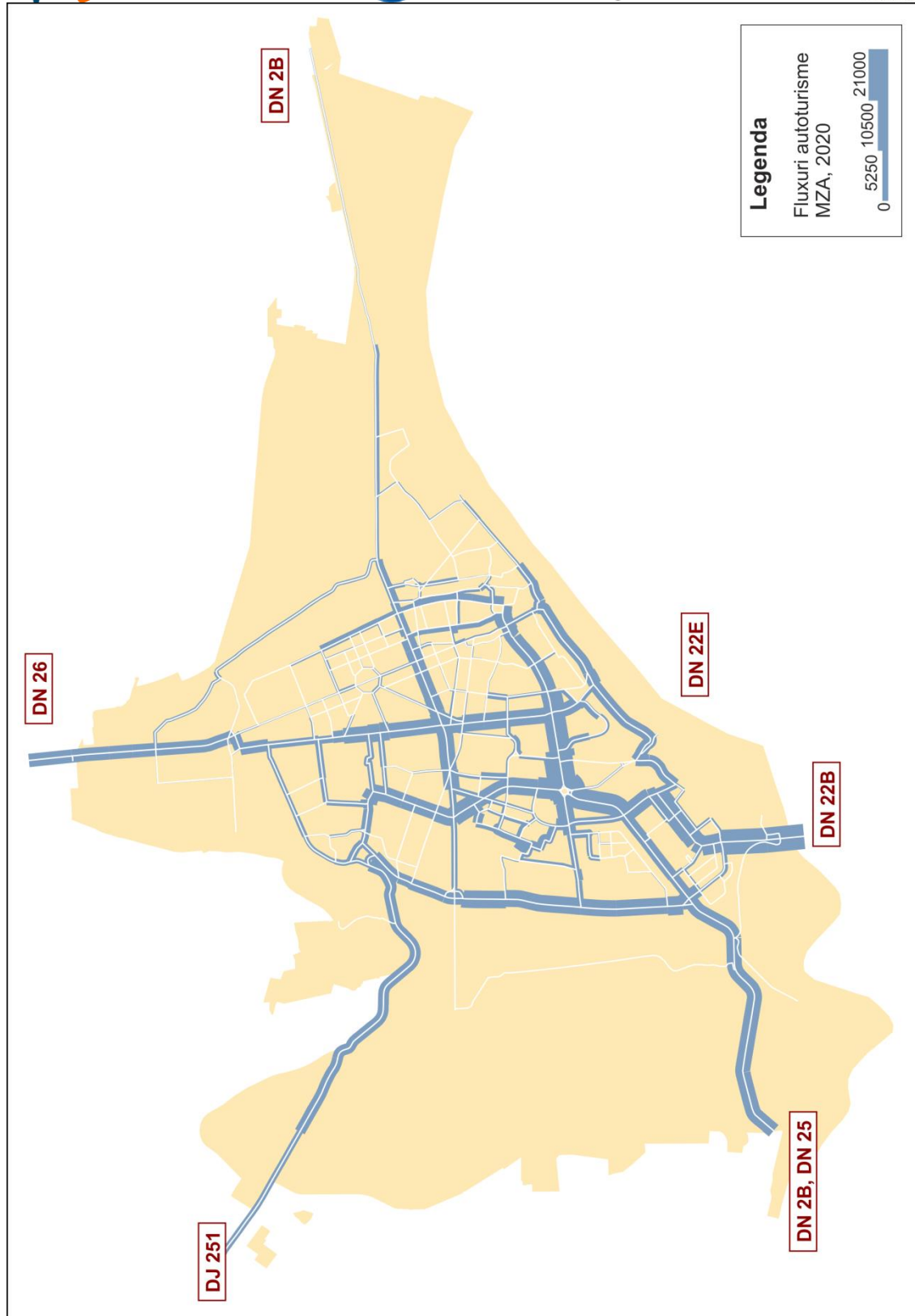


Figura 5: Fluxuri de trafic. Autoturisme. Ipoteza medie, MZA 2020

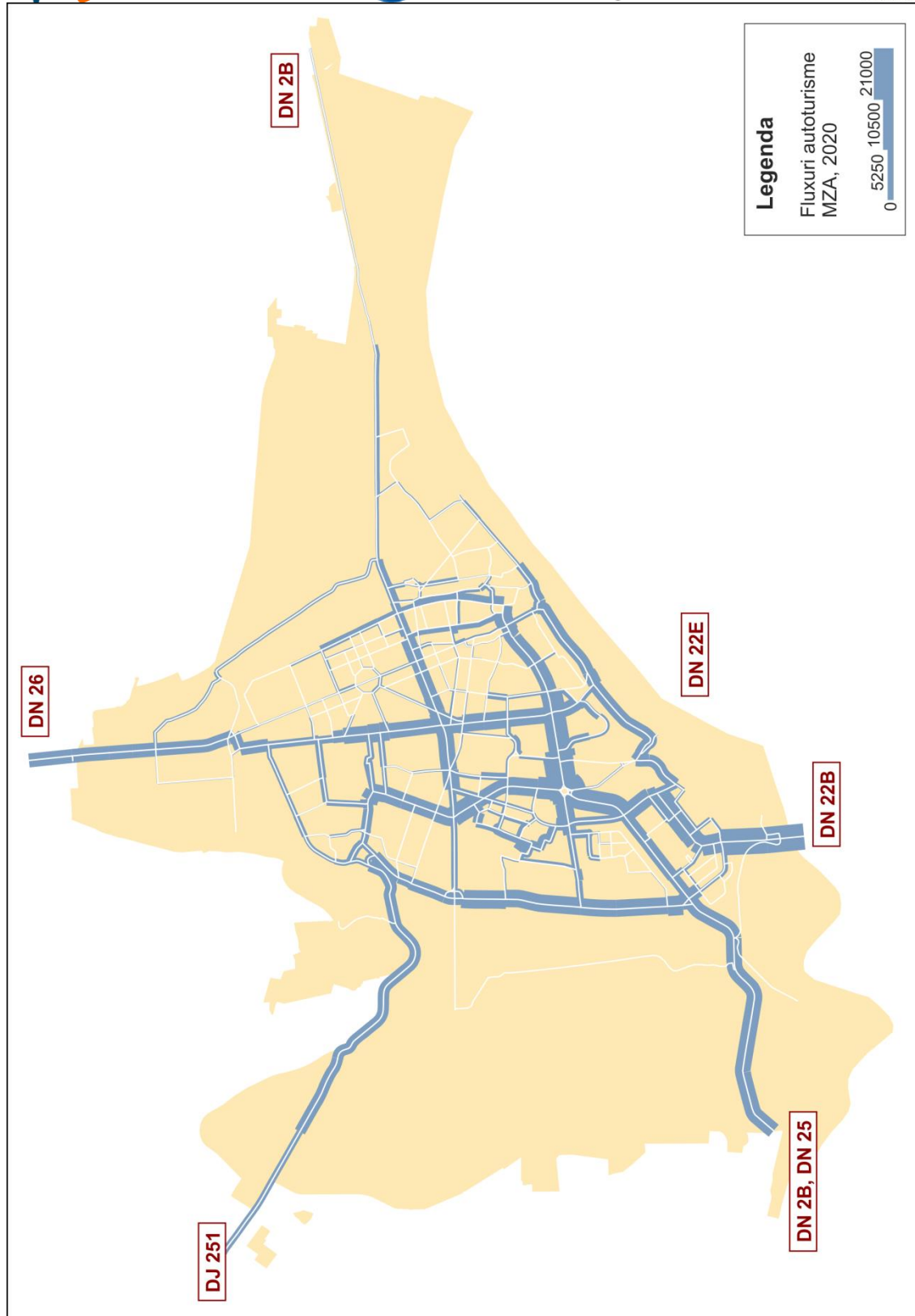


Figura 6: Fluxuri de trafic. Autoturisme. Ipoteza optimista, MZA 2020



Figura 7: Fluxuri de trafic. Vehicule de marfa. Ipoteza pesimista, MZA 2020



Figura 8: Fluxuri de trafic. Vehicule de marfa. Ipoteza medie, MZA 2020



Figura 9: Fluxuri de trafic. Vehicule de marfa. Ipoteza optimista, MZA 2020

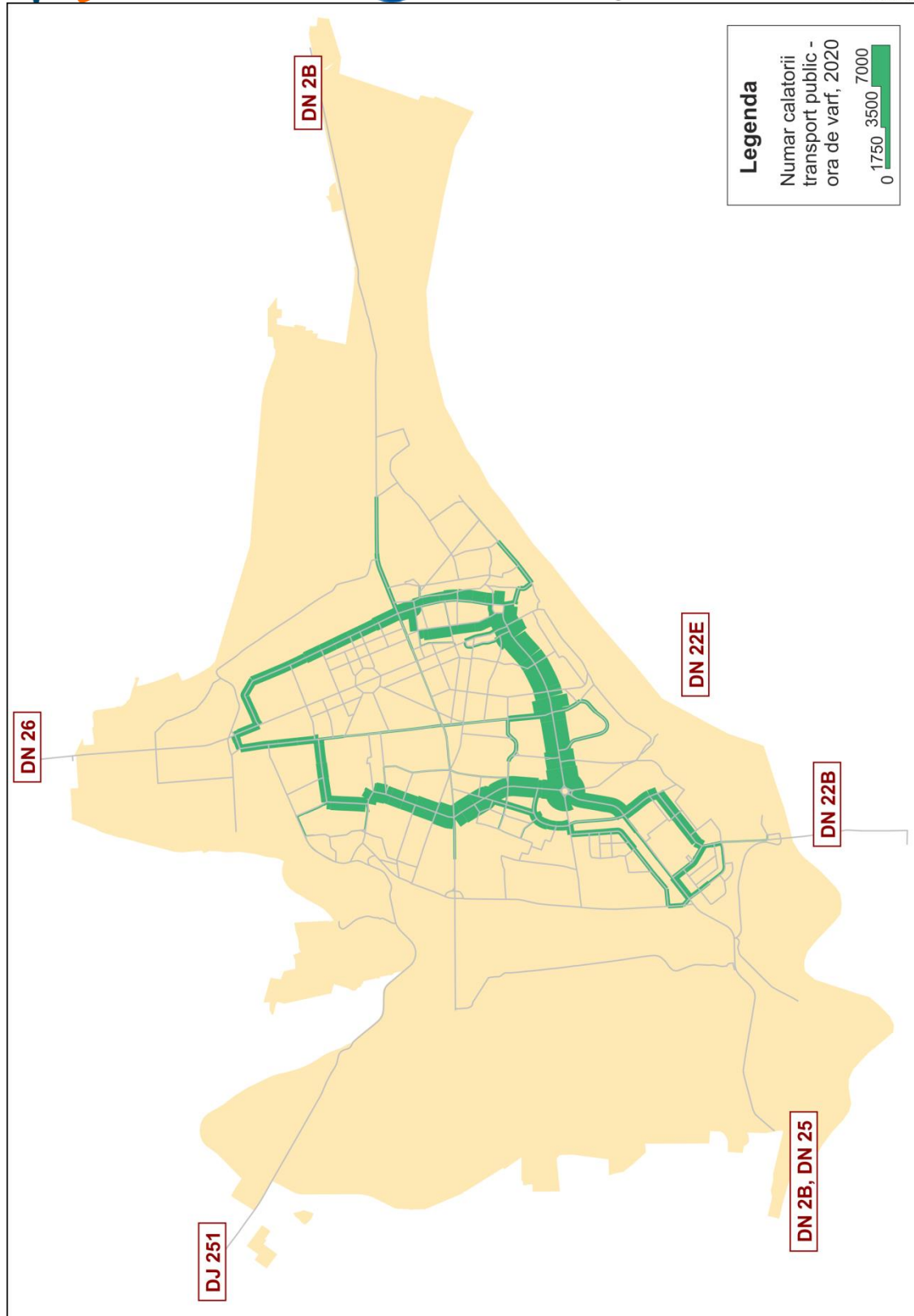


Figura 10: Fluxuri de calatori transport public. Ipoteza pesimista, Ora de varf, 2020

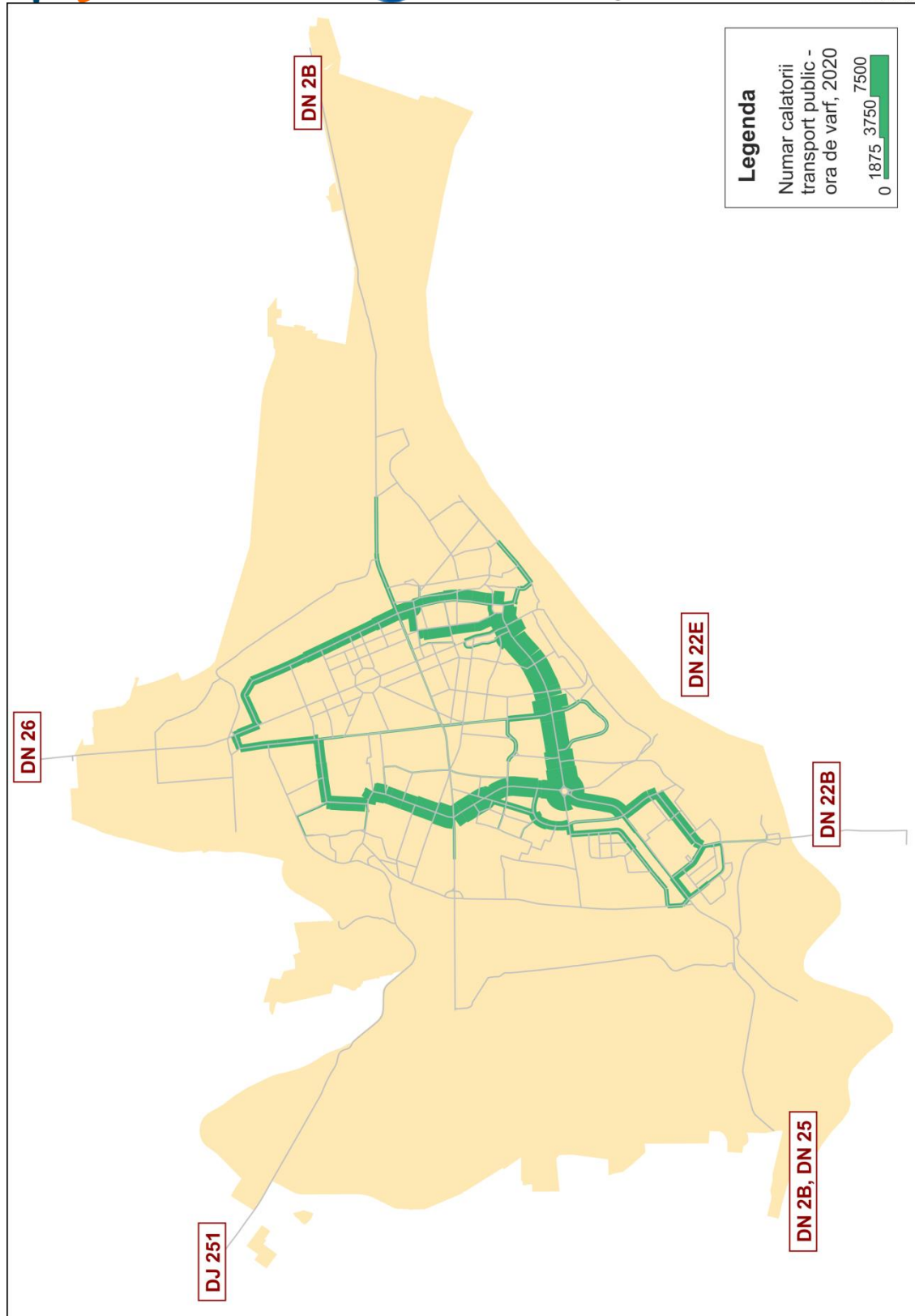


Figura 11: Fluxuri de calatori transport public. Ipoteza medie, Ora de varf, 2020

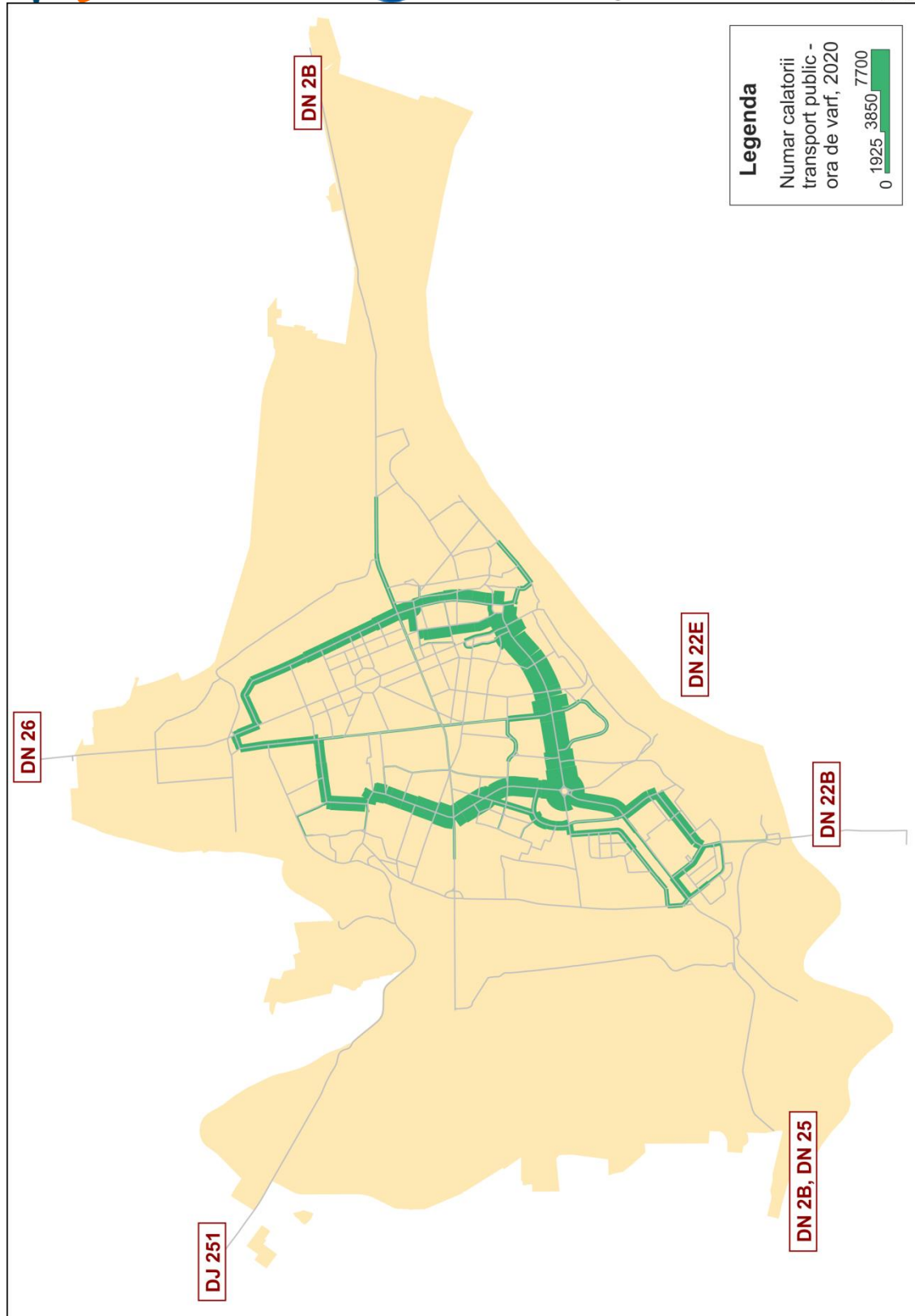


Figura 12: Fluxuri de calatori transport public. Ipoteza optimista, Ora de varf, 2020

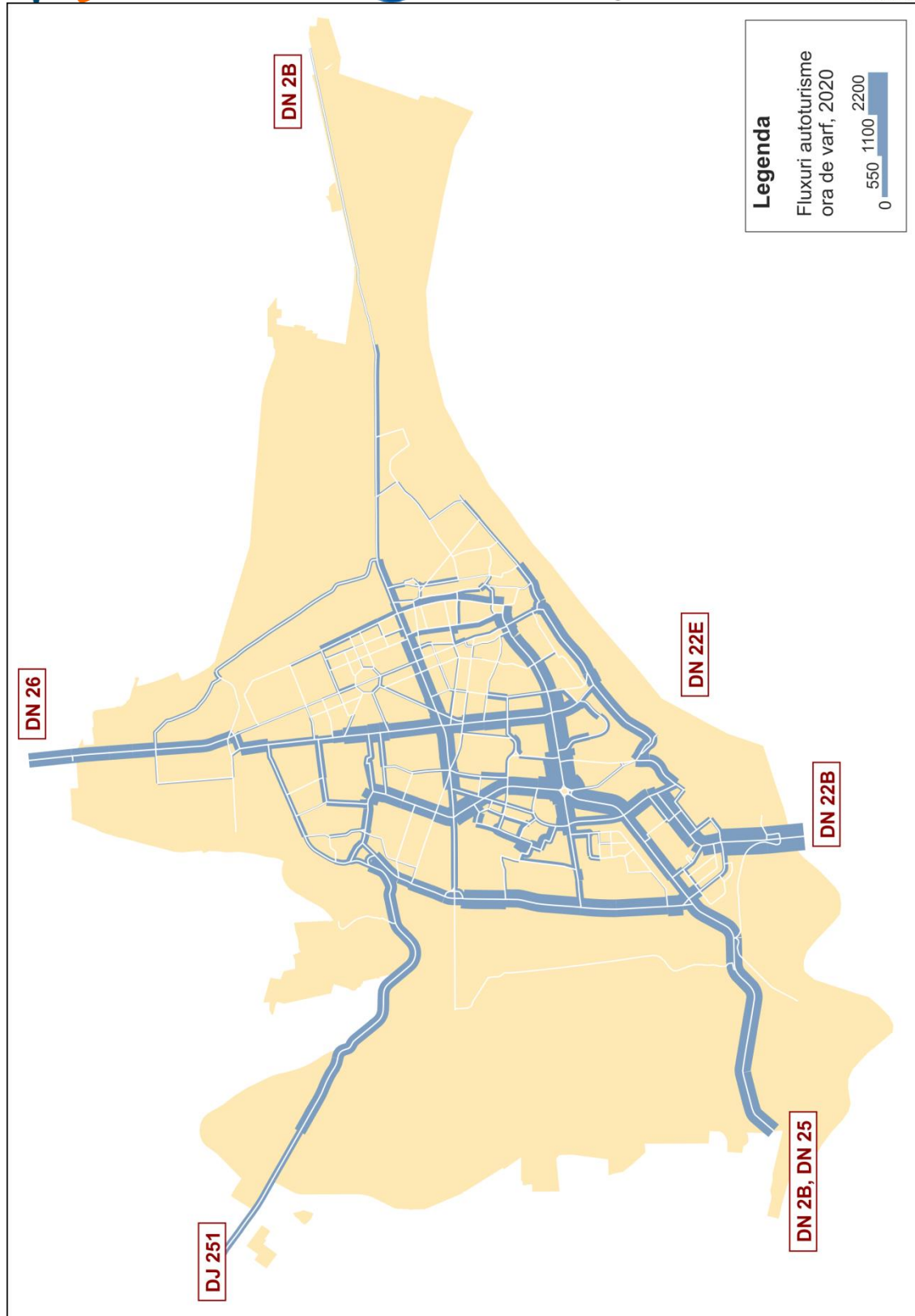


Figura 13: Fluxuri de trafic. Autoturisme. Ipoteza pesimista, Ora de varf, 2020

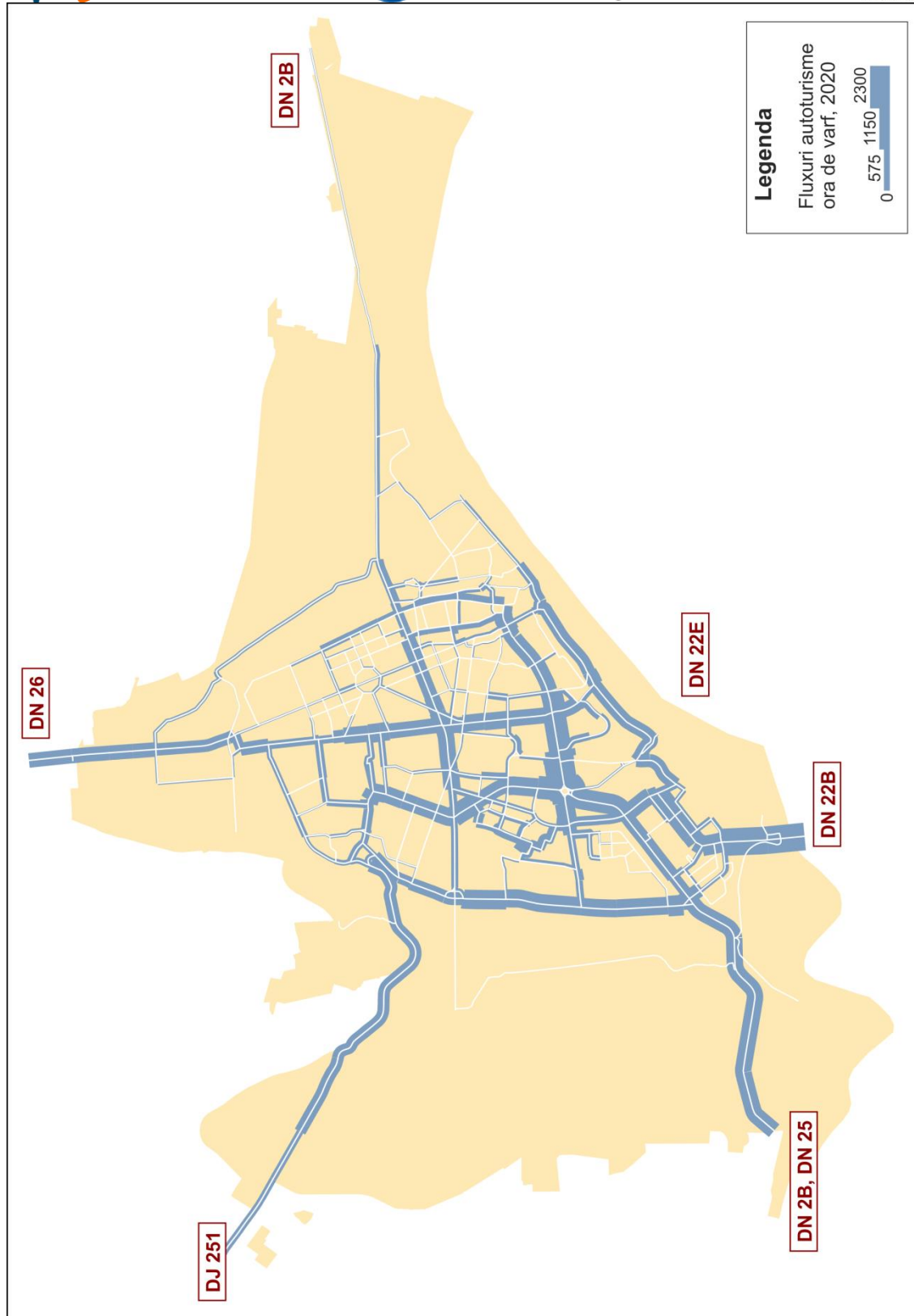


Figura 14: Fluxuri de trafic. Autoturisme. Ipoteza medie, Ora de varf, 2020

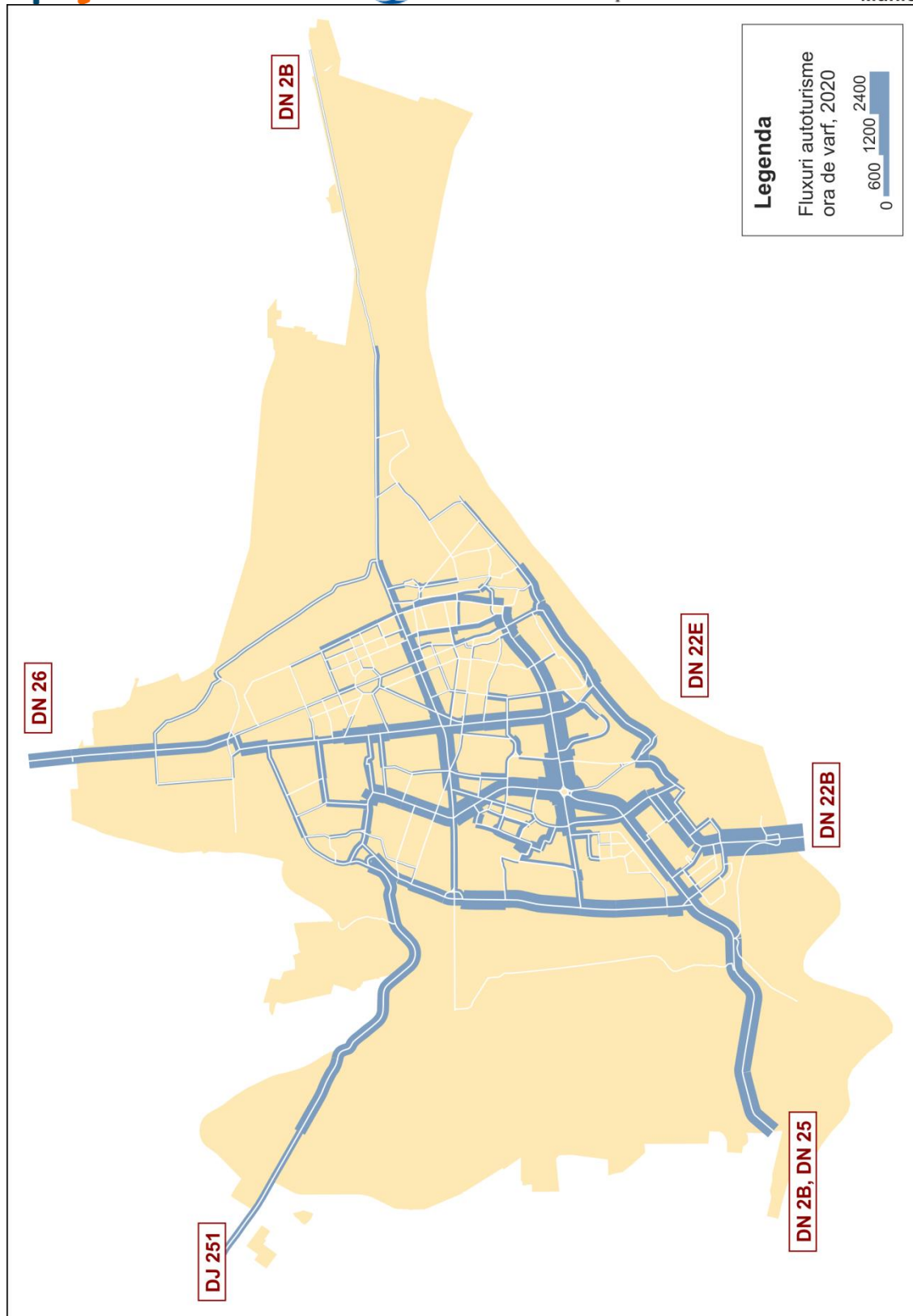


Figura 15: Fluxuri de trafic. Autoturisme. Ipoteza optimista, Ora de varf, 2020

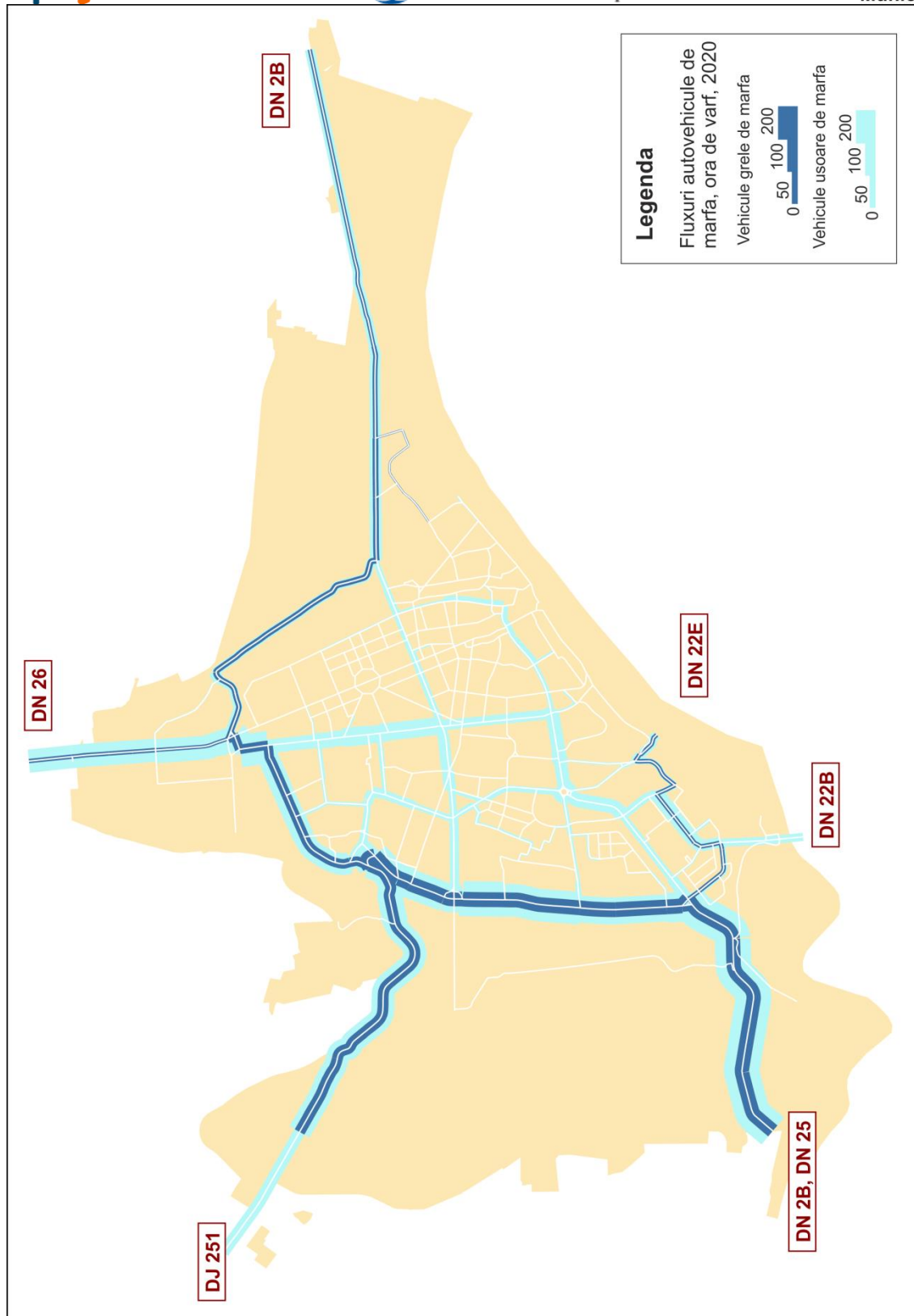


Figura 16: Fluxuri de trafic. Vehicule de marfa. Ipoteza pesimista, Ora de varf, 2020

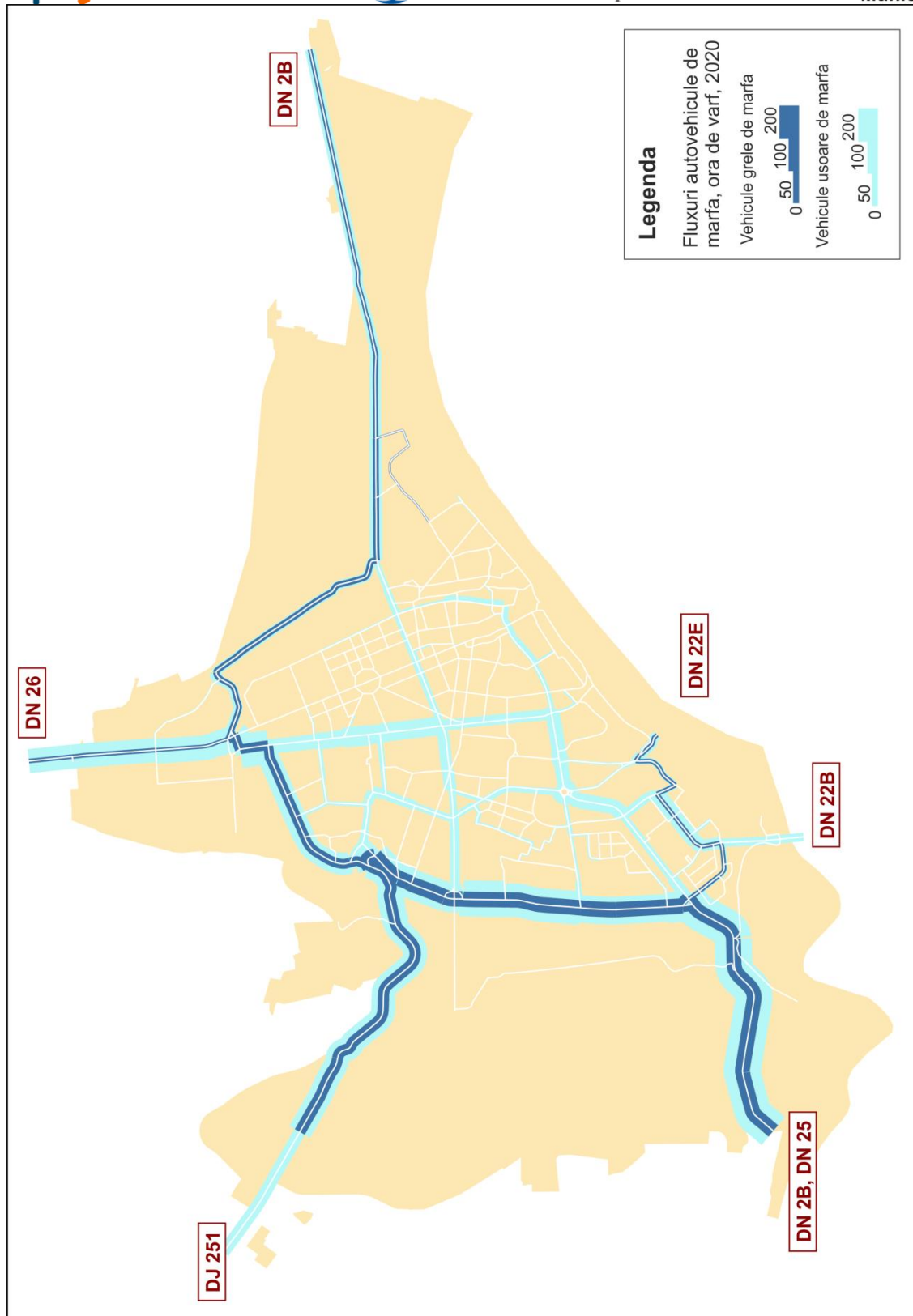


Figura 17: Fluxuri de trafic. Vehicule de marfa. Ipoteza medie, Ora de varf, 2020



Figura 18: Fluxuri de trafic. Vehicule de marfa. Ipoteza optimista, Ora de varf, 2020

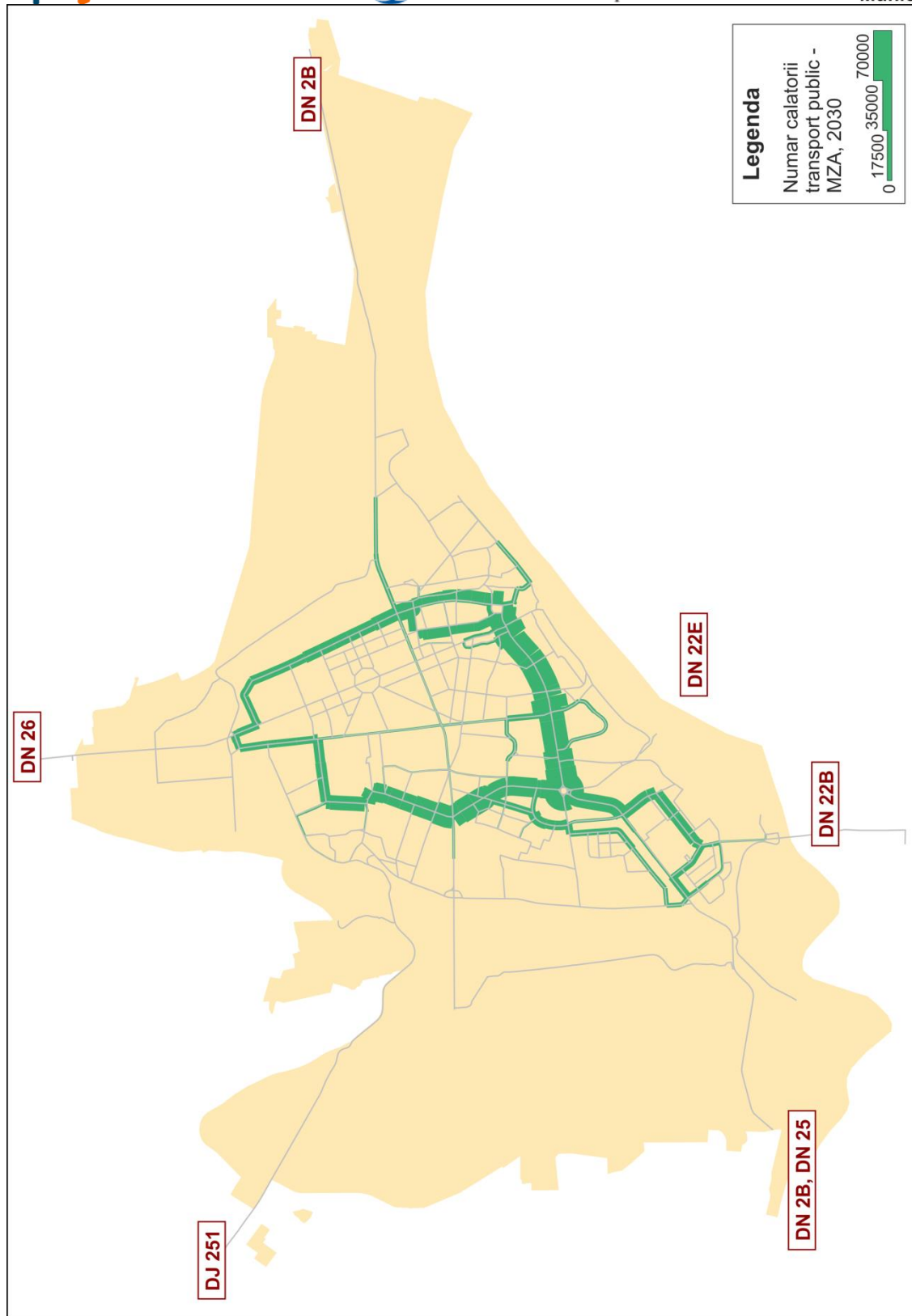


Figura 19: Fluxuri de calatori transport public. Ipoteza pesimista, MZA 2030

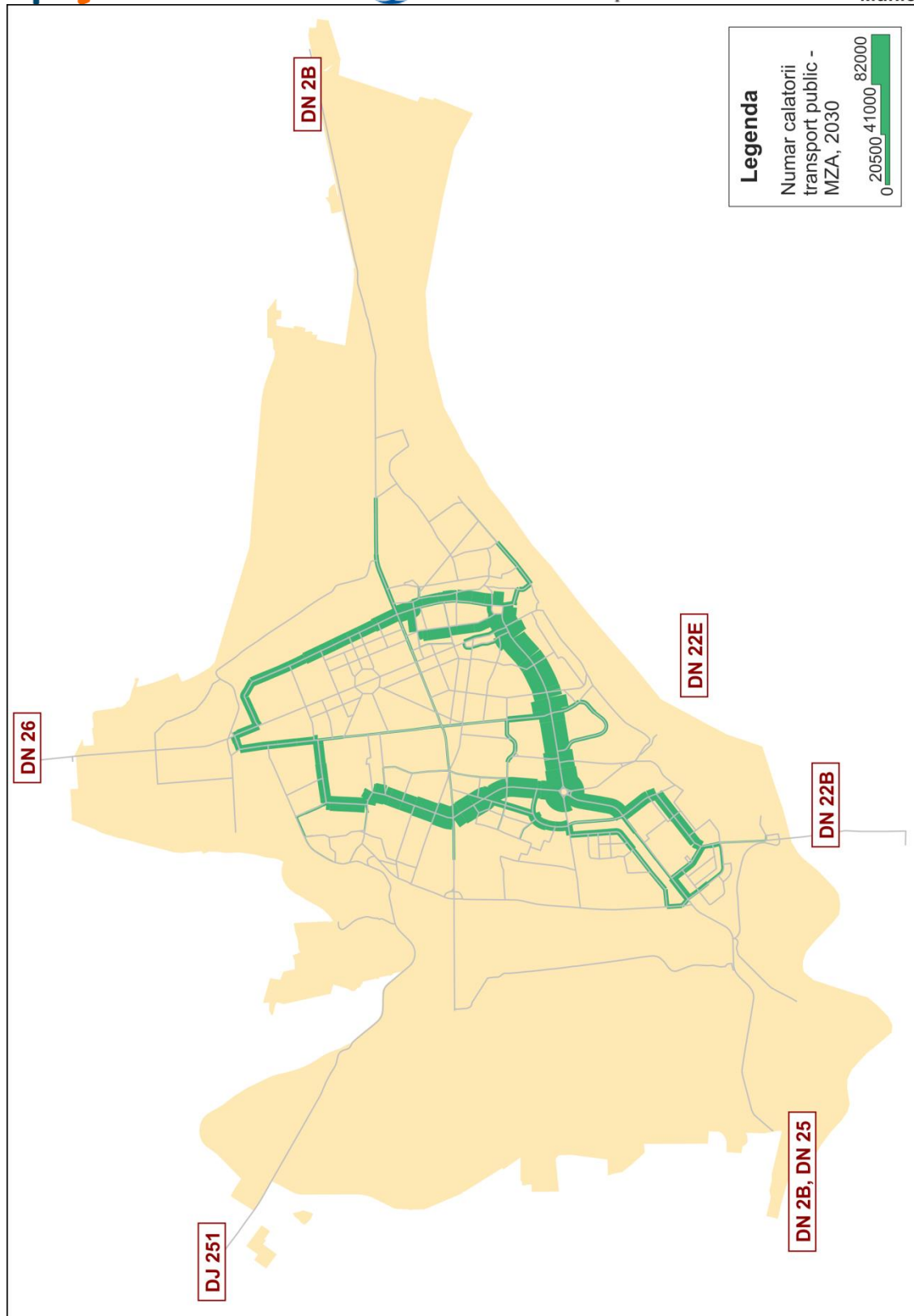


Figura 20: Fluxuri de calatori transport public. Ipoteza medie, MZA 2030

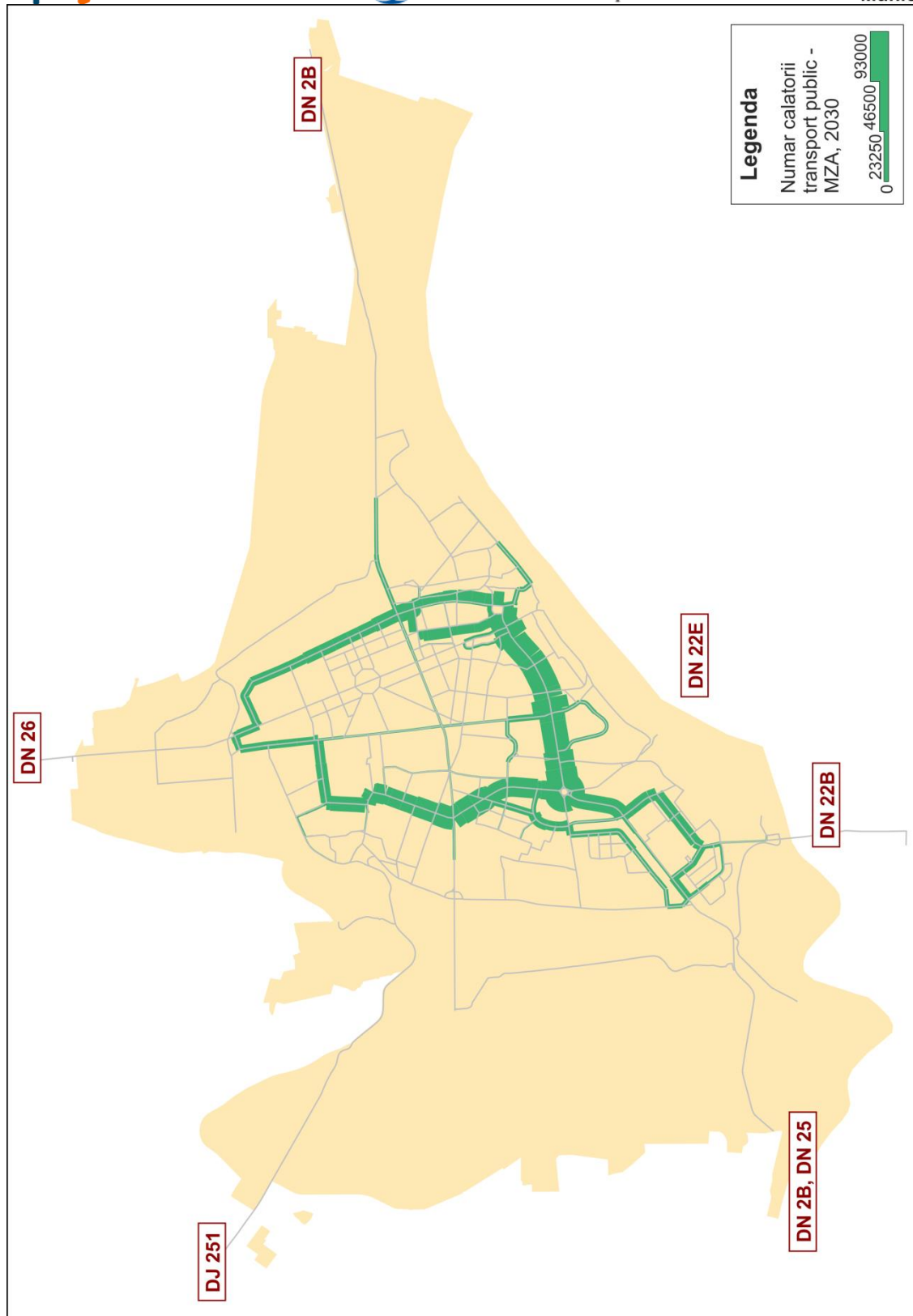


Figura 21: Fluxuri de calatori transport public. Ipoteza optimista, MZA 2030

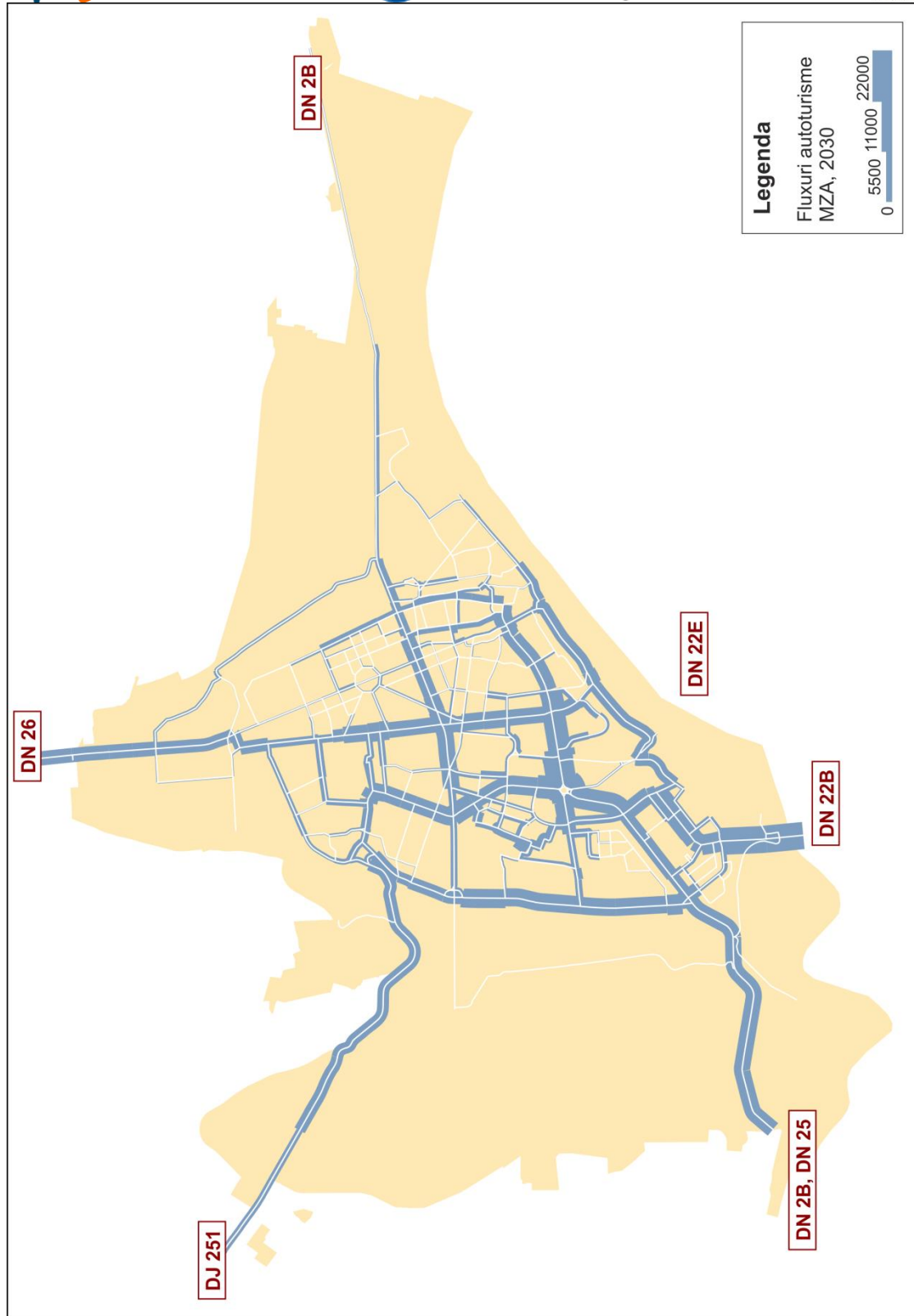


Figura 22: Fluxuri de trafic. Autoturisme. Ipoteza pesimista, MZA 2030

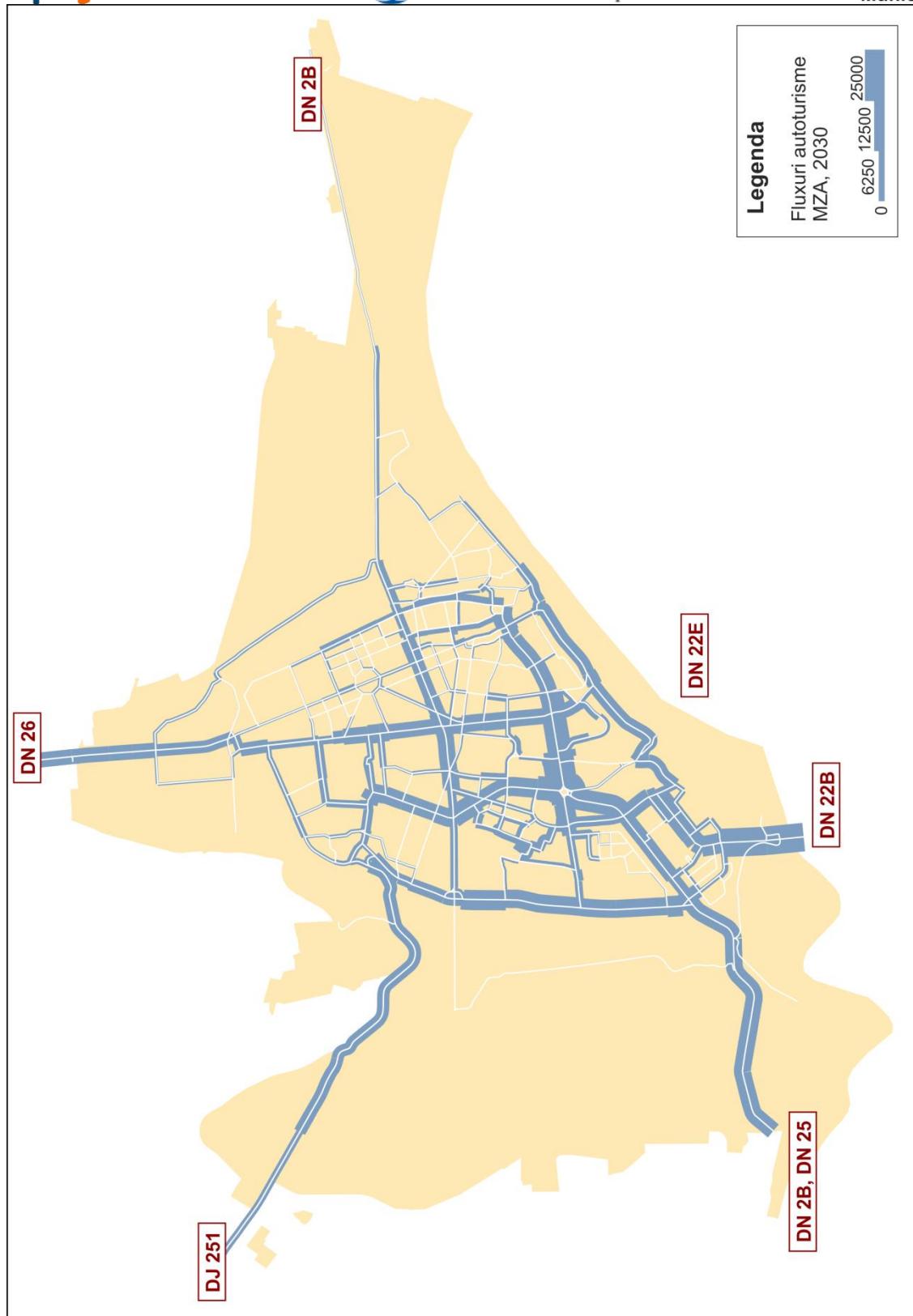


Figura 23: Fluxuri de trafic. Autoturisme. Ipoteza medie, MZA 2030

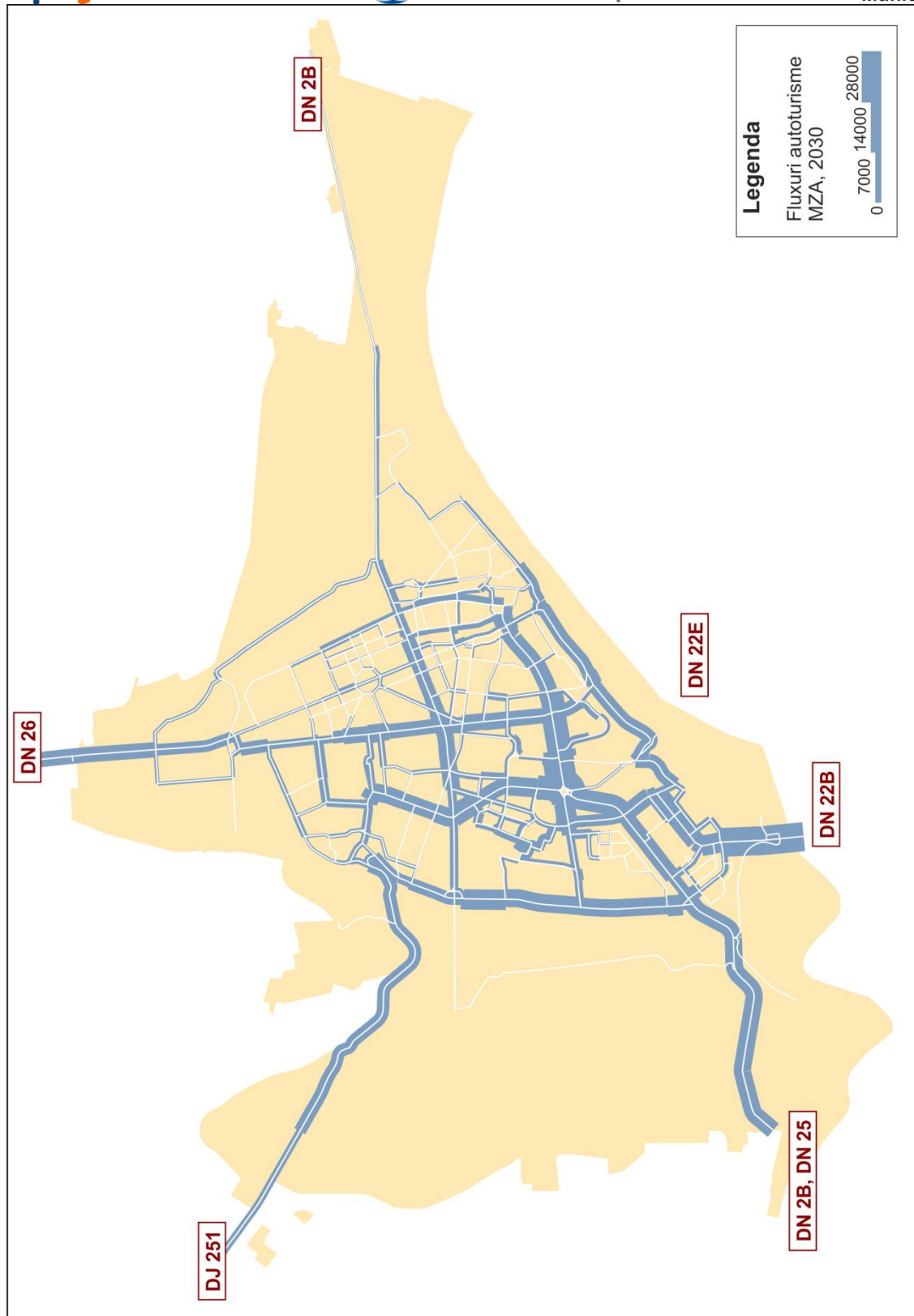


Figura 24: Fluxuri de trafic. Autoturisme. Ipoteza optimista, MZA 2030



Figura 25: Fluxuri de trafic. Vehicule de marfa. Ipoteza pesimista, MZA 2030



Figura 26: Fluxuri de trafic. Vehicule de marfa. Ipoteza medie, MZA 2030



Figura 27: Fluxuri de trafic. Vehicule de marfa. Ipoteza optimista, MZA 2030

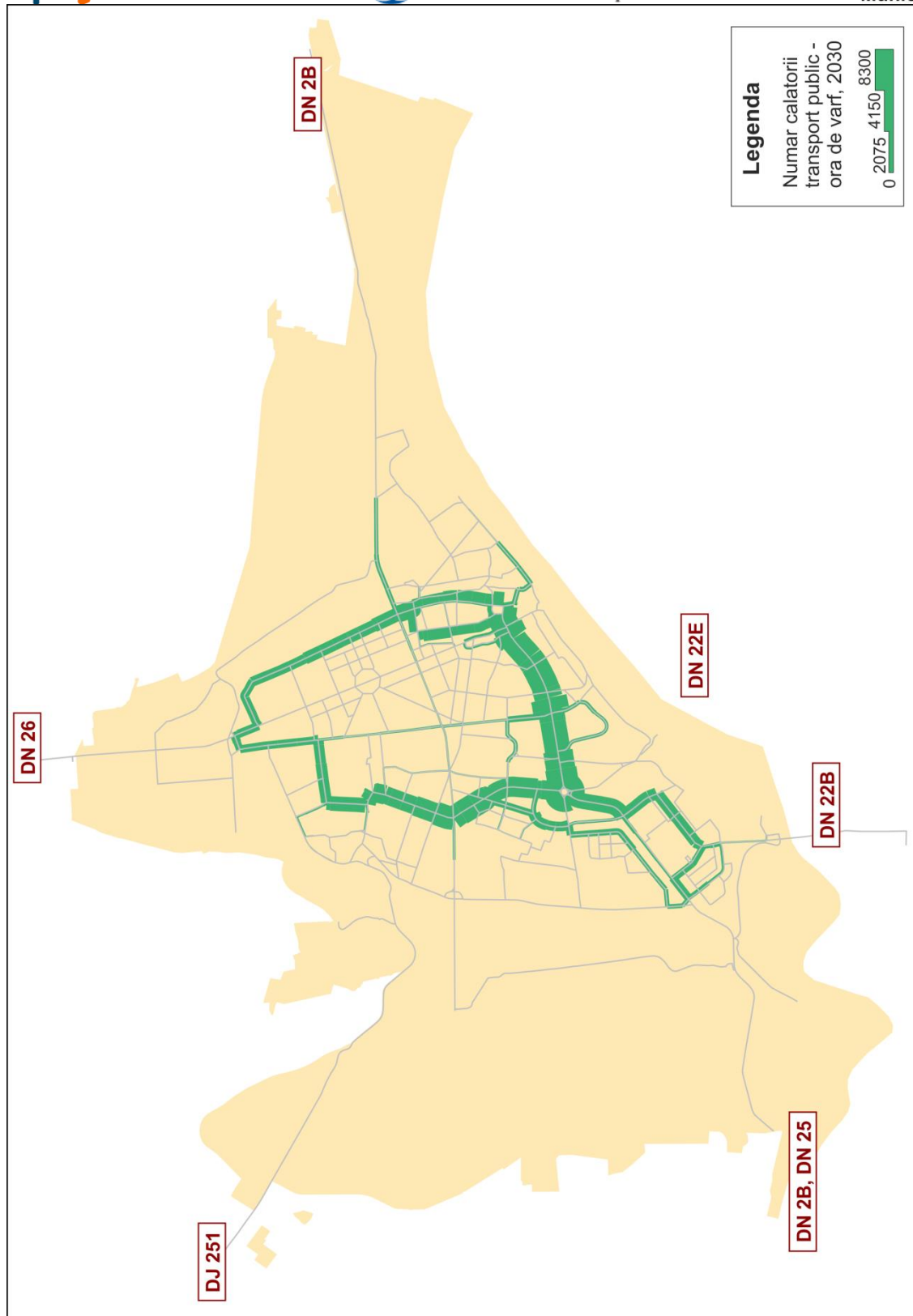


Figura 28: Fluxuri de calatori transport public. Ipoteza pesimista, Ora de varf, 2030

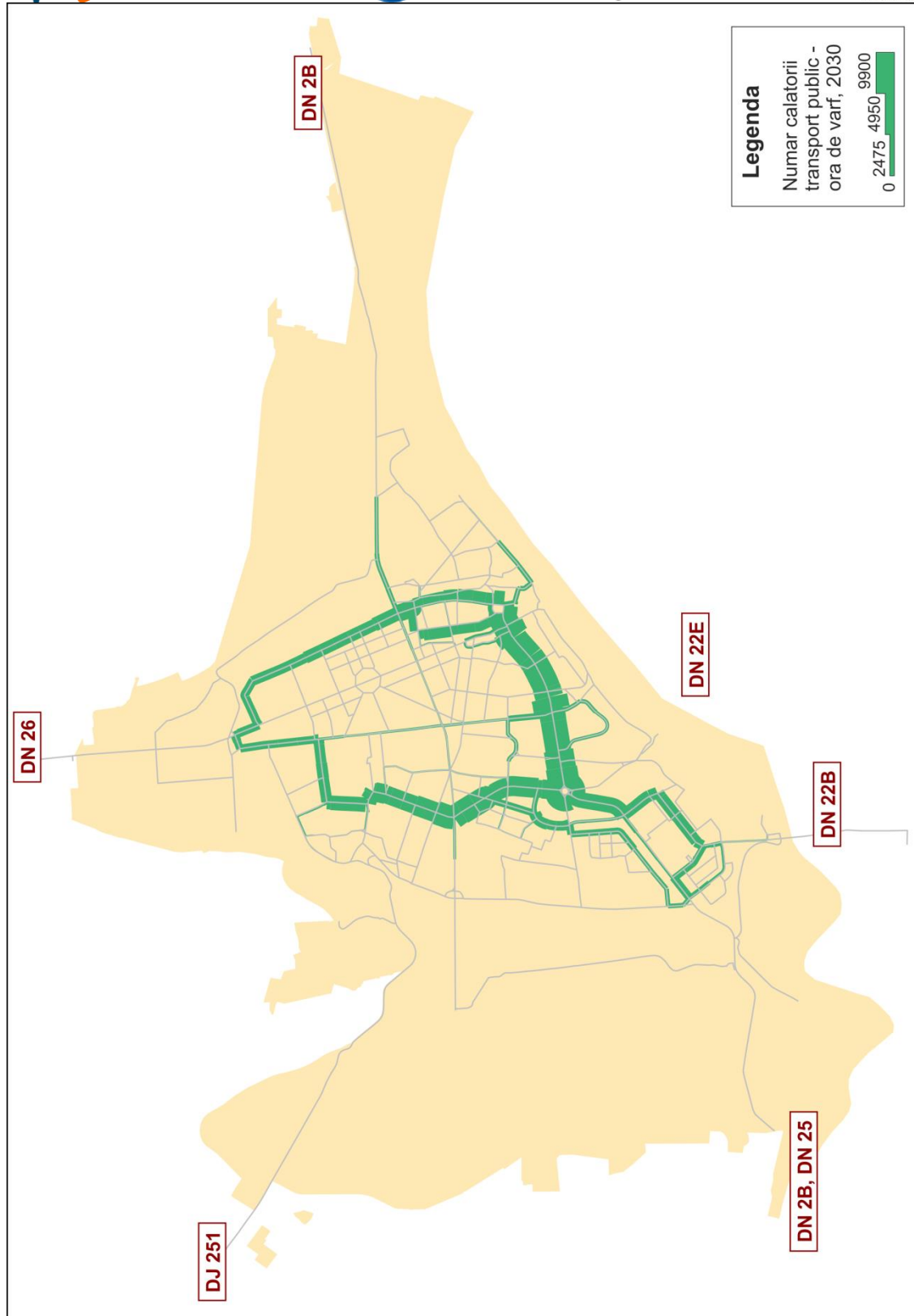


Figura 29: Fluxuri de calatori transport public. Ipoteza medie, Ora de varf, 2030

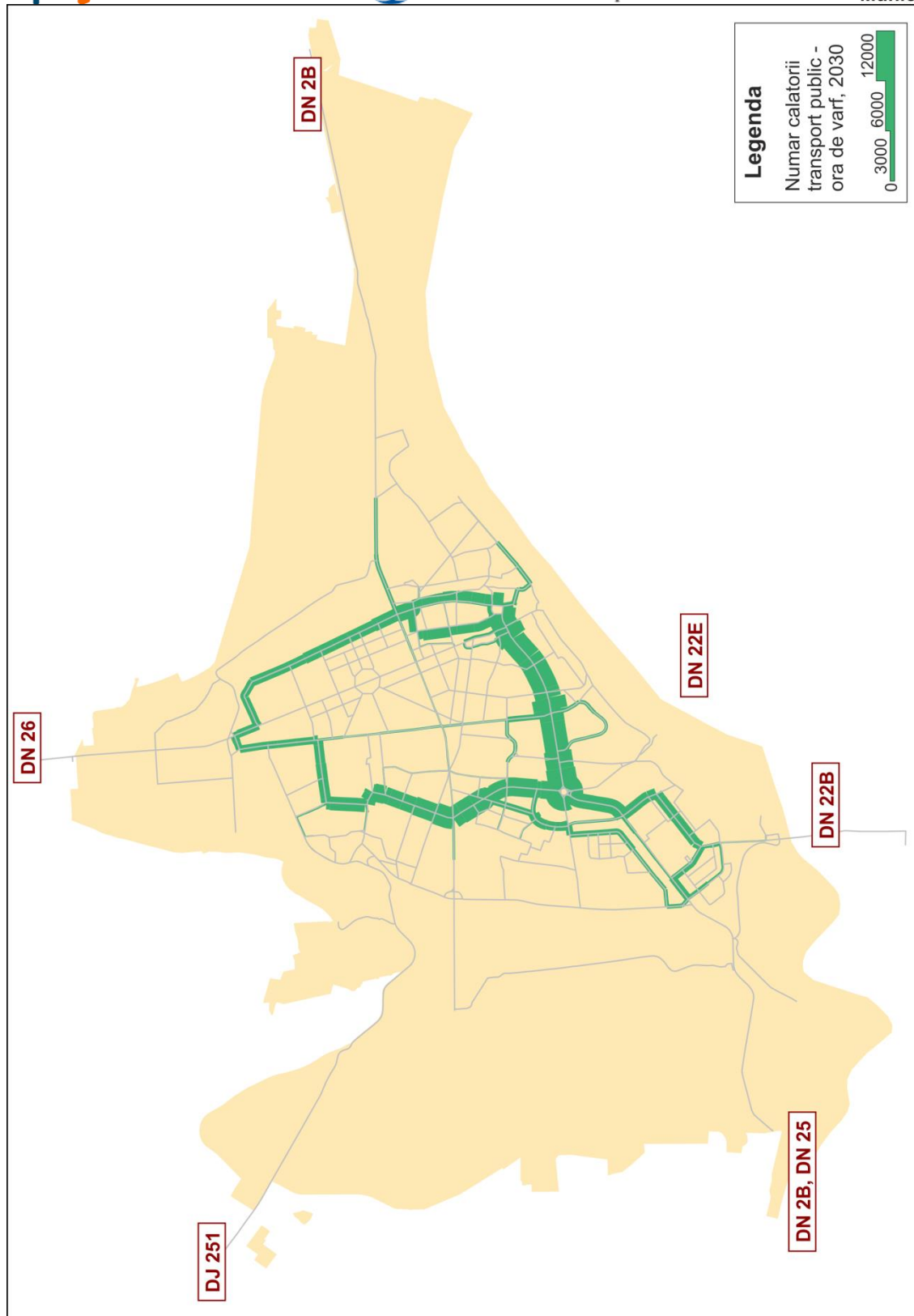


Figura 30: Fluxuri de calatori transport public. Ipoteza optimista, Ora de varf, 2030

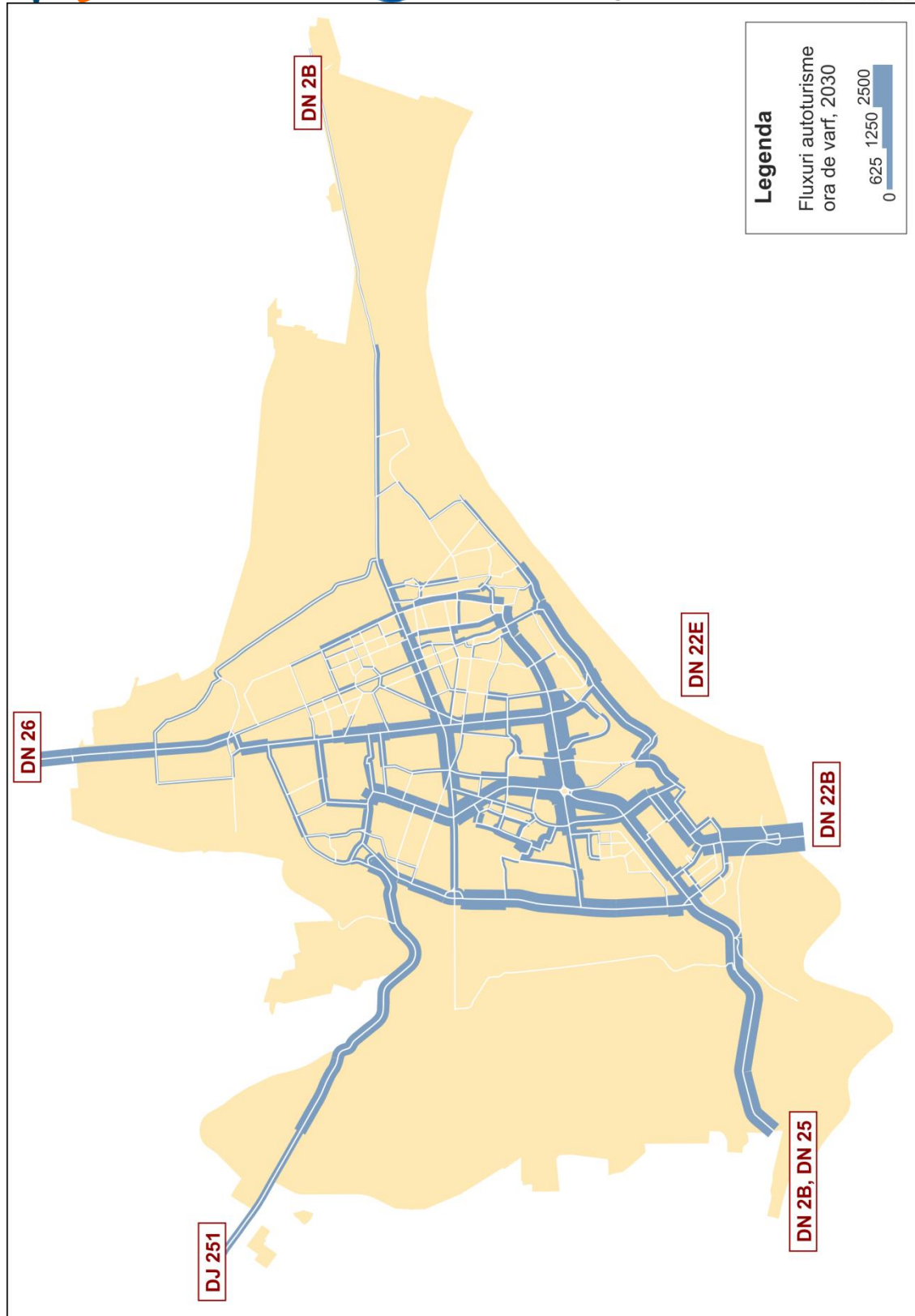


Figura 31: Fluxuri de trafic. Autoturisme. Ipoteza pesimista, Ora de varf, 2030

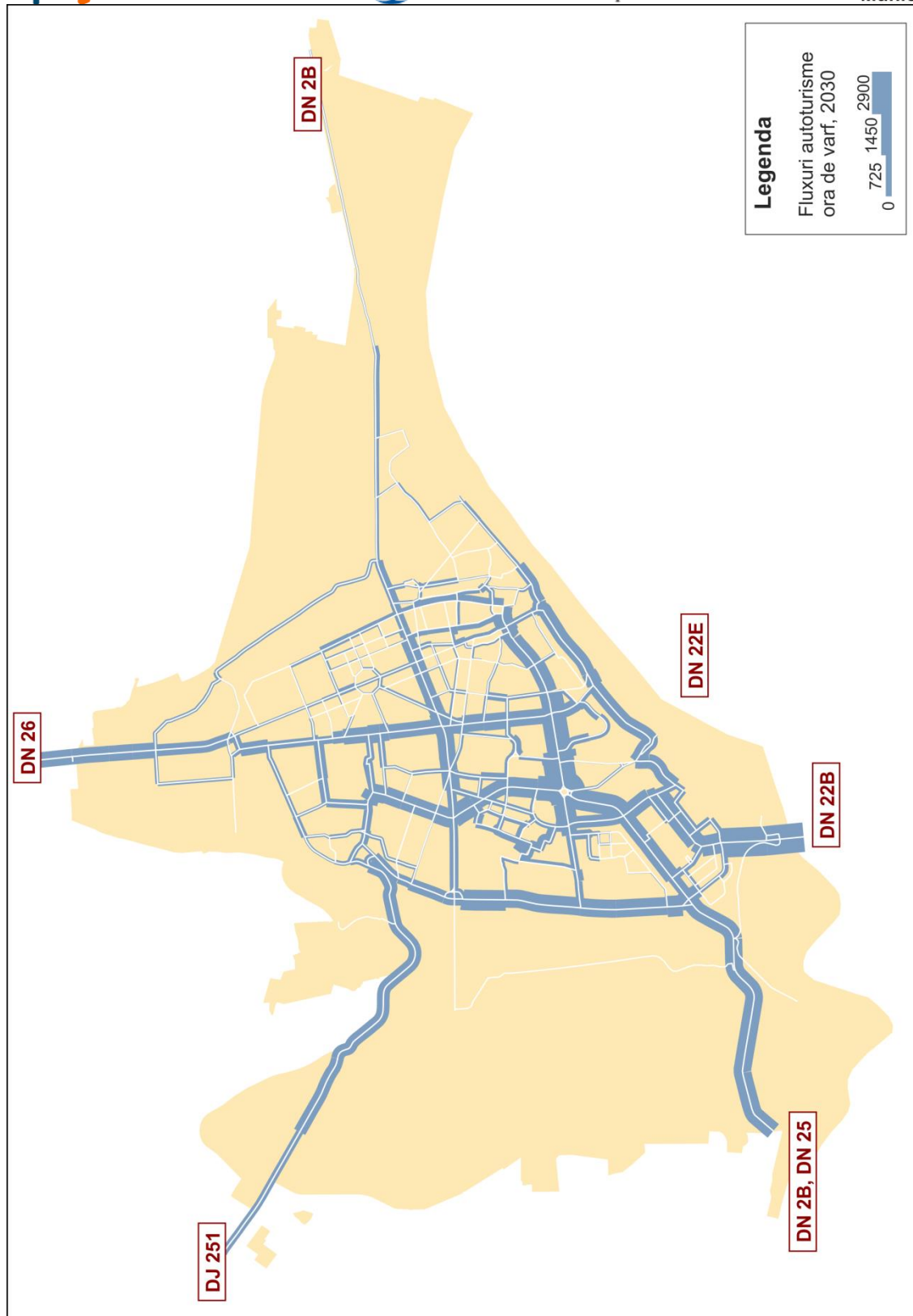


Figura 32: Fluxuri de trafic. Autoturisme. Ipoteza medie, Ora de varf, 2030

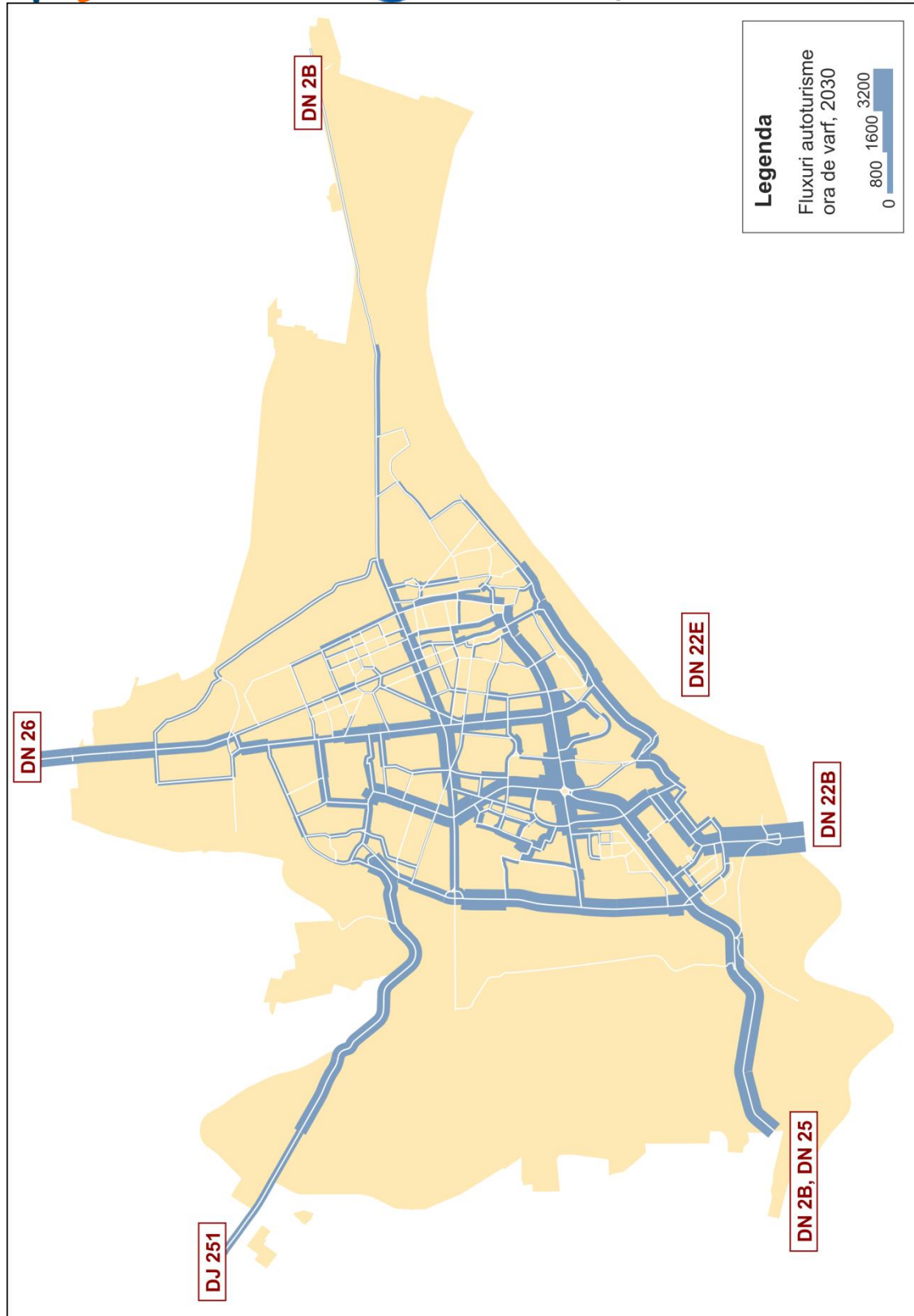


Figura 33: Fluxuri de trafic. Autoturisme. Ipoteza optimista, Ora de varf, 2030



Figura 34: Fluxuri de trafic. Vehicule de marfa. Ipoteza pesimista, Ora de varf, 2030



Figura 35: Fluxuri de trafic. Vehicule de marfa. Ipoteza medie, Ora de varf, 2030



Figura 36: Fluxuri de trafic. Vehicule de marfa. Ipoteza optimista, Ora de varf, 2030

Plan de Mobilitate Urbană Galați

Analiza părților interesate în proiect

Nr	Organizație	Reprezentant	Contact
1	Consiliul Județean Galați	Direcția Arhitect Șef	0236-469113 cjpg_arhitectsef@yahoo.com
2	Consiliul Local Galați	Comisia de urbanism și amenajarea teritoriului, lucrări publice, ecologice și protecția mediului înconjurător	0236.461460
3	Primăria Municipiului Galați	Direcția de Proiecte și Finanțări Externe	0236.461460
		Instituția Arhitect Șef	0236/ 307708 arhitectsef@primaria.galati.ro
		Direcția Generală Buget Finanțe	0236.461460
		Direcția Generală Infrastructură și Lucrări Publice - Compartiment Transport Urban	0236.461460
		Direcția Generală Infrastructură și Lucrări Publice - Compartiment gestiune și siguranța circulației	0236.461460
		Direcția Generală Dezvoltare	0236.461460
		Serviciul Utilități Publice	0236.461460
		Direcția Relații Publice și Comunicare	0236.461460
4	Agentia pentru Protecția Mediului Galați	Director Executiv	0236.460.049 office@apmgl.anpm.ro
5	Agentia de Dezvoltare Regională Sud-Est	Director	0239/611 066 adrse@adrse.ro
6	Prefectura Galați	Comisia Siguranța Circulației	0236/417.218



Nr	Organizatie	Reprezentant	Contact
			prefect@prefecturagalati.ro
7	S.C. DRUMURI ȘI PODURI S.A. GALAȚI	Director General	0236-460.461 drumurigalati@yahoo.com
8	S.C. Transurb S.A.	Director General Director Economic Departament Tehnic Birou Operatiuni	0236460022 transurbgl@gmail.com
9	RELAJCAR	Director	0740.153194 0721.608952 0236.473172
10	ANDRY	Director	0755.681336
11	COMSAMO	Director	0236.469994 0725535650
12	ACJ GLOBE TOUR	Director	0723.219979 0236.324857
13	BADILAS COM	Director	0744.546155 0744.457188 0744.528247
14	TRANSDAN	Director	0722.318838 0740.082318
15	SOGITOUR	Director	0751.688254 0743.360725
16	TRANSCRIS	Director	0758.073377
17	Operator feroviar: S.C. Transferoviar Calatori S.R.L.		Fax: 021 310 43 88
18	Operator naval Navrom Bac S.R.L	Director General	0236-460190 secretariat@navrom.ro
19	Centrul de Consultanta Ecologica Galati - ONG	Presedinte	eco@cceq.ro
20	Centrul de dezvoltare SMART - ONG	Presedinte	Fax: 0336 818613 office@smart
21	Universitatea "DUNAREA DE JOS"	Reprezentanti studentilor	Liga dorincotet@yahoo.com office@lsgalati.ro
22	Universitatea "Danubius"	Reprezentanti studentilor	Liga ligastudentilor.danubius@yahoo.com

Nr	Organizatie	Reprezentant	Contact
23	Santierul Naval "DAMEN" SA		+40 (0)23 630 72 30 +40 (0)23 630 72 11 office@damen.ro
24	S.C. Arcelor Mittal S.A.		(004) 0212.319.485
25	Patronatul IMM	Presedinte	0236/310917 0722.228351 pimmgalati@yahoo.com
26	Asociații de proprietari		
27	Populația din Municipiul Galați		
28	Presa – Viata Libera		tel. 0236/460620, fax 0236/471028 redactie@viata-libera.ro
29	Presa – Monitorul Galati		0236 473 557 0236 499 070

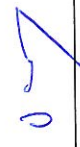







Plan de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Galați
Sesiune de consultări publice, 25.06.2015

Nr	Nume și prenume	Instituție	Funcție	E-mail/Tel.	Semnătura
1	STATE GHEORGHE	CONS. JUS. GALATI	COMBULCIE AUTORIT. JUS. DE TRAFIC PUBLICE	geostate13@yahoo.com	
2	BĂBÎȚĂ RĂBBIȘ ȘTEFAN	cetățean al Galațiului	Reprezentant al Soc. Civile	stefan-gl-you@yahoo.com	
3	BENCHE MARTA IORETTINA	Asociația Afacerilor de Idci	vicepreședinte cabinet juridic	074799166 martaio@firma@yahoo.com	
4.	Recluză Andru	APSAU Galați	secretar general marketing	marketing-smb@apsa-galati.ro	

Plan de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Galați
Sesiune de consultări publice, 25.06.2015

Nr	Nume și prenume	Instituție	Funcție	E-mail/Tel.	Semnătura
5	MARINELA CHE ANDEEA Horea Corbel	AS CENTRUL DE SERVICII URBANE PIMM Galați	COORDONATOR	andreea.marinel.che@pim.ro 0432025125	
			dir. executiv	0723598214	

Plan de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Galați
Sesiune de consultări publice, 25.06.2015

Nr	Nume și prenume	Instituție	Funcție	E-mail/Tel.	Semnătura
6	GRECU VASILICA	PRIMĂRIA GALAȚI	INSPECTOR	vlitvichy@primaria.galati.ro	
7	BLAGA ADRIANA	PRIMĂRIA GALAȚI	COORDINER	arhitect@primaria.galati.ro	
8	MIRCEA IANOF	ASOCIATIA ECHAD	Președinte	ioffy@unicef.ro	
9	Procuratoarea Marius	SE. GRES DOBOROVA URBANA Galați	DR. ADJ	marinos3103@yahoo.com	
10	Corina Ezy	CEC SPOC RL			
11	Mădălina Catalina	Univ. Dunărea Județului Galați		catalina.dinescu@galati.ro	
12	DINA DUMITRU	UNIV. GALAȚI		dumitru.dina@galati.ro	
13	ROGOJINĂ NICOLEȚA	MONITORUL DE GALAȚI	DIRECTOR GENERAL	nicoleta.rogojina@ monitoruldegalati.ro	



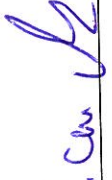







Municipiul Galați

ep^tisa

Plan de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Galați
Sesiune de consultări publice, 25.06.2015

Nr	Nume și prenume	Instituție	Funcție	E-mail/Tel.	Semnătura
14	POTOP MIHAELA	TRANSURS	SEF. SERV. TEHNIC	0730266595 tehnuc.transurs@zmarc.com	
15	GEORGESCU ASRIAN	TRANSURS	MAI.	0730266595	
16	Măgoman Dragoș	ON APAM SA	Director Executiv	tehnuc.transurs@zmarc.com manager_activa@apamgalati.ro	
17	Alexandra Iana	PRIMĂRIA GALAȚI	INSPECTOR SPECIALITATE	alexandra-vran@ yahoo.com	
18	ANCA-CRISTINA RUSO	PRIMĂRIA GALAȚI	INSPECTOR SPECIALITATE	hadu.ioana@ yahoo.com	
19	Măărășescu Lica	Sauțiștii Noii Gașteni Galați	Șef Sed. Dezv. - Inv.	licem.mărășescu@ dome.com	
20	TRĂȘIȚANU DRAGOȘ	P.N.G.	CONDICȚION	0236/307708	
21	Voicilă Teodora	P.N.G.	Arhitect șef	arhitecta@primaria-galati.ro 0744559546	

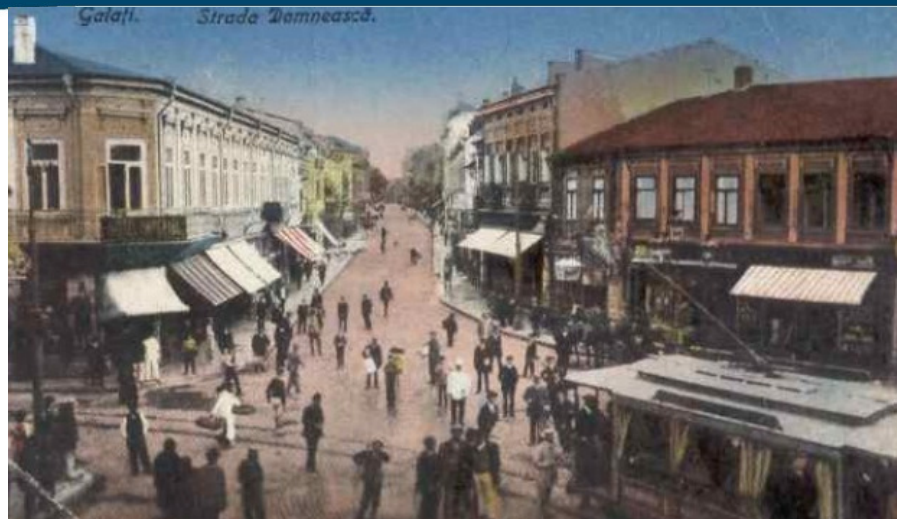
Plan de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Galați
Sesiune de consultări publice, 25.06.2015

Nr	Nume și prenume	Instituție	Funcție	E-mail/Tel.	Semnătura
22	MURARIU ROBIL	UDJG	Prof	gabriel-murariu@yahoo.com	
23	BOGDAN-RADU BRINZAN	ASOCIATIA CANTATI ORAȘUL MEU	PREȘEDINTE	6bradu70@yahoo.com	
24	CĂTINE OCTAVIAN	Asociația IMM VICEPREȘEDINTE	VICEPREȘEDINTE	0744500217	
25	DOAȘĂ GIANINA	ASR Jud. Giurgiu Cons. Local	Expert ec.	gianina.doaga@aduc.ro	
26	Mălina VICTOR		consilier		
27	TOPA MARIANA SĂRĂCINA	UDJG	Acceptor	ca.talina_topa@yahoo.com	
28	ROCIDO ELENA	UDJG	PERCEPȚOR POSTDOC.	elenarocido@yahoo.com	
29	GEORGESCU CONSTANTIN	UDJG	SLDR, ing - CFD	constantin.georgescu@ugal.ro	

«Reabilitarea Transportului Public Urban in Galati – Plan de Mobilitate Urbana Sustenabila»

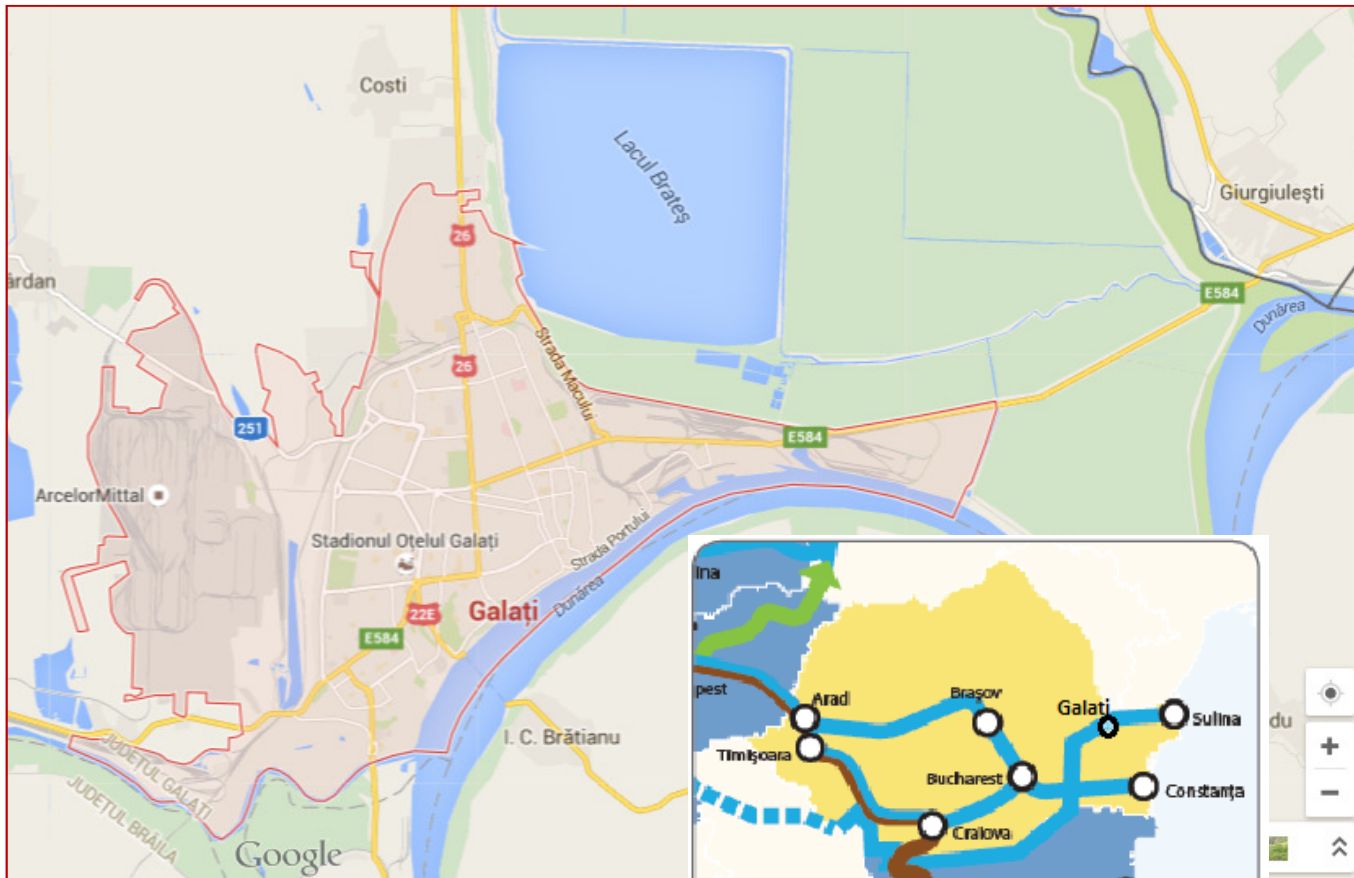
Variante strategice de dezvoltare a mobilitatii

eptisa



25 iunie 2015 Galati





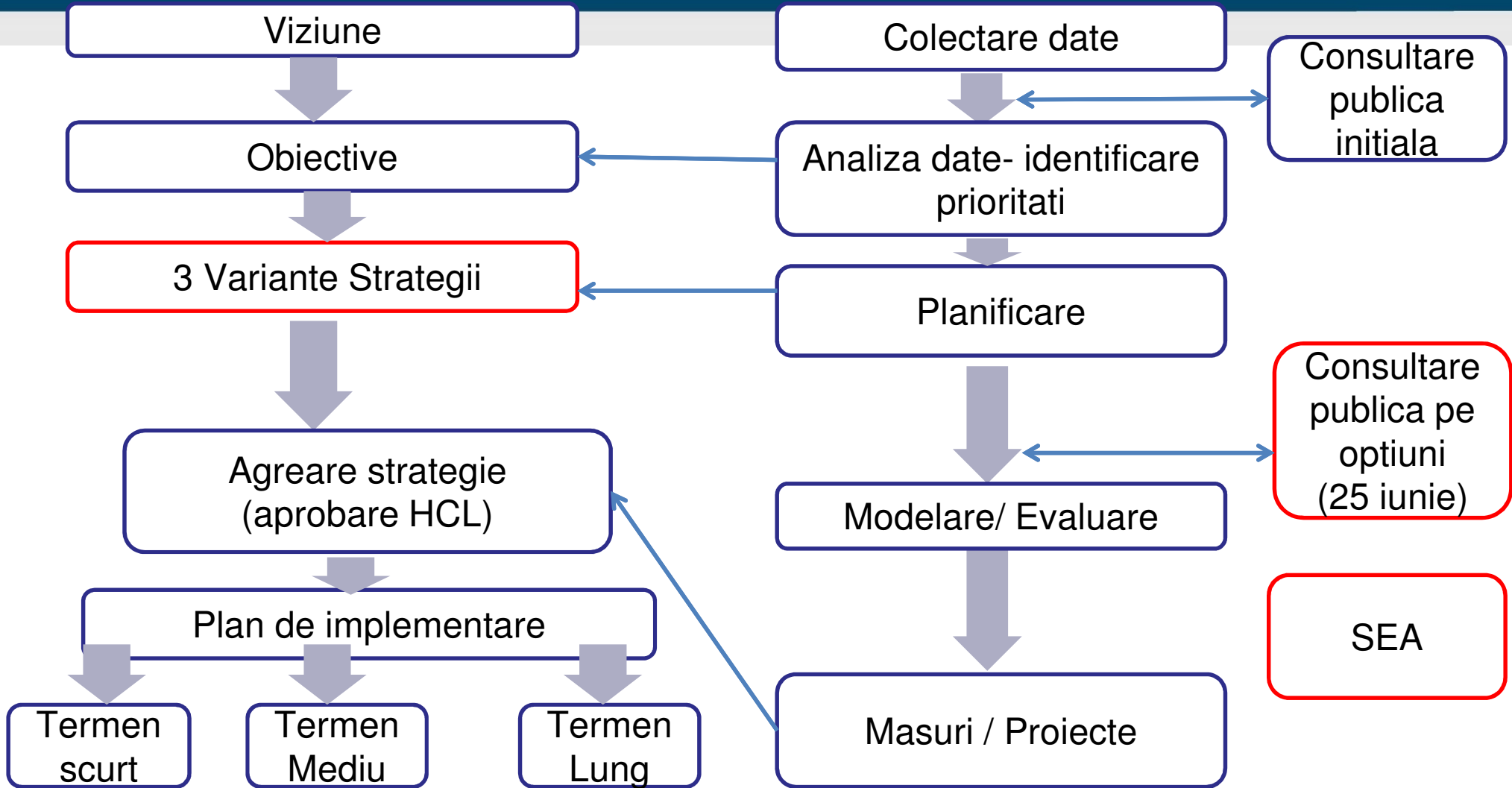
- ❑ La confluenta a trei cursuri majore (Prut, Siret, Dunare)
- ❑ La confluenta a trei judete (Braila, Galati, Tulcea)
- ❑ Localitate transfrontaliera (cu Republica Moldova si Ucraina)
- ❑ Amplasare geografica nefavorabila (limita de sud-est, conectivitate redusa cu teritoriul tarii)
- ❑ Oras industrial si portuar
- ❑ Sistemul urban Braila-Galati
- ❑ Parte din Coridorul European Rin-Dunare
- ❑ Cel mai mare port romanesc la Dunare

- ❑ **Pachetul de recomandari din partea structurilor UE (Carta Alba, Comunicarile Comisiei, Ghidul de elaborare PMUD, etc.)**
- ❑ **REGULAMENTUL (CE) Nr 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar si rutier**
- ❑ **Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul**, actualizată în iulie 2013, Planul de mobilitate urbană (PMU) reprezintă instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor, bunurilor și mărfurilor.
- ❑ **Programul Operational Regional 2014-2020 componenta dezvoltare urbana - PMUD – conditionalitate**
- ❑ **Planul de mobilitate urbana durabila se va corela cu planul national de transport, cu planul de urbanism general (PUG), cu strategiile locale de dezvoltare urbana cit si cu strategiile sectoriale de servicii sociale, sanatate, educatie, creerea de locuri de munca si dezvoltare economica.**

1. Analiza studiilor, strategiilor și planurilor de dezvoltare existente;
2. Realizarea unui model de transport pentru zona de studiu, ca instrument decizional;
3. Definirea și agrearea obiectivelor pentru viitorul Plan de Dezvoltare Urbana Durabila
4. Definirea a trei scenarii strategice complexe;
5. Alegerea scenariului strategic al planului de mobilitate pe baza unei analize multicriteriale;
6. Definirea unui plan de acțiune integrat;
7. Integrarea unei componente de siguranța rutiera;
8. Realizarea unei Evaluari Strategice de Mediu;
9. Realizarea unui plan de finantare pe termen scurt (pana in anul 2017), pe termen mediu (pana in anul 2020) și pe termen lung (pana in anul 2030), cu surse de finantare, pentru componentetele scenariului strategic al planului de mobilitate.

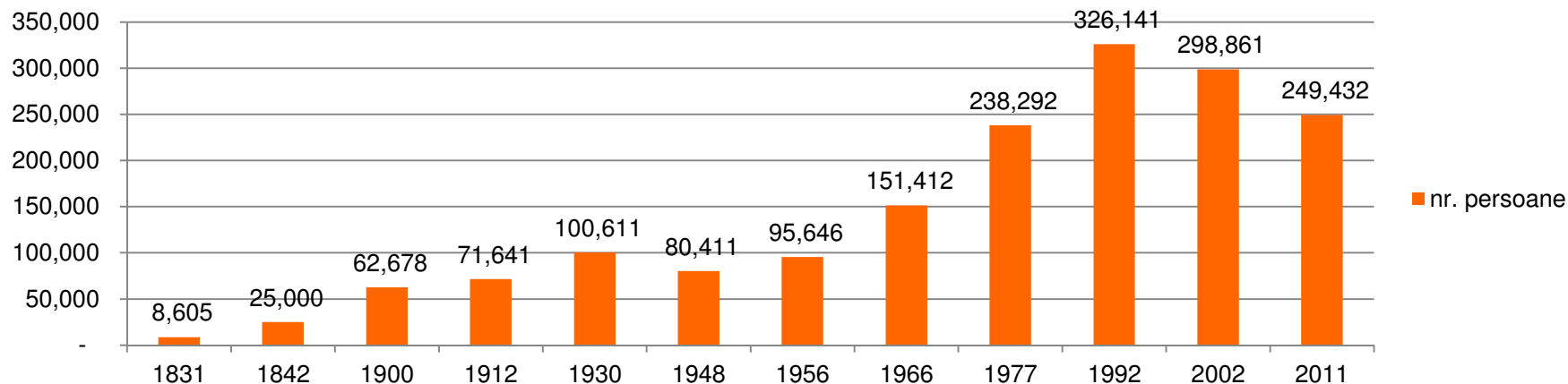
Domenii de mobilitate:

- Transport pietonal si cu bicicleta
 - Transport public (inclusiv transport cu taxiul)
 - Transport motorizat
 - Transport de marfa
 - Parcari
- ❑ Infrastructura
 - ❑ Servicii
 - ❑ Sisteme ITS
 - ❑ Integrare si intermodalitate
 - ❑ Costuri si finantare
 - ❑ Organizare si cooperare institutionala
 - ❑ Siguranta rutiera
 - ❑ Corelare cu strategiile europene, nationale, regionale
 - ❑ Consultare si implicare publica
 - ❑ Accesibilitate

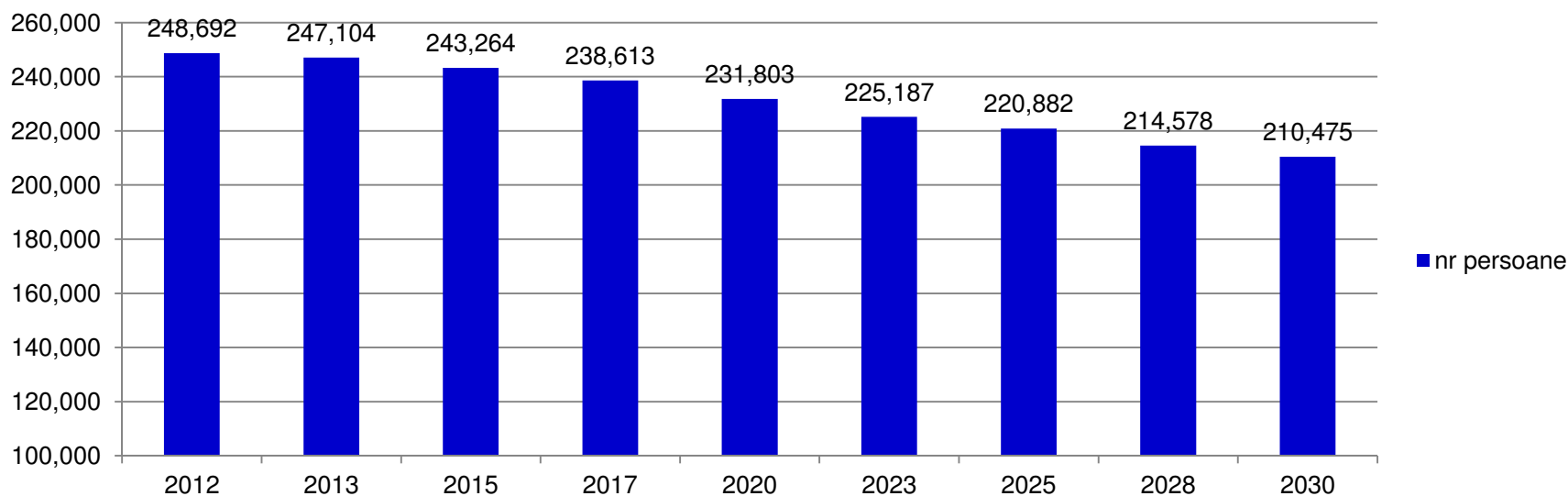


Date de intrare	Emitent
Date socio – economice distribuite pe circumscripții de recensământ	INS
Planificare urbana (PUG, PUZ, Master Plan spații verzi)	Instituația arhitectului șef
Studii de trafic existente	Primăria Mun. Galați, Banca de Date
Recensăminte trafic	CESTRIN
Infrastructura rutieră, rețea linii tramvai, stații autobuze, Taxi, transport public, parcuri	Primăria Mun. Galați, Transurb, Gospodărie Urbana
Transport Județean, interjudețean, feroviar, naval	CJ Galați, ARR, SC Transferoviar Calători S.R.L, Navrom Bac SRL
Locuri de muncă (nr. angajați / unități economice)	ITM Galați
Transport marfă (primele 250 unități ec. în funcție de cifră de afaceri)	Registrul Comerțului
Elevi, studenți (număr / unități școlarizare)	Universități, ISJ Galați
Statistica accidentelor, inclusiv localizarea în teren	Politia Mun. Galați
Structura parcului de autovehicule din Mun Galați / tipuri	Serviciul Impozite și Taxe locale, DRPCIV București
Populația la nivel de stradă	Evidența populației
Anchete în Gospodării privind mobilitatea populației (1% din populație)	Consultant
Recensăminte de circulație în intersecții și anchete origine destinație	Consultant

Evolutia populatiei Municipiului Galati la recensaminte

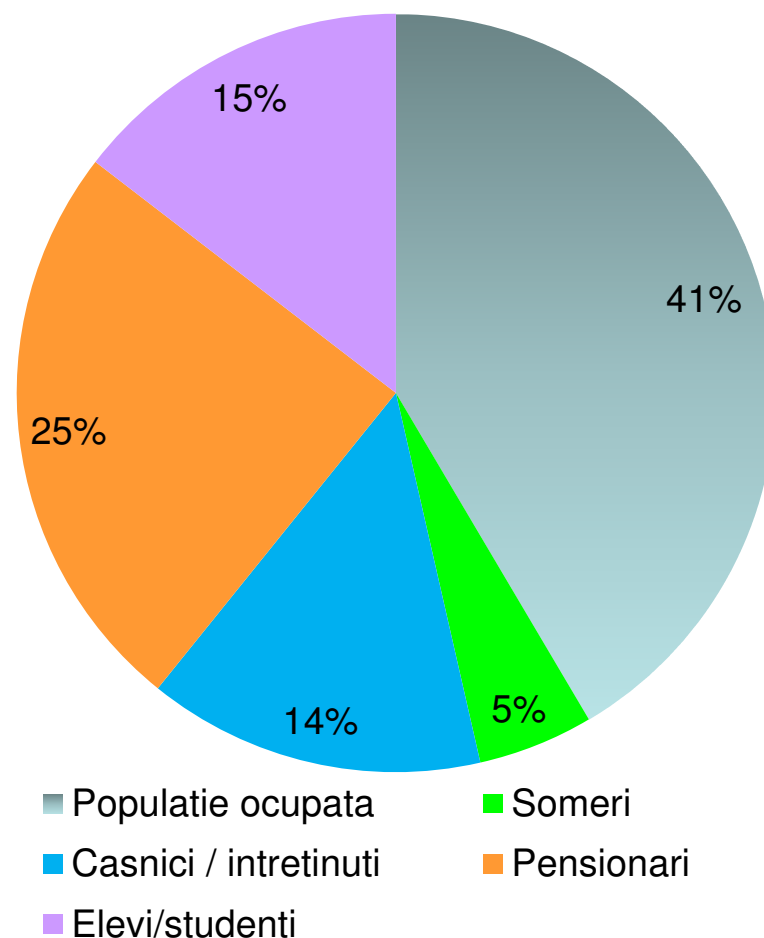


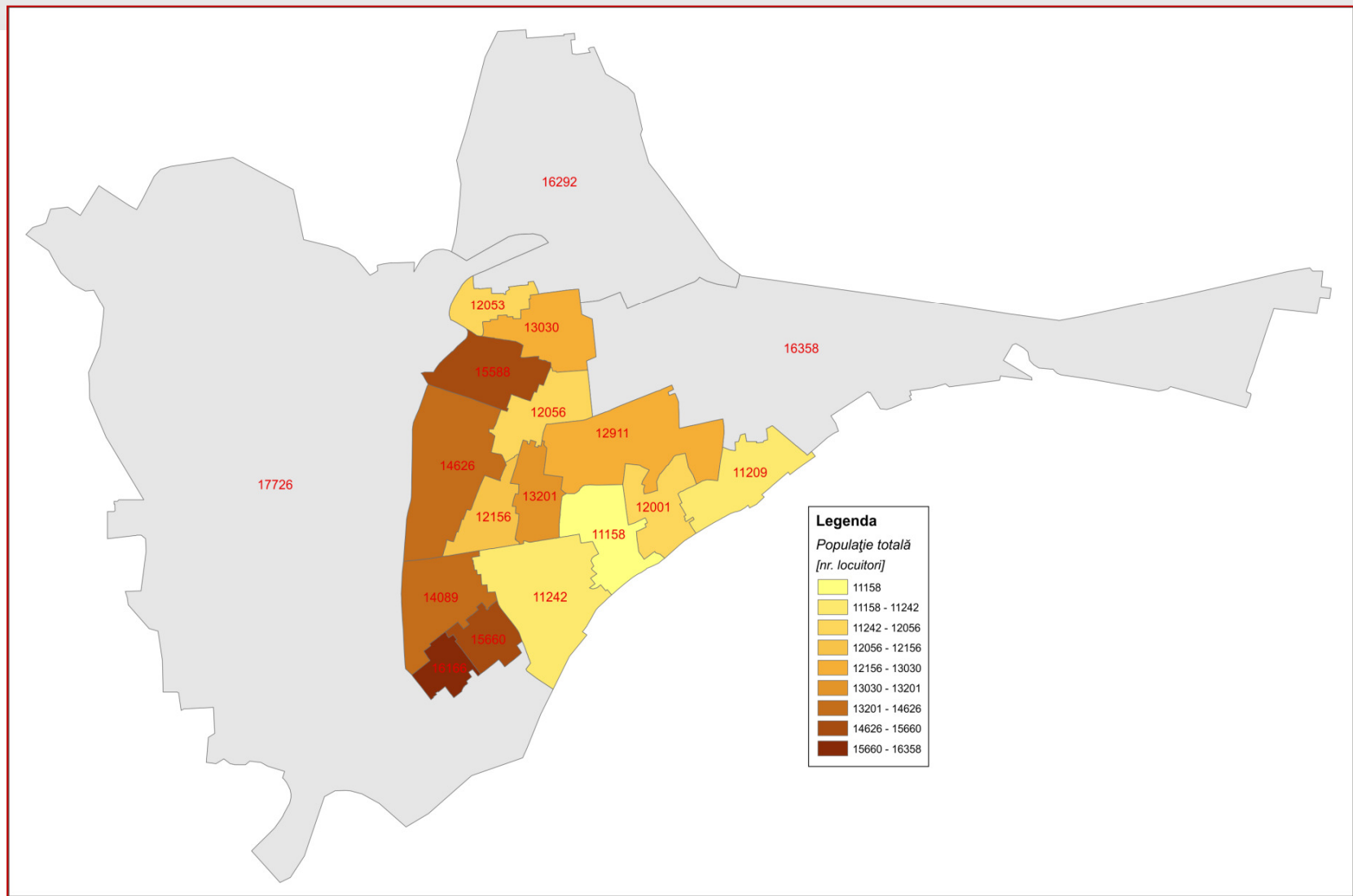
Proгноza populatiei Municipiului Galati 2012 - 2030

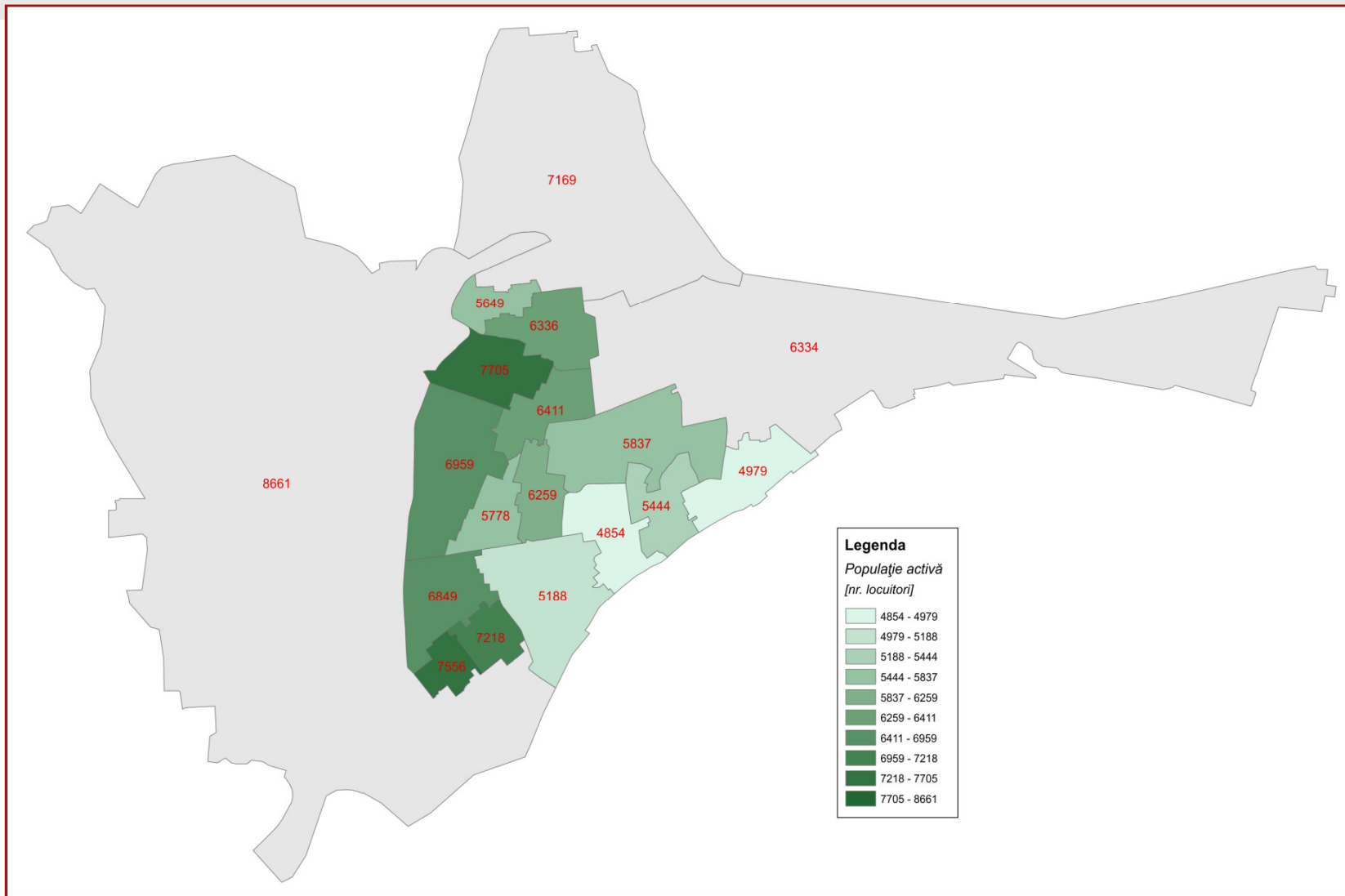


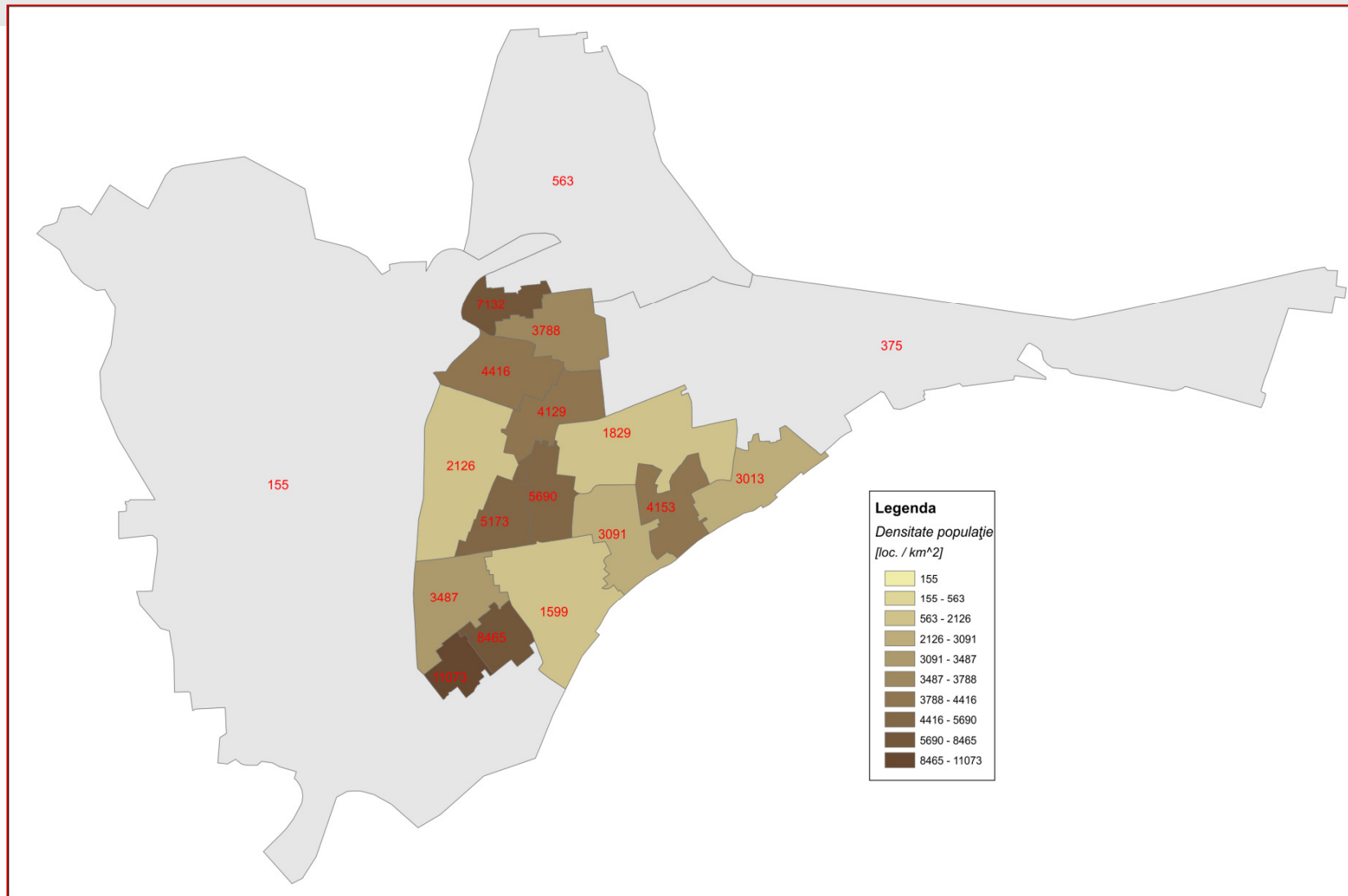
- ❑ **Populatie an 2015:** 243.264 locuitori – locul 8 pe tara
- ❑ **Marimea medie a unei gospodarii:** 2,41 persoane/gospodarie
- ❑ **Densitatea medie** 938,33 locuitori/km² (peste media nationala)
- ❑ **Rata Somajului (Recensamant 2011)** – Romania 5,2%, jud. Galati 7,1% , municipiul Galati 10,6% - loc 2 nivel national
- ❑ **PIB/locuitor-** 74% fata de media nationala;
- ❑ **Gradul de motorizare** 266 autoturisme la 1.000 locuitori (473 autoturisme media EU)
- ❑ **Retea stradala** densa, mai ales in zona centrala

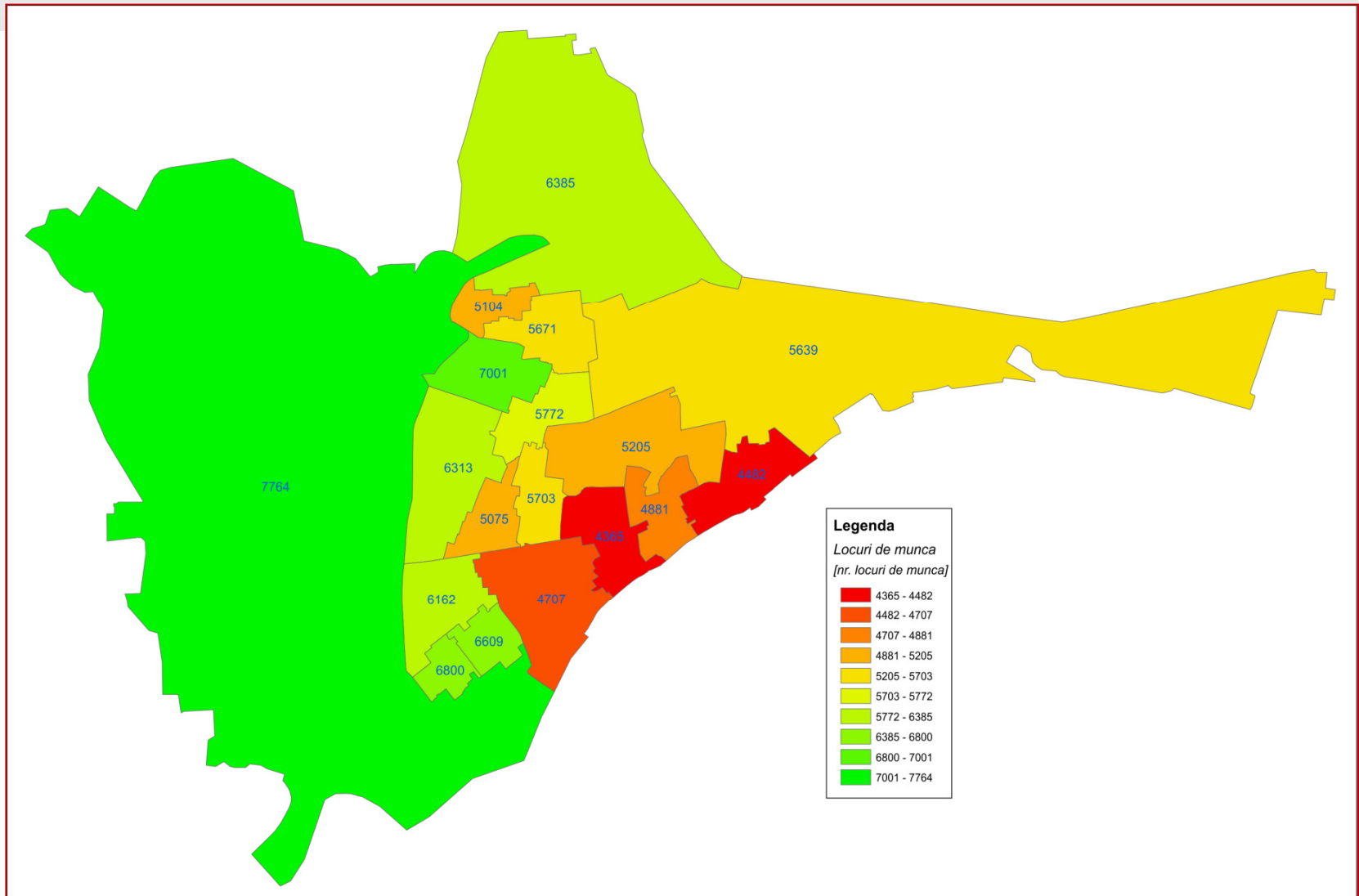
Structura populatiei Municipiului Galati, recensamant 2011



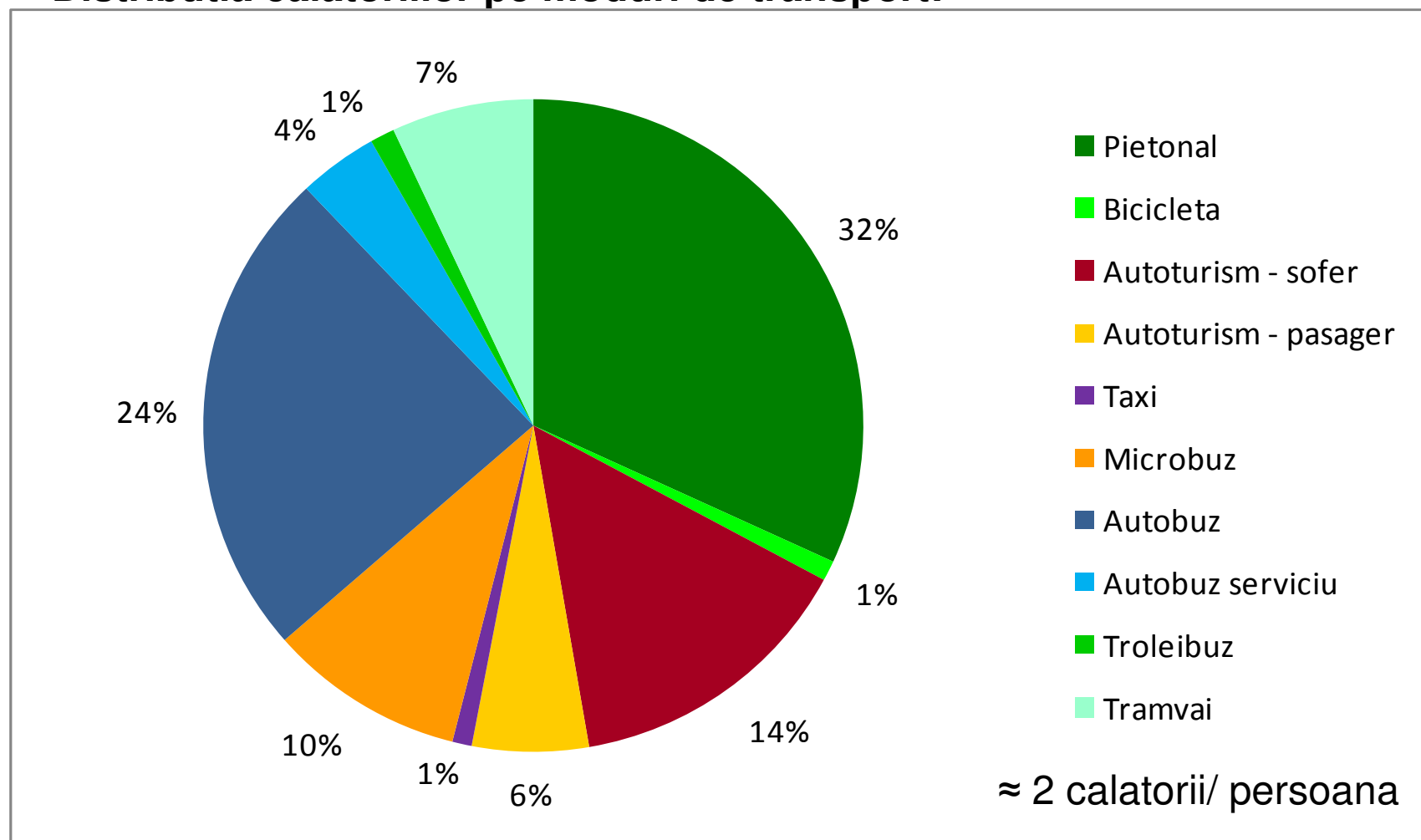




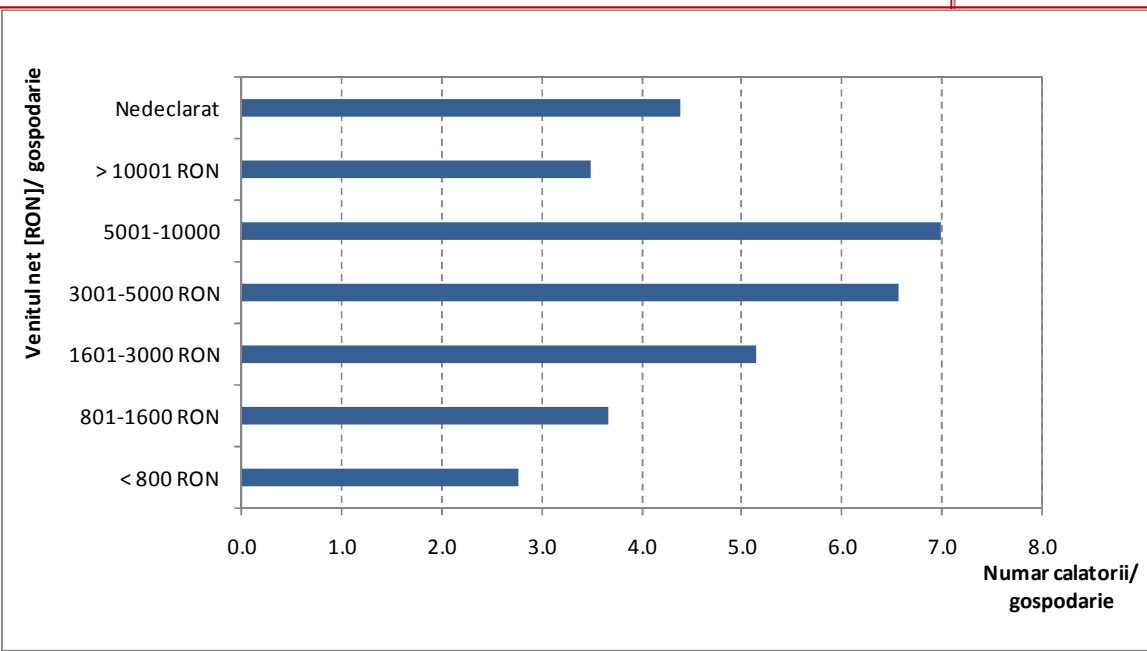
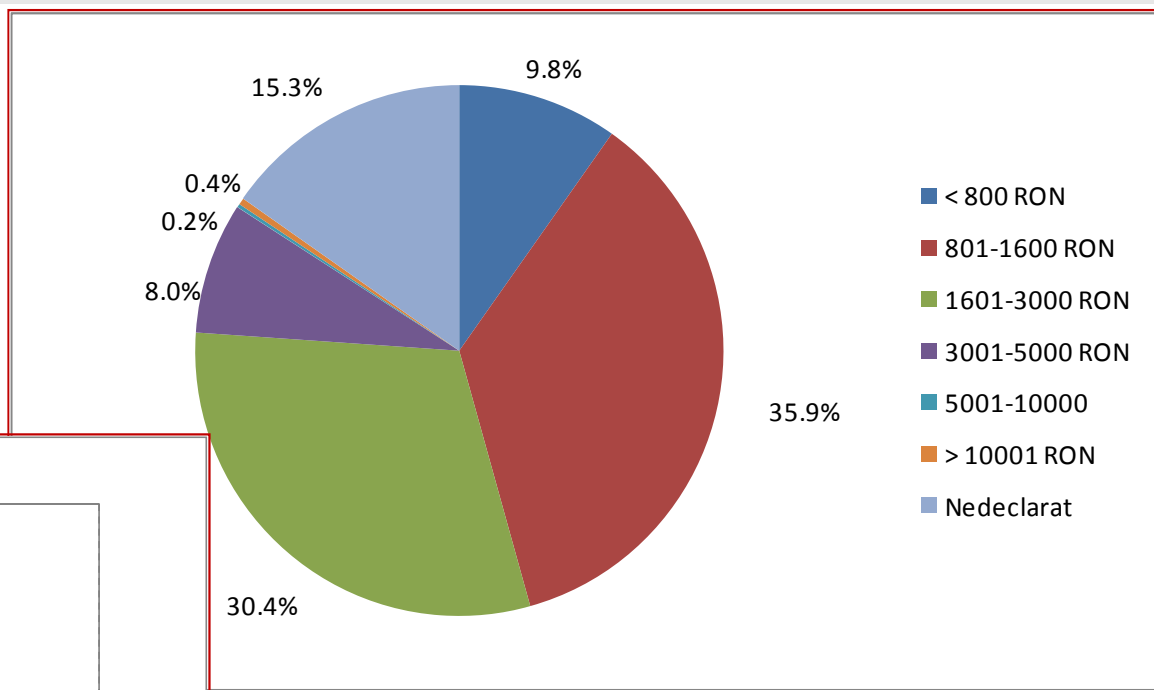




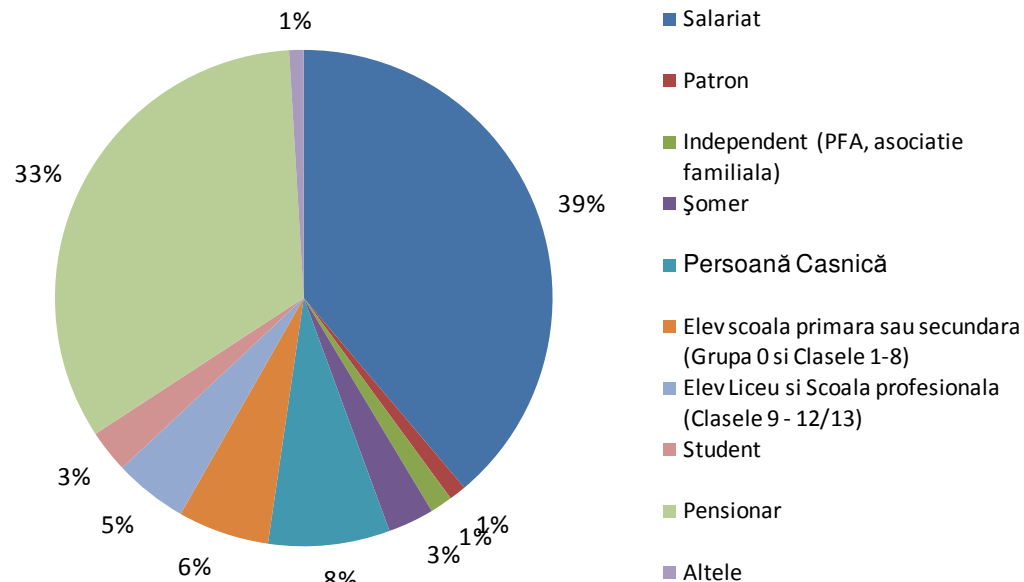
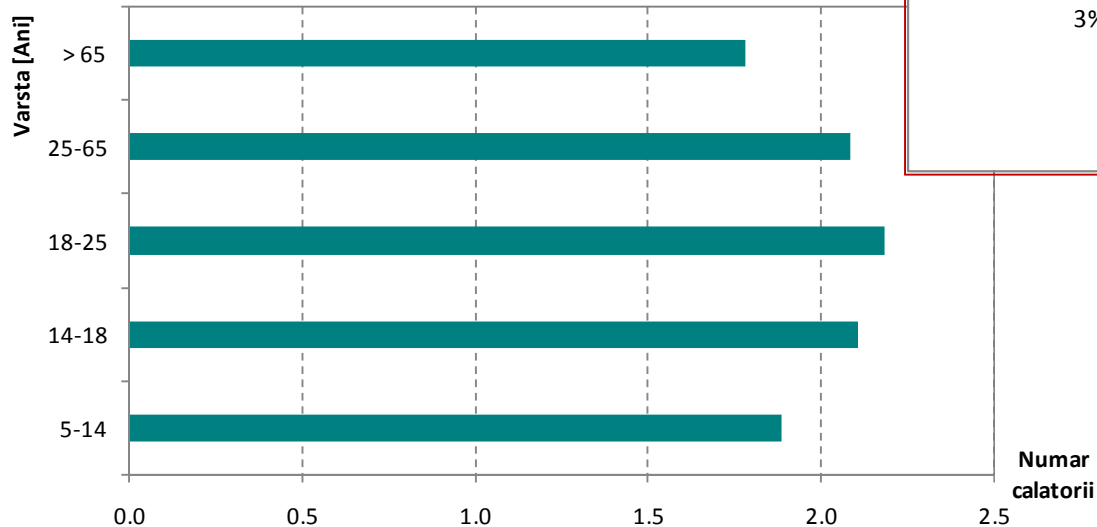
Distributia calatoriilor pe moduri de transport:



Relationarea mobilitatii cu venitul populatiei

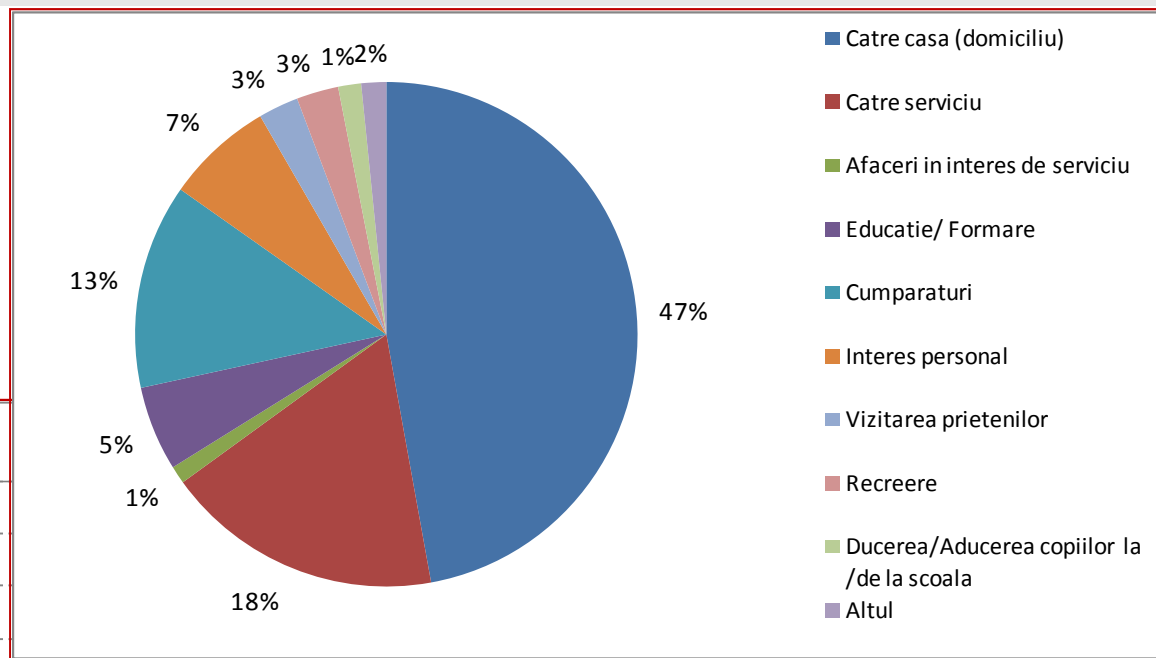
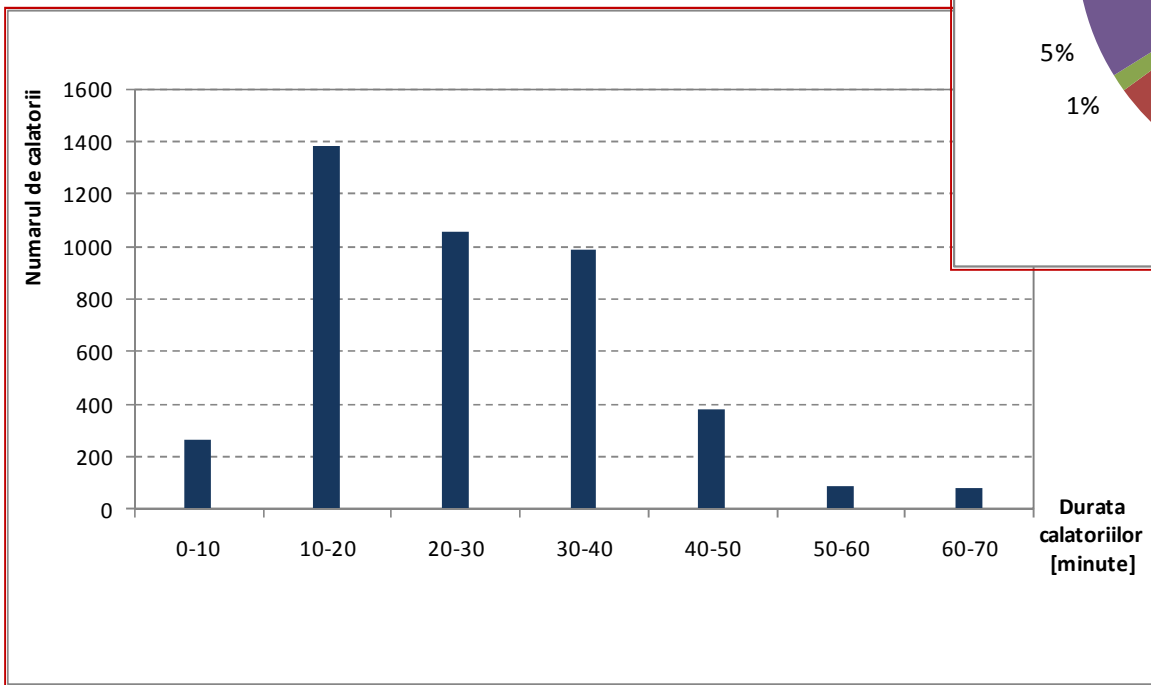


Relationarea mobilitatii cu varsta populatiei

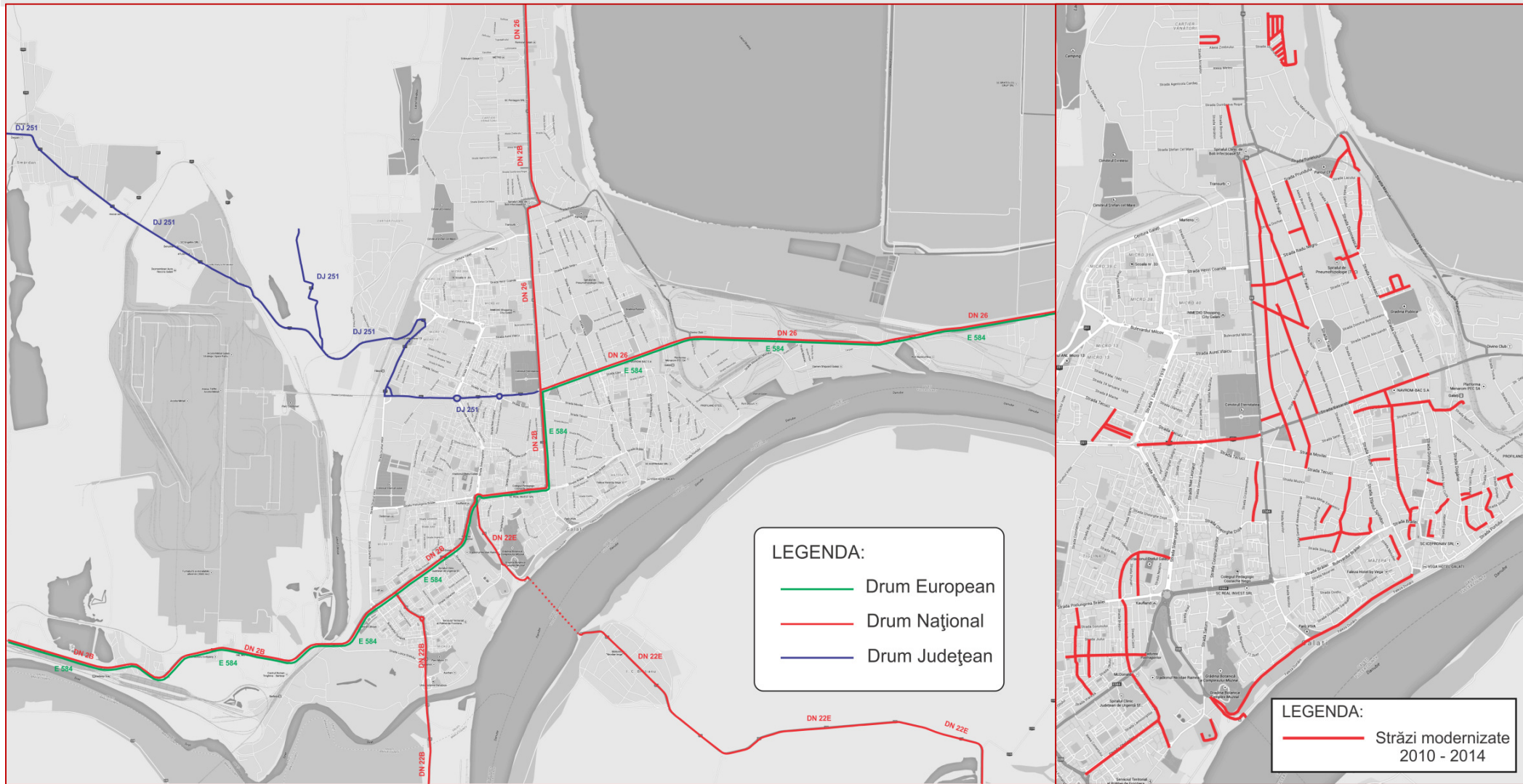


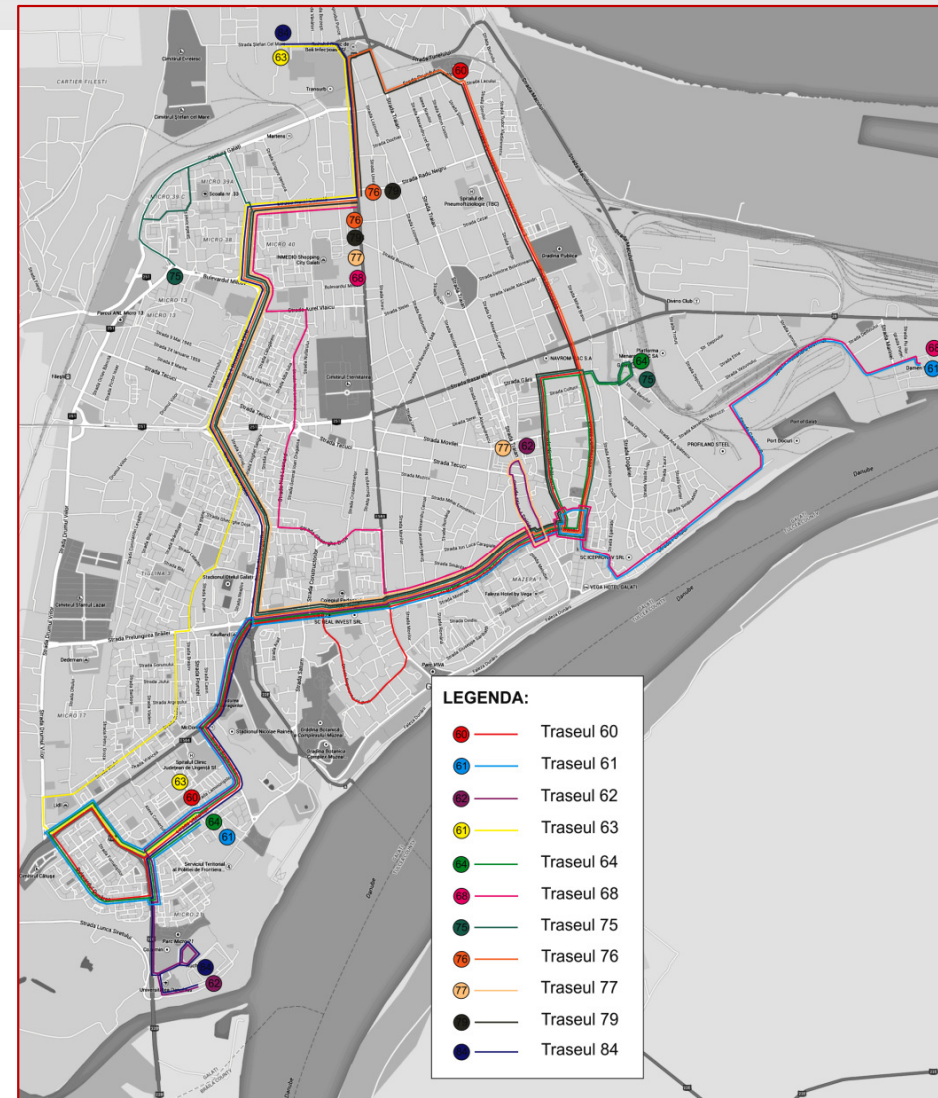
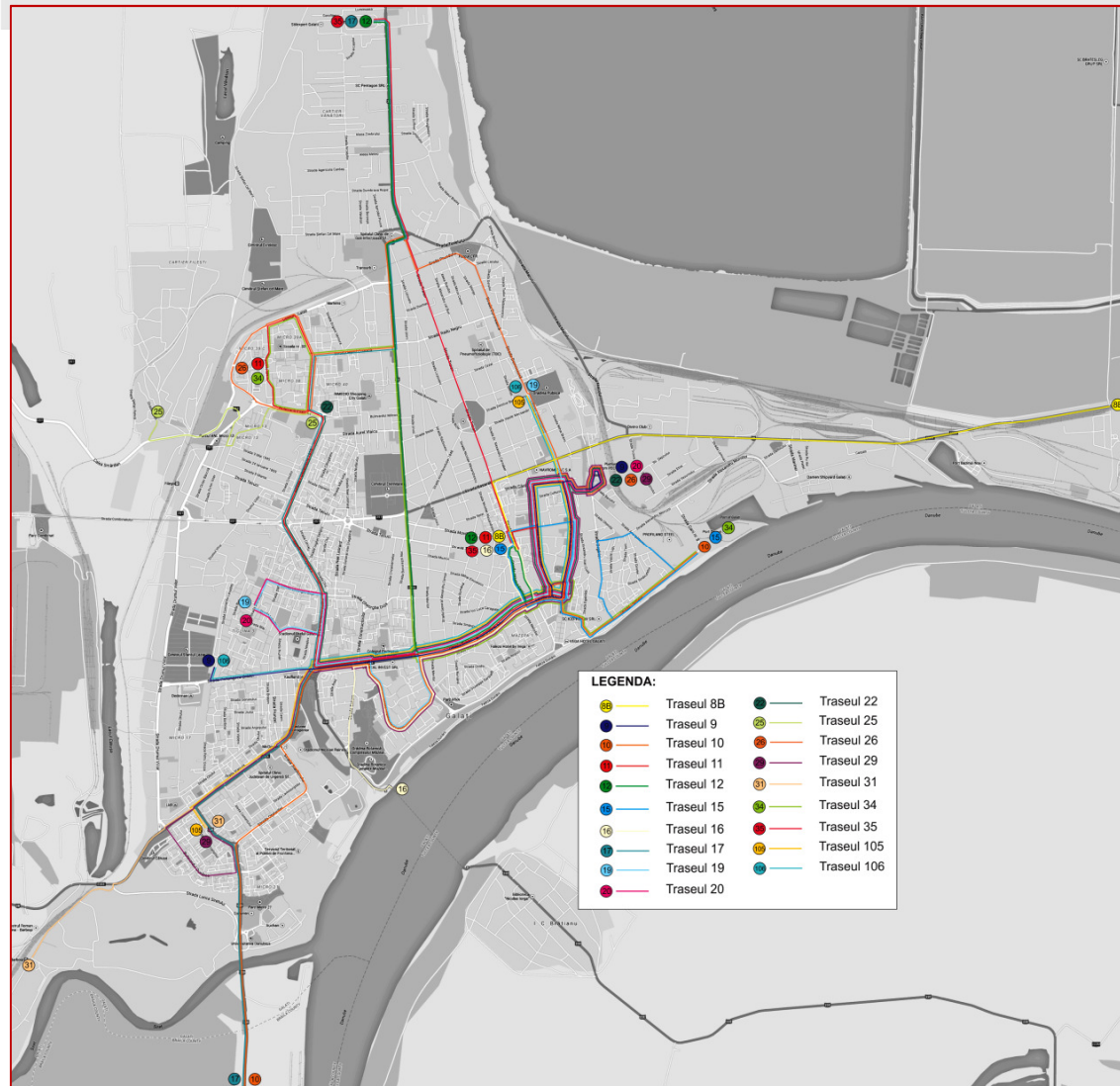
Statutul profesional al locuitorilor

Durata calatoriilor

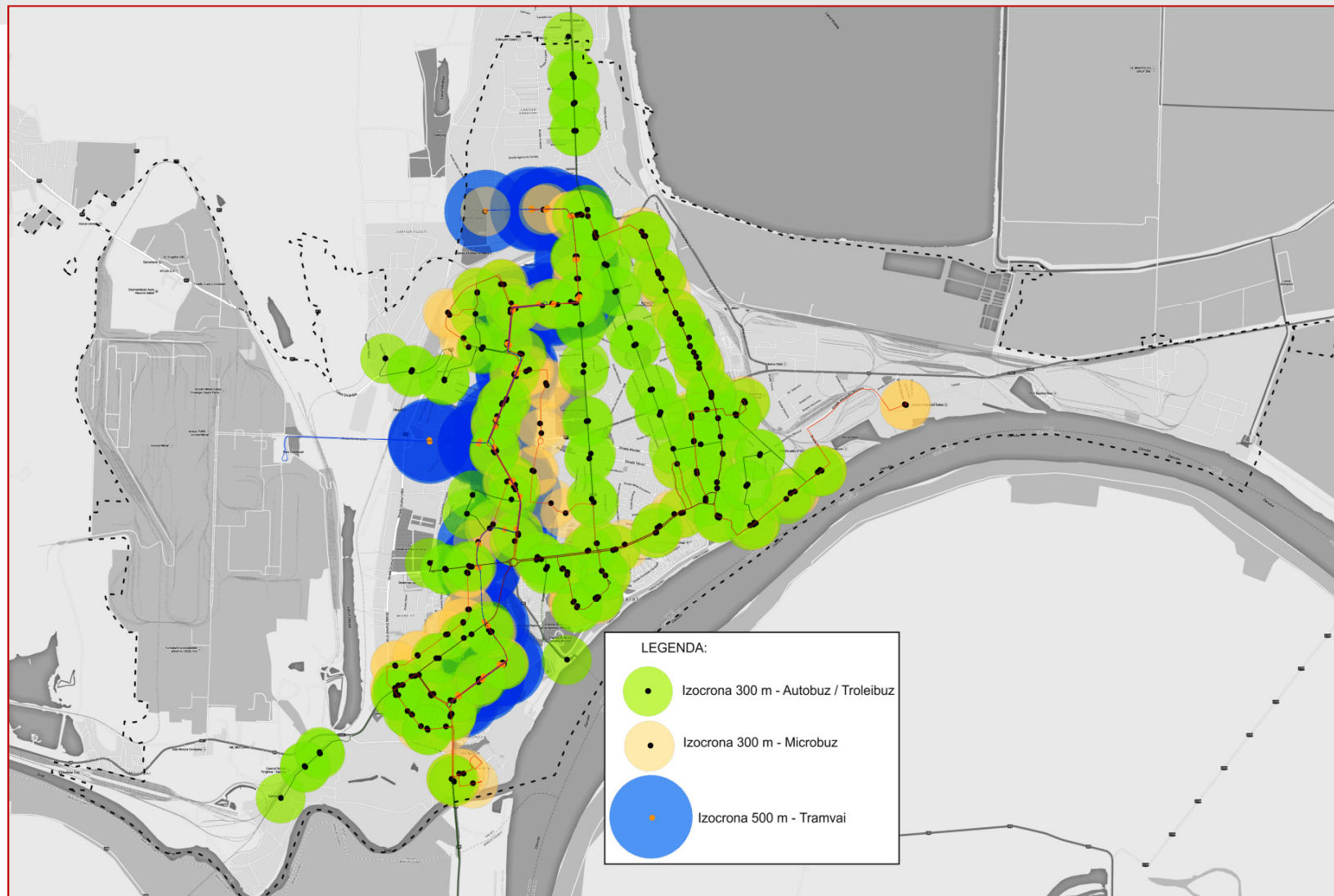


Scopurile calatoriilor

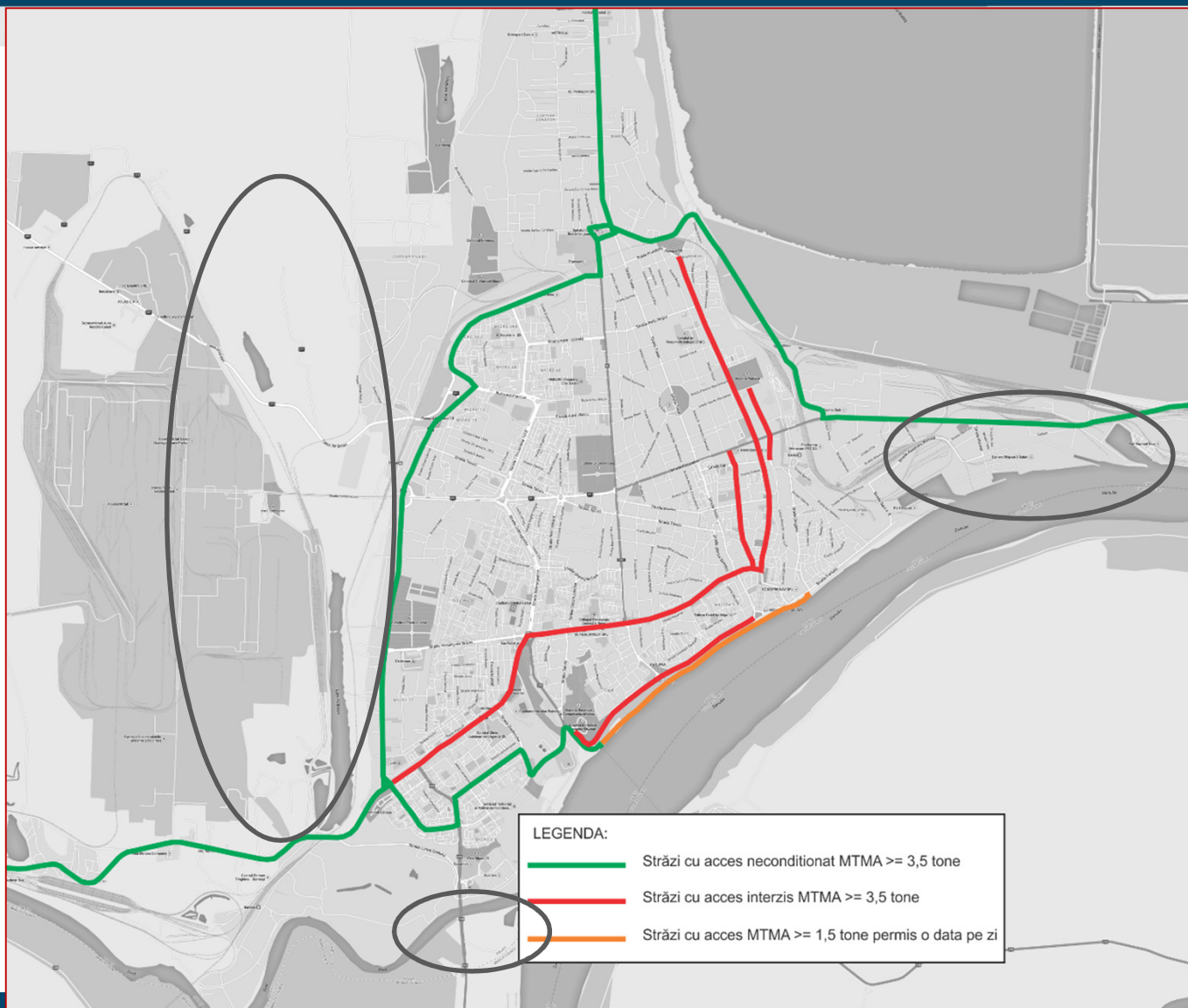




- 19 linii Autobuz
- 2 linii Troleibuz
- 2 linii Tramvai
- 11 linii Microbuz
- 251 statii
- 143 statii amenajate
- 25 puncte vanzare bilete
- 10 puncte vanzare abonamente



- ❑ Centura - capacitate redusa comparativ cu fluxurile de trafic;
- ❑ Inexistenta unei politici de logistica urbana (cu exceptia PLT si interdictii pe zone restranse pentru peste 3,5 tone)
- ❑ Spatii comerciale importante amplasate pe artera centrala (B-dul G. Cosbuc)
- ❑ Conectarea inadecvata a marilor generatori de cerere de transport de marfa (porturile)
- ❑ Toate zonele comerciale au posibilitatea aprovizionarii cu vehicule de peste 3,5 tone, liber sau cu obtinerea unui PLT



- ❑ La nivelul municipiului Galati suprafata estimata a parcarilor existente este de aproximativ **54,7 hectare** care asigura un numar de aproximativ **3.500** locuri de parcare.
- ❑ Dintre acestea, SC Gospodarie Urbana SRL administreaza un numar de **37 de parcari cu plata** (aferente arterelor principale de circulatie), insumand **24,9 hectare**, respectiv **1.508** locuri de parcare.
- ❑ Potrivit datelor oficiale, la nivelul anului 2014 in municipiul Galati sunt in jur de 72.602 de autovehicule, din care **65.247** sunt **autoturisme**;
- ❑ Proiecte in derulare: realizarea a **243 locuri parcare** (darmare garaje existente Micro 19);
- ❑ Municipiul prezinta o problema importanta a locurilor de parcare, in special prin preluarea spatiului atribuit pietonilor si biciclistilor;
- ❑ In retea secundara deficitul sever al locurilor de parcare face ca de multe ori carosabilul sa fie ingustat prin parcare in lungul strazilor sau trotuarele sa fie blocate de autovehicule stationate;
- ❑ Exista un deficit sever de locuri de parcare la nivelul zonelor rezidentiale, cauzat in primul rand de ocupare ineficienta a terenului cu garaje.

Reteaua pietonala

1. **Lipsa zonelor exclusiv pietonale** - Aleea Domneasca. Singurul traseu exclusiv pietonal la nivelul Municipiului Galati. Pavajul este puternic deteriorat si denivelat.



2. **Discontinuitatea traseelor pietonale:** in multe locatii, in special in zonele rezidentiale, spatiile destinate circulatiei pietonale sunt intrerupte sau obstructionate, obligand pietonii sa utilizeze rutele dedicate traficului auto, avand, in consecinta un nivel crescut de risc. Cea mai frecventa problema o reprezinta autoturismele parcate pe trotuar.

Reteaua pietonala

3. **Pavaj inadecvat sau aflat intr-o stare avansata de degradare:** aceasta problema ingreuneaza si, in multe cazuri, pune in discutie siguranta circulatiei pietonale, fiind mai grava in cazul pietonilor aflatii in fotoliu rulant sau a celor cu alte dizabilitati locomotorii. Accesul dificil, schimbarile bruste de nivel, treptele inalte, abrupte creeaza un disconfort evident pietonilor



4. **Accesibilitate scazuta a retelei de transport public** - in cele mai multe cazuri localizarea lor este inadecvata - situate in locuri cu acces nesigur. Diminueaza traseul pietonal sau il obstructioneaza cu utilizatori de transport public. Statiile nu sunt accesibilizate corespunzator si nu le ofera pasagerilor confortul de care au nevoie. Acest lucru duce la scaderea numarului de utilizatori

Reteaua pietonala



Reteaua pietonala

5.Traversarile pietonale reprezinta de asemenea o problema delicata. Nu exista suficiente traversari pietonale. Unele traversari prin refugiile de tramvai sunt sicanate. Marcajul trecerilor de pietoni nu este adecvat. Exista artere foarte lungi cu traversari pietonale doar la capete.



Reteaua pietonala

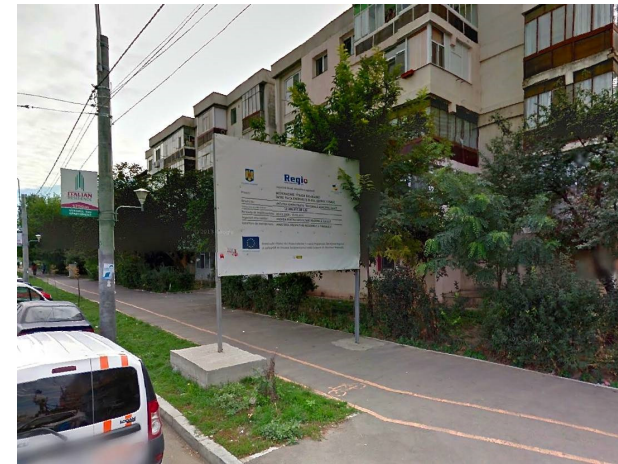
6. **Garaje** – existenta unui numar foarte mare de constructii provizorii / parazitare care ocupa o suprafata foarte mare a spatiului public;
7. **Semaforizarea** - Semafoarele opereaza in general pentru a maximiza fluxul de vehicule motorizate. Acest lucru se intampla, de obicei, prin cresterea timpilor de culoare verde pentru autoturisme si de asemenea, a timpilor de asteptare pentru pietoni. Prin urmare, blocajele de trafic sunt reduse, dar pietonii sunt obligati sa astepte perioade lungi de timp la culoarea rosie si sa grabeasca traversarea in scurta perioada a culorii verde



Reteaua ciclabila

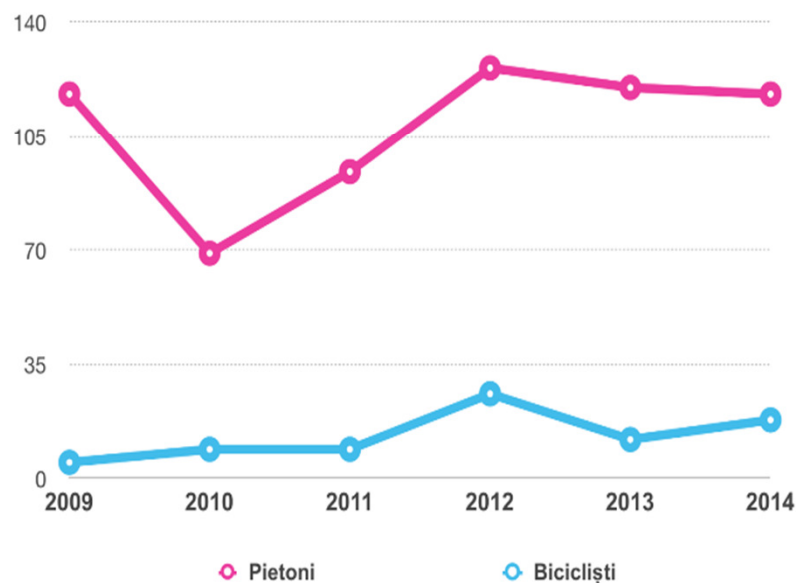
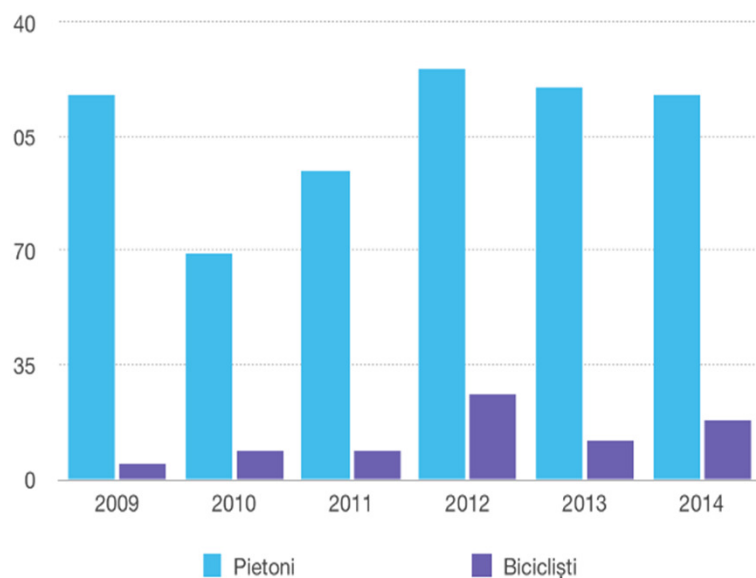
Pistele amenajate in momentul de fata sunt in totalitate localizate pe trotuare si realizate intr-o maniera complet inadecvata:

- ❑ Lipsa continuitatii pistelor – sunt realizate de o maniera izolata pe cateva dintre strazile Municipiului;
- ❑ Amenajarea deficitara - alinieri si racordari inadecvate, traversarea nu este marcata si/sau traseul pistei nu este corelat cu alinierea trecerii de pietoni;
- ❑ Fiind amenajate pe spatiile dedicate pietonilor, exista cazuri in care conflictul dintre aceste doua moduri de transport este evident, cauzat de lipsa de spatiu rezultata astfel pentru pietoni;
- ❑ Amenajarea deficitara adesea fara spatii de siguranta fata de bordura, garduri, vegetatie, mobilier urban, stalpi si copaci;
- ❑ Lipsa informarii publicului pe site-urile oficiale ale autoritatilor cu privire la acest mod de transport alternativ; promovarea insuficienta a acestuia.

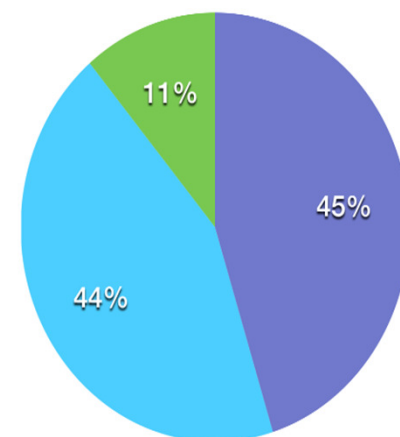
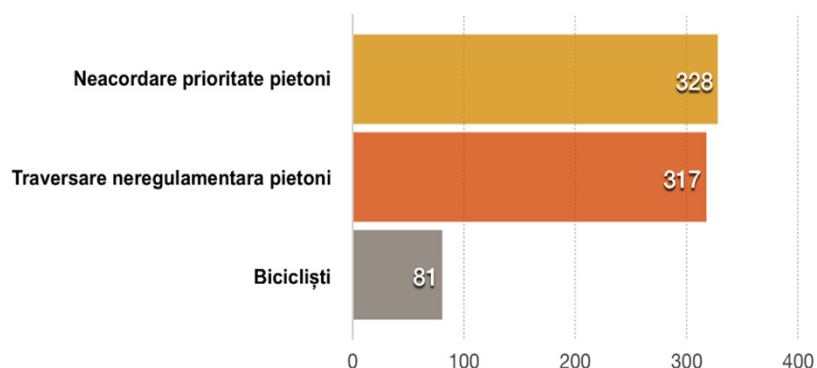


- Din analiza datelor furnizate de Inspectoratul de Politie Judetean Galati – Serviciul Rutier, despre accidentele survenite la nivelul Municipiului in care au fost implicati pietonii si biciclistii se observa o tendinta de crestere a numarului de victime. In anul 2012 s-a inregistrat numarul cel mai mare de accidente, atat la nivelul pietonilor, cat si al biciclistilor.

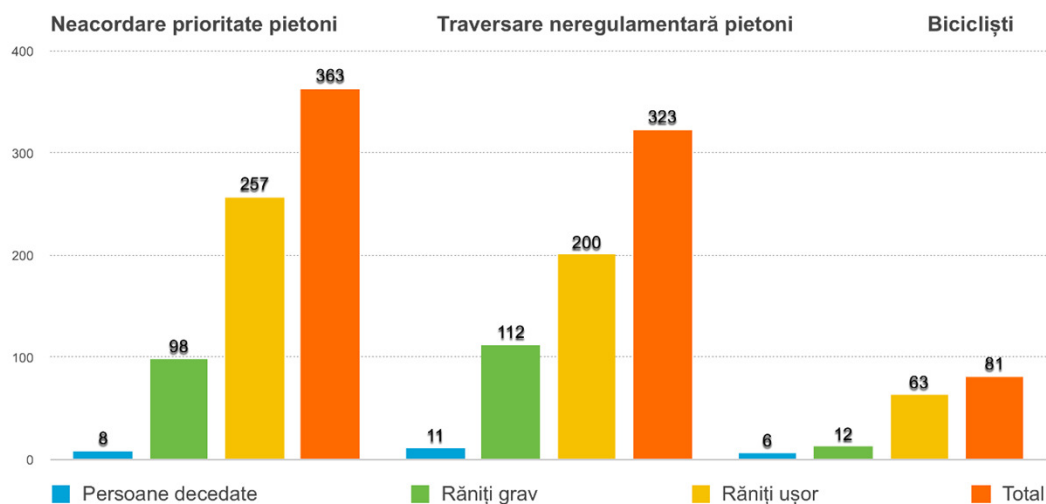
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
Pietoni	118	69	94	126	120	118	645
Bicicliști	5	9	9	26	12	18	79



- Analizand numarul de accidente pe tip de accident, se poate concluziona ca numarul accidentelor ce implica pietoni este net superior celui cu biciclisti, iar neacordarea de prioritate pietonilor este motivul care sta la baza celui mai mare numar de accidente cu pietoni.



● Neacordare prioritate pietoni
● Traversare neregulamentara pietoni
● Bicicliști



Alti factori de risc:

- ❑ lipsa sanctionarilor adecvate pentru utilizatorii de autoturisme;
- ❑ practici de conducere agresive si nesigure;
- ❑ distragerea atentiei soferului, inclusiv prin utilizarea telefonului mobil;
- ❑ oboseala conducatorilor auto;
- ❑ conflictul pietoni-vehicul la punctele de trecere de pietoni;
- ❑ timpi redusi de reactie si viteza scazuta de deplasare a persoanelor in varsta;
- ❑ incapacitatea copiilor de a evalua viteza vehiculului si alte informatii relevante pentru a traversa strada neinsotiti;
- ❑ atitudinea generala a soferilor si a pietonilor.



Factorii de risc:*Viteza*

- ❑ Viteza la care un automobil se deplaseaza influenteaza atat riscul de a se crea accidente, cat si consecintele acestuia. Efectul asupra riscului de se crea accidente vine in principal prin relatia dintre viteza si distanta de oprire. Cu cat este mai mare viteza unui vehicul, cu atat este mai mai scurt timpul pe care un conducator auto il are la dispozitie pentru a se opri si a evita un accident, inclusiv a lovi un pieton.
- ❑ Cercetarile au aratat ca pietonii au o sansa de 90% de a supravietui unui accident auto la o viteza de deplasare a utoturismului de 30 km/h, dar mai putin de 50% sanse de supravietuire la impactul cu un autoturism ce se deplaseaza cu 45 km/h.

Lipsa facilitatilor pietonale in proiectarea carosabilului si planificarea utilizarii terenurilor

- ❑ Riscul de accidente pietonale este crescut cand proiectarea carosabilului si planificarea utilizarii terenurilor nu reusesc sa ofere facilitati, cum ar fi trotuare adecvate sau atentie suplimentara oferita accesului pietonal la intersectii.

Vizibilitate scazuta a pietonilor

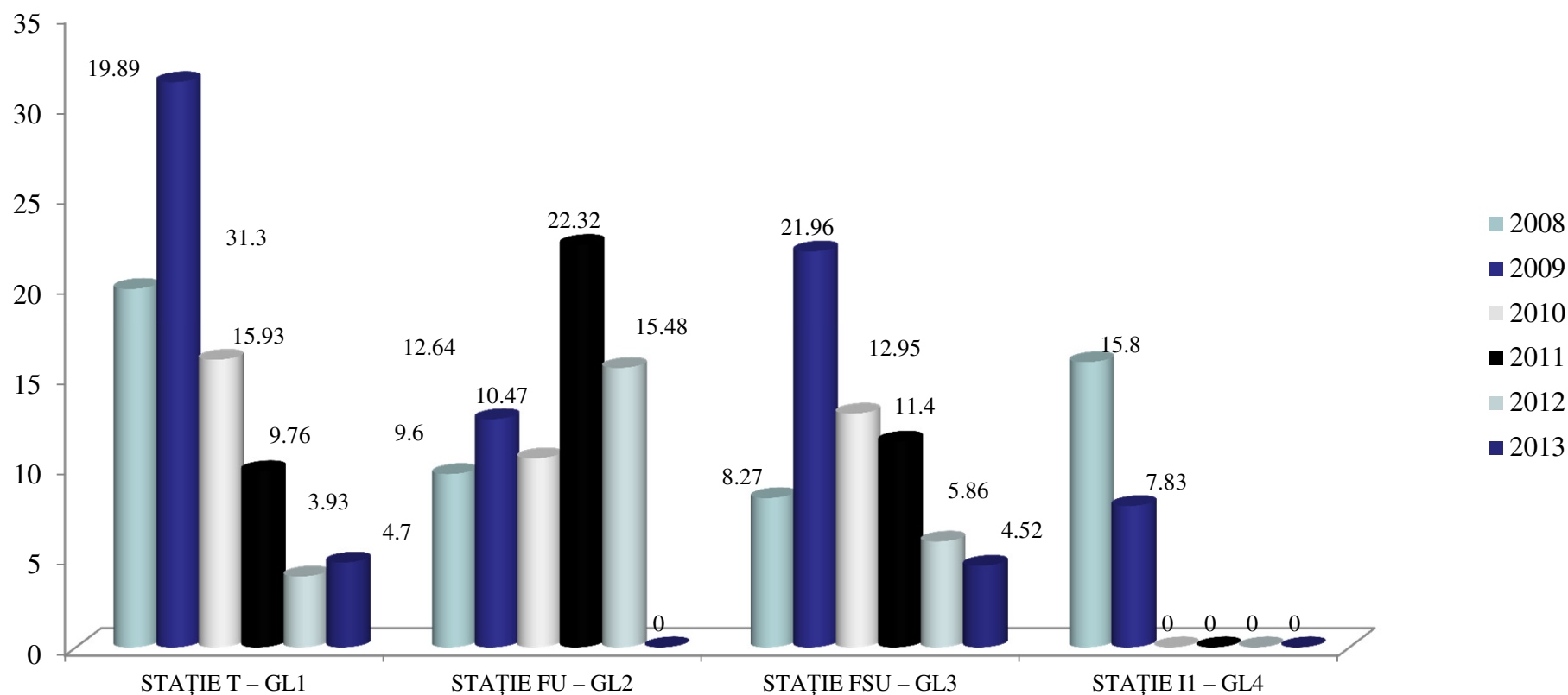
- ❑ Problema vizibilitatii corespunzatoare a pietonilor este frecvent citata in literatura de specialitate ca un risc major in accidentele ce implica pietoni. Vizibilitate inadecvata a pietonilor rezulta din:
 - ❑ iluminat inadecvat sau inexistent al carosabilului;
 - ❑ autoturisme si biciclete neechipate cu lumini;
 - ❑ pietoni utilizand spatiul carosabil dedicat vehiculelor motorizate.

Surse de informatie oficiala

- ❑ 1 stație de trafic amplasată în str. Brăilei, nr. 181, : NO_x, SO₂, CO, PM₁₀, COV, Pb, Cd, Ni, As.
- ❑ stație de tip industrial amplasate în Galați, b-dul Dunarea, nr. 8 (zona din fața ArcelorMittal). NO_x, SO₂, CO, O₃, PM₁₀, Pb, Cd, Ni, As, parametrii meteo.
- ❑ 1 stație de fond urban amplasată în str. Domnească, nr. 7, NO_x, SO₂, CO, O₃, PM_{2.5}, COV, parametri meteo.
- ❑ 1 stație de fond suburban amplasată în str. Traian, nr. 431, NO_x, SO₂, CO, O₃, PM₁₀, COV, Pb, Cd, Ni, As, parametri meteo;
- ❑ 1 panou exterior de informare a publicului amplasat în str. Brăilei c/c str. G. Coșbuc

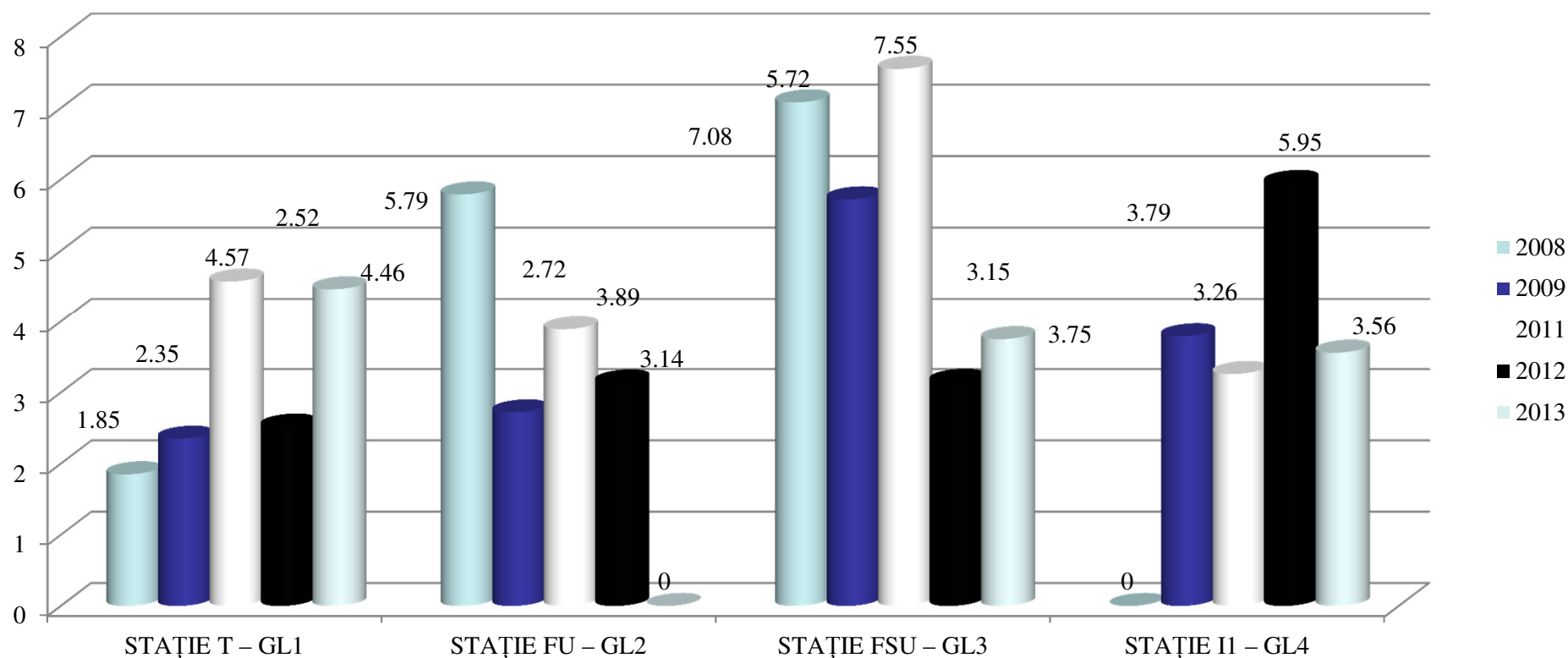
Evoluția dioxidului de azot în perioada 2008 – 2013

- limita 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, prevăzută în Legea nr. 104/2011
- Concentrațiile medii anuale s-au situat sub valoarea limită anuală de 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$



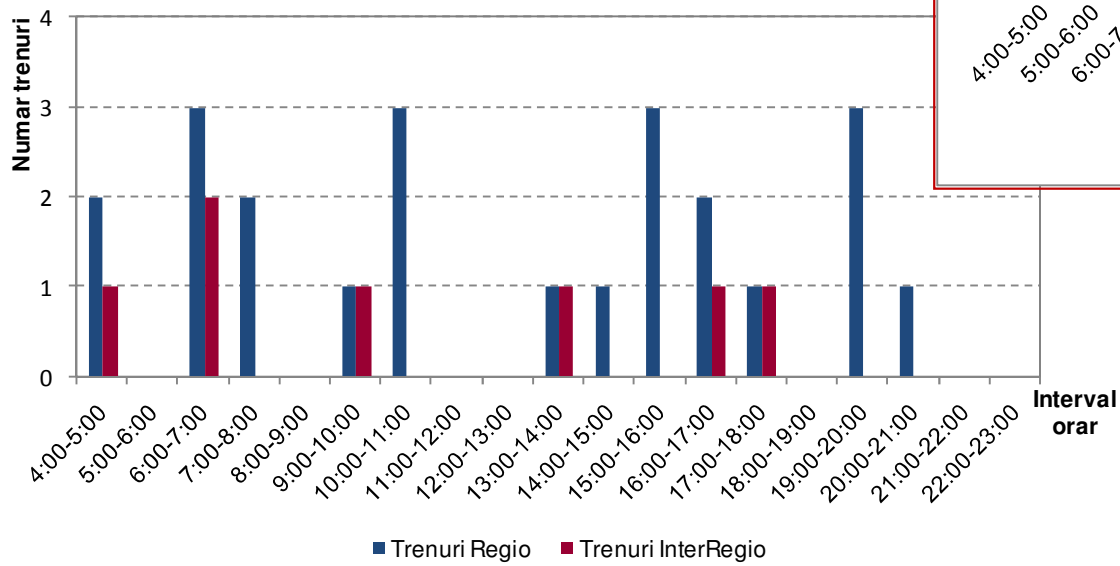
Evoluția dioxidului de sulf în perioada 2008 – 2013 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Valori medii)

□ Nu s-au înregistrat depășiri față de valoarea limită zilnică de $125 \mu\text{g}/\text{m}^3$

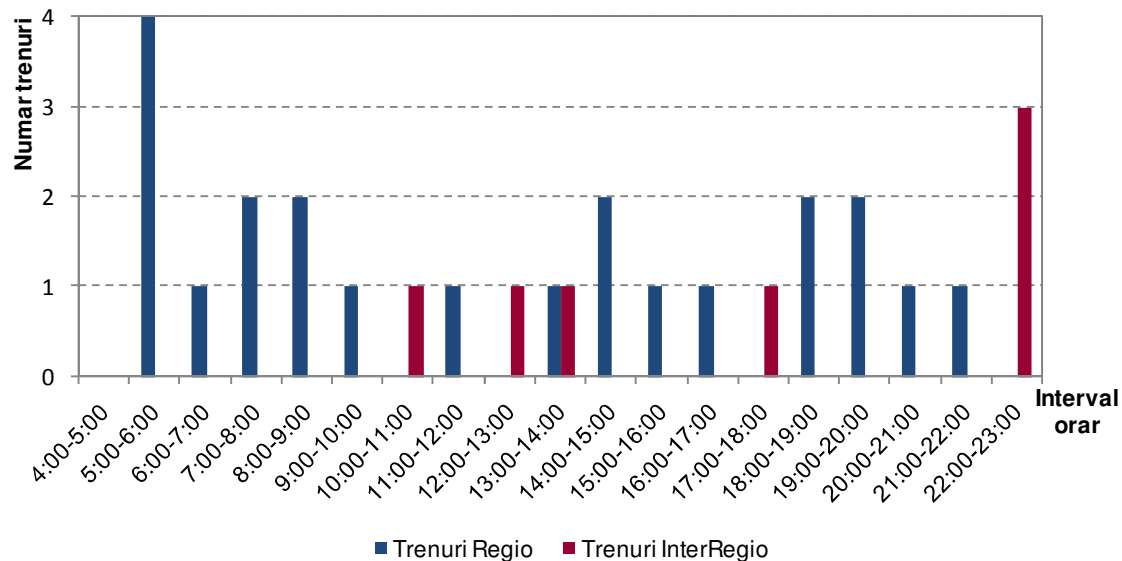


Transport feroviar

Plecari Statia Galati



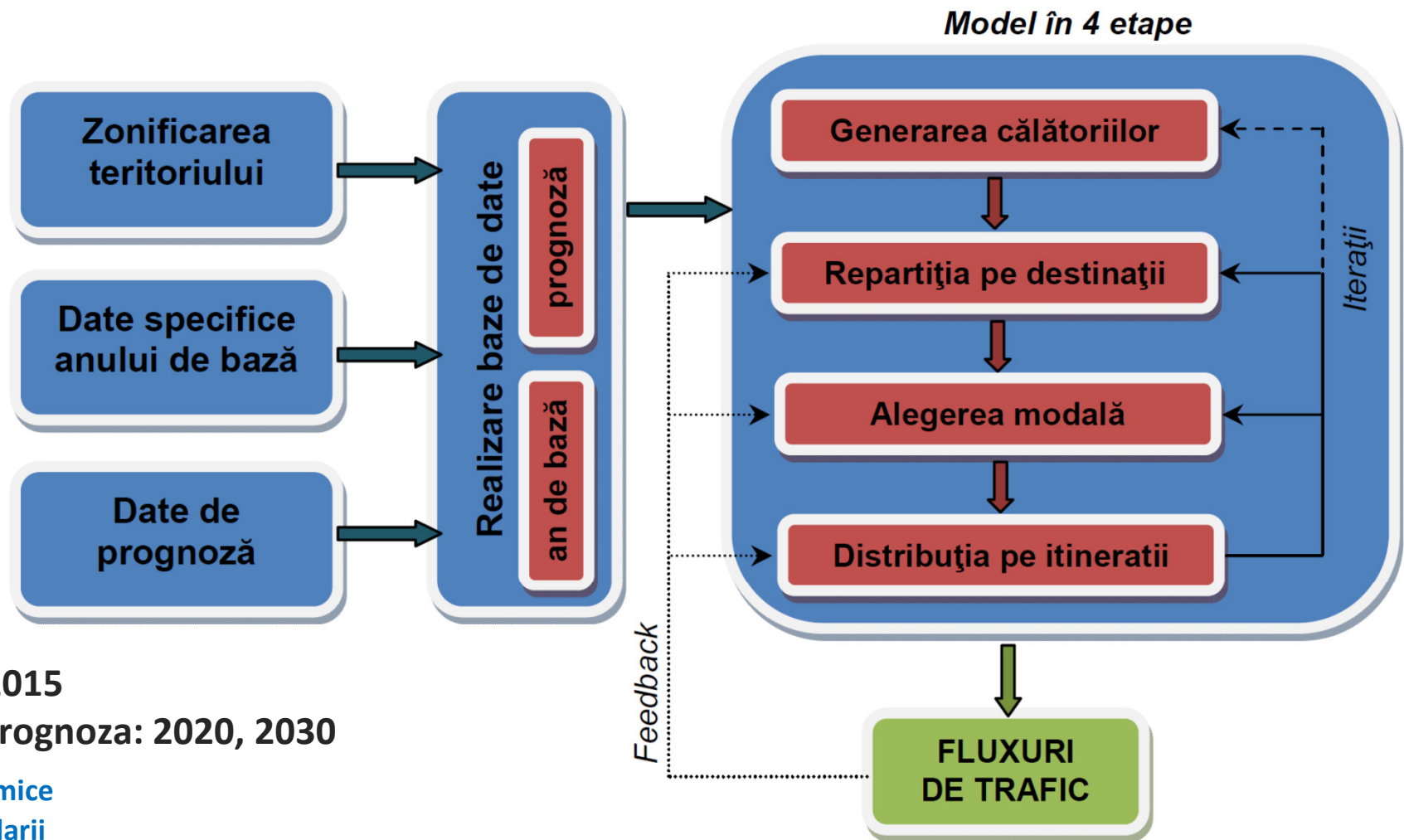
Sosiri Statia Galati



Transport judetean prin curse regulate



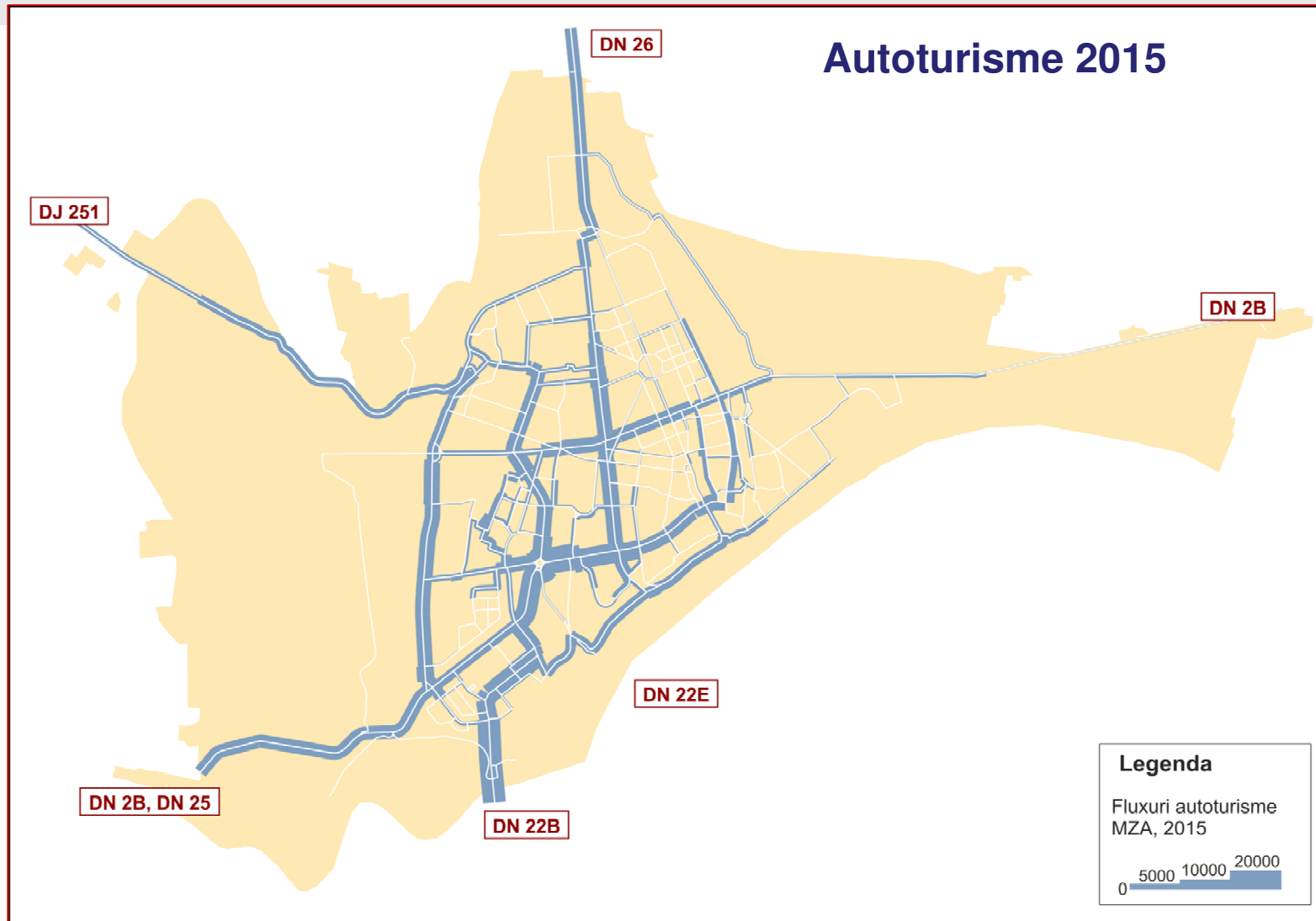
Amplasare Statie	Catre/ Dinspre	Numar de curse/ zi
Str. Otelarilor, Piata Micro 19	Branistea, DN 25	38
Str. Brailei, la cca 50 m de intersectia dintre Str. Brailei si Drumul Viilor (parcare benzinaria Rompetrol)	Tecuci, DN 25	82
Str. Combinatului, la 300m de Piata Energiei	Smardan, DJ 251	110
Str. Traian, Fabrica de paine Arcada	Vanatori, DN 26	127

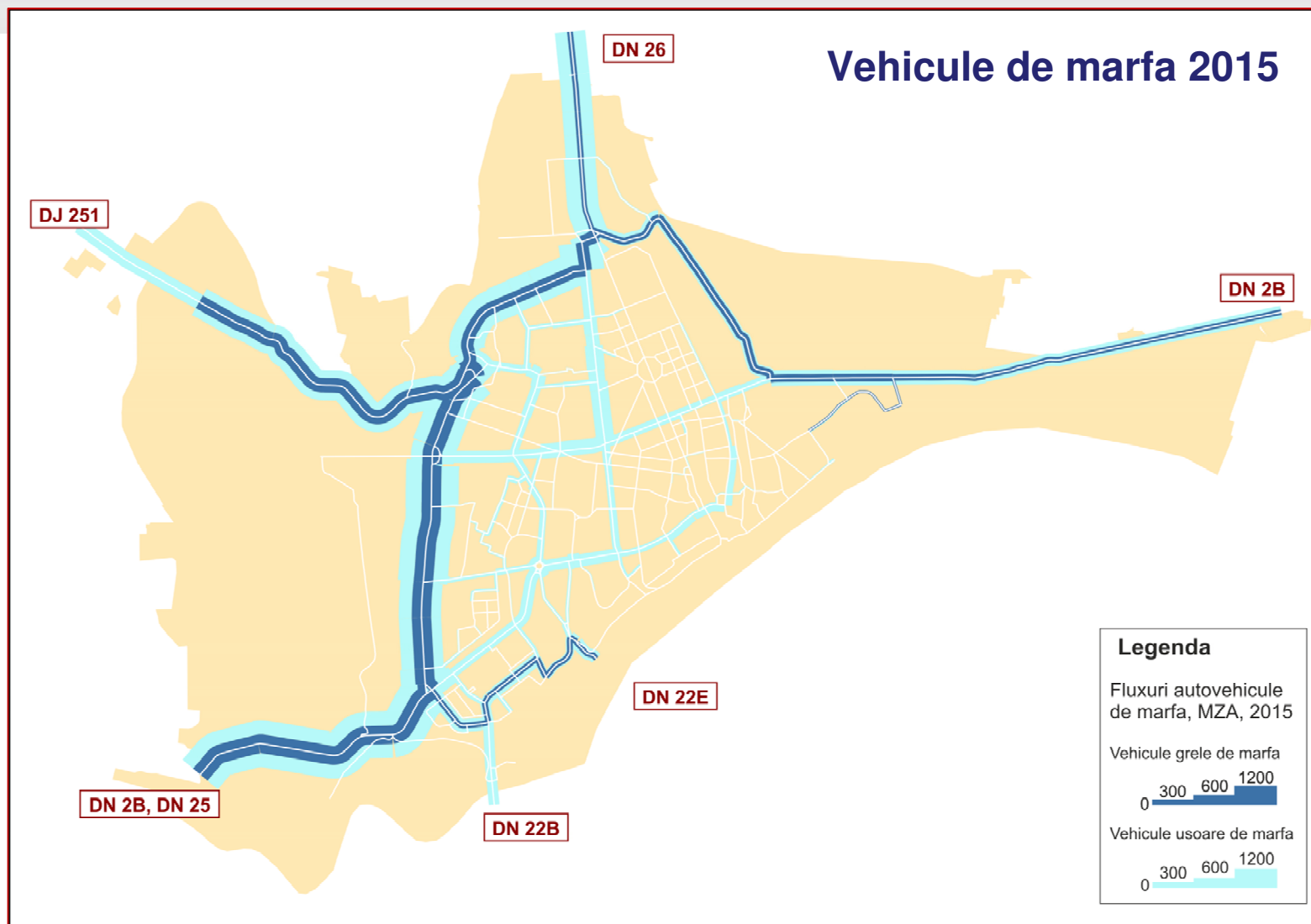


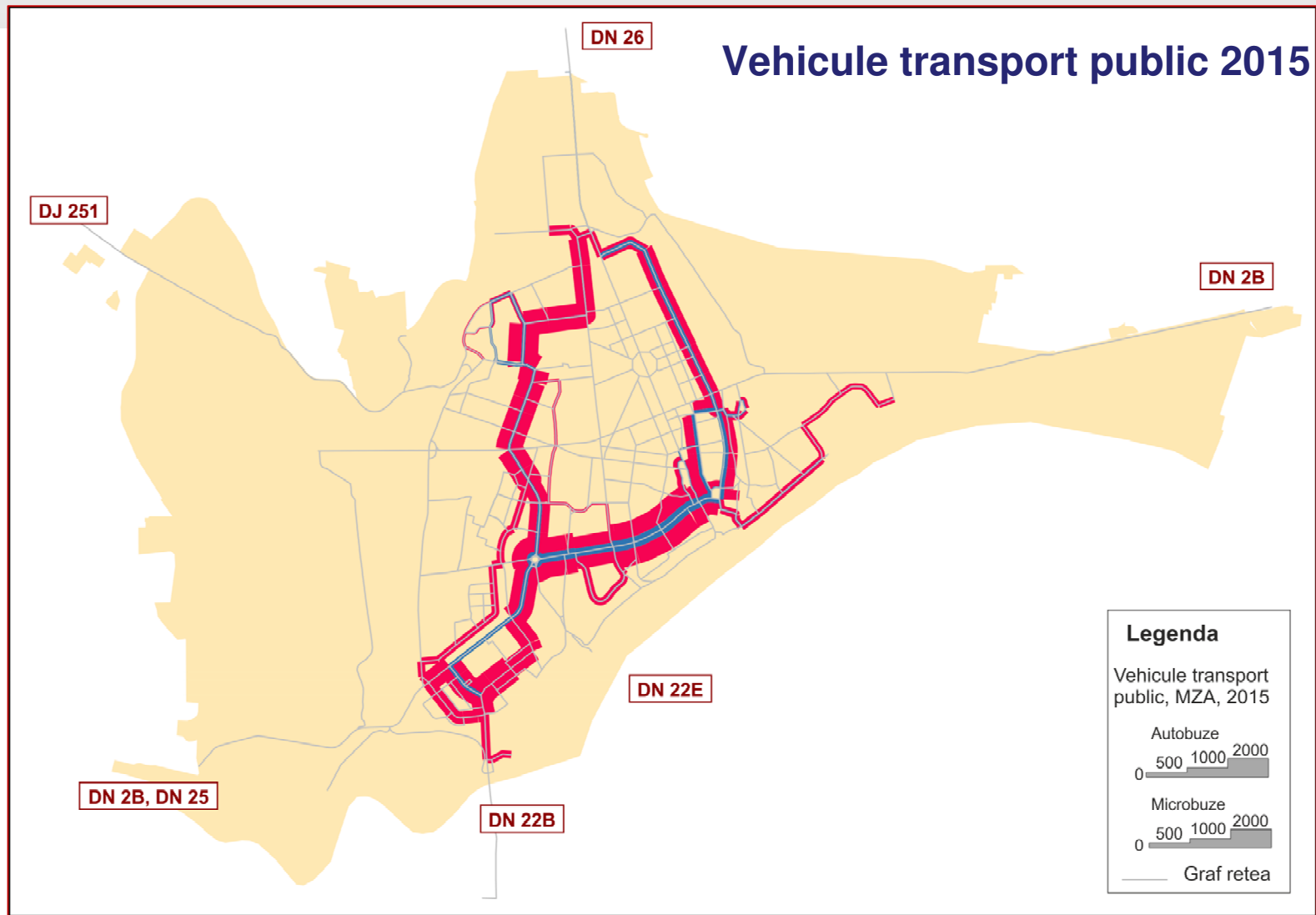
Anul de baza: 2015

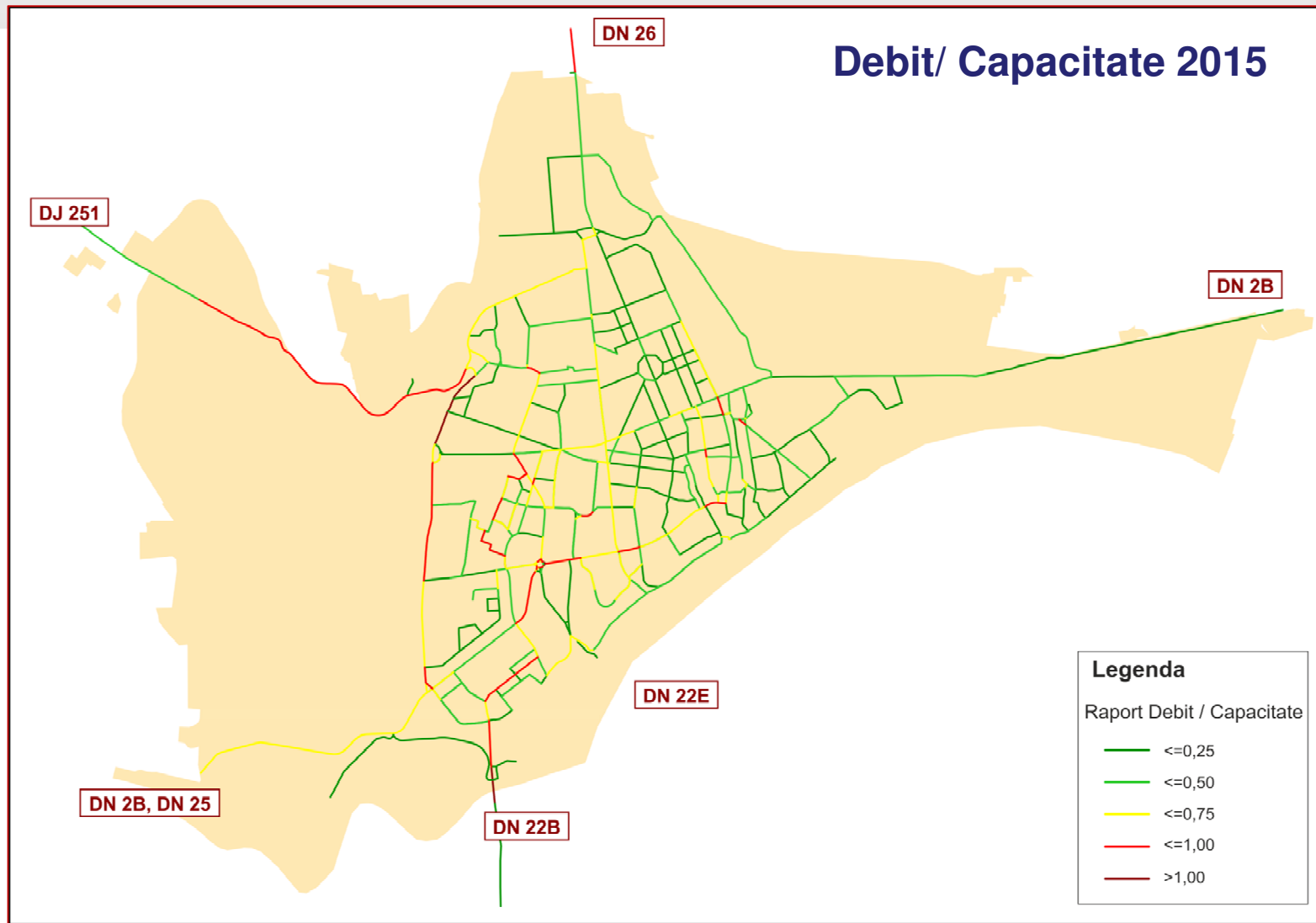
Orizonturi de prognoza: 2020, 2030

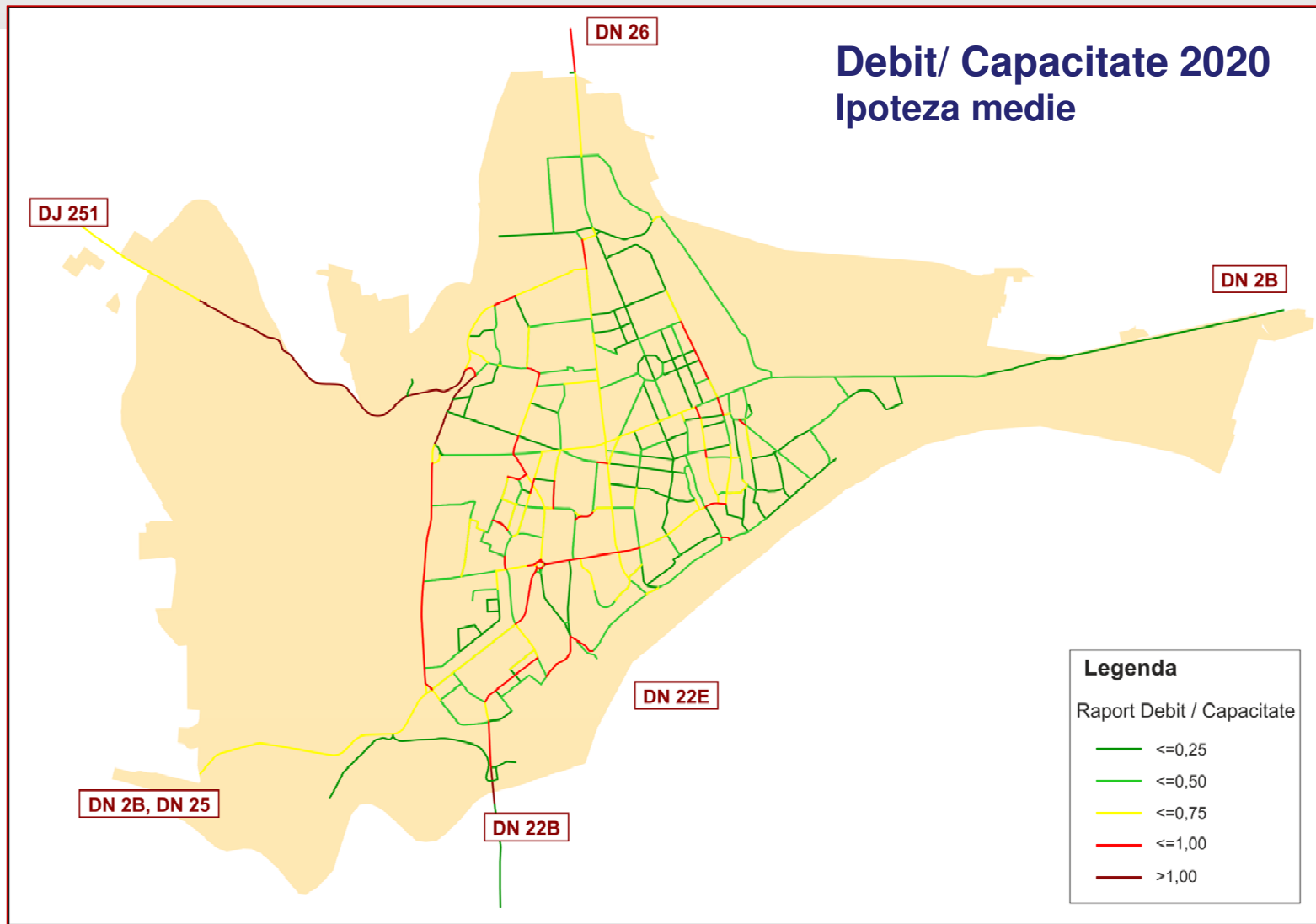
- Date socio-economice
- Anchete in gospodarii
- Anchete de trafic

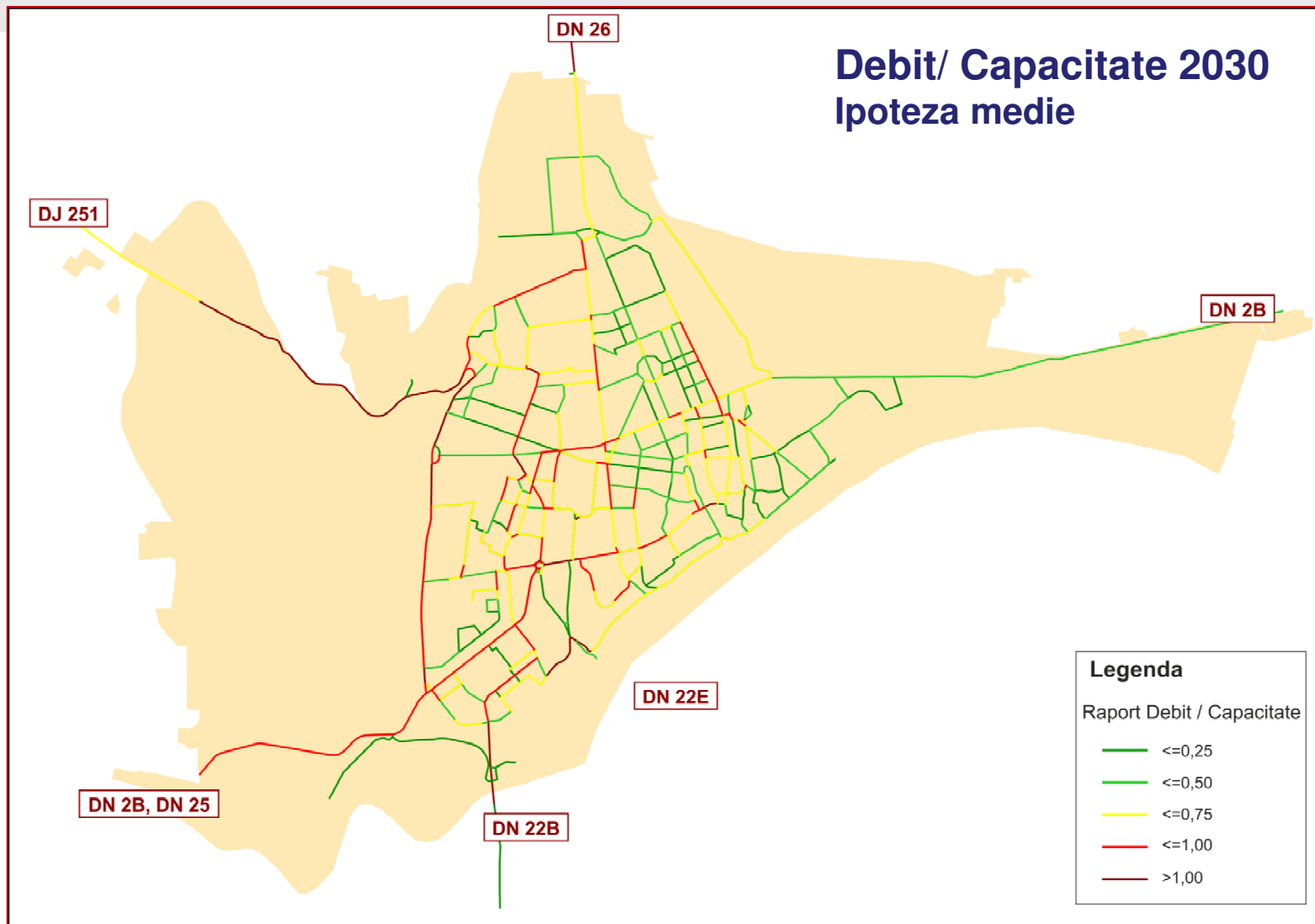






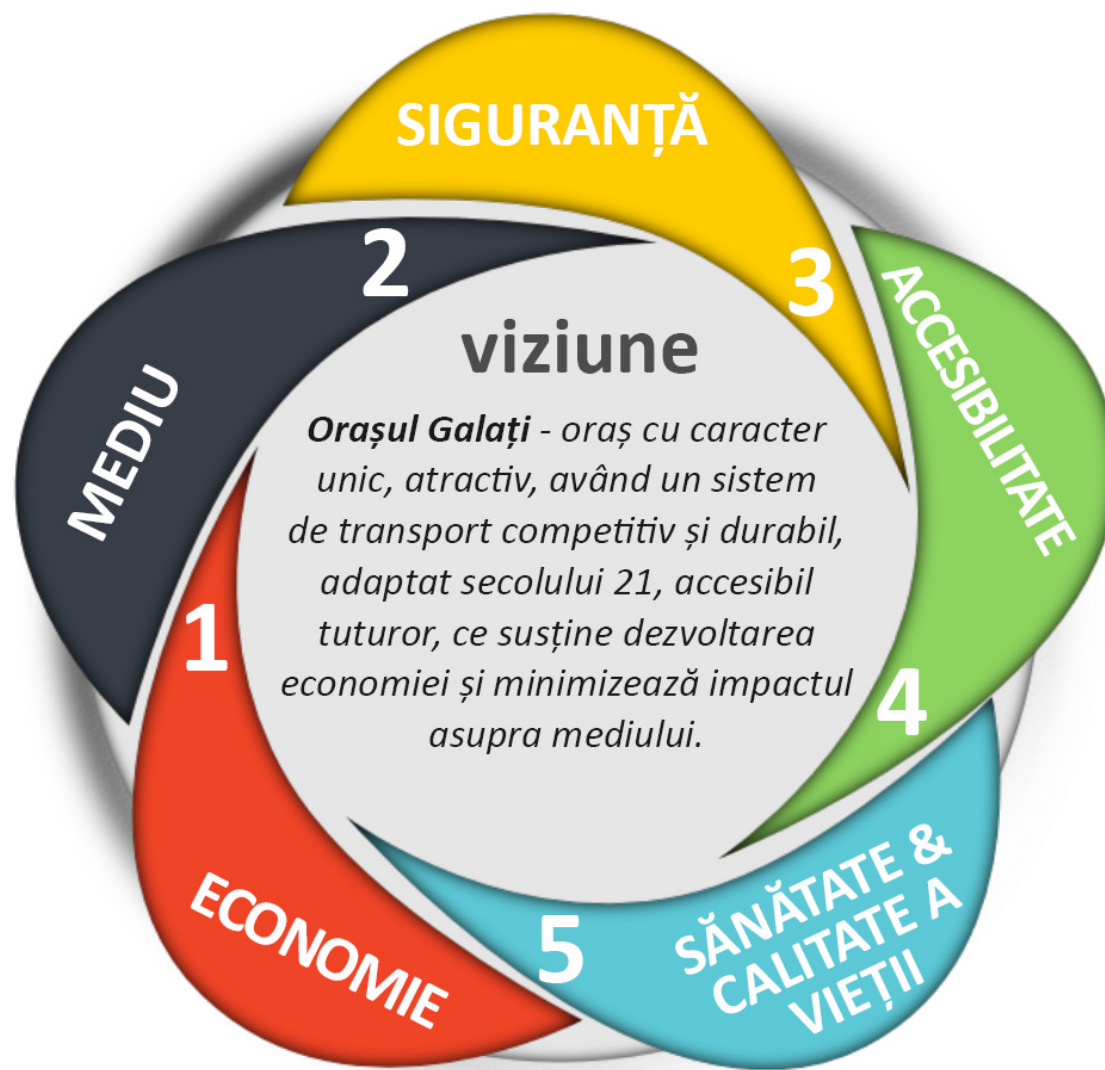






Metodologia de evaluare si prioritizare a proiectelor



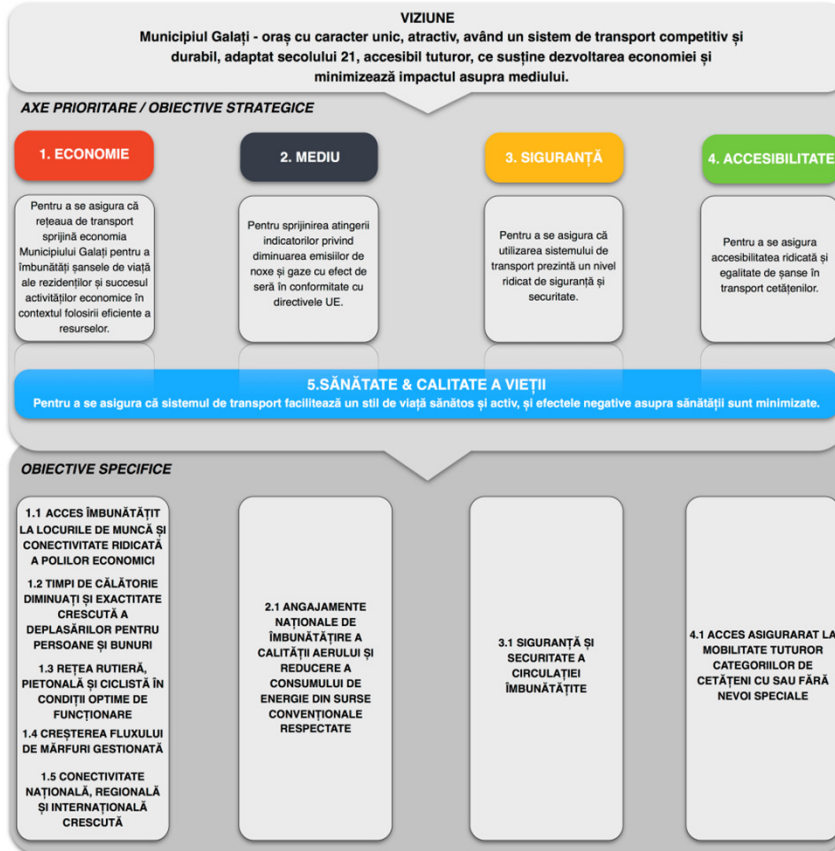


Slide 47

G2

De introdus ultima varianta (conforma cu tabelul cu masurile)

Geanina, 6/22/2015



M1.1.1 Dezvoltarea de legături îmbunătățite între poli de atracție ai orașului

M1.1.2 Dezvoltarea de opțiuni ciclabile de deplasare între poli de atracție ai orașului

M1.1.3 Dezvoltarea unui sistem de informare integrat privind accesul la poli de atracție ai orașului

M1.2.1 Optimizarea desfășurării traficului pentru diminuarea nivelului de congestie

M1.2.2 Optimizarea serviciului de transport public

M1.3.1 Asigurarea unei rețele rutiere în condiții optime de funcționare, adaptata cererii de transport

M1.3.2 Redimensionarea infrastructurii rutiere care să favorizeze utilizarea bicicletelor

M1.3.3 Asigurarea unei rețele pietonale în condiții optime și accesibile tuturor categoriilor de pietoni

M1.4.1 Dezvoltarea de rute ocolitoare pentru transportul de marfă

M1.4.2 Păstrarea și dezvoltarea unor locații cu vocație logistică

M1.4.3 Îmbunătățirea eficienței transportului rutier de marfă și optimizarea condițiilor de livrare

M1.5.1 Dezvoltarea de legături îmbunătățite cu zonele adiacente

M1.5.2 Dezvoltarea de legături îmbunătățite la rețeaua core și comprehensive TEN-T

M1.5.3 Dezvoltarea de legături îmbunătățite către localitățile de graniță

M2.1.1 Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice

M2.1.2 Dezvoltarea de opțiuni de transport alternativ care să crească gradul de încărcare a autoturismului

M2.1.3 Reducere a emisiilor de CO₂, particule și a noxelor (Nox, SO₂,CO) din transporturi

M2.1.4 Încurajarea reorientării utilizatorilor către modulele de transport nemotorizate

M2.1.5 Reducerea volumelor de trafic auto în zonele cu densitate de locuire ridicată și

M3.1.1 Minimizarea numărului de accidente rutiere

M3.1.2 Minimizarea numărului de victime ale accidentelor rutiere

M3.1.3 Reducerea gradului de infracționalitate în mijloacele de transport în comun

M4.1.1 Asigurarea unui nivel acceptabil de accesibilitate la rețeaua de TP pentru toți utilizatorii (extinderea ariei de deservire a TP)

M4.1.2 Facilitatea accesului persoanelor cu nevoi speciale

M4.1.3 Adaptarea informației la nevoile călătorilor pentru a fi omogenă și continuă

M4.1.4 Furnizarea de informații la distanță călătorilor (Internet sau aplicații mobile) pentru a-și putea planifica în avans călătoria

M4.1.5 Diversificarea canalelor de distribuție și de vânzare a titlurilor de

Viziune si obiective

Slide 48

G3

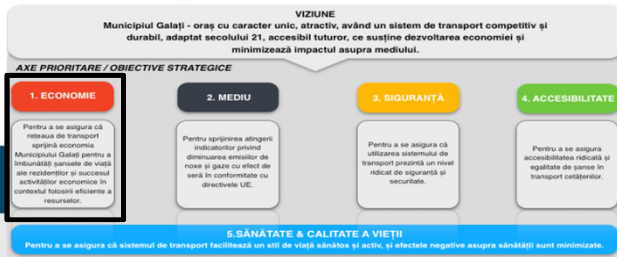
De introdus ultima varianta (conforma cu tabelul cu masurile)

Geanina, 6/22/2015

- ❑ Lista de proiecte cuprinzatoare
- ❑ Corelare cu strategiile si proiectele nationale si regionale
- ❑ Proiecte grupate pe domenii:
 - material rulant
 - infrastructura dedicata transport public
 - echipamente electrice si linii de contact
 - poli de schimb transport public
 - ITS
 - amenajari trotuare, alei, zone pietonale si cordoane verzi
 - amenajare facilitati pentru biciclisti
 - modernizare strazi
 - logistica urbana
 - institutionale/organizatorice/reglementare
 - Siguranta rutiera
 - Alte tipuri de proiecte



ECONOMIE-obiective specifice- masuri- tipologie proiecte



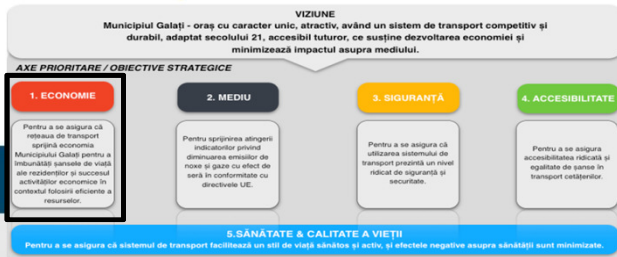
Obiective specifice

Masuri

Tipologii proiecte

1.1 ACCES ÎMBUNĂȚĂȚIT LA LOCURILE DE MUNCĂ ȘI CONECTIVITATE RIDICATĂ A POLILOR ECONOMICI	1.1.1 Dezvoltarea de legături îmbunătățite între polii de atracție ai orașului	Reorganizarea circulației după trama stradala (sensuri unice, semaforizare, etc.)
		Managementului traficului - complementar proiect existent
	1.1.2 Dezvoltarea de opțiuni ciclabile de deplasare între polii de atracție ai orașului	Reorganizare și extindere rețea transport public
	1.1.3 Dezvoltarea unui sistem de informare integrat privind accesul la polii de atracție ai orașului	Amenajare rețea de ciclism la nivelul orașului inclusiv facilitati de parcare (inel central)
		Sistem de informare integrat privind accesul la polii de atracție ai orașului
1.2 TIMPI DE CĂLĂTORIE DIMINUAȚI ȘI EXACTITATE CRESCUTĂ A DEPLASĂRILOR PENTRU PERSOANE ȘI BUNURI	1.2.1 Optimizarea desfășurării traficului pentru diminuarea congestiei	Reorganizarea circulației după trama stradala Managementului traficului - complementar proiect existent
	1.2.2 Optimizarea serviciului de transport public	Reorganizare și extindere rețea transport public Intărirea capacității instituționale și operaționale.
1.3 REȚEA RUTIERĂ, PIETONALĂ ȘI CICLISTĂ ÎN CONDIȚII OPTIME DE FUNCȚIONARE	1.3.1 Asigurarea unei rețele rutiere în condiții optime de funcționare, adaptată cererii de transport	Modernizare / reabilitare străzi Construirea de parcuri supra sau sub-terane pentru reorganizarea spațiului public
	1.3.2 Redimensionarea infrastructurii rutiere care să favorizeze utilizarea bicicletei	Amenajare rețea de ciclism la nivelul orașului inclusiv facilitati de parcare
	1.3.3 Asigurarea unei rețele pietonale în condiții optime și accesibile tuturor categoriilor de pietoni	Amenajări trotuare și alei pietonale

ECONOMIE-obiective specifice- masuri- tipologie proiecte



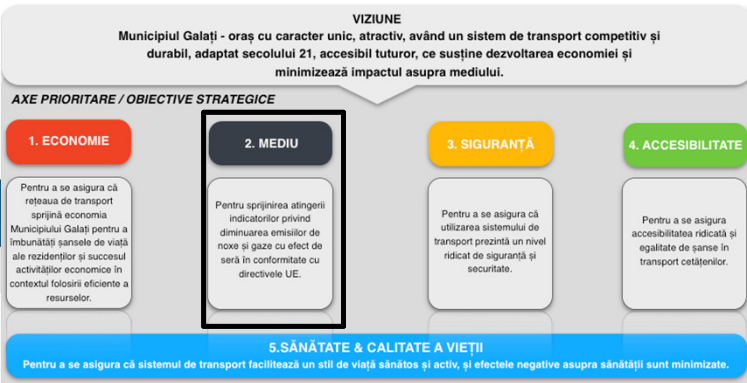
Obiective specifice

Masuri

Tipologii proiecte

1.4 EFICIENȚA GESTIONĂRII FLUXULUI DE MĂRFURI	1.4.1 Dezvoltarea de rute ocolitoare pentru transportul de marfă	Realizare varianta de ocolire
		Sporirea nivelului de accesibilitate a centurii existentei
		Cresterea nivelului de accesibilitate și de legatura între porturi DOCURI și ROMPORTMET
		Conectarea accesului destinat traficului de marfa dinspre Bac cu varianta de ocolire in zona de Sud
	1.4.2 Păstrarea și dezvoltarea unor locații cu vocație logistică	Dezvoltare centru logistic la periferia orasului (Damen, APDM, Porturi)
	1.4.5 Îmbunătățirea eficienței transportului rutier de marfă și optimizarea condițiilor de livrare	Implementarea de reglementari de aprovizionare in afara orelor de varf si pe timp de noapte
1.5 CONECTIVITATE NAȚIONALĂ, REGIONALĂ ȘI INTERNAȚIONALĂ CRESCUTĂ	1.5.1 Dezvoltarea de legaturi imbunatatite cu zonele adiacente	Sistem de Transport Pasageri de mare capacitate intre Galati si Braila - metrou usor
		Crearea de legaturi cu localitatile invecinate si cu teritoriul
	1.5.2 Dezvoltarea de legaturi imbunatatite la rețelele core și comprehensive TEN-T	Realizare varianta de ocolire
	1.5.3 Dezvoltarea de legaturi imbunatatite catre localitatile de granita	Cresterea nivelului de accesibilitate a granitei cu Republica Moldova

MEDIU-obiective specifice- masuri- tipologie proiecte



Obiective specifice

Masuri

Tipologii proiecte

2.1 ANGAJAMENTE NAȚIONALE DE ÎMBUNĂTĂȚIRE A CALITĂȚII AERULUI ȘI REDUCERE A CONSUMULUI DE ENERGIE DIN SURSE CONVENȚIONALE RESPECTATE	2.1.1 Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice	Dezvoltare infrastructura pentru utilizarea autoturismelor hibrid și electrice
	2.1.2 Dezvoltarea de opțiuni de transport alternativ care să crească gradul de încărcare a autoturismului	Implementarea de campanii de conștientizare a conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)
	2.1.3 Reducere a emisiilor de CO₂, particule și a noxelor (Nox, SO₂, CO) din transporturi	Achiziții mijloace de transport ecologice
	2.1.4 Incurajarea reorientării utilizatorilor către modurile de transport nemotorizate	Crearea de perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului
		Amenajare rețea de ciclism la nivelul orașului, inclusiv facilitati de parcare
		Restrictionarea accesului auto în anumite zone și/sau anumite perioade din zi / săptămână
	2.1.5 Reducerea volumelor de trafic auto în zonele cu densitate de locuire ridicată și în zonele centrale	Implementare sistem de închiriere biciclete
2.1.6 Implementarea de trasee verzi	Construirea de parcuri colective supra sau sub-terane pentru reorganizarea spațiului public în vecinătatea zonelor centrale	
	Amenajări trotuare și alei pietonale	Reorganizarea circulației după trama strădala
		Crearea de perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului

SIGURANȚA-obiective specifice-masuri- tipologie proiecte



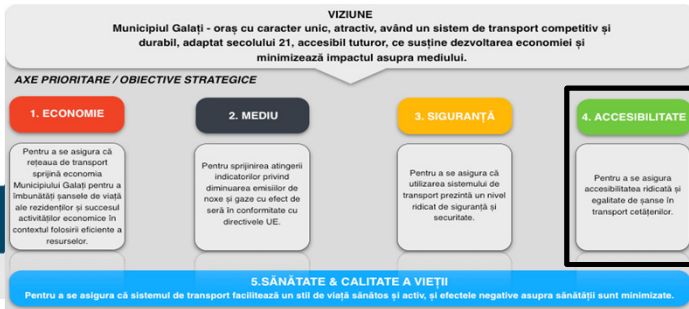
Obiective specifice

Masuri

Tipologii proiecte

3.1 SIGURANTA SI SECURITATE A CIRCULATIEI IMBUNATATITE	3.1.1 Minimizarea numarului de accidente rutiere	Managementului traficului - complementar proiect existent
		Cresterea numarului de facilitati pentru traversarea pietonala
		Reglementari in zonele vulnerabile (echipamente publice, zone cu complexitate ridicata)
		Asigurarea vizibilitatii participantilor la trafic in zona traversarilor
		Reglementarea parcarii pe strada si implementarea unui sistem de taxare a parcarii pe strada, atat pentru zonele rezidentiale, cat si pentru zona centrala
		Limitarea vitezei de deplasare a vehiculelor la 30km/h pe străzile rezidențiale
	3.1.2 Minimizarea numarului de victime ale accidentelor rutiere	Construirea de parcare supra sau sub-terane pentru reorganizarea spatiului public
		Implementare campanii de educatie rutiera adresate tinerilor
	3.1.3 Reducerea gradului de infractionalitate in mijloacele de transport in comun	Implementare campanii de informare /comunicare adresate participantilor la trafic(soferi, pietoni, biciclisti, utilizatori de mopede)
Dotarea mijloacelor de transport public cu sisteme de supraveghere video		
		Amenajarea, iluminarea corespunzatoare si implementarea corespunzatoare de sisteme de supraveghere video a statiilor de transport public

ACCESIBILITATE-obiective specifice-masuri- tipologie proiecte



Obiective specifice

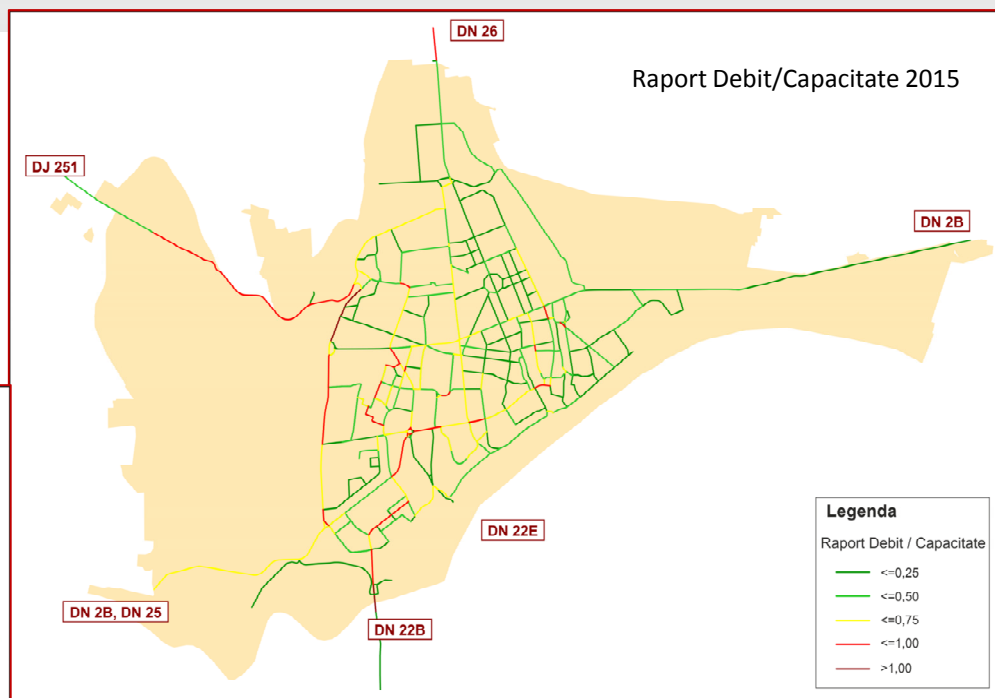
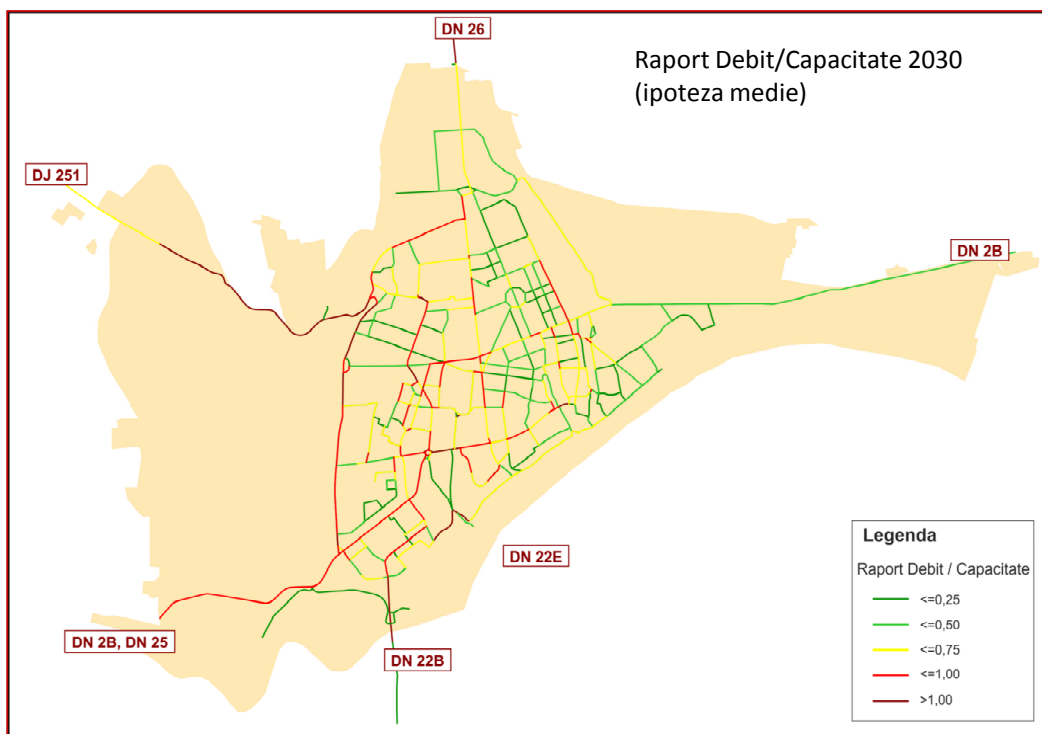
Masuri

Tipologii proiecte

4.1 ACCES ASIGURAT LA MOBILITATE TUTUROR CATEGORIILOR DE CETĂȚENI CU SAU FĂRĂ NEVOI SPECIALE	4.1.1 Asigurarea unui nivel acceptabil de accesibilitate la rețeaua de TP pentru toți utilizatorii (extinderea ariei de deservire a TP)	<p>Reorganizare și extindere rețea transport public</p> <p>Realizarea de zone pentru adăpost în stațiile de transport public (zona de protecție cu acoperiș și banchetă)</p> <p>Implementare sisteme park & ride în zonele de Nord și Sud</p> <p>Terminale intermodale de călători (poli de schimb)</p>
	4.1.2 Facilitatea accesului persoanelor cu nevoi speciale	Instalarea de panouri informative electronice cu transmisie sonoră pentru persoanele cu deficiențe de vedere în stațiile de transport public care să conțină informații despre frecvența și destinația TP
		Semnalizare acustică a semafoarelor
		Coborâre la nivel a bordurii în dreptul trecerilor de pietoni
		Amplasarea de locuri de parcare dedicate persoanelor cu dizabilități în toate parcarile amenajate și asigurarea accesului pe trotuar în dreptul acestor locuri de parcare
	4.1.3 Adaptarea informației la nevoile călătorilor pentru a fi omogenă și continuă	Accesibilizarea vehiculelor de transport public (tramvaie cu podea joasă, autobuze/troleibuze cu rampe pentru persoane în fotoliu rulant)
		Coborârea la nivel a bordurii în dreptul stației, / instalare benzi tactile
		Sistem de informare dinamică a utilizatorilor de TP
	4.1.4 Furnizarea de informații la distanță călătorilor (Internet sau aplicații mobile) pentru a-și putea planifica în avans călătoria	Dezvoltarea unui site care să conțină informații asupra ofertei de TP: itinerarii (calcul distanțe și ruta, informarea în timp real asupra devierilor de trafic, asupra eventualelor blocaje)
	4.1.5 Diversificarea canalelor de distribuție și de vânzare a titlurilor de călătorie	Sistem e-ticketing

VARIANTA STRATEGICA : Business as usual

- **Reprezinta situatia existenta in care sunt luate in considerare proiectele in curs de executie cu sursa cu sigura de finantare (buget, finantare europeana, credite)**



PROIECTE CU IMPLEMENTARE RAPIDA SI FARA EFORTURI FINANCIARE MAJORE

MENTINEREA INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT PUBLIC LA STAREA NORMALA DE FUNCTIONARE

- ❑ **Intarirea capacitatii operationale si institutionale**
- ❑ **Implementarea de reglementari pentru aprovizionarea cu marfa**
- ❑ **Reglementarea accesului auto in anumite zone**
- ❑ **Limitarea vitezei de deplasare a vehiculelor la 30 km/h pe strazile rezidentiale**
- ❑ **Reorganizarea circulatiei dupa trama stradala**
- ❑ **Implementarea de campanii de educatie rutiera adresate tinerilor**
- ❑ **Implementarea campanii de informare/comunicare adresate participantilor la trafic**
- ❑ **Modernizare infrastructuri de transport public existente**
- ❑ **Achizitia de mijloace de transport ecologice**

❑ **Avantaje:**

- Efort financiar mai redus
- Posibilitate de implementare facila

❑ **Dezavantaje:**

- Capacitate limitata de atingere a obiectivelor specifice
- Nu se schimba semnificativ abordarea actuala privind mobilitatea



□ Toate tipologiile de proiecte identificate



□ Avantaje:

- Capacitate sporita de atingere a obiectivelor specifice si a tintelor PMUD
- Posibilitate de implementare si adaptare pe termen lung, functie de resurse si oportunitati de finantare
- Conformare cu obiectivele si reglementarile europene de mobilitate
- Schimba major abordarea actuala privind mobilitatea → ORAS AL OAMENILOR

□ Dezavantaje:

- Efort financiar crescut
- Necesitatea de consecventa in decizia politica si in implementare
- Efort sustinut pentru corelare, adaptare si cooperare din partea implementatorilor

1. Analiza propunerilor si finalizarea Analizei Multi Criteriale;
2. Agrearea variantei strategice si detalierea acesteia, inclusiv Planul de actiune si propuneri pentru realizarea etapei de implementare a PMUD;
3. Initierea si desfasurarea procedurii de Evaluare Strategica de Mediu;
4. Asigurarea resurselor la nivelul beneficiarilor pentru colectarea periodica a datelor necesare actualizarii PMUD;
5. Asigurarea unui instrument institutional la nivel de beneficiar pentru procesul de implementare (incluzand mentinerea actualizata a modelului matematic)



Informatii privind proiectul:

[www.facebook.com /Plan-de-Mobilitate-Urbana-Durabila-Galati](http://www.facebook.com/Plan-de-Mobilitate-Urbana-Durabila-Galati)

www.primaria.galati.ro

Orasele sunt pentru oameni !

De toate felurile, cu diverse nevoi si interese!

Stefan Badita [stefan_gl_rou@yahoo.com]

email 25.06.2015



Fişiere_propuneri_Galați_2015625 Badita Sf.zip

Mirica Adrian [mailto:adi_mirica2003@yahoo.com]

Sent: Wednesday, June 24, 2015 9:36 AM

Mirica Adrian [adi_mirica2003@yahoo.com]

Trimis: 1 iulie 2015 09:43

Mirica Adrian [adi_mirica2003@yahoo.com]

Trimis 03 iulie 2015

stefan vasian [stefan_vasian@yahoo.com]

email 27.06.2015

Apostol Valeriu [apostolvaleriu@yahoo.com]



D:\Lucru\GALATI\
4. LUCRU
Workshop +

email 27.06.2015

George Pisleag [george_pisleag@yahoo.com] - Din Braila

email 29.06.2015

Mihai Seria [mihai.seria@yahoo.com]

email 29.06.2015

Președintele asociației - Asociația Galați, orașul meu, Bogdan-Radu Brînzan

facebook

From: bogdan radu <bbradu70@yahoo.com>

To: "anca cristina rusu" <radu.ioan@yahoo.com>

> Date: Monday, June 29, 2015, 7:46 PM

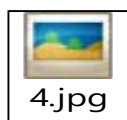
Bors Marius [bors_marius80@yahoo.com]



2.jpeg

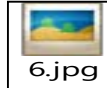
email 30.06.2015

email 01.07.2015





5.jpg



6.jpg



8.jpg

Dana Barbu [dana.barbu2@gmail.com]

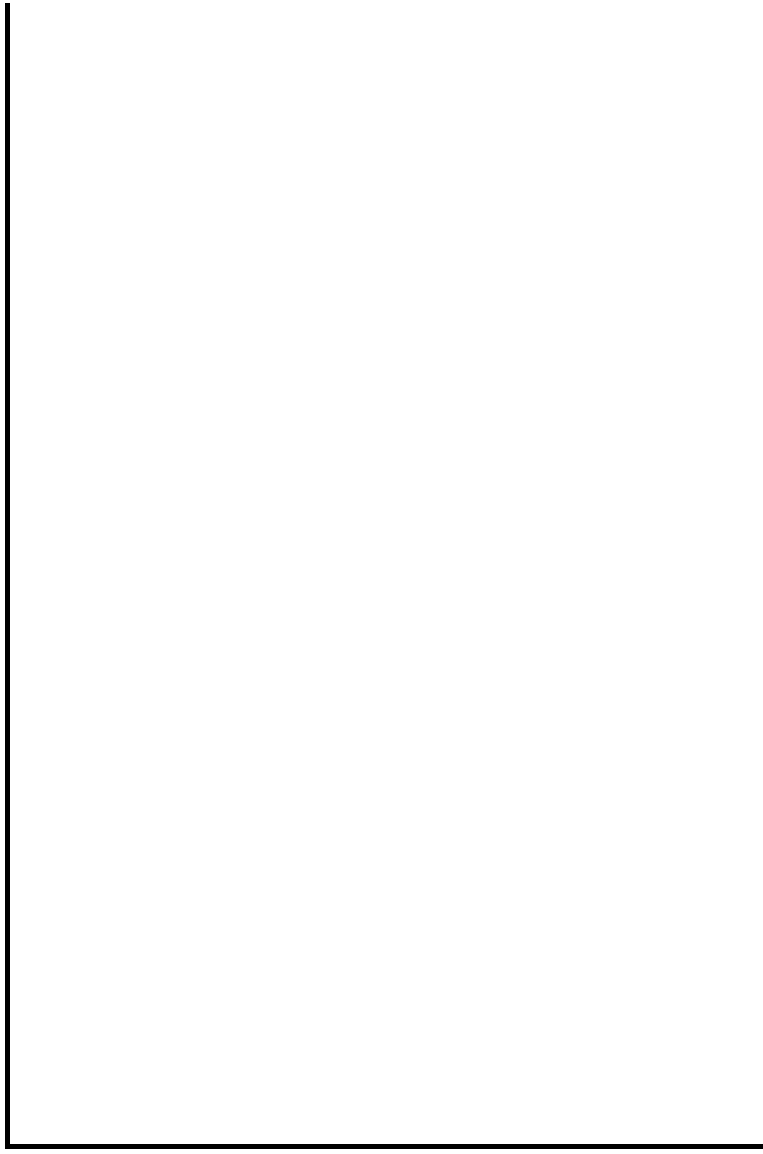
03 iulie 2015

blaga nicu [blagan2000@yahoo.com]

03 iulie 2015

Mogos Octavian [octavian.mogos@yahoo.com]

5 iulie 2015



Comasarea comunelor atat in Galati cat si in toata tara, pe principiul regionalizarii

Propunere completă pentru Rețeaua de Tramvai din Mun. Galați: linie pentru tramvai de epocă (cu verde), tramvai turistic; tramvaie cu curse regulate (linie roșie), un singur sens - linia roșie subțire .

Tramvai pentru Galați-Brăila și tramvai pe distanța Galați-Smârdan.

Propunere pentru Rețeaua de Troleibuze din Mun. Galați (+etapizare) - pentru Galați un transport 80% ecologic.

Trasee estivale în premieră pentru Galați și sectorizarea orașului, pentru o mai bună comunicare între cetățeni și administrație.

Trasee nocturne - Itinerarii in lucru

Propunere de regionalizare a României, cu 8 regiuni, 21 de județe + București-Ilfov integrat în București, inclusiv unirea propusă pentru Galați-Brăila, Deva-Simeria-Hunedoara

O altă propunere referitoare la zona Galați-Brăila-Măcin-Brătianu

Linie feroviară cu pod feroviar peste Dunăre, către Tulcea/Medgidia iar trenurile Mangalia - Botoșani/Suceava să urmeze cursul Mangalia - Constanța - Medgidia - Galați - Tecuci - Vaslui - Iași - Suceava/Botoșani de exemplu.

*Vă trimit atașat și un document care se află în prezent pe masa primarului din Galați.
Proiecte depuse de mine și în trecut la primărie*

Ca sugestie pentru domeniul de mobilitate "transport marfa", propun identificarea unor zone la periferia municipiului unde s-ar putea crea centre de logistica (și parcuri pentru vehiculele de peste 7,5 tone), unde să se facă transbordarea marfii pentru transportul în interiorul municipiului (aprovizionare etc) cu vehicule cu tonajul de maxim 7,5 tone. Asta ar conduce la evitarea penetrării orașului de către vehiculele cu tonaj ridicat, consecințele benefice fiind pe măsură.

Soseaua de centura - legaturile pentru oraș și poziționarea acestora;

centre de logistica, astfel încât penetrarea în oraș să se desfășoare cu autovehicule cu tonaj de maxim 7,5 tone;

trecerea treptată (cu un orizont de timp) la transportul electric

armonizarea planului de mobilitate cu PUG-ul.

introducerea unui traseu de autobuz (capacitate mică deocamdată) care să circule pe o ruta care să cuprindă centura actuală (în vestul municipiului).

Reînființarea unei linii înguste pentru tramvaie de epocă, o soluție ar fi Gara CFR-Port.

Având în vedere că Strada Stadionului care va face legătura între Strada Oțelarilor și Strada Prelungirea Saturn este închisă momentan iar trecerea prin curtea Poliției de Frontieră care face legătura între B-dul Dunărea și strada Prelungirea Saturn nu e gata, orice măsurătoare actuală nu este nici pe departe concludentă și deci e musai de gândit în perspectivă.

Metrou care să lege Braila și Galațiul - stații: (În Galați) Parc CFR-Cămine studentești-Gara CFR-Centru-Țiglina-Micro 19-(În Braila)-Pod Brailita-Apollo-Piața Mare-Bariera Calarasi-Cart. Viziru-Mall Braila Carrefour.

Înălțarea digului Galați-Braila, în așa fel încât să dispară orice temere că ar putea fi vulnerabil
concentrarea administrațiilor locale și județene în zona dintre orașe. (inclusiv viitoarea primărie Galați)
încurajarea proiectelor rezidențiale în zona dintre orașe
delimitarea viitoarelor parcuri după model occidental (în occident sunt parcuri imense)

Demolarea tuturor garajelor din spatele Palatului de Justiție și construirea unei parcuri supraetajate P+2 cu minimum 200 de locuri de parcare și a unei parcuri în spațiul public de lângă CNMK, din interiorul cartierului Țiglina I.

inventarierea tuturor locurilor de parcare de lângă blocuri și închirierea lor, pentru o sumă rezonabilă ce va intra în bugetul local, locatarilor proprietari de autoturisme

Un transport public civilizată, autobuze noi, prevăzute cu AC, rampă pentru persoanele cu dizabilități, eliminarea de pe traseu a tuturor autobuzelor SH aduse de peste tot din Europa.

Amenajarea unui parc (M 39 C), în zona înconjurată cu roșu, din poza atasată la acest mail.

Revitalizarea zonei marcate cu roșu prin crearea unui parc, cu eventuale locuri de campare, amenajare de locuri pentru gretare etc. Având în vedere diferențele de nivel din acea zonă se pot constitui diferite piste pentru mountain bike, eventual pentru roleri și skateri diferite zone specifice.

Desființarea bateriilor de garaje din zonele marcate cu roșu și amenajarea unor parcuri (precum cea de la Metro, adică acoperită, iluminată și pazită), iar proprietarii de mașini din zonă să plătească un abonament anual către primărie pentru a putea parca aici.
Revitalizarea parcului de lângă supermarketul Billa 2 (zonă marcată cu verde din poza atasată la mail)

Amenajarea de parcuri in zonele marcate cu rosu din cartierul M 39 C

Reabilitarea parcului, de langa Gradinita Arlechino, din cartierul M 39 C

Largirea centurii incepand din zona Fabricii de Bere, desfiintarea acelor asa zise gradini si amenajarea in acea zona a unor parcuri pentru tiruri cu toate facilitatile necesare

Prelungirea liniei de tramvai (zona marcata cu rosu) pana la sensul giratoriu de la Lidl. Pentru fluidizarea traficului, introducerea sensului unic pe sectoarele marcate de sagetile verzi si albastre.

o pista pentru biciclisti de la Galati la Braila, cred ca ar fi foarte utila si ar face ca cele doua orase sa fie mai apropiate.

O alta idee ar fi sa putem valorifica si malul celalalt al Dunarii, cel din judetul Tulcea, este foarte aproape, cu bacul se ajunge foarte usor, si ieftin, sunt multe barci proprietate personala care ancoreaza pe celalalt mal, si ma gandesc ca pista de bicicleta de pe faleza Galati ar putea continua cu o pista pe malul celalalt, cred ca ar fi foarte util acest lucru.

drum expres Galați-Brăila cu 4 benzi pe sens

pistă de bicicliști lungă, diversificată și conform normelor europene (Braila- Galati)

pod peste Dunăre, aeroport, metrou Galați-Brăila, parcuri de agrement în fiecare cartier (sau între cartiere), zonă turistică pe faleza Dunării care să se extindă cu cea din Brăila, locuri de muncă, drumuri bune, zone de divertisment cu multe ștranduri

1.Largirea trotuarelor pe Bld.Siderurgistilor, in dreptul blocului SD6C prin desfiintarea alveolelor (parcarilor) de la strada.

Aceste alveole au fost infiintate pentru ca soferii parcau pe prima banda a strazii, blocand accesul autobuzelor in statia din dreptul blocului SD4A. Problema este ca soferii parcheaza in aceste alveole perpendicular pe trotuar, urcand cu rotile din fata, ceea ce duce la ocuparea unei bune portiuni din trotuar, astfel ca ramane sub 1 metru latime spatiu de trecere a pietonilor (se incalca astfel si legea circulatiei). Problema locurilor de parcare din zona se poate rezolva prin desfiintarea celor 4-5 chioscuri aflate pe spatiul dintre blocurile SD6B si SD6C si amenajarea in acel loc a unei parcuri cu acces atat din Str. Siderurgistilor cat si din Str. Nae Leonard.

2.Amenajarea unui trotuar in dreptul hotelului Vega de pe Faleza Dunarii. In acest moment, pietonii care se indreapta dinspre parcul cu statuia I.C.Bratianu si Elicea spre sediul Curtii de Conturi / Avocatul Poporului sunt obligati sa circule pe carosabil, pentru ca nu exista trotuar in coltul curtii Hotelului Vega.

3.prelungirea liniei de tramvai si troleibuz pana in Cartierul Dimitrie Cantemir, de peste Siret. Astfel, se va asigura legatura cetatenilor din acest cartier cu toate zonele orasului, nemaifiind nevoie ca ei sa schimbe diferite mijloace de transport. Prelungirea liniei de tramvai pana in Cartierul Cantemir ar facilita apoi o legatura de tramvai / metrou usor cu orasul Braila, daca se va dori infiintarea unei linii de tramvai Braila - Cartier Cantemir.

4.mentinerea liniei de tramvai spre Gara CFR, inlaturarea deciziei de desfiintare a acesteia. Introducerea trolibuzului pana la Gara, dar fara desfiintarea tramvaiului.

5.introducerea troleibuzului pe strazile G.Cosbuc si Traian

6.prelungirea liniei de troleibuz pana in comuna Vanatori (DN26), precum si pana la Gara CFR Barbosi, si chiar pana in statele Movileni, Sendreni (DN25)

7.Desfiintarea transportului cu maxi-taxi si crearea benzilor de circulatie destinate doar mijloacelor de transport in comun pe principalele strazi, Brailei, Siderurgistilor etc.

8.Desfasurarea transportului in comun doar cu troleibuze (de preferat articulate, de capacitate mare) pe strazile Brailei si Domneasca, ceea se ar reduce poluarea aerului si poluarea fonica pe aceste strazi.

9.Asigurarea unei legaturi pe calea ferata cu Republica Moldova, care recent a finalizat linia Giurgiulesti - Cahul. Se poate asigura o legatura pe ecartament larg Galati - Cahul.

10.Sa se faca lobby pentru infiintarea cat mai grabnica a autostrazii Galati-Braila-Buzau-Ploiesti, care ar asigura legatura atat cu Bucurestiul cat si cu Transilvania / Europa. Este o autostrada usor de construit, fiind amplasata doar in zona de campie, iar Halda de zgura a Combinatului este foarte aproape de santier, zgura fiind un material de constructie folosit inclusiv la constructia Autostrazii Soarelui - A2.



Reabilitarea transportului public urban in Galati –
Plan de Mobilitate Urbana

Raport consultari publice
25 iunie 2015



Cuprins

1. Introducere	3
2. Obiectiv	3
3. Metodologie de consultare.....	3
4. Participanti	3
5. Desfasurare consultari	4
6. Aspecte identificate	5
7. Concluzii.....	5
8. Anexe.....	6



1. Introducere

Prezentul raport a fost elaborat în cadrul proiectului Reabilitarea transportului public urban în Municipiul Galați – Plan de Mobilitate Urbana Durabila (PMUD).

Raportul prezintă obiectivul sesiunilor de consultări care au avut loc în data de 25 iunie 2015, agenda, participanții și aspectele identificate în timpul discuțiilor.

2. Obiectiv

În data de 25 iunie 2015 a avut loc o a doua întâlnire cu părțile interesate ale proiectului. Scopul întâlnirii a fost acela de a prezenta soluțiile identificate de către experții din proiect la problemele de mobilitate din Municipiul Galați.

3. Metodologie de consultare

A fost pregătită o singură sesiune de consultare cu reprezentanți ai societății civile, mediului academic și de afaceri, operatorilor de transport, începând cu orele 11.00.

Prezentarea pregătită pentru sesiunea de consultări, a fost susținută în data de 23 iunie în fața reprezentanților Primăriei Galați, pentru feedback și comentarii.

Au fost realizate și transmise invitații către factorii interesați. De asemenea, cetățenii din Municipiul Galați, au fost informați și invitați la aceste întâlniri prin intermediul unui comunicat de presă publicat într-un cotidian local (*Monitorul de Galați*). Anunțul privind organizarea sesiunilor de consultări a fost publicat și pe site-ul Primăriei Galați (www.primaria.galati.ro), pe platforma online a Primăriei Galați care se adresează asociațiilor de proprietari (<http://asociatiiproprietari.primariagalati.ro/>) și pe pagina de facebook a proiectului (<https://www.facebook.com/pages/Plan-de-Mobilitate-Urbana-Durabila-Galati/353268714866572?ref=hl>).

Prezentarea s-a concentrat pe studiile realizate până în acest moment, rezultatele anchetelor în gospodărie și analiza diagnostic. Acestea stau la baza modelului de transport și a propunerii viitoarelor proiecte.

4. Participanți

Au fost prezente aproximativ 30 de persoane. Lista invitaților este prezentată în Anexa 1, iar lista cu persoanele prezente se găsește în Anexa 2.

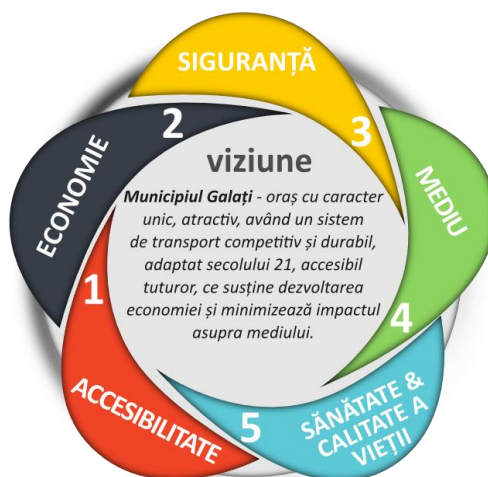


5. Desfasurare consultari

Sesiunea de consultari a inceput cu prezentarea Consultantului referitor la studiile realizate pana in acest moment, rezultatele anchetelor in gospodarii si analiza diagnostic.

A fost prezentata viziunea asupra realizarii Planului de Mobilitate Urbana Durabila si cele trei scenarii de realizare a planului:

1. **Business as usual** - Reprezinta situatia existenta in care sunt luate in considerare proiectele in curs de executie cu sursa cu sigura de finantare (buget, finantare europeana, credite)
2. **Do something** – Proiecte cu implementare rapida si fara eforturi financiare majore; mentinerea infrastructurii de transport public la starea normala de functionare.
3. **Do everything** – Implementarea tuturor tipologiilor de proiecte identificate



Deasemenea, au fost prezentate tipologiile de proiecte propuse de catre Consultant, iar acestea au stat la baza discutiilor cu partile interesate.

Prezentarea este atasata in Anexa 3.

6. Aspecte identificate

În timpul discuțiilor, câțiva participanți au luat cuvântul și și-au expus părerea vis-à-vis de direcția pe care ar trebui să o urmeze planul de mobilitate urbană durabilă pentru Municipiul Galați și au prezentat o serie de idei de proiecte, care au considerat a fi necesare de inclus în Plan.

Dintre aceste proiecte menționăm:

- Realizare piste de biciclete între poli de atracție ai orașului precum și a centrelor de închiriere;
- Desființarea bsteriilor de garaje din spatele blocurilor și amenajarea de parcuri;

Una dintre cele mai benefice intervenții de pe parcursul discuțiilor a fost cea a reprezentantului BERD, dna. Aura Raducu, care a subliniat faptul că acest Plan de mobilitate se elaborează pentru a stabili politicile și intervențiile ce vor fi adoptate de Municipiul Galați în următorii ani, pentru a ghida planificarea și îmbunătățirea rețelei de transport local. Această strategie are la bază orientări europene și naționale relevante, și caută să se asigure că se aliniază politicilor de dezvoltare teritorială și economică emergentă la nivel local și regional.

În **Anexa 4** sunt prezentate toate propunerile de proiecte primite de la ONG-uri și persoane fizice.

7. Concluzii

Pagina de facebook a proiectului, precum și adresa de e-mail la care se pot adresa întrebări sau trimite sugestii, au fost anunțate către publicul prezent.

Ca urmare a evenimentului, cotidienele locale *Viata libera* și *Monitorul de Galați* au publicat, articole referitoare la dezbaterile publice.



8. Anexe

Anexa 1 – Lista invitatilor

Anexa 2 – Invitati prezenti

Anexa 3 – Prezentare

Anexa 4 – Propuneri de proiecte primite

Anexa 1 – Lista invitatilor la sesiunea de consultari din 26.03.2015

1. Grup tinta: Societatea civila, mediul de afaceri si operatori

Sesiune : ora 10-12

Nr	Organizatie	Reprezentant	Contact
1	S.C. DRUMURI ȘI PODURI S.A. GALAȚI	Director General	0236-460.461 drumurigalati@yahoo.com
2	S.C. Transurb S.A.	Director General Director Economic Departament Tehnic Birou Operatiuni	0236460022 transurbgl@gmail.com
3	RELAJCAR	Director	0740.153194 0236.473172 0721.608952
4	ANDRY	Director	0755.681336
5	COMSAMO	Director	0236.469994 0725535650
6	ACJ GLOBE TOUR	Director	0723.219979 0236.324857
7	BADILAS COM	Director	0744.546155 0744.457188 0744.528247
8	TRANSDAN	Director	0722.318838 0740.082318
9	SOGITOUR	Director	0751.688254 0743.360725
10	TRANSCRIS	Director	0758.073377
11	Operator feroviar: S.C. Transferoviar Calatori S.R.L.		Fax: 021 310 43 88
12	Centrul zonal de marfa Galati (CFR Marfa)		Fax: +40236 311591
13	Operator naval Navrom Bac S.R.L	Director General	0236-460190 secretariat@navrom.ro
14	Centrul de Consultanta Ecologica Galati - ONG	Presedinte	eco@cceq.ro

15	Centrul de dezvoltare SMART - ONG	Presedinte	Fax: 0336 818613 office@smart
16	Universitatea "DUNAREA DE JOS"	Reprezentanti Liga studentilor	dorincotet@yahoo.com office@lsgalati.ro
17	Universitatea "Danubius"	Reprezentanti Liga studentilor	ligastudentilor.danubius@yahoo.com
18	Santierul Naval "DAMEN" SA		+40 (0)23 630 72 30 +40 (0)23 630 72 11 office@damen.ro
19	S.C. Arcelor Mittal S.A.		(004) 0212.319.485
20	Patronatul IMM	Presedinte	0236/310917 0722.228351 pimmgalati@yahoo.com
21	Parcul Industrial Galati		Tel: +40 (0) 721 845 487 office@parculindustrialgalati.ro
22	Regia Autonoma Zona Libera Galati		Fax: 0236 414 929 E-mail: office@zlgalati.ro
23	CNAPDM Galati	Director General	Fax: +40 236 460140 manager@apdmgalati.ro
24	SC Metal Trade SA		Fax: +40 236 449997 E-mail: office@metaltrade.ro
25	SC Port Bazinul Nou SA		Fax: +40 236 413478 E-mail: office@portbazinulnou.ro
26	Arhiepiscopia Dunarii de Jos		Tel/fax: 00 40 236 460 014 e-mail: arhiepiscopia@edj.ro

27	SMURD		Email: asociatiasmurddgalati@gmail.com
28	Asociații de proprietari		
29	Populația din Municipiul Galați		
30	Presa – Viata Libera		tel. 0236/460620, fax 0236/471028 redactie@viata-libera.ro
31	Presa – Monitorul Galati		0236 473 557 0236 499 070

2. Grup tinta: Institutii si Factori decizionali

Sesiune : ora 13-15

Nr	Organizatie	Reprezentant	Contact
1	Consiliul Judetean Galati	Direcția Arhitect Șef Directia Trasport Public	0236-469113 cjb_arhitectsef@yahoo.com
2	Consiliul Local Galați	Comisia de urbanism si amenajarea teritoriului, lucrari publice, ecologice si protectia mediului inconjurator	0236.461460
3	Primaria Municipiului Galati	City Manager	
		Directia de Proiecte si Finantari Externe	
		Institutia Arhitect Sef	
		Directia Generala Buget Finante- Serviciul Buget	
		Directia Generala Buget Finante- Serviciul Financiar-Contabilitate	
		Directia Generala Infrastructura si Lucrari Publice - Compartiment Transport Urban	
		Directia Generala Infrastructura si Lucrari Publice –Serviciul Constructii, Dezvoltari si Intretinere Strazi	

Nr	Organizatie	Reprezentant	Contact
		Directia Generala Infrastructura si Lucrari Publice - Compartiment gestiune si siguranta circulatiei	
		Directia Generala Infrastructura si Lucrari Publice - -Serviciul Utilitati Publice	
		Directia de Strategie si Investitii	
		Directia servicii Municipale-Compartiment pentru protectia mediului	
		Directia Relatii Publice și Comunicare	
		Directia Sociala	
4	Agentia pentru Protectia Mediului Galati	Director Executiv	0236.460.049 office@apmgl.anpm.ro
5	Agentia de Dezvoltare Regionala Sud-Est	Director	0239/611 066 adrse@adrse.ro
6	Prefectura Galați	Comisia Siguranta Circulatiei	0236/417.218 prefect@prefecturagalati.ro
	Primaria Schela	Primar	Fax: 0236-828165
	Primaria Smardan	Primar	Fax: 0236-830020,830076, 830026
	Primaria Sendreni	Primar	Fax: 0236-826375
	Primaria Vanatori	Primar	Fax: 0236-344383

Consultari publice pentru Planul de mobilitate urbană durabilă

LISTA DE PARTICIPANȚI + ORA 10.00

Nr.	Nume și prenume	Instituție	Funcție	Semnătură
1.	Cârlan Silviu	S.C. ACJ GLOBE TOUR S.R.L.		
2.	Ibănescu Vasile	S.C. BADILAS COM S.R.L.		
3.	Bădilaș Marian	S.C. BADILAS COM S.R.L.		
4.	Dobrițoiu Teodoru	S.C. COMSAMO S.R.L.		
5.	Iordache Eugen	S.C. COMSAMO S.R.L.		
6.	Ioan Constantin	ASOCIAȚIA NR. 380		
7.	Daniela Vârlan	ASOCIAȚIA nr. 358,382,385,379,380,360,504,876		
8.	Amarinei Sorin	S.C. SOGITOUR S.R.L.		
9.	Daniel Vasile Iancu	S.C. TRANSDAN S.R.L.		
10.	Chicoș Cristina	S.C. TRANSCRIS S.R.L.		
11.	Andrievici Bogdan	S.C. ANDRY S.R.L.		
12.	Melinte Anca	VIAȚA LIBERĂ Galați		
13.	Onofrei Nicoleta	VIAȚA LIBERĂ Galați		
14.	Lungu	APDM Galați		
15.	Costache Carmen	APDM Galați		
16.	Voicu Costică	ASOCIAȚIA «SMURD» S.C. INDUSTRIAL PARC S.R.L.	Președinte Director General	
17.	Constantin Radu Gabriel	ȘANTIERUL NAVAL DAMEN	Departamentul SSM	
18.	Bica Constantin	S.C. METAL TRADE S.C. PORT BAZINUL NOU	Director Tehnic	
19.				

Consultari publice pentru Planul de mobilitate urbană durabilă








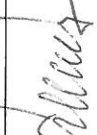
LISTA DE PARTICIPANȚI + ORA 13.00

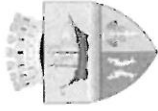
Nr.	Nume și prenume	Instituție	Funcție	Semnătură
1.	Maricel Petrea	COMUNA SCHELA	Primar	
2.	Doagă Gianina	ADR SUD-EST	Expert economist	
3.	Gradea Diana	ADR SUD-EST	Manager proiect	
4.	Vlaicu Aurel	PRIMĂRIA MUNICIPIULUI GALAȚI	Administrator Public	
5.	Petre Marian	PRIMĂRIA MUNICIPIULUI GALAȚI	Director General DGILP	
6.	Schipor Valentin	PRIMĂRIA MUNICIPIULUI GALAȚI	DGILP	
7.	Scarlat Romică	PRIMĂRIA MUNICIPIULUI GALAȚI	DGILP	
8.	Mirică Adrian	PRIMĂRIA MUNICIPIULUI GALAȚI	DGILP	
9.	Voicilă Teodora	PRIMĂRIA MUNICIPIULUI GALAȚI	Arhitect Șef	
10.	Traistaru Dragoș	PRIMĂRIA MUNICIPIULUI GALAȚI	Instuția Arhitect Șef	
11.	Mancaș Viorel	PRIMĂRIA MUNICIPIULUI GALAȚI	DGSP Director Informatizare	
12.	Daniela Gobiajă	PRIMĂRIA MUNICIPIULUI GALAȚI	DGSP Compartiment protecția mediului	
13.				
14.				
15.				
16.				

Plan de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Galați
Sesiune de consultări publice, 26.03.2015, ora 10

Nr	Nume și prenume	Instituție	Funcție	E-mail/Tel.	Semnătura
1	Hambî Carcel	Primăria Galați	Director ex.	primaria.galati.ro	
2	Costea Ovidiu	Primăria municipiului Galați	consilier superior	costea.o@primaria.galati.ro	
3	Andache Eugen	SC COMANOMBA	director		
4	Popescu Vasile	dr. RAFAIAS	RM		
5	Jovan Lucian	SC Comandon	SEC		
6	Auca Melinte	Viața Urbana	redactor	melinte-auca@phoc.com.ro 074252266R	
7	CONSANTIN RADU GABRIEL	SS SAȘTIERUL NAVAL DAMEN	INSPECTOR HSE	radu.constantin@damen.ro	
8	ROȘOJINA NICOLETA	MONITOREUL DE GALAȚI	DIRECTOR GENERAL	nicoleta.rosojina@ municipiulgalati.ro	

Plan de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Galați
Sesiune de consultări publice, 26.03.2015, ora 10

Nr	Nume și prenume	Instituție	Funcție	E-mail/Tel.	Semnătura
	ALEXANDRU Ghitea	SC REUFJCAR SRL	Adminisfract	ghitea_alexandra_35@jirnoe.com	
	Murgulet Ionel	S.C. Von de Hory	Adm. n. i. s. r. a. d. n. a.		
	CHICAS CRISTINA	SC TRANSECIM	Administ.		
	CARLAN SILVIU	MCJ GLOBE TOUR SRL.	Administator	csis@detarou@yahoo.com.	
	ANDREVICI BOGDAN	SC ADORY SRL	DIRECTOR GENERAL	BOGDAN.ANDREVICI@YAHOO.COM	
	BICĂ CONFANIU	SC METALTRABE INTERNATIONAL	AD. R. T. E. N. I. C.	CONFANIU - BICA@POTRABAZIUNOUV.RO	
	FILIMON MARIAN	PATRIENTUL IRIEI	PREȘEDINTE	galati@pinim.ro	
	ALBISTEANU DUMITRU	ASOCIATIA PROPRIETARILOR	LOCATAR		



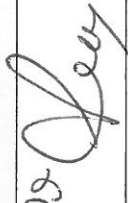

Plan de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Galați
Sesiune de consultări publice, 26.03.2015, ora 10

Nr	Nume și prenume	Instituție	Funcție	E-mail/Tel.	Semnătura
	Năpoleanu George	Asociat SA ca lead 25A	Președinte		<i>en</i>
	POPA AFTENE	Asoc. propo 25A	Președinte	0762 686 932 sheringex@yahoo.com 0746 534 260	<i>[Signature]</i>
	DOBRIȚOIU TEODORA	S.C. COMSAMO SA	Adm.		<i>[Signature]</i>
	VOX TV				

Plan de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Galați
Sesiune de consultări publice, 26.03.2015, ora 13

Nr	Nume și prenume	Instituție	Funcție	E-mail/Tel.	Semnătura
1	Enache Sorin	Consiliul Local Galați	Consilier	izoran_galati@yahoo.com	
2	PETREA MARICEC	Primăria Scheia	Primar	primariascheia@yahoo.com 0746 222052	
3	GODUJA DANIELA	PRIMĂRIA GALAȚI	INSPECTOR	protectivemedina.primaria.galati.ro	
4	MANCAȘ VIOREL	PRIMĂRIA GALAȚI	DIRECTOR	viorel-m@primaria.galati.ro	
5	RUSU LIANA	PRIMĂRIA GALAȚI	INSPECTOR SERV. FINANCIAR	liana-gle@yahoo.com	
6	Voicilă Teodora	Primăria Mun. Galați	Arhitect șef	arhitectef@primaria.galati.ro	
7	TRĂISTARU DRAGOȘ	PRIMĂRIA GALAȚI INSTITUȚIA ARHITECT ȘEF	CONSILIER	---	
8	Neacșu Mihail	ADR - SE	Spec. ec. în management	mihail.neacsu@adrse.ro	

Plan de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Galați
Sesiune de consultări publice, 26.03.2015, ora 13

Nr	Nume și prenume	Instituție	Funcție	E-mail/Tel.	Semnătura
9.	JOAGA GIANINA	ADR Sud Est	Expert Ec	gianina.doaga@adrest.ro 0339/40 10 18	
10	GRADEA DIANA	ADR SUD-EST	MANAGER PROIECT	diana.grades@adrest.ro 0339/40.10.18	

Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă planificare strategică și integrată *concept și beneficii*



Cum ați dori să arate orașul dumneavoastră peste 20 de ani ?



Cum ați dori să arate orașul dumneavoastră peste 20 de ani ?



Ce înseamnă Planificarea Mobilității Urbane Durabile ?

**CAPACITATEA DE A PLANIFICA PENTRU VIITORUL ORAȘULUI
DUMNEAVOASTRĂ, AVÂNDU-I PE OAMENI CA PUNCT CENTRAL**

înseamnă

Planificare pentru Oameni



Ce înseamnă Planificarea Mobilității Urbane Durabile ?

Baza politicilor UE

În anul 2007 prin proiectul PILOT s-a introdus termenul de **SUTP** (Sustainable Urban Transport Plan) în urma unui amplu proces de consultare la nivel european acreditat în comunicare oficială de către Comunitatea Europeană

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”

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
- propune spre examinare posibilitatea unui cadru suport european pentru o implementare progresivă a Planurilor de Mobilitate Urbană în orașele europene



Ce înseamnă Planificarea Mobilității Urbane Durabile ? Îndrumare

Planificare pentru oameni



ORIENTĂRI

Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă



*Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă
Planificare pentru Oameni*

www.mobilityplans.eu

Ce este un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă ?

□ Este un plan strategic

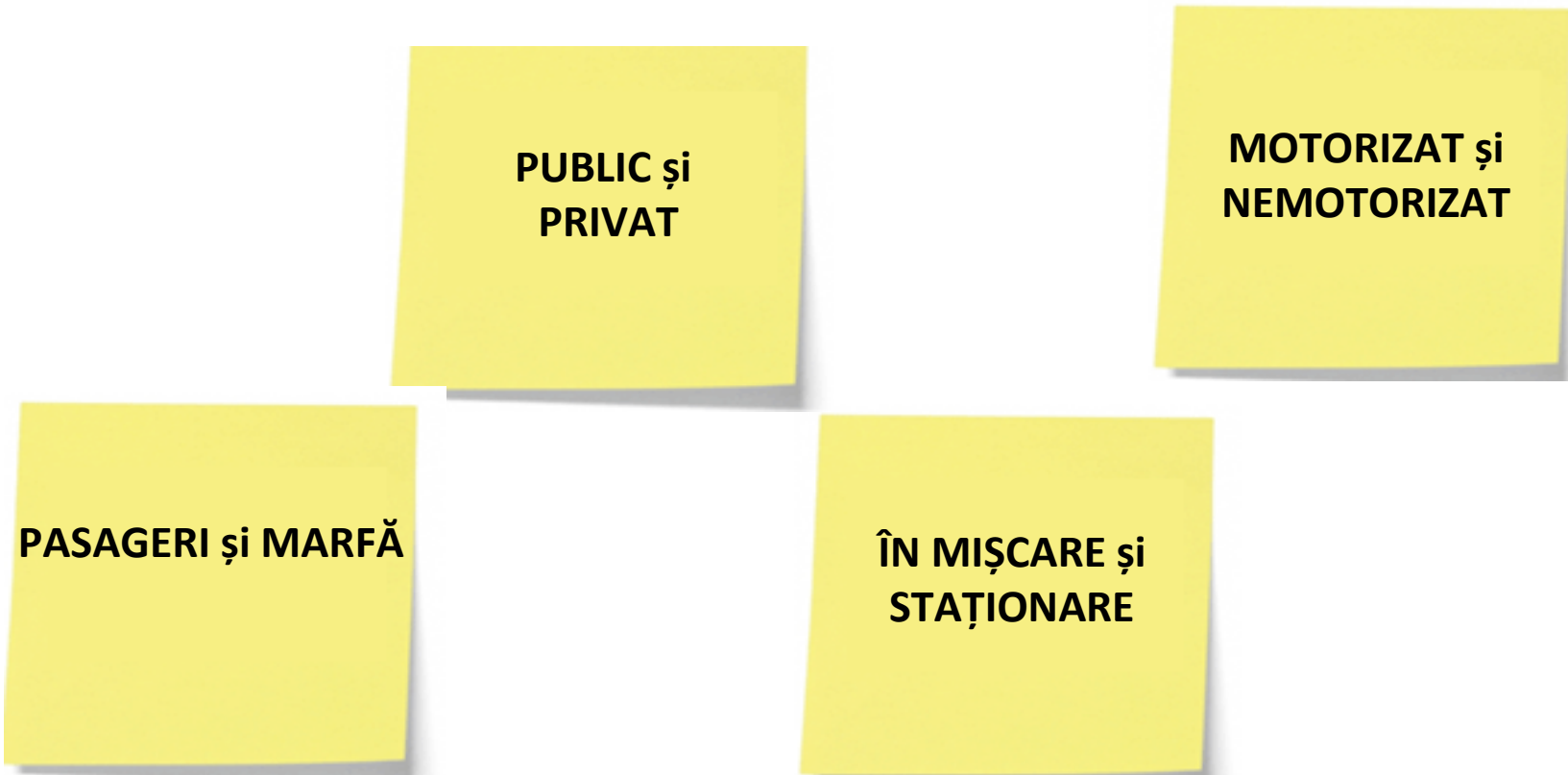
conceput pentru a satisface nevoile de mobilitate prezente și viitoare ale persoanelor și mediilor de afaceri din orașe și din împrejurimile lor.

□ Se bazează pe practici de planificare existente

□ Ia în considerare principiile de integrare, participare și evaluare

Domeniile de aplicabilitate PMUD

Politicile și măsurile acoperă toate formele de transport din întreaga aglomerație urbană incluzând:



Planificare tradițională

Planificarea Mobilității Urbane Durabile

Axată pe trafic	→	Centrată pe oameni
Obiective primare: Capacitatea și viteza fluxului de trafic	→	Obiective primare: Accesibilitate și calitatea vieții precum și durabilitate, viabilitate economică, echitate socială sănătate și calitatea mediului
Axat modal	→	Dezvoltare echilibrată a tuturor modalităților de transport relevante și schimbare spre modalități de transport mai curate și mai durabile
Axare pe infrastructură	→	Set integrat de acțiuni pentru obținerea unor soluții rentabile

Planificare tradițională

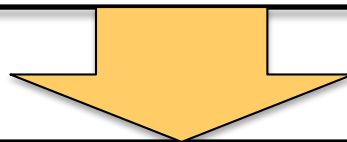
Planificarea Mobilității Urbane Durabile

Document de planificare sectorială	→	Document de planificare sectorială care este conform și complementar cu domeniile de politici asociate (precum utilizarea terenurilor și planificare spațială) servicii sociale; sănătate; aplicare și control etc.)
Plan de livrare pe termen scurt și mediu	→	Plan de livrare pe teren scurt și mediu ca parte a unei viziuni și strategii pe termen lung
Referitor la o zonă administrativă	→	Referitor la o zonă funcțională bazată pe tipare de transport la locul de muncă
Domeniul inginerilor de trafic	→	Echipe de planificare interdisciplinare
Planificare realizată de către experți	→	Planificare cu implicarea părților interesate prin utilizarea unei abordări transparente și participative
Evaluare de impact limitat	→	Monitorizare și evaluare regulată a impacturilor pentru a informa un proces structurat de învățare și îmbunătățire

Procesul elaborării unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă

- Analiză / concluzia analizei și oportunităților
- Identificarea posibilelor scenarii
- Enunțarea și acceptarea viziunii
- Identificarea priorităților, a obiectivelor și a pachetelor de măsuri

PLANIFICARE



- Atribuirea responsabilităților și a resurselor
- Etapizarea implementării
- Informarea și implicarea cetățenilor
- Adoptarea planului
- Monitorizare și evaluare

IMPLEMENTARE

Ce individualizează un PMUD?

Implicarea cetățenilor pe toată durata procesului de elaborare și implementare

Crearea de sinergii / abordare integrată a politicilor în cadrul diferitelor niveluri sectoriale, niveluri de autoritate și autorități învecinate

Monitorizarea și evaluarea - un PMUD nu se oprește la adoptarea și implementarea unor măsuri – în plus, monitorizează și evaluează „performanța” măsurilor, a implementării, a planului în ansamblu, prin introducerea unor criterii, indici și indicatori

Ce individualizează un PMUD?

IMPLICAREA CETĂȚENILOR / ABORDAREA PARTICIPATIVĂ

pe toată durata procesului de elaborare și implementare este esențială

Motto-ul unui PMUD:

PLANIFICARE PENTRU OAMENI

- Se concentrează pe oameni și pe satisfacerea nevoilor acestora legate de mobilitate
- Urmărește o abordare transparentă și participativă
- Condiție prealabilă pentru însușirea planului de mobilitate



ACCEPTARE ȘI SPRIJIN LA UN NIVEL RIDICAT



IMPLICAREA CETĂŢENILOR



Ce individualizează un PMUD?

CREAREA DE SINERGII / ABORDARE INTEGRATĂ a politicilor în cadrul diferitelor niveluri sectoriale, niveluri de autoritate și autorități învecinate

COOPERARE ORIZONTALĂ

- Angajament pentru dezvoltare durabilă – dezvoltare economică echilibrată, echitate socială și calitate a mediului
- Consultarea și cooperarea între departamente la nivel local, pentru a asigura coerența și complementaritatea cu politicile din sectoarele conexe
- Schimb de informații cu autoritățile competente de la alte nivele de autoritate
- Coordonarea activităților între autoritățile din zonele urbane și periurbane vecine

Ce individualizează un PMUD?

așadar,

CREAREA DE SINERGII / ABORDARE INTEGRATĂ

presupune

între paliere diferite

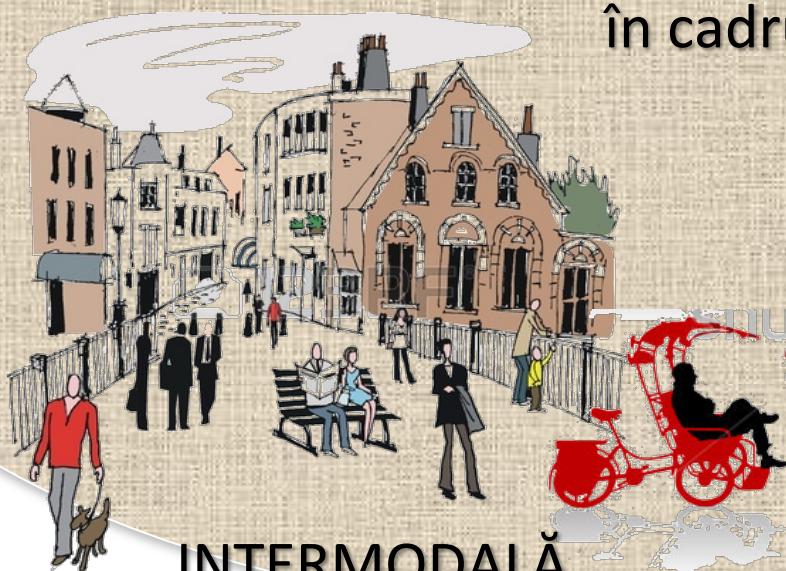
C
O
O
P
E
R
A
R
E

V
E
R
T
I
C
A
L
Ă

COOPERARE ORIZONTALĂ

în cadrul aceluiași palier

TERITORIALĂ



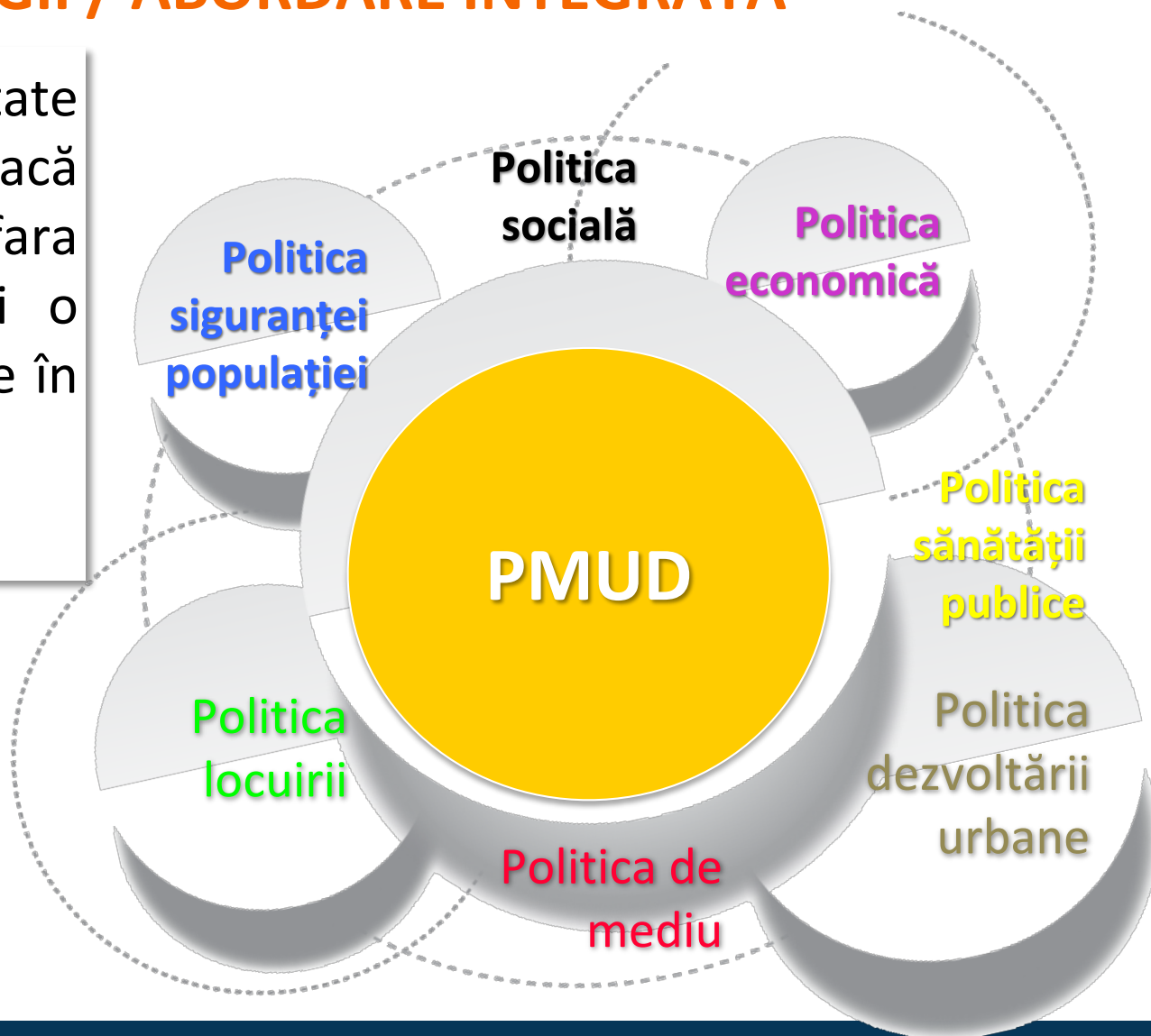
INTERMODALĂ

CREAREA DE SINERGII / ABORDARE INTEGRATĂ



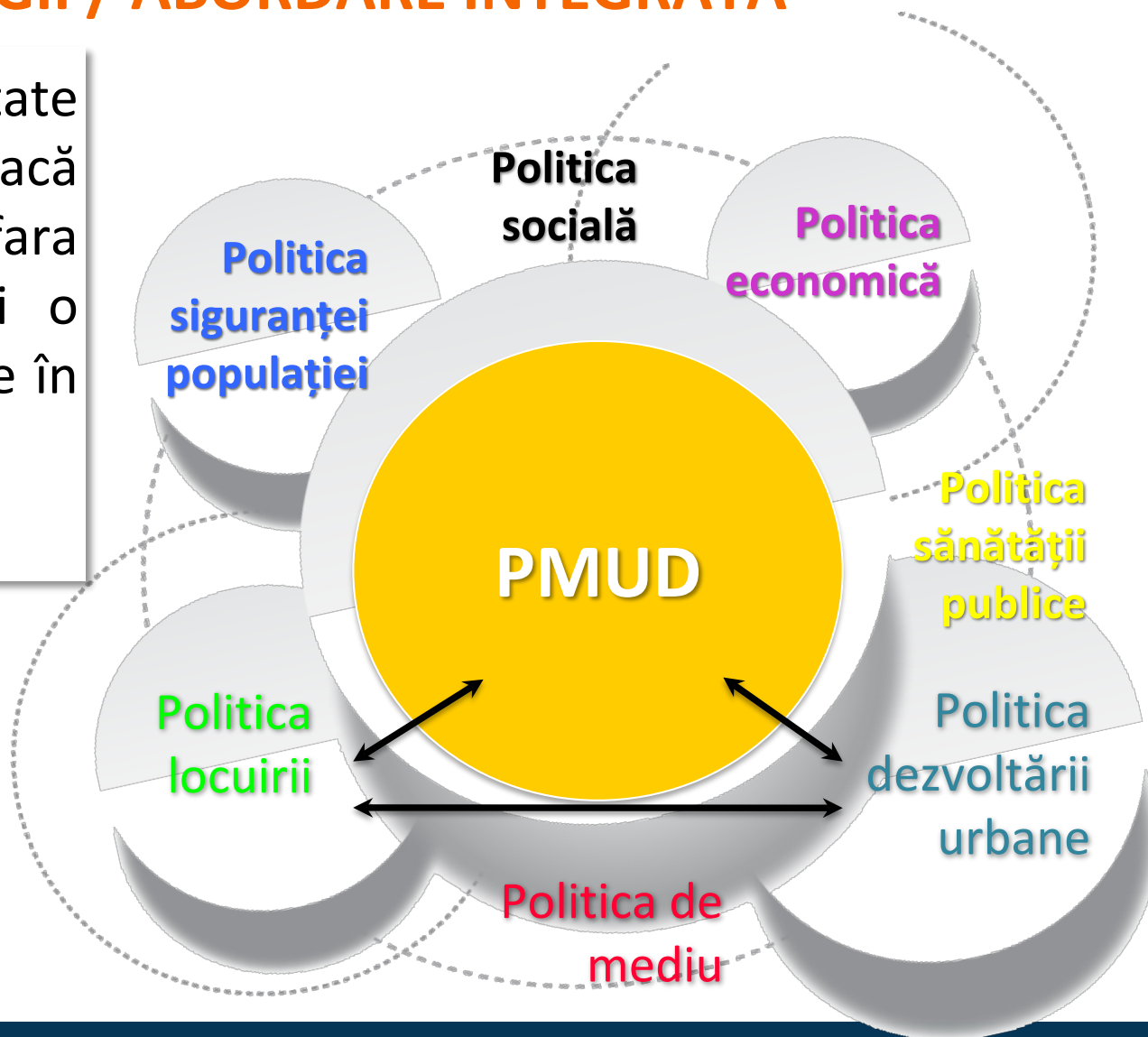
CREAREA DE SINERGII / ABORDARE INTEGRATĂ

Un Plan de Mobilitate Urbana este Durabil dacă acoperă, în afara propriilor obiective și o parte din cele prezente în cadrul altor politici.



CREAREA DE SINERGII / ABORDARE INTEGRATĂ

Un Plan de Mobilitate Urbana este Durabil dacă acoperă, în afara propriilor obiective și o parte din cele prezente în cadrul altor politici.



Ce individualizează un PMUD?

MONITORIZARE ȘI EVALUARE

Un PMUD nu se oprește la adoptarea și la implementarea unor măsuri. Monitorizează și evaluează performanța măsurilor, a implementării, a planului în ansamblu, prin intermediul unui sistem de indicatori

- **Revizuirea planului** de mobilitate urbană durabilă și a implementării lui ar putea sugera revizuirii ale obiectivelor și acțiuni corective în cazul în care sunt necesare
- Un **raport de monitorizare**, comunicat în mod transparent cetățenilor și celorlalți actori implicați furnizează informații cu privire la progresele înregistrate în dezvoltarea și implementarea PMUD

MONITORIZARE ȘI EVALUARE



Beneficii ale unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă



Beneficii ale unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă



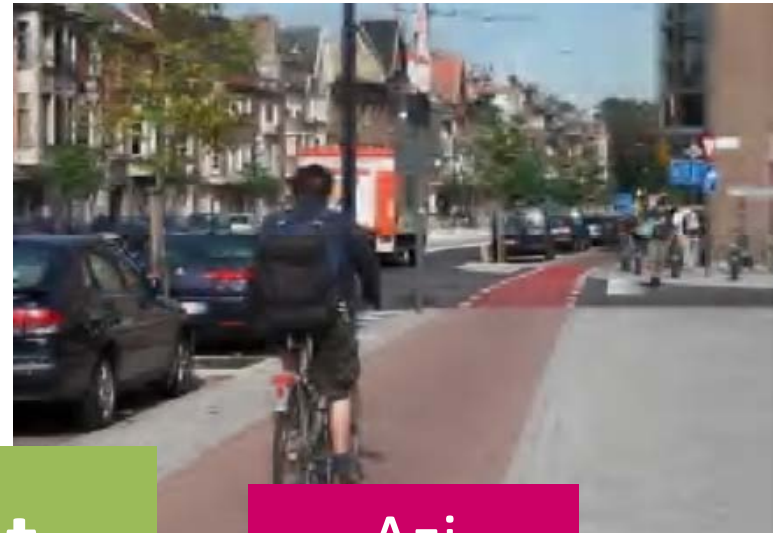
New York, Herald Square

Source: courtesy NYC DOT

Beneficii ale unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă

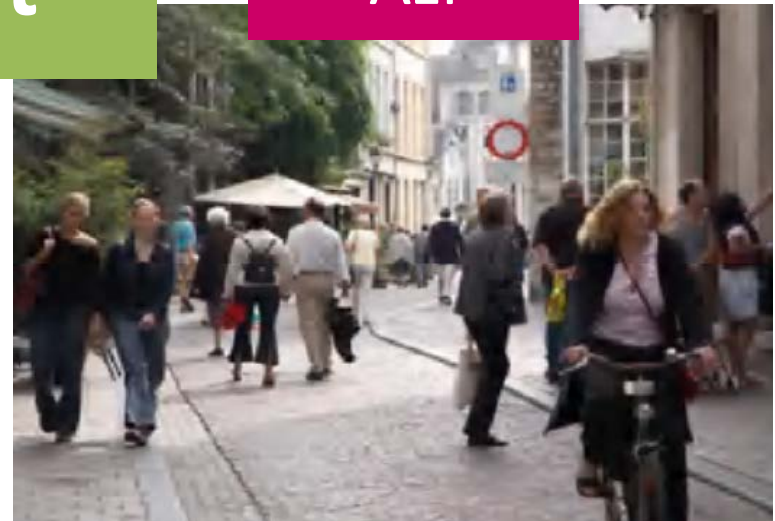


Anii '80



Azi

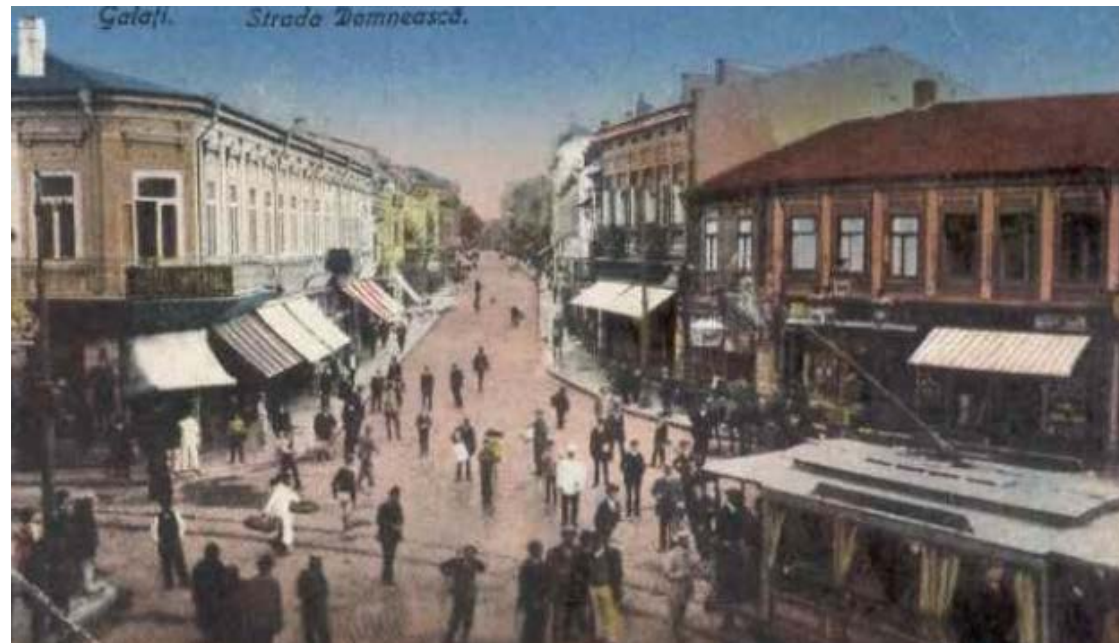
Gent



Beneficii ale unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă

- Creșterea calității vieții – îmbunătățirea condițiilor de viață
- Îmbunătățirea calității mediului și a sănătății locuitorilor
- Îmbunătățirea mobilității și accesibilității
- Îmbunătățirea imaginii orașului, a competitivității
- Posibilitatea de a răspunde nevoilor mai multor utilizatori diferiți
- Adoptarea unor decizii susținute de cetățeni și alți actori
- Respectarea recomandărilor legale europene (calitatea aerului, nivel maxim admis de zgomot, etc.)
- Oportunitatea de a adopta o viziune integrată în planificare (trans-sectorială care contribuie la atingerea obiectivelor din alte domenii)

Reabilitarea Transportului Public Urban in Galati – Plan de Mobilitate Urbana



Obiectivele proiectului

1. Analiza studiilor, strategiilor și planurilor de dezvoltare existente
2. Formalizarea unui model de transport pentru zona de studiu, ca instrument decizional
3. Definirea și agrearea obiectivelor pentru viitorul Plan de Dezvoltare Urbana Durabila
4. Definirea a trei scenarii strategice complexe (pachetele de interventie combinate), pornind de la analiza diagnostic a situatiei actuale, pe baza obiectivelor agreate
5. Alegerea scenariului strategic al planului de mobilitate pe baza unei analize multicriteriale
6. Definirea unui plan de acțiune integrat, cu integrarea și participarea tuturor actorilor relevanți
7. Integrarea unei componente de siguranță rutieră
8. Realizarea unei Evaluări Strategice de Mediu
9. Realizarea unui plan de finanțare pe termen scurt (pana in anul 2017), pe termen mediu (pana in anul 2020) și pe termen lung (pana in anul 2030), cu surse de finanțare, pentru componentele scenariului strategic al planului de mobilitate

Rezultatele proiectului

1. Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă pentru municipiu Galați, incluzând un plan de acțiune pe termen scurt și mediu
2. Un model de transport multimodal, atât pentru transportul de persoane, cât și cel de mărfuri, incluzând toate modurile de transport și toată zona de analiză, ce va constitui instrumentul decizional al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă
3. Recomandări tehnice, legale și instituționale pentru autoritatea locală și pentru operatorii de transport în vederea eficientizării exploatarei și a aplicării măsurilor de management aferente conceptului de mobilitate durabilă
4. Un plan de acțiune acceptat de beneficiar, care va contribui la temperarea creșterii traficului, conducând însă la creștere economică semnificativă a municipiului
5. Un set de indicatori pentru monitorizarea și evaluarea fazelor de implementare a Planului.
6. O strategie de relații publice, informare și comunicare privind implementarea Planului;

Procesul de planificare pentru dezvoltarea PMUD

Etapa 1: Analiza	Etapa 2: Modelare	Etapa 3: Planificare	Etapa 4: Implementare
Consultare studii existente	Proгноze socio-economice	Sumarizare rezultate etape anterioare	Implementare planuri / plan actiune
Intalniri cu Partile interesate	Cererea actuala	Identificare disfunctionalitati	Finantare planuri
Colectare date	Cererea viitoare	Integrarea proiectelor in modelul de transport	EIA
Anchete / studii	Fluxuri rezultate	Evaluarea integrata a fiecui proiect propus - analiza multicriteriala (AMC)	Dezvoltarea planului ca proces integrativ si participativ
Definire arie de proiect si grup tinta	Dezvoltare Model Transport	Lista proiectelor prioritizate pe termen scurt, mediu si lung	
Identificare deficiente	Analiza cadrul Institutional + recomandari	Elaborare Plan de Actiune si a masurilor corespunzatoare	Siguranta circulatiei
		Elaborarea si evaluarea rezultatelor celor trei alternative ale planului <u>detaliat</u> , inclusiv prezentarea acestora partilor interesate in vederea selectarii variantei preferate.	
-> Implicare parti interesate <-			

Zona de studiu



Rapoarte in cadrul proiectului

Raport	Continut
Raport de Inceput	Consultarea datelor si documentelor existente, planificarea studiilor (programul de activitati si experti, inclusiv perioadele petrecute in Galati si perioadele petrecute la sediul Consultantului). Acest raport va include descrierea disponibilitatea datelor si o lista propusa de anchete necesare (care urmeaza sa fie convenite cu clientul).
Raport Interimar 1	Definirea scopului Planului si a procesului de elaborare, analiza mobilitatii, stabilirea prioritatilor si obiectivelor masurabile. Se va include un raport al studiilor si a rezultatelor precum si propunerea de modelul de transport.
Raport Interimar 2	Dezvoltarea alternativelor PUMD, draftul pachetului de masuri efective (rezultat al modelului de transport si a activitatilor anterioare). Raportul de definire SEA.
Raport Final - draft	PMUD si descrierea activitatilor si rezultatelor asociate de elaborarea planului. Finantarea PMUD, draft SEA si forma draft a Planului de Actiune pentru investitiile pe termen scurt, mediu si lung.
Raport Final	PMUD care include toate observatiile partilor interesate, (consultari publice finalizate sau in curs de desfasurare).

Domenii de analiza

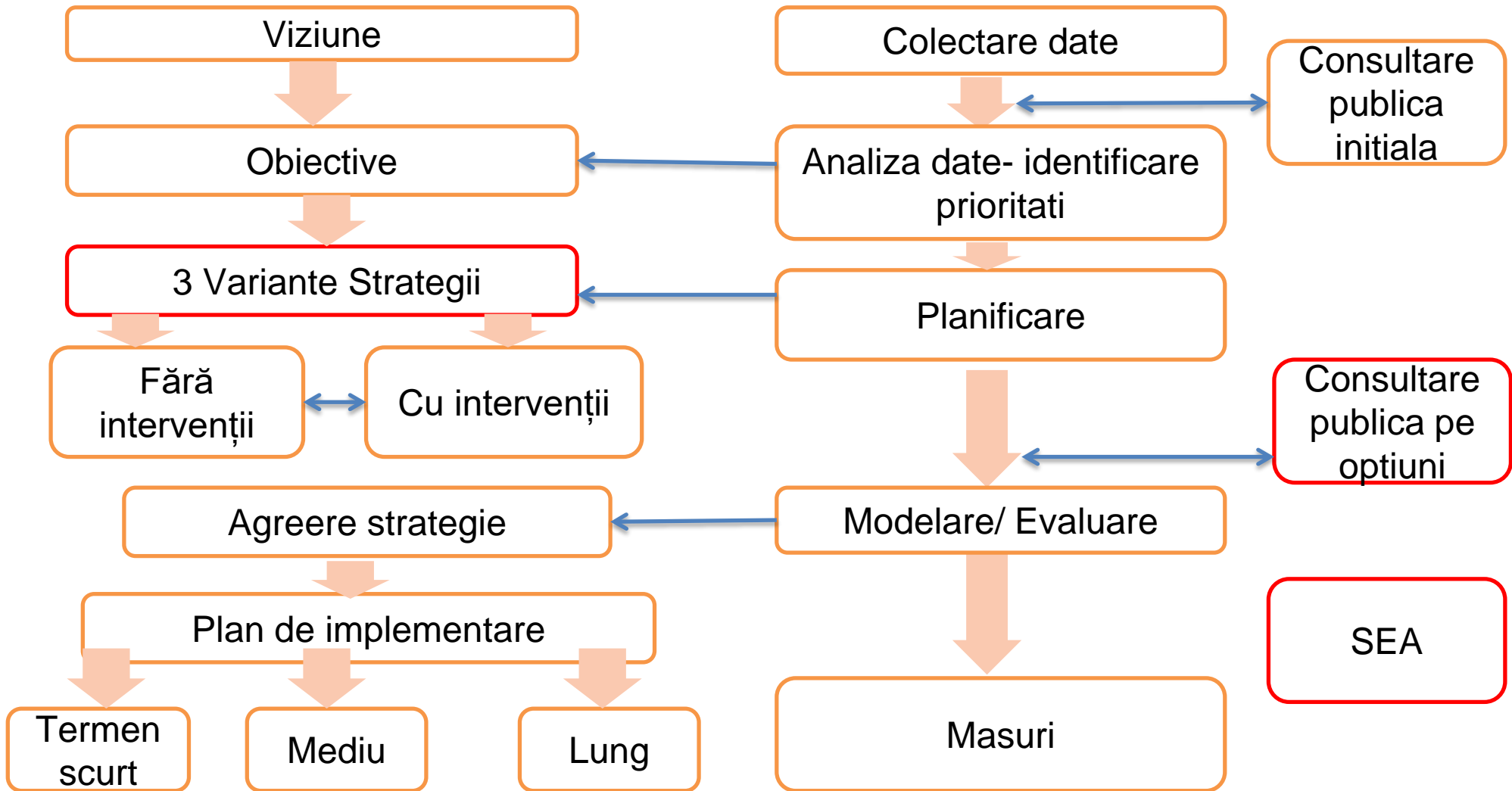
Domenii de mobilitate:

1. Transport pietonal si cu bicicleta
2. Transport public (inclusiv transport cu taxiul)
3. Transport motorizat
4. Transport de marfa
5. Parcari

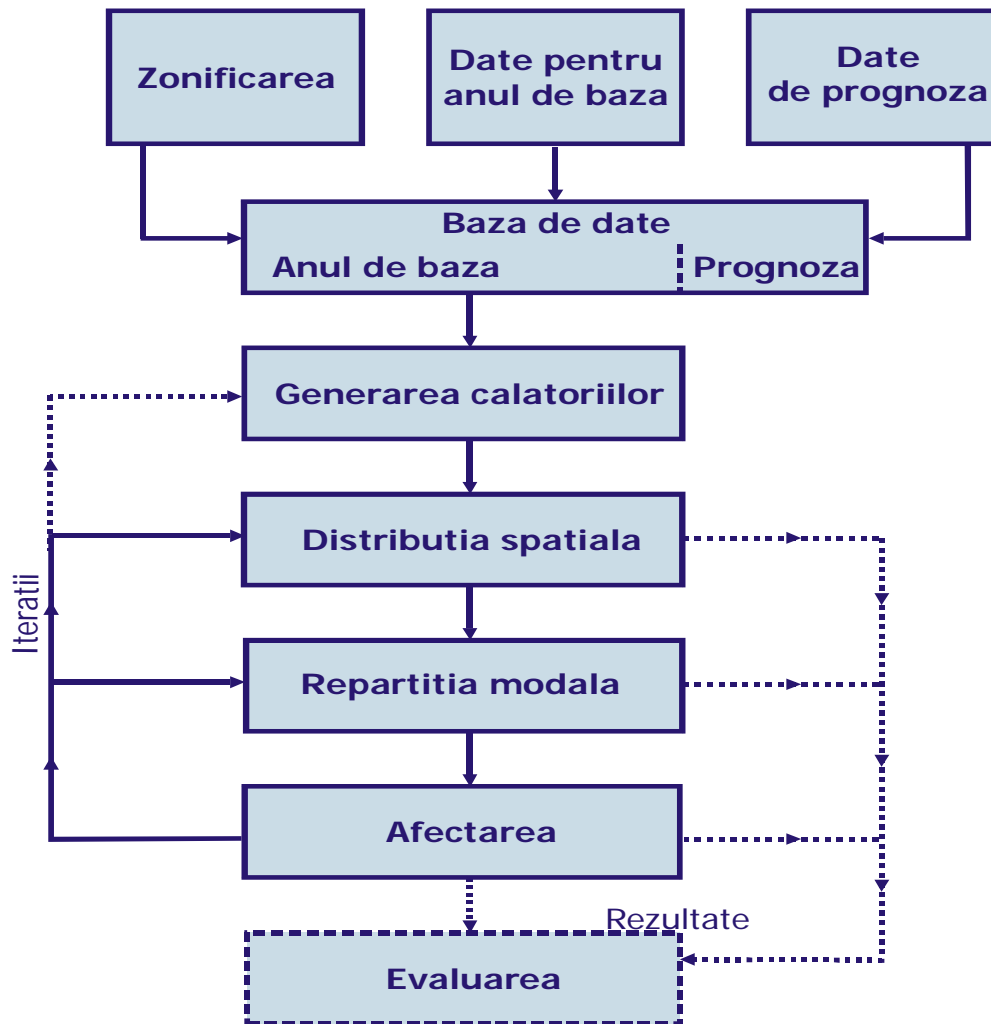
Aspecte:

1. Infrastructura
2. Servicii
3. Sisteme ITS
4. Integrare si intermodalitate
5. Costuri si finantare
6. Organizare si cooperare institutionala
7. Siguranta rutiera
8. Corelare cu strategiile europene, nationale, regionale
9. Consultare si implicare a orasului
10. Accesibilitate

Schema logica a realizarii PMUD



Modelul de determinare a cererii de transport în 4 pași



Date pentru anul de baza

- Date socio-economice
- Anchete in gospodarii
- Anchete de trafic

Situatia actuala

1. Colectarea si analiza datelor necesare pentru evaluarea situatiei actuale si a fundamentarea modelului de transport
2. Anchete si inspectii tehnice in teren
3. Consultarea partilor implicate –prezentare concept, identificarea problemelor, viziune asupra optiunilor posibile

**Orasele sunt pentru oameni
De toate felurile, cu diverse nevoi si
interese!**

Avem nevoie de un mediu de trai sănătos.



Contacte

Informatii privind proiectul si primirea de propuneri ulterior consultarii publice:

- www.facebook.com

[Plan-de-Mobilitate-Urbana-Durabila-Galati](#)

- www.primaria.galati.ro



Nr.	Actiune	Materiale	Prezinta	Durata	Observatii
1.	Cuvant din partea orasului	-	DI Hanta	5 minute	
2.	Prezentarea consultantilor	-	Suditu Geanina	2 minute	
3.	Prezentarea obiectivelor consultarii publice	-	Suditu Geanina	2 minute	
4.	Prezentarea etapelor consultarii publice	-	Suditu Geanina	2 minute	
5.	Prezentarea pe scurt a participantilor (ca grupuri tinta)	-	Suditu Geanina	2 minute	
6.	Prezentarea conceptului de PMUD	PPT	Dragutescu Ana	15 minute	
7.	Adresare intrebari si raspuns clarificari	-	Dragutescu Ana/ Suditu Geanina	5 minute	Participa ceilalti experti- fct de specialitate
8.	Prezentarea proiectului de elaborare PMUD de catre consultanti, stadiul actual; necesar de sprijin pentru colectarea datelor si informarea privind alte studii adiacente ce au fost realizate	PPT	Suditu Geanina	10 minute	Interventie a fiecarui consultant prezent pe specificul propriu
9.	Adresare de intrebari si raspuns	-	Suditu Geanina	5 minute	
10.	Identificarea problemelor stakeholderilor referitoare la subiectele mobilitatii.	-	Oproiu Mihaela	20 minute	Participa Geanina Suditu si ceilalti experti pe intrebari specialitati
11.	Principalele obiective care considerate ca ar trebui avute in vedere pentru dezvoltarea PMUD		Oproiu Mihaela	10 minute	Participa Geanina Suditu si ceilalti experti pe intrebari specialitati
12.	Principalele masuri care considerate ca ar trebui luate in fiecare dintre domeniile: <ul style="list-style-type: none"> - Servicii de Transport Public de Calatori - Informarea calatorilor, managementul traficului, siguranta rutiera - Transport pietonal si cu bicicleta - Transportul cu taxiul - Parcarile - Transportul de marfa –zone logistice - Tranzitul in oras - Facilitati pentru persoane cu mobilitate reduca - Cadru institutional si cooperarea institutiilor - Altele 		Oproiu Mihaela	20 minute	Participa Geanina Suditu si ceilalti experti pe intrebari specialitati
13.	Concluziile Consultarii		DI Hanta/Geanina	5 minute	

			Suditu		
--	--	--	--------	--	--



Reabilitarea transportului public urban in Galati –
Plan de Mobilitate Urbana

Raport consultari publice
26 martie 2015



Municipiul Galați

Cuprins

1. Introducere.....	3
2. Obiectiv	3
3. Metodologie de consultare.....	3
4. Participanti	4
5. Desfasurare consultari	4
6. Aspecte identificate	5
7. Concluzii.....	6
8. Anexe.....	8



Municipiul Galați

1. Introducere

Prezentul raport a fost elaborat în cadrul proiectului Reabilitarea transportului public urban în Municipiul Galați – Plan de Mobilitate Urbana Durabila (PMUD).

Raportul prezintă obiectivul sesiunilor de consultări care au avut loc în data de 26 martie 2015, agenda, participanții și aspectele identificate în timpul discuțiilor.

2. Obiectiv

În data de 26 martie 2015 a avut loc o primă întâlnire cu părțile interesate ale proiectului. Scopul întâlnirii a fost crearea unei înțelegeri unitare a conceptului de PMUD, implicarea părților interesate în identificarea problemelor legate de mobilitate, constientizarea acestor probleme și identificarea și trasarea unor linii generale de acțiune pentru elaborarea Planului de Mobilitate Urbana.

3. Metodologie de consultare

Au fost pregătite și organizate două sesiuni de consultare după cum urmează:

- o întâlnire cu reprezentanți ai societății civile, mediului academic și de afaceri, operatorilor de transport, între orele 10.00 – 12.00
- o întâlnire cu reprezentanți ai autorităților, instituțiilor, organizațiilor din Municipiul Galați, între orele 13.00 – 15.00

Procesul de pregătire a consultării a început cu analiza factorilor interesați din Galați și zona de influență și identificarea acelor factori care vor fi invitați la sesiunile de consultare.

Au fost realizate și transmise invitații către factorii interesați identificați. De asemenea, cetățenii din Municipiul Galați, au fost informați și invitați la aceste întâlniri prin intermediul unui comunicat de presă publicat într-un cotidian local (*Monitorul de Galați*). Anunțul privind organizarea sesiunilor de consultări a fost publicat și pe site-ul Primăriei Galați (www.primaria.galati.ro), pe platforma online a Primăriei Galați care se adresează asociațiilor de proprietari (<http://asociatiiproprietari.primariagalati.ro/>) și pe pagina de facebook a proiectului (<https://www.facebook.com/pages/Plan-de-Mobilitate-Urbana-Durabila-Galati/353268714866572?ref=hl>). De asemenea, cotidianul local *Viata libera* a publicat, în data de 25 martie, un articol prin care informa publicul interesat în legătură cu organizarea acestei dezbateri publice (<http://www.viata-libera.ro/politica-administratie/65151-mobilitate-urbana-pe-banii-berd-strategia-strazilor-in-dezbatere-publica>).

În cadrul discuțiilor au fost abordate următoarele aspecte relevante privind mobilitatea durabilă:

- Relația dintre dezvoltarea economică și mobilitate
- Relația orașului cu zonele limitrofe (zona geografică)
- Planificarea urbană și mobilitatea (PUG și PMUD)

- Corelarea cu celelalte strategii de dezvoltare de la nivel european, national, regional, local
- Starea infrastructurii rutiere
- Servicii de Transport Public de Calatori : CFR, Transport public urban, transport public judetean (public sau privat), transportul cu taxiul
- Informarea calatorilor, managementul traficului, siguranta rutiera
- Transport pietonal si cu bicicleta
- Parcarile
- Transportul de marfa – zone logistice
- Tranzitul in oras
- Facilitati pentru persoane cu mobilitate redusa
- Cadru institutional si cooperarea institutiilor
- Mediu
- Comunicarea cu cetatenii

4. Participanti

Lista invitatilor este prezentata in Anexa 1a, iar lista confirmarilor primate in Anexa 1b. Listele cu persoanele prezente la fiecare sesiune se gasesc in Anexele 2a si 2b la prezentul raport.



5. Desfasurare consultari

Fiecare dintre cele 2 intalniri a inceput cu o prezentare din partea beneficiarului despre ce inseamna acest proiect pentru municipiul Galati. Intalnirile au continuat cu prezentarea conceptului de Plan de Mobilitate Urbana Durabila conform conceptelor europene si o prezentare a proiectului si a stadiului actual, prezentari realizate de catre echipa Consultantului.

Dupa sesiunea de intrebari si raspunsuri referitoare la conceptul PMUD si etapele acestui proces de elaborare a PMUD, intalnirile au continuat cu cate o sesiune de discutii, având ca scop identificarea problemelor percepute de catre factorii interesati din municipiul Galati vis-a-vis de mobilitate.

Prezentarile Power Point sunt atasate in Anexa 3, iar agenda completa a intalnirilor se regaseste in Anexa 4 a raportului.



6. Aspecte identificate

Sesiunea 1 – 10.00 – 12.00

Probleme identificate de catre cei prezenti:

1. trotuare impracticabile
2. parcaris insuficiente
3. nu sunt piste de biciclete
4. nu exista masuri de siguranta in mijloacele de transport
5. strazi care nu sunt dimensionate corespunzator
6. structura solului (strazile rezista 2 -3 ani fara a pune in calcul traficul greu)
7. compensatie dirijata catre un singur operator de transport
8. capacitate insuficienta a mijloacelor de transport la orele de varf si nerespectarea graficului
9. continuitatea planului pe termen lung. Ce se intampla cand se schimba clasa politica la nivel local.

Consultantul a raspuns la intrebarile adresate de catre persoanele prezente referitor la problemele identificate de acestia.

Proiecte/Masuri identificate ca fiind prioritare de catre cei prezenti:

1. Infrastructura – indicatoare, sensuri unice, parcaris, largire strazi, parcaris subterane
2. Reducerea cheltuielilor de la bugetul local pentru transportul public si tratament egal fata de toti operatorii (analiza asupra cheltuielilor, instrumente care sa gestioneze acordarea compensatiilor)



Municipiul Galați

3. Galațiul să fie introdus în planul național de dezvoltare ca zonă defavorizată
4. Mijloace de transport nepoluante, reducerea costurilor de mentenanță.

Sesiunea 2 – 13.00 – 15.00

Probleme identificate de către cei prezenți:

1. trafic congestionat la orele de vârf
2. lipsa unei centuri ocolitoare
3. lipsa unui sistem de management al traficului + e-ticketing
4. locurile de parcare nu sunt organizate eficient (accesibilitate, vizibilitate, optimizare)
5. parcuri care stânjesc zonele pietonale sau traficul
6. conectivitatea cu zonele limitrofe
7. cai de acces subdimensionate
8. artere înguste
9. transport de marfă care trece prin localități limitrofe (Schela)

Proiecte/Măsură identificate ca fiind prioritare de către cei prezenți:

1. Modernizare mijloace de transport public
2. Optimizarea traficului
3. Reconfigurare spațiu public pentru pietoni
4. Securitatea participanților la trafic
5. Zone de relaxare în cartiere
6. Constituire grup de lucru de implementare Plan de mobilitate

7. Concluzii

Considerăm că obiectivele consultării publice au fost atinse, consultantul aducând clarificările necesare în timpul celor două sesiuni, în final neexistând neclarități în ceea ce privește înțelegerea corectă a conceptului de Plan de Mobilitate Urbană Durabilă. De asemenea, problemele identificate și măsurile percepute ca importante au fost general percepute de auditoriu.

S-a acordat o atenție deosebită de către participanți, în cadrul discuțiilor, asupra importanței colectării datelor necesare pentru realizarea unui PMUD adaptat și aplicabil. De asemenea, a fost subliniată necesitatea analizei rolului sectorului privat în domeniul transportului public. Cu această ocazie, consultantul a făcut apel la cei prezenți pentru sprijin în procesul de colectare a datelor și al realizării anchetelor la domiciliu.

Problemele identificate ca fiind importante de către factorii implicați și soluțiile propuse vor fi analizate în cadrul Rapoartelor următoare. Problemele percepute de factorii interesați, participanți la consultare, au fost identificate și de către consultanți, pe baza datelor disponibile și a observațiilor directe.

Ca urmare a consultării publice, o succintă prezentare va fi postată pe pagina de Facebook a proiectului și pe site-ul Municipality Galați. De asemenea, pe pagina de Facebook,



Municipiul Galați

Consultantul, sprijinit de reprezentantul Municipiului Galati, va raspunde la viitoarele comentarii/propuneri primite de la cetateni.

Cotidienele locale *Viata libera* și *Monitorul de Galati* au publicat, pe data de 27 martie, articole referitoare la dezbaterea publica ce a avut loc în ziua precedenta, iar postul local de televiziune Vox TV a difuzat un reportaj în acest sens.





Municipiul Galați

8. Anexe

Anexa 1a – Lista invitatilor

Anexa 1b – Lista confirmari

Anexa 2a – Prezenta sesiune ora 10.00

Anexa 2b – Prezenta sesiune ora 13.00

Anexa 3 – Prezentarile

Anexa 4 – Agenda



Anexa 3 la Planul de Mobilitate Urbana Durabila Galati

Strategie de Relații Publice, Informare și Comunicare

Iulie, 2015





Contents

1. Introducere	3
2. Strategia de Relatii Publice, Informare, Comunicare	3
2.1 Obiectivele Strategiei de Relatii Publice, Informare și Comunicare	3
2.2 Public țintă	5
Deasemenea, pentru actiunile ce vizeaza comunicarea stadiului si rezultatelor implementarii PMUD publicul tinta trebuie sa fie	Error! Bookmark not defined.
2.3 Brand si identitate vizuala.....	5
2.4 Produse promotionale	6
2.5 Organizare de evenimente.....	6
2.6 Mass Media	6
2.7 Social Media	18
2.8 Planificare temporala.....	18
2.9 Instituțional.....	18
2.10 Monitorizare și control	19
3. Planul de Consultare Publică.....	19
3.1 Stabilirea obiectivelor si a aspectelor care urmeaza sa fie abordate	19
3.2 Identificarea publicului interesat.....	19
3.3 Analizarea contributiei potentiale a publicului interesat	20
3.4 Stabilirea strategiei privind implicarea publicului interesat	20
3.5 Organizarea etapelor de consultare	21
3.6 Evaluare si raportare.....	22
3.7 Instrumente si materiale pentru pregatirea consultărilor publice	22



1. Introducere

Pentru finanțarea proiectelor de transport urban pe baza Programului Operațional de Dezvoltare Regională 2014-2020 prin Fondul European de Dezvoltare Regională ("FEDR"), zonele urbane trebuie să elaboreze Planuri de Mobilitate Urbana Durabilă (PMUD) conform metodologiei Comisiei Europene.

În acest context, Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) a acordat un împrumut și fonduri nerambursabile municipalității Galați cu scopul de a dezvolta un plan de mobilitate urbană durabilă, în conformitate cu standardele Uniunii Europene. În același context, BERD a finalizat un proiect în vederea elaborării unui model al contractului de servicii publice pentru transportul public, conform normelor UE.

Dezvoltarea strategiei de Relații Publice, Informare și Comunicare face parte din componenta 3.2.5 a proiectului de Realizare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.

Strategia de Relații Publice, Informare și Comunicare asigură procesul participativ în faza a 4-a din Ciclul de realizare a unui Plan de mobilitate Urbană Durabilă-Faza de Implementare.

Strategia vizează atât componenta de informare asupra desfășurării procesului de implementare și monitorizare a PMUD, ca proces complex și dinamic cât și componenta de implicare a factorilor interesați în faza de pregătire și realizare a fiecărui proiect inclus în PMUD.

Această strategie reprezintă un model care poate fi folosit pentru implementarea măsurilor de informare și comunicare pentru proiectele viitoare propuse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.

Strategia ajută la identificarea obiectivelor, a publicului țintă și a celor mai eficiente canale de comunicare cu aceștia.

Prezentul document conține și modalitatea de realizare a Planului de Consultare.

2. Strategia de Relații Publice, Informare, Comunicare

2.1 Obiectivele Strategiei de Relații Publice, Informare și Comunicare

Strategia de Relații Publice, Informare și Comunicare are ca obiective generale:

- Informarea corectă și la timp a publicului interesat (atât publicul profesionist cât și publicul larg) asupra stadiului de implementare a Planului de mobilitate Urbană Durabilă și a rezultatelor implementării
- Informarea corectă și la timp a publicului interesat (atât publicul profesionist cât și publicul larg) asupra stadiului de derulare a proiectului
- Asigurarea fluxului de informații

- Implicarea publicului interesat în procesul de implementare a proiectului (de la planificare la execuție)
- Punerea la dispoziție de canale și instrumente de comunicare cu publicul
- Asigurarea corectitudinii informațiilor oferite instituțiilor de mass-media
- Asigurarea transparenței informațiilor transmise

Obiectivele specifice ce vizează comunicarea stadiului și rezultatelor implementării PMUD se referă la creșterea gradului de informare a locuitorilor, creșterea gradului de conștientizare a rezultatelor acțiunilor deja realizate, creșterea vizibilității activității primăriei de implementare și monitorizare a PMUD.

Obiectivele specifice pentru fiecare proiect ce urmează a fi implementat precum și termenele de implementare ale acestora vor fi stabilite în funcție de fiecare proiect în parte, prin intermediul Planurilor de Comunicare.

Planurile de Comunicare pentru fiecare proiect în parte vor urmări promovarea viziunii dezvoltate în cadrul Planului de Mobilitate Urbană pentru Municipiul Galați. (vezi figura de mai jos)





2.2 Public țintă

În funcție de tipologia proiectului, este necesară identificarea publicului interesat, prin analiza tuturor persoanelor fizice și juridice, conform cerințelor legale și a practicilor românești, a asociațiilor, organizațiilor și grupurilor active din zona de interes, care sunt afectate de proiect, au un interes ridicat față de proiect sau pot contribui la o bună desfășurare a proiectului.

Pentru o analiză facilă, părțile interesate identificate pot fi împărțite în patru grupuri, după cum sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Autoritati/Institutii guvernamentale	Companii	Comunitati/Reprezentanti ai societatii civile	Altele
--------------------------------------	----------	---	--------

Deasemenea, publicului țintă indentificat, îi vor fi adresate acțiunile de comunicare privind stadiului si rezultatele implementării PMUD.

2.3 Brand si identitate vizuala

În ceea ce privește identitatea vizuală a proiectului de realizare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, a fost creat un logo care să reprezinte Planul de Mobilitate Urbana Durabila Galati și care este utilizat în acest moment pe pagina de facebook. Acest logo va fi folosit pentru a marca proiectele ce vor fi derulate ca parte a Planului de Mobiliatie Urbană Durabilă.





2.4 Produse promotionale

Eficiența măsurilor de informare a publicului și de publicitate poate fi crescută prin folosirea unui spectru cât mai diversificat de tehnici și instrumente pentru plasarea mesajelor care se doresc transmise.

În vederea conștientizării publicului asupra proiectului și a informării acestuia asupra impactului viitor pe care proiectul îl va avea, precum și pentru aducerea la cunoștință a instrumentului financiar implicat, se recomandă achiziționarea, personalizarea și distribuirea, cu ocazia diverselor evenimente, de materiale promoționale. Acestea vor respecta Manualul de Identitate Vizuală specific pentru instrumentul de finanțare și vor include logo-ul Planului de mobilitate Urbana Durabila prezentat.

Produsele promoționale pot fi, dar nu se limitează la: pixuri, blocotesuri, stick-uri de memorie usb, cărți de vizită, mape etc. Deasemenea, roll-upuri, banere și alte tipuri de materiale promoționale vor fi realizate pentru evenimente de comunicare și consultare importante.

2.5 Organizare de evenimente

Pentru a disemina corect informațiile referitoare la proiect și a asigura transparența este recomandată organizarea de evenimente cu diverse ocazii: săptămâna europeană a mobilității, demararea sau finalizarea proiectelor, atingerea unui punct cheie în evoluția proiectului etc.

Aceste evenimente pot fi: workshopuri, seminarii, conferințe de presă, conferințe profesionale, caravane de informare publică etc.

2.6 Mass Media

Relațiile cu mass-media constituie una dintre cele mai importante părți componente ale Relațiilor Publice.

Mass-media are rolul de a informa populația cu privire la proiect și la stadiul implementării, dar și de a educa publicul. Mesajele transmise de mass-media trebuie să evidențieze modul în care proiectul va influența comunitatea în zona în care acesta se desfășoară.

Intrucât mass-media are rol de diseminare și multiplicare a informațiilor, o parte importantă a activităților de comunicare și promovare realizate în cadrul proiectului se vor concentra pe asigurarea unui flux de informații către aceasta prin:



- comunicate de presa, atunci cand Beneficiarul considera necesara emiterea acestora: cu ocazia demararii/desfasurarii unor lucrari de interes/impact ridicat, receptiei finale a lucrarilor sau cu ocazia altor evenimente si etape importante din proiect, care prezinta interes pentru public sau au impact asupra acestuia;
- realizarea site-ului web al proiectului si actualizarea acestuia cu informatii de interes public. Acesta este este unul dintre cele mai eficiente instrumente de informare asupra proiectului, la indemana presei;
- conferinte de presa, in vederea asigurarii unei politici transparente de comunicare: cu ocazia evenimentelor de atribuire a contractelor de lucrari, finalizare si receptionare oficiala a lucrarilor. Aceste evenimente ofera posibilitatea obtinerii de clarificari de catre mass-media despre aspecte legate de derularea proiectului, direct de la expertii implicati in proiect.. Reflectarea acestor actiuni in presa scrisa, la radio si TV va fi arhivata corespunzator in dosarul de informare si publicitate al proiectului;
- anunturi publice - media va fi utilizata si pentru a face anunturi in timp util despre inceperea lucrarilor in anumite zone si despre perturbarile pe care acestea le pot aduce asupra activitatilor de zi cu zi ale populatiei. Anunturile in presa vor fi, de asemenea, luate in considerare si pentru a instiinta locuitorii asupra oricaror incidente bruste, care ar putea aparea in timpul lucrarilor (de exemplu, intreruperea programului de alimentare cu apa). Obiectivul principal al acestui tip de stiri este de a evita reclamatiile populatiei, printr-o informare constanta a locuitorilor cu privire la desfasurarea lucrarilor;
- invitatii la evenimente publice - profesionistii media pot fi invitati la evenimentele publice organizate in cadrul proiectului si campaniei de promovare a proiectului, cum ar fi intalnirile cu reprezentantii comunitatii locale afectate de lucrari. Prin participarea presei la aceste evenimente, se pot crea oportunitati de atragere de capital pozitiv de imagine, atat pentru proiect, cat si pentru Beneficiar. Este recomandat ca, imediat dupa un asemenea eveniment, sa fie elaborat si transmis presei un comunicat de presa despre eveniment, care sa fie insotit de fotografii relevante. Acoperirea mediatica a evenimentelor va fi reflectata in dosarul de presa si publicitate al proiectului;
- distribuire de materiale informative - profesionistii din domeniul mass-media vor primi o copie a materialelor de informare create pentru populatie si alte parti interesate.

Realizarea grafica si continutul mijloacelor de comunicare cu mass-media vor respecta specificatiile Manualului de Identitate Vizuala.

In tabelul urmator sunt prezentate actiunile de comunicare si consultare pentru implementarea fiecarui proiect propus in cadrul Planului de Mobilitate Urbana Durabila.



Nr. Crt.	Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	Actiuni de comunicare propuse la implementare
1	Infrastructura de circulatie	E.1.4.1	Reabilitare infrastructura rutiera la nivelul municipiului	Reabilitare infrastructura rutiera la nivelul municipiului	Realizarea de postere, notificari si semnalizarea lucrarilor; Interviu la radio si televiziune; Comunicate de presa; Utilizarea canalelor de social media pentru prezentarea planurilor si a evolutiei lucrarilor dar si pentru interactiunea cu cetatenii; sesiuni de informare privind stadiul lucrarilor.*
2		E.4.1.2	Facilitarea accesului intre B-dul Siderurgistilor si Calea Smardan	Realizare drum de legatura intre B-dul Siderurgistilor (platforma industrială) si Calea Smardan	
3		E.4.3.1	Realizare traversare / subtraversare Dunarea catre Tulcea	Realizare traversare / subtraversare Dunarea catre Tulcea	
4		M.1.1.1	Dezvoltarea de infrastructura necesara utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice	Dezvoltarea de infrastructura necesara utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice	
5	Transport Public	A.1.1.2	Modernizare infrastructura de tramvai	Cale de rulare, retea de contact, aparate de cale, amenajare refugii, sistem rutier (fara apa si canalizare): Calea Prutului (str Mihai Bravu - Str. Macului) Str Combinatului (Piata Energiei - drum Centura) Bdul Siderurgistilor (str Ghe Asachi - Piata Energiei) Str.1 dec 1918 (Piata Energiei - Bdul Milcov) Bdul Milcov (str 1 Decembrie 1918 - Bdul Traian Vuia) Bdul Traian Vuia (bdul Milcov - bdul Henri Coanda) Bdul Henri Coanda (Bdul Traian Vuia - Bdul George Cosbuc) Bdul Cosbuc (Bdul Henri Coanda - str Stefan cel Mare) Str Stefan cel Mare (Bdul George Cosbuc - cimitir evreiesc)	Realizarea de postere, notificari si semnalizarea lucrarilor; Interviu la radio si televiziune; Comunicate de presa; Utilizarea canalelor de social media pentru prezentarea planurilor si a evolutiei lucrarilor dar si pentru interactiunea cu cetatenii; sesiuni de informare privind stadiul lucrarilor.

Nr. Crt.	Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	Actiuni de comunicare propuse la implementare
6		A.1.1.3	Modernizare infrastructura de troleibuz	Modernizarea infrastructurii de troleibuz: Autobaza (Bdul George Cosbuc - str Ciobanului - Parc CFR) Str Domneasca (parc CFR - str Brailei) Str Brailei (str Domneasca - str Otelarilor) Str Otelarilor (str Brailei - capat traseu) Str Prelungirea Brailei (str Brailei - str doctor C-tin Leveditti) str doctor C-tin Leveditti (str Prelungirea Brailei - capat traseu)	
7				substatii de tensiune: include dispecerat energetic, 1 substatie la 8 km	
8		A.1.1.4	Extindere infrastructura de troleibuz	strazile: Str. Garii (str Domneasca - Statia CFR calatori) Bdul Dunarea (str Brailei - bdul Galati) Bdul Galati (bdul Dunarea - str Otelarilor) Str Otelarilor (bdul Galati - str Otelarilor cap traseu) Str. Prelungirea Traian (B-dul Marea Unire-str. Brailei) Str Traian (str Brailei - limita intravilan)	
9		A.1.1.5	Modernizare facilitati operator, inclusiv dotarea cu sisteme de alimentare pentru autobuze electrice, alimentare cu energie electrica la substatii	Modernizare si extindere 2 depouri si autobaza pentru intretinerea si exploatarea mijloacelor de TP.	
10		A.1.1.6	Amenajare de culoare cu benzi dedicate transport public	separare benzi dedicate cu separatoare: Str Brailei (bdul Siderurgistilor - str Domeasca) Str Domneasca (str Brailei - str Basarabiei)	
11		A.1.1.7	Reabilitare Viaduct B-dul Siderurgistilor	Reabilitare structurala viaduct inclusiv, dotare cu piste de biciclete si trotuare	



Municipiul Galați

Nr. Crt.	Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	Actiuni de comunicare propuse la implementare
12				Reabilitarea infrastructura tramvai: Str Combinatului - Viaduct (drum Centura - Arcelor)	
13		A.1.1.8	Amenajarea statiilor de transport public pe intreaga retea de transport public	Amenajare statii de TP: care sa asigure accesibilitate si securitate calatorilor	
14		A.1.1.1	Reorganizare retea existenta de transport public	Reorganizarea retelei de transport public la nivelul orasului (retea, capacitati in raport cu cererea curenta si prognozata, frecventa, orar de functionare etc)	
15		E.4.1.1	Realizare linie tramvai Galati - Braila	Realizare proiect tramvai Braila-Galati in partea Sud	
16		M.1.1.6	Crearea de perdele verzi care sa minimizeze impactul negativ al transportului	Crearea de perdele verzi care sa minimizeze impactul negativ al transportului	
17		A.1.2.4	Dotarea vehiculelor de transport public existente in vederea asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de calatori.	Dotarea vehiculelor de transport public existente in vederea asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de calatori.	
18		M.1.1.3	Achizitii de troleibuze noi	achizitii de troleibuze noi care sa permita aceesul si siguranta tuturor calatorilor	
19		M.1.1.4	Achizitii de tramvaie noi	achizitii de tramvaie noi care sa permita aceesul si siguranta tuturor calatorilor	
20		M.1.1.5	Achizitii de autobuze ecologice	achizitii de autobuze ecologice care sa permita aceesul si siguranta tuturor calatorilor	



Municipiul Galați

Nr. Crt.	Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	Actiuni de comunicare propuse la implementare
21	Transport de marfa	E.3.1.2	Modernizarea strazilor din graful rețelei cu funcțiune de centura	Modernizarea strazilor din graful rețelei cu funcțiune de centura, total 10,3 km :	Toate masurile de mai sus la care se adauga: intalniri periodice, pentru consultari, cu transportatorii de marfa si factorii de decizie.
22		E.3.1.3	Reabilitarea drumurilor care asigura legatura intre porturi DOCURI si ROMPORTMET cu varianta de ocolire	Reabilitarea drumurilor care asigura legatura intre porturi DOCURI si ROMPORTMET cu varianta de ocolire	
23		E.3.1.4	Conectarea accesului la Bac cu varianta de ocolire in zona de Sud	Conectarea accesului la Bac cu varianta de ocolire in zona de Sud	
24	Mijloace alternative de mobilitate	A.1.2.2	Amenajare/Reamenajare treceri de pietoni	amenajare treceri de pietoni, in conditii de accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de utilizatori.	Toate masurile de mai sus la care se adauga realizarea de sondaje de opinie, consultari cu reprezentanti ai societatii civile si autoritatilor
25		E.1.3.1	Implementare sistem indicatoare de orientare privind accesul la polii de atractie ai orasului	Implementare sistem indicatoare de orientare privind accesul la polii de atractie ai orasului	
26		E.1.5.1	Amenajare trotuare si alei pietonale	Amenajare trotuare si alei pietonale in conditiile asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de utilizatori.	
27		E.1.5.2	Amenajarea de zone exclusiv pietonale	Amenajare zone exclusiv pietonale Reabilitare Aleea Domneasca Transformare in zona pietonala s Strazii Navelor pana la strada Egalitatii si Strada Domneasca intre strada Navelor si Strada Brailei (in prelungirea Aleii Domneasca)	
28		E.1.5.3	Amenajarea de zone de tip "shared space" (spatii partajate)	Amenajarea de zone de tip "shared space" (spatii partajate)	



Municipiul Galați

Nr. Crt.	Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	Actiuni de comunicare propuse la implementare
29		E.1.5.4	Realizare si implementare politica de utilizare a spatiilor pietonale.	Realizare si implementare politica de utilizare a spatiilor pietonale.	
30		E.1.2.1	Amenajare retea piste biciclete la nivelul municipiului	Amenajare retea piste biciclete - Inelul principal, magistralele transversale si retele de cartier, inclusiv facilitati de parcare si componenta de informare.	
31		E.1.2.2	Implementare sistem municipal de inchiriere biciclete	Implementare sistem municipal de inchiriere biciclete (100 de puncte de inchiriere * 20 biciclete / centru)	
32		E.1.2.3	Amenajare Trasee de promenada pentru biciclete	Amenajare Trasee de promenada Blvd. George Coșbuc, Bariera Traian - DN26 - Spre Pădurea Gârboavele Blvd George Coșbuc, Bariera Traian - Strada Tunelului - Spre Lacul Brateș Blvd. George Coșbuc - Str. Ștefan cel Mare - Spre Lacul Vânători Blvd. Galați- Str. Lunca Siretului - Spre Castrul Roman Tirighina - Barboși Blvd. Galați - DN 22B - Spre Cartierul Dimitrie Cantemir și Priza Dunării Str. Mihai Bravu, Stânga pe Str. Basarabiei - DN 2B -Spre lacul Zaton	
33		E.4.1.3	Realizare piste de biciclete Galati - Braila	Realizare piste de biciclete Galati - Braila, in zona de sud a municipiului	

Nr. Crt.	Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	Actiuni de comunicare propuse la implementare
34	Parcare si control acces	A.1.1.9	Facilitati Parc&Ride conectate cu transportul public	Zona Sud-Vest: strada Brailei (intrare pe E87), Zona Sud: b-dul Galati (intrare pe DN22B) , Zona Nord: str Traian (intrare pe DN26) Zona Vest: intrare de pe DJ 251 (total 1000 locuri parcare)	Realizarea de postere, notificari si semnalizarea lucrarilor; Interviu la radio si televiziune; Comunicate de presa; Utilizarea canalelor de social media pentru prezentarea planurilor si a evolutiei lucrarilor dar si pentru interactiunea cu cetatenii; sesiuni de informare privind stadiul lucrarilor.
35		A.1.2.3	Amenajarea locurilor de parcare existente in conditii de accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de utilizatori.	Amenajarea locurilor de parcare existente in conditii de accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de utilizatori.	
36		E.1.4.2	Construirea de parcare supra sau sub-terane pentru reorganizarea spatiului public	Construirea de parcare supra sau sub-terane pentru reorganizarea spatiului public	
37		E.1.4.3	Realizare si implementare politica de parcare la nivel municipal	Realizare si implementare politica de parcare la nivel municipal (inventariere parcare rezidentiale, sisteme de tarifare, restrictii, sistem management si operare) in concordanta cu proiectul de reorganizarea a circulatiei.	
38		E.1.1.1	Implementarea reglementarilor privind limitarea vitezei de circulatie in zonele vulnerabile.	Limitarea vitezei maxime de circulatie in zonele vulnerabile (rezidentiale, zone cu trotuare sunt inguste, scoli, gradinite, pietre, spitale, etc), inclusiv marcaje si elemente pentru limitarea vitezei.	
39		E.1.1.3	Implementarea unui sistem de control acces diferentiat in zonele rezidentiale	Implementarea unui sistem de control acces diferentiat in zonele rezidentiale (restrictionari temporare / pe categorii participanti, limitari acces.	

Nr. Crt.	Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	Actiuni de comunicare propuse la implementare
40	ITS si managementul mobilitatii	A.1.1.13	Sistem de informare in timp real a calatorilor in statiile de transport publice (complementar proiectului Sistem automat de tiketing)	Sistem de informare in timp real a calatorilor in statiile de transport publice (complementar proiectului Sistem automat de tiketing)	Realizarea de postere, notificari; Interviu la radio si televiziune; Comunicate de presa; Utilizarea canalelor de social media pentru prezentarea planurilor si a evolutiei lucrarilor dar si pentru interactiunea cu cetatenii; sesiuni de informare privind stadiul lucrarilor.
41		A.1.1.14	Implementarea de aplicatii informatice care sa furnizeze utilizatorilor informatii actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbana si puncte de interes.	Implementarea de aplicatii informatice care sa furnizeze utilizatorilor informatii actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbana si puncte de interes.	
42		A.1.2.1	Dotare semafoare treceri pietoni cu dispozitive pentru semnalizare acustica	Dotare semafoare treceri pietoni cu dispozitive pentru semnalizare acustica	
43		A.1.3	Sistem automat de tiketing - actualizare si update	Sistem automat de tiketing - actualizare si update	
44		E.1.1.4	Extindere sistem de management al traficului	Extindere si update sistem de management al traficului, inclusiv CCTV	
45		E.1.1.2	Reorganizarea circulatiei la nivel de municipiu.	Microsimularea fluxurilor de trafic pe zone, inclusiv reglementare si implementare solutii propuse.	
46	Transport intermodal	A.1.1.10	Amenajare terminal de calatori zona Sud (intrare de pe E87)	Amenajare terminal de calatori zona Sud (intrare de pe E87) cu facilitati pentru transferul calatorilor intre moduri de transport (urban, extraurban) in conditii de accesibilitate si siguranta.	Realizarea de postere, notificari si semnalizarea lucrarilor; Interviu la radio si televiziune; Comunicate de

Nr. Crt.	Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	Actiuni de comunicare propuse la implementare
47		A.1.1.11	Amenajare terminal de calatori zona statie CF Galati	Amenajare terminal de calatori zona statie CF Galati cu facilitati pentru transferul calatorilor intre moduri de transport (urban, extraurban) in conditii de accesibilitate si siguranta.	presa; Utilizarea canalelor de social media pentru prezentarea planurilor si a evolutiei lucrarilor dar si pentru interactiunea cu cetatenii; sesiuni de informare privind stadiul lucrarilor.
48		A.1.1.12	Amenajare terminal de calatori zona Nord (intrare de pe DN 26)	Amenajare terminal de calatori zona zona Nord (intrare de pe DN 26) cu facilitati pentru transferul calatorilor intre moduri de transport (urban, extraurban) in conditii de accesibilitate si siguranta.	
49	Cadru institutional, de reglementare si comunicare	E.2.2.1	Reorganizarea institutionala la nivelul municipalitatii	Intarirea capacitatii de implementare, planificare si monitorizare a componentelor de mobilitate urbana la nivelul municipalitatii.	Realizarea de postere, notificari si semnalizarea lucrarilor; Interviu la radio si televiziune; Comunicate de presa; Utilizarea canalelor de social media pentru prezentarea planurilor si a evolutiei lucrarilor dar si pentru interactiunea cu cetatenii; sesiuni de informare privind stadiul
50		E.2.2.2	Eficientizarea sistemului de operare a transportului public	Intarirea capacitatii de implementare, planificare si monitorizare a componentelor de mobilitate urbana la nivelul municipalitatii.	
51		E.3.2.1	Promovarea si sustinere dezvoltare centru logistic in zona de Est a municipiului	Promovarea si sustinere dezvoltare centru logistic in zona de Est a municipiului	

Nr. Crt.	Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	Actiuni de comunicare propuse la implementare
52		E.3.3.1	Reglementari privind programul de realizare a serviciilor de utilitati publice	in intrevale orare inafara traficului de varf, de preferat seara si dimineata devreme	lucrarilor.
53		E.3.3.2	Limitarea accesului în centrul orașului a vehiculelor grele de marfă în vederea aprovizionării si stabilirea unor trasee de deplasare pe rute alternative strazilor principale centrale	Reorganizarea traseelor pentru PLT	Toate masurile de mai sus la care se adauga realizarea de sondaje de opinie
54		E.3.3.3	Reglementări privind programul de aprovizionare al magazinelor, organizarea aprovizionării în ferestre de timp pe durata nopții	include marcaje	
55		S.1.2.1	Realizarea de campanii de educatie rutiera	realizare campanii de educatie rutiera anuala (1 pe an timp de 20 de ani)	
56		S.1.2.2	Realizarea de campanii de educatie rutiera	realizare campanii de educatie rutiera anuala (1 pe an timp de 20 de ani)	
57		M.1.1.2	Campanii de constientizarea a conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)	Campanii de constientizarea a conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)	



În cadrul fiecărui proiect va trebui dezvoltată o procedură de monitorizare, îndosariere și arhivare a tuturor activităților de publicitate din cadrul proiectului. Procedurile vor presupune monitorizarea și documentarea reacțiilor de răspuns și eficienței diverselor activități și inițiative de comunicare și promovare, și arhivarea în format dublu, pe hartie și digital. Aceasta procedură va conduce la realizarea unui dosar de presă.

Dosarul de presă va conține și alte dovezi vizuale (fotografii, înregistrări audiovideo) care pot proba implementarea măsurilor de informare și publicitate obligatorii (fotografii cu panourile de afișare temporară/placile permanente și cu locurile de amplasare ale acestora etc.).



2.7 Social Media

În cadrul proiectului de realizare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Galați, a fost creată o pagină de promovare a proiectului, pe platforma Facebook, pagină actualizată cu informații despre proiect și unde, publicul interesat poate interacționa prin întrebări și comentarii atât cu beneficiarul proiectului cât și cu echipa Consultantului.

Având în vedere comunitatea nou creată în jurul proiectului de realizare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, pagina de facebook va fi folosită pentru promovarea proiectelor noi ce vor fi implementate ca parte a Planului de Mobilitate și pentru informare periodică privind stadiul și rezultatele realizării Planului de Mobilitate.

Deasemenea, este recomandată realizarea unui website dedicat PMUD și utilizarea și a altor canale de social media: twitter, pinterest, linkedin, aplicații de mobil etc.

2.8 Planificare temporală

Momentele de desfășurare ale fiecărei activități de comunicare vor depinde, în mod direct, de stadiul proiectelor aflate în planificare sau desfășurare iar programul va fi stabilit în cadrul strategiei fiecărui proiect. Este necesar să se iniție procesul participativ pentru fiecare proiect încă din faza de planificare și stabilire a soluțiilor tehnice. În funcție de întârzierile și amănările produse în cadrul proiectului, acțiunile aferente de publicitate și promovare pot fi reprogramate, iar calendarul indicativ al acțiunilor va fi reorganizat, pentru a avea o planificare cât mai realistă a activităților. Acțiunile referitoare la informarea implementării PMUD se vor desfășura periodic, la intervale calendaristice prestabilite (1 an spre exemplu) sau după implementarea de proiecte cheie.

2.9 Instituțional

Pentru realizarea și implementarea cu succes a strategiei este recomandat ca în etapele de implementare a proiectelor să fie disponibil un expert din partea echipei de implementare (proiectant, constructor) și un reprezentant dedicat din partea autorității contractante.

Deasemenea, o bază de date cu acțiunile planificate/desfășurate pentru procesul participativ trebuie să existe la compartimentul specializat de monitorizare a PMUD. Caracterul participativ al proiectelor din cadrul unui PMUD este foarte important și în etapele de implementare și ulterioare acesteia, atât pentru finanțatori cât și pentru municipalitate, astfel încât să se obțină maximum de acceptare a soluțiilor adoptate și evitarea oricăror întârzieri sau riscuri în implementare datorate aspectelor sociale și să se obțină satisfacția locuitorilor ulterioară implementării.



2.10 Monitorizare și control

Monitorizarea și evaluarea activităților de informare vor fi realizate constant pe toată perioada implementării proiectului și vor măsura calitatea și eficiența activităților derulate, pe baza unor indicatori cantitativi și calitativi.

Indicatorii cantitativi de evaluare a acțiunilor de informare și publicitate sunt: numărul comunicatelor de presă emise, numărul de evenimente organizate pe parcursul proiectului, numărul de articole aparute în presa despre proiect, numărul de vizitatori pe site-ul web al proiectului, numărul de materiale promotionale tiparite și distribuite etc.

Indicatorii calitativi sunt indicatori specifici pentru fiecare activitate și produs realizate și vizează aspecte precum:

- pentru publicații și materiale audiovideo: atractivitatea, claritatea limbajului, caracterul convingător și memorabil al mesajului, unitatea între text și imagine, accesibilitatea etc.
- pentru evenimente: calitatea organizării, profesionalismul, claritatea și lungimea discursurilor, calitatea documentației suport oferite etc.;

3. Planul de Consultare Publică

Planul de consultare este o componentă foarte importantă a strategiei de comunicare. Un plan bine realizat de la începutul proiectului poate conduce la o comunicare eficientă cu părțile interesate.

Acest plan urmează șase pași care asigură implementarea cu succes a acestuia. Cei șase pași sunt descriși în cele ce urmează.

3.1 Stabilirea obiectivelor și a aspectelor care urmează să fie abordate

Este necesară identificarea acțiunilor de consultare necesare a se realiza în etapa de implementare a planului. Se urmărește implicarea cetățenilor pe toată durata proiectului pentru care se realizează planul de consultare. Acest lucru va fi realizat prin identificarea problemelor percepute de către publicul interesat referitor la proiect, precum și integrarea părerilor acestora în etape de implementare a proiectului.

3.2 Identificarea publicului interesat

Identificarea publicului interesat va fi făcută prin analiză tuturor persoanelor fizice și juridice, conform cerințelor legale și practicilor românești, a asociațiilor, organizațiilor și grupurilor active



din zona de proiect, care sunt afectate de proiect, au un interes ridicat fata de proiect sau pot contribui la o buna desfasurare a proiectului.

Partile interesate identificate pot fi impartite in patru grupuri după cum urmează:

- Autorități/Instituții Guvernamentale
- Companii
- Comunități/Reprezentanți ai societății civile
- Altele

Lista părților interesate trebuie actualizată pe tot parcursul proiectului.

3.3 Analizarea contribuției potențiale a publicului interesat

Analiza publicului interesat poate duce la o împărțire pe categorii a acestuia, ceea ce poate conduce la o imagine clară a implicării fiecărui actor în procesul de implementare a proiectului. Pot apărea trei categorii principale ale publicului interesat:

- Factori implicați principali (persoane care sunt afectate - pozitiv sau negativ - de proiect): localnici, operatori de transport public sau de marfa, diferite grupuri sociale sau asociații profesionale, filiale ale întreprinderilor, organizații individuale, etc.;
- Factori implicați cheie (persoane cu putere de decizie sau experiență): primari, consilieri, alte nivele de autoritate, persoane care detin resurse financiare, persoane care detin autoritate (pe domeniu sau teritoriu), persoane care detin o buna reputatie si relatii cu comunitatea locala;
- Intermediari (persoane care au o influenta asupra implementarii deciziilor, sau detin un interes în aceasta chestiune): asociații, ONG-uri, politia, mass media, etc.

3.4 Stabilirea strategiei privind implicarea publicului interesat

În funcție de obiective și de grupul țintă identificat, se stabilește strategia de consultare, care va cuprinde aspecte practice referitoare la canalele și instrumentele de comunicare cu publicul țintă, planificarea întâlnirilor dedicate consultărilor publice în diverse etape ale proiectului, tipuri de activități care vor fi realizate în timpul consultărilor, bugetul necesar, indicatori de performanță și evaluare etc.

În funcție de rezultatele analizei părților interesate, în cadrul strategiei vor fi stabilite politicile de participare publică, mesajele ce urmează a fi transmise, obiectivele și metodologia folosite pentru implementarea strategiei privind consultările publice.

În funcție de politica de consultare aleasă, vor fi adaptate mesajele, obiectivele și metodologia. Exemple de politici de consultări se găsesc în tabelul de mai jos.

Tipuri de politici privind participarea publică	Tipuri de mesaje	Nivel de comunicare	
		Obiective	Metodologie
Închisă	Noi decidem ce este bine pentru tine!	Relații publice: limitate la cerințele obligatorii	Nivel minim: oferirea de informații
Semi deschisă	Spune-ne care crezi că este o soluție bună și noi o vom implementa!	Consultări: cetățeanul privit ca și client	Nivel minim: organizarea de prezentări referitoare la proiect
Transparentă	Împreună putem schimba lucrurile!	Parteneriat cu "cetățeni responsabili"	Diverse tehnici de implicare a părților interesate

Sursa: *Involving Stakeholders: Toolkit on Organizing Successful Consultations, Civitas Handbooks*

Politica de participare publică trebuie ca pe termen mediu să se îndrepte de la politica închisă, cum în general este în prezent, către politica transparentă, așa cum bunele practici din țările europene vestice o arată ca fiind cu cele mai bune rezultate pentru îmbunătățirea condițiilor locale de trai prin proiecte adaptate nevoilor cetățenilor.

3.5 Organizarea etapelor de consultare

Pentru organizarea etapelor de consultare trebuie să luăm în considerare anumite aspecte:

- Găsirea unei locații adecvate, accesibilă inclusiv pentru persoanele cu mobilitate redusă
- Pregătirea prezentărilor
- Pregătirea mapelor pentru participanți care vor conține informații suplimentare despre proiect
- Pregătirea materialelor pentru promovarea evenimentului (comunicat de presă, anunț, invitații)
- Moderare eveniment,
- Asigurare protocol eveniment



3.6 Evaluare si raportare

Dupa fiecare sesiune de consultari publice este necesară realizarea unui raport care va cuprinde date referitoare la locul, data si durata desfasurarii evenimentului precum si numarul de participanti si problemele ridicate de catre acestia privitor la proiect.

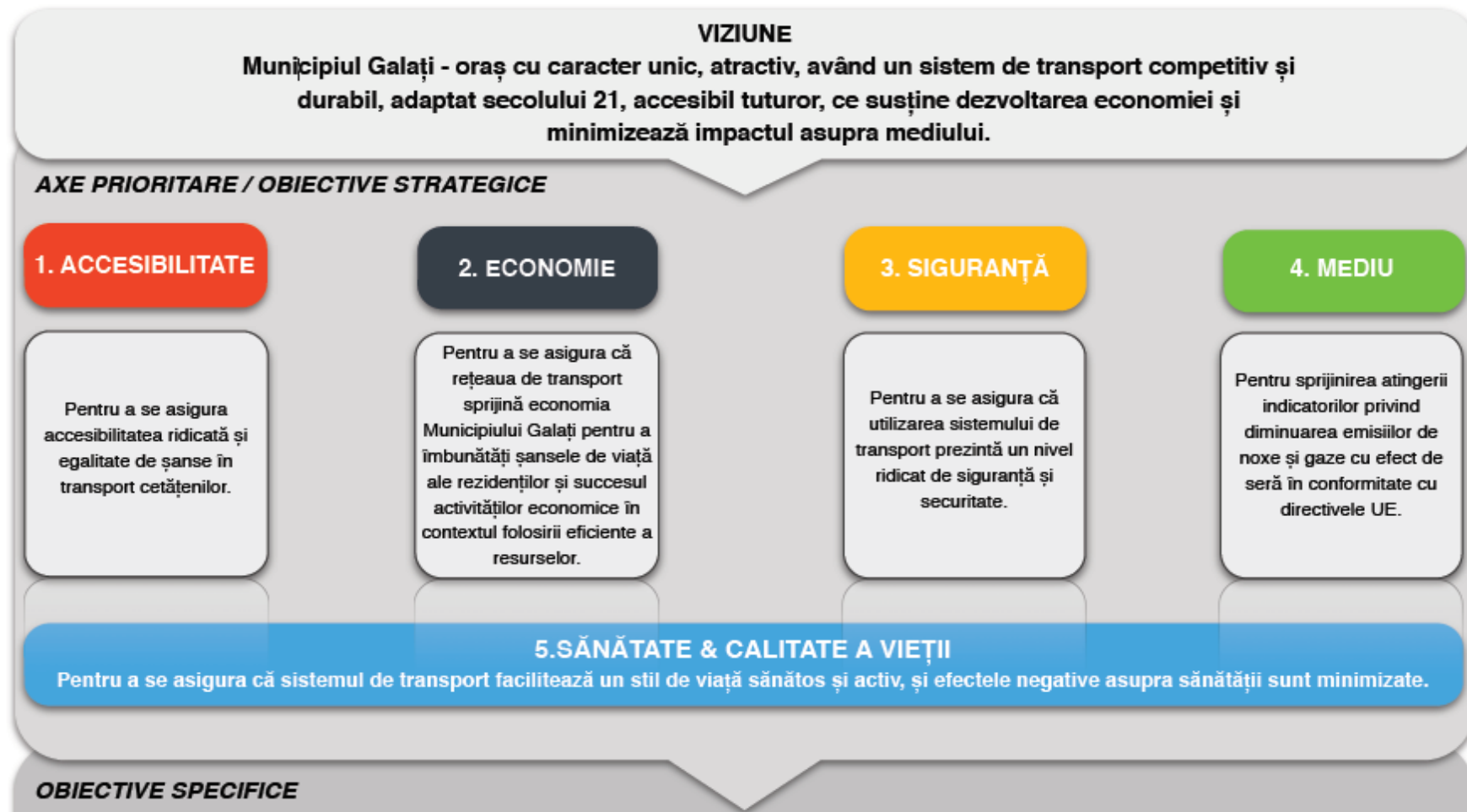
Deasemenea vor fi monitorizați indicatorii de performanta specifici cantitativi si calitativi (nr. aparitii in presa, nr. participanti la consultari, nr. like-uri pe facebook, nr. comentarii pe facebook, relevanta comentarii, etc.).

3.7 Instrumente si materiale pentru pregatirea consultărilor publice

Pentru realizarea Planului de Consultare pentru proiectul Plan de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Galați, au fost folosite o serie de materiale și instrumente. Acestea pot fi folosite ca suport pentru realizarea planurilor de consultare pentru viitoarele proiecte ce vor fi implementate ca urmare a realizării Planului de Mobilitate.

Cele mai importante materiale folosite sunt listate mai jos:

- Involving Stakeholders: Toolkit on Organizing Successful Consultations, Civitas Handbooks
- Reaching the Citizen: Toolkit on Effective Communications and Marketing, Civitas Handbooks
- Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă – Planificare pentru oameni, www.mobilityplans.eu
- Pregătirea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă, Ghid pentru Autoritățile Contractante din România.



ANEXA 4.1 Lista proiecte defalcate pe obiective generale si specifice

OBIECTIVE SPECIFICE	MASURI	Tipologii PROIECTE	PROIECTE	UM	Cantitate	Descriere	Cost EURO /um	Costuri (euro)	
A. ACCESIBILITATE								99,330,000	
<i>Pentru a se asigura accesibilitatea ridicată și egalitate de șanse în transport cetățenilor.</i>									
A.1 ACCES ASIGURAT LA MOBILITATE TUTUROR CATEGORIILOR DE CETĂȚENI CU SAU FĂRĂ NEVOI SPECIALE	A.1.1 Asigurarea unui nivel acceptabil de accesibilitate la rețeaua de TP pentru toți utilizatorii (extinderea ariei de deservire a TP)	Reorganizare și extindere rețea transport public	A.1.1.1	Reorganizare rețea existentă de transport public	buc	1	Reorganizarea rețelei de transport public la nivelul orașului (rețea, capacități în raport cu cererea curentă și prognozată, frecvența, orar de funcționare etc)	300,000.00	300,000
			A.1.1.2	Modernizare infrastructura de tramvai	km cale dubla	7.6	Cale de rulare, rețea de contact, aparate de cale, amenajare refugii, sistem rutier (fără apă și canalizare): Calea Prutului (str Mihai Bravu - Str. Macului) Str Combinatului (Piata Energiei - drum Centura) Bdul Siderurgistilor (str Ghe Asachi - Piata Energiei) Str.1 dec 1918 (Piata Energiei - Bdul Milcov) Bdul Milcov (str 1 Decembrie 1918 - Bdul Traian Vuia) Bdul Traian Vuia (bdul Milcov - bdul Henri Coanda) Bdul Henri Coanda (Bdul Traian Vuia - Bdul George Cosbuc) Bdul Cosbuc (Bdul Henri Coanda - str Stefan cel Mare) Str Stefan cel Mare (Bdul George Cosbuc - cimitir evreiesc)	3,500,000	26,600,000
			A.1.1.3	Modernizare infrastructura de troleibuz	km cale simpla	11.1	Modernizarea infrastructurii de troleibuz: Autobaza (Bdul George Cosbuc - str Ciobanului - Parc CFR) Str Domneasca (parc CFR - str Brailei) Str Brailei (str Domneasca - str Otelarilor) Str Otelarilor (str Brailei - capat traseu) Str Prelungirea Brailei (str Brailei - str doctor C-tin Leveditti) str doctor C-tin Leveditti (str Prelungirea Brailei - capat traseu)	600,000	6,660,000
					buc	3	Substatii de tensiune: include dispecerat energetic, 1 substatie la 8 km	500,000	1,500,000
			A.1.1.4	Extindere infrastructura de troleibuz	km cale dubla	8.6	strazile: Str. Garii (str Domneasca - Statia CFR calatori) Bdul Dunarea (str Brailei - bdul Galati) Bdul Galati (bdul Dunarea - str Otelarilor) Str Otelarilor (bdul Galati - str Otelarilor cap traseu) Str. Prelungirea Traian (B-dul Marea Unire-str. Brailei) Str Traian (str Brailei - limita intravilan)	800,000	6,880,000
			A.1.1.5	Modernizare facilitati operator, inclusiv dotarea cu sisteme de alimentare pentru autobuze electrice, alimentare cu energie electrica la substatii	buc	1	Modernizare si extindere 2 depouri si autobaza pentru intretinerea si exploatarea mijloacelor de TP.	20,000,000	20,000,000
			A.1.1.6	Amenajare de culoare cu benzi dedicate transport public	km cale simpla	6.4	separare benzi dedicate cu separatoare: Str Brailei (bdul Siderurgistilor - str Domneasca) Str Domneasca (str Brailei - str Basarabiei)	150,000	960,000
			A.1.1.7	Reabilitare Viaduct B-dul Siderurgistilor	buc	1	Reabilitare structurala viaduct inclusiv, dotare cu piste de biciclete si trotuare	14,750,000	14,750,000
		km cale dubla			1.5	Reabilitarea infrastructura tramvai: Str Combinatului - Viaduct (drum Centura - Arcelor)	3,500,000	5,250,000	
		A.1.1.8	Amenajarea statiilor de transport public pe intreaga rețea de transport public	nr. statii	300	Amenajare statii de TP: care sa asigure accesibilitate si securitate calatorilor	5,000	1,500,000	
		A.1.1.9	4 Facilitati Parc&Ride conectate cu transportul public	mp	20,000	Zona Sud-Vest: strada Brailei (intrare pe E87), Zona Sud: b-dul Galati (intrare pe DN22B) , Zona Nord: str Traian (intrare pe DN26) Zona Vest: intrare de pe DJ 251 (total 1000 locuri parcare)	200	4,000,000	
		Terminale transport de calatori	A.1.1.10	Amenajare terminal de calatori zona Sud (intrare de pe E87)	buc	1	Amenajare terminal de calatori zona Sud (intrare de pe E87) cu facilitati pentru transferul calatorilor intre moduri de transport (urban, extraurban) in conditii de accesibilitate si siguranta.	2,000,000	2,000,000
			A.1.1.11	Amenajare terminal de calatori zona statie CF Galati	buc	1	Amenajare terminal de calatori zona statie CF Galati cu facilitati pentru transferul calatorilor intre moduri de transport (urban, extraurban) in conditii de accesibilitate si siguranta.	2,000,000	2,000,000
			A.1.1.12	Amenajare terminal de calatori zona Nord (intrare de pe DN 26)	buc	1	Amenajare terminal de calatori zona Nord (intrare de pe DN 26) cu facilitati pentru transferul calatorilor intre moduri de transport (urban, extraurban) in conditii de accesibilitate si siguranta.	2,000,000	2,000,000
	Sisteme de informare a utilizatorilor.	A.1.1.13	Sistem de informare in timp real a calatorilor in statiile de transport publice (complementar proiectului Sistem automat de tiketing)	buc	300	Sistem de informare in timp real a calatorilor in statiile de transport publice (complementar proiectului Sistem automat de tiketing)	2,000	600,000	
		A.1.1.14	Implementarea de aplicatii informatice care sa furnizeze utilizatorilor informatii actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbana si puncte de interes.	buc	1	Implementarea de aplicatii informatice care sa furnizeze utilizatorilor informatii actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbana si puncte de interes.	200,000	200,000	
	A.1.2.1	Semnalizare acustica a semafoarelor pentru pietoni	A.1.2.1	Dotare semafoare treceri pietoni cu dispozitive pentru semnalizare acustica	buc	200	Dotare semafoare treceri pietoni cu dispozitive pentru semnalizare acustica	200	40,000
	A.1.2.2	Amenajare/Reamenajare treceri de pietoni pentru accesibilitate. Coborare la nivel a bordurii in dreptul trecerii de pietoni	A.1.2.2	Amenajare/Reamenajare treceri de pietoni	buc	300	Amenajare treceri de pietoni, in conditii de accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de utilizatori.	400	120,000

ANEXA 4.1 Lista proiecte defalcate pe obiective generale si specifice

OBIECTIVE SPECIFICE	MĂSURI	Tipologii PROIECTE	PROIECTE	UM	Cantitate	Descriere	Cost EURO /um	Costuri (euro)	
	A.1.2 Facilitarea accesului persoanelor cu nevoi speciale	Amenajarea de locuri de parcare in conditii de accesibilitate si siguranta.	A.1.2.3 Amenajarea locurilor de parcare existente in conditii de accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de utilizatori.	buc	200	Amenajarea locurilor de parcare existente in conditii de accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de utilizatori.	100	20,000	
		Adaptarea vehiculelor de transport public in vederea asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de calatori.	A.1.2.4 Dotarea vehiculelor de transport public existente in vederea asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de calatori.	buc	100	Dotarea vehiculelor de transport public existente in vederea asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de calatori.	1,500	150,000	
		Sisteme de informare a utilizatorilor.	A.1.1.13 Sistem de informare in timp real a calatorilor in statiile de transport publice (complementar proiectului Sistem automat de tiketing)						
		Realizarea de zone pentru adapost in statiile de transport public (zona de protectie cu acoperis si bancheta)	A.1.1.8 Amenajarea statiilor de transport public pe intreaga retea de transport public						
	A.1.3 Extinderea canalelor de distributie si de vanzare a titlurilor de călătorie	Sistem automat de tiketing	A.1.3 Sistem automat de tiketing - actualizare si update	buc	1	Sistem automat de tiketing - actualizare si update	3,800,000	3,800,000	

E. ECONOMIE
464,149,497

Pentru a se asigura că rețeaua de transport sprijină economia Municipiului Galați pentru a îmbunătăți șansele de viață ale rezidenților și succesul activităților economice în contextul folosirii eficiente a resurselor.

E.1 ACCES ÎMBUNĂTĂȚIT LA LOCURILE DE MUNCĂ ȘI CONECTIVITATE RIDICATĂ A POLILOR ECONOMICI	E.1.1 Dezvoltarea de legături îmbunătățite între poli de atracție ai orașului	Reorganizarea circulației la nivelul rețelei	E.1.1.1	Implementarea reglementarilor privind limitarea vitezei de circulație în zonele vulnerabile.	buc	500	Limitarea vitezei maxime de circulație în zonele vulnerabile (rezidențiale, zone cu trotuare sunt înguste, școli, grădinițe, piețe, spitale, etc), inclusiv marcaje și elemente pentru limitarea vitezei.	1,000	500,000	
			E.1.1.2	Reorganizarea circulației la nivel de municipiu.	buc	1	Microsimularea fluxurilor de trafic pe zone, inclusiv reglementare și implementare soluții propuse.	300,000	300,000	
			E.1.1.3	Implementarea unui sistem de control acces diferențiat în zonele rezidențiale	buc	1	Implementarea unui sistem de control acces diferențiat în zonele rezidențiale (restricționari temporare / pe categorii participanți, limitări acces.	300,000	300,000	
		Managementului traficului - complementar proiect existent	E.1.1.4	Extindere sistem de management al traficului	buc	1	Extindere și update sistem de management al traficului, inclusiv CCTV	2,000,000	2,000,000	
		Reglementare zone PUG	E.1.1.5	Studiu privind reglementarea zonelor noi introduse în PUG din punct de vedere al mobilității	buc	1	Studiu privind reglementarea zonelor noi introduse în PUG din punct de vedere al mobilității (infrastructura rutieră și pietonală, transport nemotorizat, infrastructura de transport public, parcuri, reglementare acces și limitare viteză, aprovizionare cu marfa, etc.)	200,000	200,000	
		Reorganizare și extindere rețea transport public	A.1.1.1	Reorganizare rețea existentă de transport public						
			A.1.1.2	Modernizare infrastructura de tramvai						
	A.1.1.3		Modernizare infrastructura de troleibuz							
	A.1.1.4		Extindere infrastructura de troleibuz							
			A.1.1.5	Modernizare facilități operator, inclusiv dotarea cu sisteme de alimentare pentru autobuze electrice, alimentare cu energie electrică la substații						
			A.1.1.6	Amenajare de culoare cu benzi dedicate transport public						
			A.1.1.7	Reabilitare Viaduct B-dul Siderurgistilor						
	E.1.2 Dezvoltarea de piste de biciclete între poli de atracție ai orașului	Amenajare rețea piste biciclete la nivelul municipiului inclusiv facilități de parcare	E.1.2.1	Amenajare rețea piste biciclete la nivelul municipiului	km cale dubla	82.00	Amenajare rețea piste biciclete - Inelul principal, magistralele transversale și rețele de cartier, inclusiv facilități de parcare și componenta de informare.	50,000	4,100,000	
E.1.2.2			Implementare sistem municipal de închiriere biciclete	nr. biciclete	2,000	Implementare sistem municipal de închiriere biciclete (100 de puncte de închiriere * 20 biciclete / centru)	1,000	2,000,000		
E.1.2.3			Amenajare Trasee stradale urbane de promenadă pentru biciclete	km	68.00	Amenajare Trasee de promenadă Blvd. George Coșbuc, Bariera Traian - DN26 - Spre Pădurea Gârboavele Blvd. George Coșbuc, Bariera Traian - Strada Tunelului - Spre Lacul Brateș Blvd. George Coșbuc - Str. Ștefan cel Mare - Spre Lacul Vânători Blvd. Galați - Str. Lunca Siretului - Spre Castrul Roman Tirighina - Barboși Blvd. Galați - DN 22B - Spre Cartierul Dimitrie Cantemir și Priza Dunării Str. Mihai Bravu, Stânga pe Str. Basarabiei - DN 2B -Spre lacul Zaton	30,000	2,040,000		

ANEXA 4.1 Lista proiecte defalcate pe obiective generale si specifice

OBIECTIVE SPECIFICE	MASURI	Tipologii PROIECTE	PROIECTE	UM	Cantitate	Descriere	Cost EURO /um	Costuri (euro)	
	E.1.3 Dezvoltarea unui sistem de informare integrat privind accesul la polii de atractie ai orasului	Implementare sistem indicatoare de orientare privind accesul la polii de atractie ai orasului	E.1.3.1	Implementare sistem indicatoare de orientare privind accesul la polii de atractie ai orasului	buc	1000.00	Implementare sistem indicatoare de orientare privind accesul la polii de atractie ai orasului	150	150,000
		Sisteme de informare a utilizatorilor.	A.1.1.13	Sistem de informare in timp real a calatorilor in statiile de transport publice (complementar proiectului Sistem automat de tiketing)					
	E.1.4 Asigurarea unei retelei rutiere in conditii optime de functionare, adaptata cererii de transport	Reabilitare infrastructura rutiera	E.1.4.1	Reabilitare infrastructura rutiera la nivelul municipiului	km	50	Reabilitare infrastructura rutiera la nivelul municipiului	500,000	25,000,000
		Amenajarea de parcuri pentru reorganizarea spatiului public	E.1.4.2	Construirea de parcuri supra sau sub-terane pentru reorganizarea spatiului public	locuri parcare	35,000.00	Construirea de parcuri supra sau sub-terane pentru reorganizarea spatiului public	2,810	98,350,000
			E.1.4.3	Realizare si implementare politica de parcare la nivel municipal	buc	1.00	Realizare si implementare politica de parcare la nivel municipal (inventariere parcuri rezidentiale, sisteme de tarificare, restrictii, sistem management si operare) in concordanta cu proiectul de reorganizarea a circulatiei.	400,000	400,000
		Studiu privind extinderea retelei de artere carosabile/pietonale in cartierele slab tranzitate - (cartier Barbosi, cartier Filesti)	E.1.4.4	Studiu privind extinderea retelei de artere carosabile/pietonale in cartierele slab tranzitate - (cartier Barbosi, cartier Filesti)	buc	1.00	Studiu privind extinderea retelei de artere carosabile/pietonale in cartierele slab tranzitate - (cartier Barbosi, cartier Filesti)	200,000	200,000
	E.1.5 Asigurarea unei retele pietonale in conditii optime si accesibile tuturor categoriilor de pietoni	Amenajari trotuare si alei pietonale	E.1.5.1	Amenajare trotuare si alei pietonale	mp	50,000.00	Amenajare trotuare si alei pietonale in conditiile asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de utilizatori.	40	2,000,000
			E.1.5.2	Amenajarea de zone exclusiv pietonale	mp	24,700.00	Amenajare zone exclusiv pietonale Reabilitare Aleea Domneasca Transformare in zona pietonala a Strazii Navelor pana la strada Egalitatii si Strada Domneasca intre strada Navelor si Strada Brailei (in prelungirea Aleii Domneasca)	60	1,482,000
			E.1.5.3	Amenajarea de zone de tip "shared space" (spatii partajate)	mp	5000.00	Regularizarea traficului zilnic prin intermediul regulilor informale ale străzii și printr-un comportament responsabil în timpul deplasării. Ținta acestei abordări, este de a permite utilizarea comună/partajată a spațiului disponibil al străzii.	60	300,000
			E.1.5.4	Realizare si implementare politica de utilizare a spatiilor pietonale.	buc	1.00	Realizare si implementare politica de utilizare a spatiilor pietonale.	150,000	150,000
			E.1.5.5	Amenajare Falezeele Dunarii	buc	1.00	Amenajare falezeele Dunarii, inclusiv conectivitate la punctele de interes adiacente	3,500,000	3,500,000
	E.2 TIMPI DE CĂLĂTORIE DIMINUĂȚI ȘI EXACTITATE CRESCUTĂ A DEPLĂSĂRIILOR PENTRU PERSOANE ȘI BUNURI	E.2.1 Optimizarea desfasurarii traficului pentru diminuarea congestiei	Reorganizarea circulatiei la nivelul retelei	E.1.1.1	Implementarea reglementarilor privind limitarea vitezei de circulatie in zonele vulnerabile.				
			Managementului traficului - complementar proiect existent	E.1.1.2	Reorganizarea circulatiei la nivel de municipiu.				
		E.2.2 Optimizarea serviciului de transport public	Reorganizare si extindere retea transport public	E.1.1.4	Extindere sistem de management al traficului				
				A.1.1.1	Reorganizare retea existenta de transport public				
A.1.1.2				Modernizare infrastructura de tramvai					
A.1.1.3				Modernizare infrastructura de troleibuz					
A.1.1.4				Extindere infrastructura de troleibuz					
A.1.1.5				Modernizare facilitati operator, inclusiv dotarea cu sisteme de alimentare pentru autobuze electrice, alimentare cu energie electrica la substatii					
A.1.1.6				Amenajare de culoare cu benzi dedicate transport public					
A.1.1.7		Reabilitare Viaduct B-dul Siderurgistilor							
Intarirea capacitatii institutionale si operationale.	E.2.2.1	Reorganizarea institutionala la nivelul municipalitatii	buc	1.00	Intarirea capacitatii de implementare, planificare si monitorizare a componentelor de mobilitate urbana la nivelul municipalitatii.	150,000	150,000		
	E.2.2.2	Eficientizarea sistemului de operare a transportului public	buc	1.00	Eficientizarea sistemului de operare a transportului public	100,000	100,000		
	Realizare varianta de ocolire	E.3.1.1	Drum expres Focsani - Galati - Giurgulesti - faza A2 (proponere din MP Transport)	km	33.63	Varianta de ocolire Galati, parte drum expres Focsani - Galati - Giurgulesti - faza A2 (proponere din MP Transport)	3,920,000	131,829,600	

ANEXA 4.1 Lista proiecte defalcate pe obiective generale si specifice

OBIECTIVE SPECIFICE	MĂSURI	Tipologii PROIECTE	PROIECTE	UM	Cantitate	Descriere	Cost EURO /um	Costuri (euro)
E.3 EFICIENȚA GESTIONĂRII FLUXULUI DE MĂRFURI	E.3.1 Dezvoltarea de rute ocolitoare pentru transportul de marfă	Modernizare drum centura	E.3.1.2 Modernizarea strazilor din graful rețelei cu funcțiune de centura	km	10.30	Modernizarea strazilor cu funcțiune de centura, total 10,3 km : Str. Brailei, Drumul de Centura, Str. Nicolae Mantu, Drumul Viilor, B-dul G Cosbuc (intre str Drumul Viilor si str. Stefan cel Mare), str. Alexandru Macelarul, str. Tunelului, str. Macului, calea Prutului	2,726,500	28,077,497
		Reabilitare drumuri de legatura cu porturile.	E.3.1.3 Reabilitarea drumurilor care asigura legatura intre porturi DOCURI si ROMPORTMET cu varianta de ocolire	km	5.00	Reabilitarea drumurilor care asigura legatura intre porturi DOCURI si ROMPORTMET cu varianta de ocolire	500,000	2,500,000
		Conectarea accesului la Bac.	E.3.1.4 Conectarea accesului la Bac cu varianta de ocolire in zona de Sud	km	2.00	Conectarea accesului la Bac cu varianta de ocolire in zona de Sud	3,000,000	6,000,000
	E.3.2 Dezvoltarea unor locații cu vocație logistică	Promovarea si sustinere dezvoltare centru logistic in zona de Est a municipiului	E.3.2.1 Promovarea si sustinere dezvoltare centru logistic in zona de Est a municipiului	buc	1.00	Promovarea si sustinere dezvoltare centru logistic in zona de Est a municipiului	0	0
	E.3.3 Îmbunătățirea eficienței transportului rutier de marfă și optimizarea condițiilor de livrare	Implementarea de reglementari de aprovizionare in afara orelor de varf si pe timp de noapte	E.3.3.1 Reglementari privind programul de realizare a serviciilor de utilitati publice	buc	1.00	in intrevale orare inafara traficului de varf, de preferat seara si dimineata devreme	0	0
			E.3.3.2 Limitarea accesului în centrul orașului a vehiculelor grele de marfă în vederea aprovizionării și stabilirea unor trasee de deplasare pe rute alternative strazilor principale centrale	buc	1.00	Reorganizarea traseelor pentru PLT	0	0
			E.3.3.3 Reglementări privind programul de aprovizionare al magazinelor, organizarea aprovizionării în ferestre de timp pe durata nopții	buc	1.00	include marcaje	0	0
E.4 CONECTIVITATE NAȚIONALĂ, REGIONALĂ ȘI INTERNAȚIONALĂ CRESCUTĂ	E.4.1 Dezvoltarea de legaturi imbunatatite cu zonele adiacente	Sistem de Transport Pasageri de mare capacitate între Galati și Braila	E.4.1.1 Realizare linie tramvai Galati - Braila	km cale dubla	10	Realizare proiect tramvai Braila-Galati in partea Sud	3,500,000	35,000,000
		Dezvoltarea de legaturi imbunatatite cu zonele adiacente	E.4.1.2 Facilitarea accesului între B-dul Siderurgistilor și Calea Smardan	km	1.7	Realizare drum de legatura între B-dul Siderurgistilor (platforma industrială) și Calea Smardan	500,000	850,000
			E.4.1.3 Realizare piste de biciclete Galati - Braila	km	10	Realizare piste de biciclete Galati - Braila, in zona de sud a municipiului	50,000	500,000
	E.4.2 Dezvoltarea de legaturi imbunatatite la retelele core si comprehensive TEN-T	Realizare varianta de ocolire	E.3.1.1 Drum expres Focsani - Galati - Giurgiuilesti - faza A2 (propunere din MP Transport)	km		Varianta de ocolire Galati, parte drum expres Focsani - Galati - Giurgiuilesti faza A2 (propunere din MP Transport)		
	E.4.3 Dezvoltarea de legaturi imbunatatite catre localitatile cu jud Tulcea	Realizare traversare / subtraversare Dunarea catre Tulcea	E.4.3.1 Realizare traversare / subtraversare Dunarea catre Tulcea	km		Realizare traversare / subtraversare Dunarea catre Tulcea	248,000,000	248,000,000
	E.4.4 Dezvoltarea de legaturi imbunatatite catre localitatile de granita	Creșterea nivelului de accesibilitate a graniței cu Republica Moldova	E.4.4.1 Drum expres Focsani - Galati - Giurgiuilesti - faza A2 (propunere din MP Transport)	km	9	Drum expres Focsani - Galati - Giurgiuilesti - faza A2 (propunere din MP Transport)	3,920,000	35,280,000

S. SIGURANȚĂ

2,000,000

Pentru a se asigura că utilizarea sistemului de transport prezintă un nivel ridicat de siguranță și securitate

S.1.1 Minimizarea numarului de accidente rutiere	Managementului traficului - complementar proiect existent	E.1.1.4	Extindere sistem de management al traficului					
	Amenajare/Reamenajare treceri de pietoni pentru accesibilitate.	A.1.2.2	Amenajare/Reamenajare treceri de pietoni					
	Coborare la nivel a bordurii in dreptul trecerilor de pietoni							
	Reglementari de circulatie in zonele vulnerabile	E.1.1.1	Implementarea reglementarilor privind limitarea vitezei de circulatie in zonele vulnerabile.					
	Asigurarea vizibilitatii participantilor la trafic in zona traversarilor	A.1.2.2	Amenajare/Reamenajare treceri de pietoni					
	A.1.2.3	Amenajarea locurilor de parcare existente in conditii de accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de utilizatori.						

ANEXA 4.1 Lista proiecte defalcate pe obiective generale si specifice

OBIECTIVE SPECIFICE	MĂSURI	Tipologii PROIECTE		PROIECTE	UM	Cantitate	Descriere	Cost EURO /um	Costuri (euro)
S.1 SIGURANTA SI SECURITATE A CIRCULATIEI IMBUNATATITE		Reglementarea parcarilor pe strada si implementarea unui sistem de taxare a parcarilor pe strada, atat pentru zonele rezidentiale, cat si pentru zona centrala	E.1.4.2	Construirea de parcuri supra sau sub-terane pentru reorganizarea spatiului public					
			E.1.4.3	Realizare si implementare politica de parcare la nivel municipal					
	S.1.2 Siguranta in trafic	Implementare campanii de educatie rutiera adresate tinerilor	S.1.2.1	Implementare campanii de educatie rutiera adresate tinerilor	nr. campanii	20	realizare campanii de educatie rutiera anuala (1 pe an timp de 20 de ani)	50,000	1,000,000
			S.1.2.2	Implementare campanii de informare /comunicare adresate participantilor la trafic(soferi, pietoni, biciclisti, utilizatori de mopede)	nr. campanii	20	realizare campanii de educatie rutiera anuala (1 pe an timp de 20 de ani)	50,000	1,000,000
	S.1.3 Siguranta si securitatea in mijloacele de transport in comun	Dotarea mijloacelor de transport public cu sisteme de supraveghere video	A.1.2.4	Dotarea vehiculelor de transport public existente in vederea asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de calatori.					
			A.1.1.8	Amenajarea statiilor de transport public pe intreaga retea de transport public					

M. MEDIU
107,290,000

Pentru sprijinirea atingerii indicatorilor privind diminuarea emisiilor de noxe și gaze cu efect de seră în conformitate cu

M.1 ANGAJAMENTE NAȚIONALE DE IMBUNATĂȚIRE A CALITĂȚII AERULUI ȘI REDUCERE A CONSUMULUI DE ENERGIE DIN SURSE CONVENȚIONALE RESPECTATE	M.1.1 Dezvoltarea de infrastructura necesara utilizării autovehiculelor electrice	Dezvoltarea de infrastructura necesara utilizării autovehiculelor electrice	M.1.1.1	Dezvoltarea de infrastructura necesara utilizării autovehiculelor electrice	nr. Statii	10	Dezvoltarea de infrastructura necesara utilizării autovehiculelor electrice	20,000	200,000
	M.1.2 Optimizarea gradului de incarcare a autoturismului	Campanii de constientizarea a conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)	M.1.1.2	Campanii de constientizarea a conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)	nr. campanii	1	Campanii de constientizarea a conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)	50,000	50,000
	M.1.3 Imbunatatirea calitatii aerului	Achizitii mijloace de transport ecologice	M.1.1.3	Achizitii de troleibuze noi	buc	20	Achizitii de troleibuze noi care sa permita accesul si siguranta tuturor calatorilor	350,000	7,000,000
			M.1.1.4	Achizitii de tramvaie noi	buc	20	Achizitii de tramvaie noi care sa permita accesul si siguranta tuturor calatorilor	1,500,000	30,000,000
			M.1.1.5	Achizitii de autobuze ecologice	buc	140	Achizitii de autobuze ecologice care sa permita accesul si siguranta tuturor calatorilor	500,000	70,000,000
		Crearea de perdele verzi care sa minimizeze impactul negativ al transportului	M.1.1.6	Crearea de perdele verzi care sa minimizeze impactul negativ al transportului		2000	Crearea de perdele verzi care sa minimizeze impactul negativ al transportului	20	40,000
	4.1.4 Incurajarea reorientarii utilizatorilor catre modurile de transport nemotorizate	Amenajare retea piste biciclete la nivelul municipiului inclusiv facilitati de parcare	E.1.2.1	Amenajare retea piste biciclete la nivelul municipiului					
			E.1.2.2	Implementare sistem municipal de inchiriere biciclete					
			E.1.2.3	Amenajare Trasee stradale urbane de promenada pentru biciclete					
		Implementarea reglementarilor privind limitarea vitezei de circulatie in zonele vulnerabile.	E.1.1.1	Implementarea reglementarilor privind limitarea vitezei de circulatie in zonele vulnerabile.					
		Implementare sistem municipal de inchiriere biciclete	E.1.2.2	Implementare sistem municipal de inchiriere biciclete					
		Amenajarea de parcuri pentru reorganizarea spatiului public	E.1.4.2	Construirea de parcuri supra sau sub-terane pentru reorganizarea spatiului public					
		Amenajari trotuare si alei pietonale	E.1.5.1	Amenajare trotuare si alei pietonale					
	4.1.5 Reducerea volumelor de trafic auto in zonele cu densitate de locuire ridicata si in zonele centrale	Reorganizarea circulatiei la nivelul retelei	E.1.1.2	Reorganizarea circulatiei la nivel de municipiu.					

TOTAL GENERAL (EURO)
672,769,497

Anexa 4.2 Proiecte de investitii grupate pe domenii si faze de implementare

Nr. Crt.	Domeniu	Probleme identificate	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	U.M.	Cant.	Cost EURO /um	Valoare (euro)	Obiectiv specific	Total (euro)	FAZA I - 2017		FAZA II - 2020		FAZA III - 2030	
												Cant.	Valoare (euro)	Cant.	Total (euro)	Cant.	Total (euro)
1	1. Infrastructura de circulatie	Infrastructura de circulatii in diverse stadii de degradare, lipsa a intretinerii planificate, lipsa conectivitate adecvata cu judetul Tulcea si zonele industriale, lipsa infrastructura pentru transport electric	E.1.4.1	Reabilitare infrastructura rutiera la nivelul municipiului	Reabilitare infrastructura rutiera la nivelul municipiului	km	50	500,000	25,000,000	E.1	274,250,000	40.0	20,000,000	10.0	5,000,000	80.0	40,000,000
2			E.1.4.4	Studiu privind extinderea retelei de artere carosabile/pietonale in cartierele slab tranzitate - (cartier Barbosi, cartier Filesti)	Studiu privind extinderea retelei de artere carosabile/pietonale in cartierele slab tranzitate - (cartier Barbosi, cartier Filesti)	buc	1	200,000	200,000	E.1		1.0	200,000	-	-	-	-
3			E.4.1.2	Facilitarea accesului intre B-dul Siderurgistilor si Calea Smardan	Realizare drum de legatura intre B-dul Siderurgistilor (platforma industriala) si Calea Smardan	km	1.7	500,000	850,000	E.4		1.7	850,000	-	-	0.9	850,000
4			E.4.3.1	Realizare traversare / subtraversare Dunarea catre Tulcea	Realizare traversare / subtraversare Dunarea catre Tulcea	km	0	248,000,000	248,000,000	E.4		-	-	-	248,000,000	-	-
5			M.1.1.1	Dezvoltarea de infrastructura necesara utilizării autovehiculelor electrice	Dezvoltarea de infrastructura necesara utilizării autovehiculelor electrice	nr. Statii	10	20,000	200,000	M.1		10.0	200,000	-	-	10.0	200,000
6	2. Transport Public	Infrastructura de tramvai deteriorata pe anumite segmente, catenara pentru troleibuz in stare precara, sistem de alimentare cu energie pentru transportul electric invecinat, dotari operator public inadecvate pentru calitate si eficienta a serviciului, parc de vehicule vechi si inaccessibil pentru toate categoriile de calatori, statii lipsite de accesibilitate si confort, viteza comerciala a transportului public neatractiva pentru calatori, servicii de transport public neadaptate nevoilor de deplasare si concurente pe piata, adaptare a retelei la cerere, inclusiv pentru conectivitate cu Braila.	A.1.1.2	Modernizare infrastructura de tramvai	Cale de rulare, retea de contact, aparate de cale, amenajare refugii, sistem rutier (fara apa si canalizare): Calea Prutulului (str Mihai Bravu - Str. Macului) Str Combinatului (Piata Energiei - drum Centura) Bdul Siderurgistilor (str Ghe Asachi - Piata Energiei) Str.1 dec 1918 (Piata Energiei - Bdul Milcov) Bdul Milcov (str 1 Decembrie 1918 - Bdul Traian Vuia) Bdul Traian Vuia (bdul Milcov - bdul Henri Coanda) Bdul Henri Coanda (Bdul Traian Vuia - Bdul George Cosbuc) Bdul Cosbuc (Bdul Henri Coanda - str Stefan cel Mare) Str Stefan cel Mare (Bdul George Cosbuc - cimitir evreiesc)	km cale dubla	7.6	3,500,000	26,600,000	A.1; E.1; E.2	226,590,000	5.4	18,900,000	2.2	7,700,000	-	-
7			A.1.1.3	Modernizare infrastructura de troleibuz	Modernizarea infrastructurii de troleibuz: Autobaza (Bdul George Cosbuc - str Ciobanului - Parc CFR) Str Domneasca (parc CFR - str Brailei) Str Brailei (str Domneasca - str Otelarilor) Str Otelarilor (str Brailei - capat traseu) Str Prelungirea Brailei (str Brailei - str doctor C-tin Leveditti) str doctor C-tin Leveditti (str Prelungirea Brailei - capat traseu)	km cale simpla	11.1	600,000	6,660,000	A.1; E.1; E.2		11.1	6,660,000	-	-	5.6	3,330,000
					Substatii de tensiune: include dispecerat energetic, 1 substatie la 8 km	buc	3	500,000	1,500,000	A.1; E.1; E.2		3.0	1,500,000	-	-	3.0	1,500,000
8			A.1.1.4	Extindere infrastructura de troleibuz	strazile: Str. Garii (str Domneasca - Statia CFR calatori) Bdul Dunarea (str Brailei - bdul Galati) Bdul Galati (bdul Dunarea - str Otelarilor) Str Otelarilor (bdul Galati - str Otelarilor cap traseu) Str. Prelungirea Traian (B-dul Marea Unire-str. Brailei) Str Traian (str Brailei - limita intravilan)	km cale dubla	8.6	800,000	6,880,000	A.1; E.1; E.2		8.6	6,880,000	-	-	4.3	3,440,000
9			A.1.1.5	Modernizare facilitati operator, inclusiv dotarea cu sisteme de alimentare pentru autobuze electrice, alimentare cu energie electrica la substatii	Modernizare si extindere 2 depouri si autobaza pentru intretinerea si exploatarea mijloacelor de TP.	buc	1	20,000,000	20,000,000	A.1; E.1; E.2		1.0	10,000,000	1.0	10,000,000	-	-
10			A.1.1.6	Amenajare de culoare cu benzi dedicate transport public	separare benzi dedicate cu separatoare: Str Brailei (bdul Siderurgistilor - str Domneasca) Str Domneasca (str Brailei - str Basarabiei)	km cale simpla	6.4	150,000	960,000	A.1; E.1; E.2		6.4	960,000	-	-	6.4	960,000
11			A.1.1.7	Reabilitare Viaduct B-dul Siderurgistilor	Reabilitare structurala viaduct inclusiv, dotare cu piste de biciclete si trotuare	buc	1	14,750,000	14,750,000	A.1; E.1; E.2		1.0	14,750,000	-	-	-	-
					Reabilitarea infrastructura tramvai: Str Combinatului - Viaduct (drum Centura - Arcelor)	km cale dubla	1.5	3,500,000	5,250,000	A.1; E.1; E.2		1.5	5,250,000	-	-	-	-
12			A.1.1.8	Amenajarea statiilor de transport public pe intreaga retea de transport public	Amenajare statii de TP: care sa asigure accesibilitate si securitate calatorilor	nr. statii	300	5,000	1,500,000	A.1; A.1; S.1		150.0	750,000	150.0	750,000	150.0	750,000
13			A.1.1.1	Reorganizare retea existenta de transport public	Reorganizarea retelei de transport public la nivelul orasului (retea, capacitati in raport cu cererea curenta si prognozata, frecventa, orar de functionare etc)	buc	1	300,000	300,000	A.1; E.1; E.2		1.0	300,000	-	-	-	-
14			E.4.1.1	Realizare linie tramvai Galati - Braila	Realizare proiect tramvai Braila-Galati in partea Sud	km cale dubla	10.00	3,500,000	35,000,000	E.4;		-	-	-	-	10.0	35,000,000
15			M.1.1.6	Crearea de perdele verzi care sa minimizeze impactul negativ al transportului	Crearea de perdele verzi care sa minimizeze impactul negativ al transportului		2000.00	20	40,000	M.1;		2,000.0	40,000	-	-	-	-
16			A.1.2.4	Dotarea vehiculelor de transport public existente in vederea asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de calatori.	Dotarea vehiculelor de transport public existente in vederea asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de calatori.	buc	100	1,500	150,000	A.1; S.1;		100.0	150,000	-	-	-	-
17	M.1.1.3	Achizitii de troleibuze noi	Achizitii de troleibuze noi care sa permita accesul si siguranta tuturor calatorilor	buc	20	350,000	7,000,000	M.1;	20.0	7,000,000	-	-	24.0	8,400,000			
18	M.1.1.4	Achizitii de tramvaie noi	Achizitii de tramvaie noi care sa permita accesul si siguranta tuturor calatorilor	buc	20	1,500,000	30,000,000	M.1;	15.0	22,500,000	5.0	7,500,000	20.0	30,000,000			
19	M.1.1.5	Achizitii de autobuze ecologice	Achizitii de autobuze ecologice care sa permita accesul si siguranta tuturor calatorilor	buc	140	500,000	70,000,000	M.1;	100.0	50,000,000	40.0	20,000,000	80.0	40,000,000			

Anexa 4.2 Proiecte de investitii grupate pe domenii si faze de implementare

Nr. Crt.	Domeniu	Probleme identificate	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	U.M.	Cant.	Cost EURO /um	Valoare (euro)	Obiectiv specific	Total (euro)	FAZA I - 2017		FAZA II - 2020		FAZA III - 2030	
												Cant.	Valoare (euro)	Cant.	Total (euro)	Cant.	Total (euro)
20	3. Transport de marfa	lipsa unei conectivitati adecvate intre varianta de ocolire, drumurile nationale/judetene si zonele industriale	E.3.1.2	Modernizarea strazilor din graful retelei cu functiune de centura	Modernizarea strazilor cu functiune de centura, total 10,3 km : Str. Brailei, Drumul de Centura, Str. Nicolae Mantu, Drumul Viilor, B-dul G Cosbuc (intre str Drumul Viilor si str. Stefan cel Mare), str. Alexandru Macelarul, str. Tunelului, str. Macului, calea Prutului	km	10.30	2,726,500	28,077,497	E.3;	36,577,497	10.3	28,077,497	-	-	-	-
21			E.3.1.3	Reabilitarea drumurilor care asigura legatura intre porturi DOCURI si ROMPORTMET cu varianta de ocolire	Reabilitarea drumurilor care asigura legatura intre porturi DOCURI si ROMPORTMET cu varianta de ocolire	km	5.00	500,000	2,500,000	E.3;		-	-	-	-	5.0	2,500,000
22			E.3.1.4	Conectarea accesului la Bac cu varianta de ocolire in zona de Sud	Conectarea accesului la Bac cu varianta de ocolire in zona de Sud	km	2.00	3,000,000	6,000,000	E.3;		-	-	-	-	2.0	6,000,000
23	4. Mijloace alternative de mobilitate	lipsa de zone pietonale, retea pietonala deteriorata, inexistentia sau discontinua, accesibilitate limitata pentru toate categoriile de pietoni, mobilier urban si garaje ce perturba spatiile pietonale, retea ciclista neadekvata si fragmentata, signalistica insuficienta de informatii, semaforizare neadekvata pentru pietoni si traversari insuficiente sau inadecvate, accesibilitate scazuta a retelei de transport public	A.1.2.2	Amenajare/Reamenajare treceri de pietoni	Amenajare treceri de pietoni, in conditii de accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de utilizatori.	buc	300	400	120,000	A.1; S.1; S.1;	16,342,000	300.0	120,000	-	-	-	-
24			E.1.3.1	Implementare sistem indicatoare de orientare privind accesul la polii de atractie ai orasului	Implementare sistem indicatoare de orientare privind accesul la polii de atractie ai orasului	buc	1,000	150	150,000	E.1;		1,000.0	150,000	-	-	-	-
25			E.1.5.1	Amenajare trotuare si alei pietonale	Amenajare trotuare si alei pietonale in conditiile asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de utilizatori.	mp	50,000	40	2,000,000	E.1; M.1;		25,000.0	1,000,000	25,000.0	1,000,000	-	-
26			E.1.5.2	Amenajarea de zone exclusiv pietonale	Amenajare zone exclusiv pietonale Reabilitare Aleea Domneasca Transformare in zona pietonala a Strazii Navelor pana la strada Egalitatii si Strada Domneasca intre strada Navelor si Strada Brailei (in prelungirea Aleii Domneasca)	mp	24,700	60	1,482,000	E.1;		24,700.0	1,482,000	-	-	-	-
27			E.1.5.3	Amenajarea de zone de tip "shared space" (spatii partajate)	Regularizarea traficului zilnic prin intermediul regulilor informale ale străzii și printr-un comportament responsabil în timpul deplasării. Ținta acestei abordări, este de a permite utilizarea comună/partajată a spațiului disponibil al străzii.	mp	5,000	60	300,000	E.1;		-	-	5,000.0	300,000	-	-
28			E.1.5.4	Realizare si implementare politica de utilizare a spatiilor pietonale.	Realizare si implementare politica de utilizare a spatiilor pietonale.	buc	1	150,000	150,000	E.1;		1.0	150,000	-	-	-	-
29			E.1.2.1	Amenajare retea piste biciclete la nivelul municipiului	Amenajare retea piste biciclete - Inelul principal, magistralele transversale si retele de cartier, inclusiv facilitati de parcare si componenta de informare.	km cale dubla	82.00	50,000	4,100,000	E.1; M.1;		51.3	2,565,000	30.7	1,535,000	-	-
30			E.1.2.2	Implementare sistem municipal de inchiriere biciclete	Implementare sistem municipal de inchiriere biciclete (100 de puncte de inchiriere * 20 biciclete / centru)	nr. biciclete	2,000	1,000	2,000,000	E.1; M.1;		1,000.0	1,000,000	1,000.0	1,000,000	-	-
31			E.1.2.3	Amenajare Trasee stradale urbane de promenada pentru biciclete	Amenajare Trasee de promenada Blvd. George Coșbuc, Bariera Traian - DN26 - Spre Pădurea Gârboavele Blvd George Coșbuc, Bariera Traian - Strada Tunelului - Spre Lacul Brateș Blvd. George Coșbuc - Str. Ștefan cel Mare - Spre Lacul Vânători Blvd. Galați- Str. Lunca Siretului - Spre Castrul Roman Tirighina - Barboși Blvd. Galați - DN 22B - Spre Cartierul Dimitrie Cantemir și Priza Dunării Str. Mihai Bravu, Stânga pe Str. Basarabiei - DN 2B -Spre lacul Zaton	km	68.00	30,000	2,040,000	E.1; M.1;		34.0	1,020,000	34.0	1,020,000	-	-
32			E.4.1.3	Realizare piste de biciclete Galati - Braila	Realizare piste de biciclete Galati - Braila, in zona de sud a municipiului	km	10.00	50,000	500,000	E.4;		-	-	-	-	10.0	500,000
33	E.1.5.5	Amenajare Falezele Dunarii	Amenajare falezele Dunarii, inclusiv conectivitate la punctele de interes adiacente	buc	1	3,500,000	3,500,000	E1	-	-	1.0	3,500,000	-	-			
34	5. Parcare si control acces	lipsa unei politici de control al accesului prin reglementarea parcarii la nivelul municipiului, deficit sever de locuri de parcare la nivelul zonelor rezidentiale, garajele de beton existente consuma ineficient spatiul public, carosabilul ingustat prin parcare in lungul strazilor, lipsa de accesibilitate pentru toate categoriile de locuitori	A.1.1.9	4 Facilitati Parc&Ride conectate cu transportul public	Zona Sud-Vest: strada Brailei (intrare pe E87), Zona Sud: b-dul Galati (intrare pe DN22B) , Zona Nord: str Traian (intrare pe DN26) Zona Vest: intrare de pe DJ 251 (total 1000 locuri parcare)	mp	20,000	200	4,000,000	A.1;	103,570,000	10,000.0	2,000,000	10,000.0	2,000,000	-	-
35			A.1.2.3	Amenajarea locurilor de parcare existente in conditii de accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de utilizatori.	Amenajarea locurilor de parcare existente in conditii de accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de utilizatori.	buc	200	100	20,000	A.1; S.1;		200.0	20,000	-	-	-	-
36			E.1.4.2	Construirea de parcaruri supra sau sub-terane pentru reorganizarea spatiului public	Construirea de parcaruri supra sau sub-terane pentru reorganizarea spatiului public	locuri parcare	35,000.00	2,810	98,350,000	E.1; S.1; M.1;		17,500.0	49,175,000	17,500.0	49,175,000	-	-
37			E.1.4.3	Realizare si implementare politica de parcare la nivel municipal	Realizare si implementare politica de parcare la nivel municipal (inventariere parcaruri rezidentiale, sisteme de tarificare, restrictii, sistem management si operare) in concordanta cu proiectul de reorganizarea a circulatiei.	buc	1.00	400,000	400,000	E.1; S.1;		1.0	400,000	-	-	-	-
38			E.1.1.1	Implementarea reglementarilor privind limitarea vitezei de circulatie in zonele vulnerabile.	Limitarea vitezei maxime de circulatie in zonele vulnerabile (rezidentiale, zone cu trotuare sunt inguste, scoli, gradinite, pietre, spitale, etc), inclusiv marcaje si elemente pentru limitarea vitezei.	buc	500	1,000	500,000	.1; E.2; S.1; M.1		500.0	500,000	-	-	-	-
39			E.1.1.3	Implementarea unui sistem de control acces diferentiat in zonele rezidentiale	Implementarea unui sistem de control acces diferentiat in zonele rezidentiale (restrictionari temporare / pe categorii participanti, limitari acces.	buc	1	300,000	300,000	E.1;		1.0	300,000	-	-	-	-

Anexa 4.2 Proiecte de investitii grupate pe domenii si faze de implementare

Nr. Crt.	Domeniu	Probleme identificate	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	U.M.	Cant.	Cost EURO /um	Valoare (euro)	Obiectiv specific	Total (euro)	FAZA I - 2017		FAZA II - 2020		FAZA III - 2030	
												Cant.	Valoare (euro)	Cant.	Total (euro)	Cant.	Total (euro)
40	6. ITS si managementul mobilitatii	proiect de managementul traficului si sistem automat de ticketing in curs de implementare, lipsa sisteme de informare a calatorilor adaptate nevoii , neadaptare sisteme de semaforizare pentru persoane cu deficiente de auz, necesara reorganizarea circulatiei	A.1.1.13	Sistem de informare in timp real a calatorilor in statiile de transport publice (complementar proiectului Sistem automat de tiketing)	Sistem de informare in timp real a calatorilor in statiile de transport publice (complementar proiectului Sistem automat de tiketing)	buc	300	2,000	600,000	A.1; A.1; E.1;	7,140,000	300.0	600,000	-	-	-	-
41			A.1.1.14	Implementarea de aplicatii informatice care sa furnizeze utilizatorilor informatii actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbana si puncte de interes.	Implementarea de aplicatii informatice care sa furnizeze utilizatorilor informatii actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbana si puncte de interes.	buc	1	200,000	200,000	A.1;		1.0	200,000	-	-	-	-
42			A.1.2.1	Dotare semafoare treceri pietoni cu dispozitive pentru semnalizare acustica	Dotare semafoare treceri pietoni cu dispozitive pentru semnalizare acustica	buc	200	200	40,000	A1;		200.0	40,000	-	-	-	-
43			A.1.3	Sistem automat de tiketing - actualizare si update	Sistem automat de tiketing - actualizare si update	buc	1	3,800,000	3,800,000	A1;		-	-	1.0	3,800,000	-	-
44			E.1.1.4	Extindere sistem de management al traficului	Extindere si update sistem de management al traficului, inclusiv CCTV	buc	1	2,000,000	2,000,000	E.1; E.2; S.1;		-	-	1.0	2,000,000	-	-
45			E.1.1.5	Studiu privind reglementarea zonelor noi introduse in PUG din punct de vedere al mobilitatii	Studiu privind reglementarea zonelor noi introduse in PUG din punct de vedere a calilor de circulatie si a functiunilor relativ la mobilitate (infrastructura rutiera si pietonala, transport nemotorizat, infrastructura de transport public, parcuri, reglementare acces si limitare viteza, aprovizionare cu marfa, etc.)	buc	1	200,000	200,000	E.1; E.2; S.1;		1.0	200,000	-	-	-	-
46			E.1.1.2	Reorganizarea circulatiei la nivel de municipiu.	Microsimularea fluxurilor de trafic pe zone, inclusiv reglementare si implementare solutii propuse.	buc	1	300,000	300,000	E.1; E.2; M.1;		1.0	300,000	-	-	-	-
47	7. Transport intermodal	Terminale de calatori pentru transport regional fara dotari adecvate, statii pentru transport regional inadecvat amplasate	A.1.1.10	Amenajare terminal de calatori zona Sud (intrare de pe E87)	Amenajare terminal de calatori zona Sud (intrare de pe E87) cu facilitati pentru transferul calatorilor intre moduri de transport (urban, extraurban) in conditii de accesibilitate si siguranta.	buc	1	2,000,000	2,000,000	A.1;	6,000,000	1.0	2,000,000	-	-	-	-
48			A.1.1.11	Amenajare terminal de calatori zona statie CF Galati	Amenajare terminal de calatori zona statie CF Galati cu facilitati pentru transferul calatorilor intre moduri de transport (urban, extraurban) in conditii de accesibilitate si siguranta.	buc	1	2,000,000	2,000,000	A.1;		1.0	2,000,000	-	-	-	-
49			A.1.1.12	Amenajare terminal de calatori zona Nord (intrare de pe DN 26)	Amenajare terminal de calatori zona Nord (intrare de pe DN 26) cu facilitati pentru transferul calatorilor intre moduri de transport (urban, extraurban) in conditii de accesibilitate si siguranta.	buc	1	2,000,000	2,000,000	A.1;		1.0	2,000,000	-	-	-	-
50	8. Cadrul institutional, de reglementare si comunicare	Capacitate insuficienta de monitorizare si gestionare a mobilitatii; lipsa resurse adecvate, necesar de politici in fiecare domeniu al mobilitatii dar integrate (control acces si parcuri, transport public, logistica urbana si tranzit, infrastructuri rutiere, ITS, etc.), lipsa de actiuni de constientizare si comunicare pentru categorii de cetateni vulnerabili	E.2.2.1	Reorganizarea institutionala la nivelul municipalitatii	Intarirea capacitatii de implementare, planificare si monitorizare a componentelor de mobilitate urbana la nivelul municipalitatii.	buc	1.00	150,000	150,000	E.2;	2,300,000	1.0	150,000	-	-	-	-
51			E.2.2.2	Eficientizarea sistemului de operare a transportului public	Intarirea capacitatii de implementare, planificare si monitorizare a componentelor de mobilitate urbana la nivelul municipalitatii.	buc	1.00	100,000	100,000	E.2;		1.0	100,000	-	-	-	-
52			E.3.2.1	Promovarea si sustinere dezvoltare centru logistic in zona de Est a municipiului	Promovarea si sustinere dezvoltare centru logistic in zona de Est a municipiului	buc	1.00	0	0	E.3;		-	-	1.0	-	-	-
53			E.3.3.1	Reglementari privind programul de realizare a serviciilor de utilitati publice	in intervale orare inafara traficului de varf, de preferat seara si dimineata devreme	buc	1.00	0	0	E.3;		-	-	1.0	-	-	-
54			E.3.3.2	Limitarea accesului in centrul oraşului a vehiculelor grele de marfă în vederea aprovizionării si stabilirea unor trasee de deplasare pe rute alternative strazilor principale centrale	Reorganizarea traseelor pentru PLT	buc	1.00	0	0	E.3;		1.0	-	-	-	-	-
55			E.3.3.3	Reglementări privind programul de aprovizionare al magazinelor, organizarea aprovizionării în ferestre de timp pe durata nopții	include marcaje	buc	1.00	0	0	E.3;		-	-	1.0	-	-	-
56			S.1.2.1	Implementare campanii de educatie rutiera adresate tinerilor	realizare campanii de educatie rutiera anuala (1 pe an timp de 20 de ani)	nr. campanii	20	50,000	1,000,000	S.1;		3.0	150,000	3.0	150,000	14.0	700,000
57			S.1.2.2	Implementare campanii de informare /comunicare adresate participantilor la trafic(soferi, pietoni, biciclisti, utilizatori de mopede)	realizare campanii de educatie rutiera anuala (1 pe an timp de 20 de ani)	nr. campanii	20	50,000	1,000,000	S.1;		3.0	150,000	3.0	150,000	14.0	700,000
58	M.1.1.2	Campanii de constientizarea a conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)	Campanii de constientizarea a conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)	nr. campanii	1	50,000	50,000	M.1;	-	-	1.0	50,000	-	-			
												672,769,497	262,739,497	364,630,000	174,830,000		

9. Proiecte in corelare care nu se afla sub controlul Municipality Galati	E.3.1.1	Drum expres Focsani - Galati - Giurgiuilesti - faza A2 (proponere din MP Transport)	Varianta de ocolire Galati, parte drum expres Focsani - Galati - Giurgiuilesti - faza A2 (proponere din MP Transport)	km	33.63	3,920,000	131,829,600
	E.4.4.1	Drum expres Focsani - Galati - Giurgiuilesti - faza A2 (proponere din MP Transport)	Drum expres Focsani - Galati - Giurgiuilesti - faza A2 (proponere din MP Transport)	km	9	3920000	35,280,000

Investitii Faza I	EURO	262,739,497	672,769,497	802,199,497
Investitii Faza II	EURO	364,630,000		
Investitii Faza III	EURO	45,400,000		
Investitii Faza III - Inlocuiri /reabilitari infrastructura din fazele anterioare	EURO	129,430,000	174,830,000	129,430,000

Anexa 4.3 Lista Proiectelor propuse impartite pe Scenarii

Nr. Crt.	Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	Unitate de masura	Cant.	Cost EURO /um	Valoare (euro)	Scenariul "Business as usual"		Scenariul "Do something"		Scenariul "Do everything"			
									Valoare (euro)	Total (euro)	Valoare (euro)	Total (euro)	Valoare (euro)	Total (euro)		
1	Infrastructura de circulatie	E.1.4.1	Reabilitare infrastructura rutiera la nivelul municipiului	Reabilitare infrastructura rutiera la nivelul municipiului	km	50	500,000	25,000,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000	8,350,000	25,000,000	274,250,000		
2		E.1.4.4	Studiu privind extinderea retelei de artere carosabile/pietonale in cartierele slab tranzitate - (cartier Barbosi, cartier Filesti)	Studiu privind extinderea retelei de artere carosabile/pietonale in cartierele slab tranzitate - (cartier Barbosi, cartier Filesti)	buc	1	200,000	200,000							200,000	
3		E.4.1.2	Facilitarea accesului intre B-dul Siderurgistilor si Calea Smardan	Realizare drum de legatura intre B-dul Siderurgistilor (platforma industrială) si Calea Smardan	km	1.7	500,000	850,000	0				850,000			850,000
4		E.4.3.1	Realizare traversare / subtraversare Dunarea catre Tulcea	Realizare traversare / subtraversare Dunarea catre Tulcea	km	0	248,000,000	248,000,000	0				0			248,000,000
5		M.1.1.1	Dezvoltarea de infrastructura necesara utilizării autovehiculelor electrice	Dezvoltarea de infrastructura necesara utilizării autovehiculelor electrice	nr. Statii	10	20,000	200,000	0				0			200,000
6	Transport Public	A.1.1.2	Modernizare infrastructura de tramvai	Cale de rulare, retea de contact, aparate de cale, amenajare refugii, sistem rutier (fara apa si canalizare): Calea Prutului (str Mihai Bravu - Str. Macului) Str Combinatului (Piata Energiei - drum Centura) Bdul Siderurgistilor (str Ghe Asachi - Piata Energiei) Str.1 dec 1918 (Piata Energiei - Bdul Milcov) Bdul Milcov (str 1 Decembrie 1918 - Bdul Traian Vuia) Bdul Traian Vuia (bdul Milcov - bdul Henri Coanda) Bdul Henri Coanda (Bdul Traian Vuia - Bdul George Cosbuc) Bdul Cosbuc (Bdul Henri Coanda - str Stefan cel Mare) Str Stefan cel Mare (Bdul George Cosbuc - cimitir evreiesc)	km cale dubla	7.6	3,500,000	26,600,000	0	5,200,000	6,650,000	55,765,000	26,600,000	226,590,000		
7		A.1.1.3	Modernizare infrastructura de troleibuz	Modernizarea infrastructurii de troleibuz: Autobaza (Bdul George Cosbuc - str Ciobanului - Parc CFR) Str Domneasca (parc CFR - str Brailei) Str Brailei (str Domneasca - str Otelarilor) Str Otelarilor (str Brailei - capat traseu) Str Prelungirea Brailei (str Brailei - str doctor C-tin Leveditti) str doctor C-tin Leveditti (str Prelungirea Brailei - capat traseu)	km cale simpla	11.1	600,000	6,660,000	0		1,665,000		6,660,000			
				Substatii de tensiune: include dispecerat energetic, 1 substatie la 8 km	buc	3	500,000	1,500,000	0		0		1,500,000			
8		A.1.1.4	Extindere infrastructura de troleibuz	strazile: Str. Garii (str Domneasca - Statia CFR calatori) Bdul Dunarea (str Brailei - bdul Galati) Bdul Galati (bdul Dunarea - str Otelarilor) Str Otelarilor (bdul Galati - str Otelarilor cap traseu) Str. Prelungirea Traian (B-dul Marea Unire-str. Brailei) Str Traian (str Brailei - limita intravilan)	km cale dubla	8.6	800,000	6,880,000	0		0		6,880,000			
9		A.1.1.5	Modernizare facilitati operator, inclusiv dotarea cu sisteme de alimentare pentru autobuze electrice, alimentare cu energie electrica la substatii	Modernizare si extindere 2 depouri si autobaza pentru intretinerea si exploatarea mijloclor de TP.	buc	1	20,000,000	20,000,000	0		0		20,000,000			
10		A.1.1.6	Amenajare de culoare cu benzi dedicate transport public	separare benzi dedicate cu separatoare: Str Brailei (bdul Siderurgistilor - str Domeasca) Str Domneasca (str Brailei - str Basarabiei)	km cale simpla	6.4	150,000	960,000	0		0		960,000			
11		A.1.1.7	Reabilitare Viaduct B-dul Siderurgistilor	Reabilitare structurala viaduct inclusiv, dotare cu piste de biciclete si trotuare	buc	1	14,750,000	14,750,000	0		14,750,000					
				Reabilitarea infrastructura tramvai: Str Combinatului - Viaduct (drum Centura - Arcelor)	km cale dubla	1.5	3,500,000	5,250,000	0		5,250,000					
12		A.1.1.8	Amenajarea statiilor de transport public pe intreaga retea de transport public	Amenajare statii de TP: care sa asigure accesibilitate si securitate calatorilor	nr. statii	300	5,000	1,500,000	0		0		1,500,000			
13		A.1.1.1	Reorganizare retea existenta de transport public	Reorganizarea retelei de transport public la nivelul orasului (retea, capacitati in raport cu cererea curenta si prognozata, frecventa, orar de functionare etc)	buc	1	300,000	300,000	300,000		300,000		300,000			
14		E.4.1.1	Realizare linie tramvai Galati - Braila	Realizare proiect tramvai Braila-Galati in partea Sud	km cale dubla	10.00	3,500,000	35,000,000	0		0		35,000,000			
15	M.1.1.6	Crearea de perdele verzi care sa minimizeze impactul negativ al transportului	Crearea de perdele verzi care sa minimizeze impactul negativ al transportului	0	2000.00	20	40,000	0	0	40,000						
16	A.1.2.4	Dotarea vehiculelor de transport public existente in vederea asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de calatori.	Dotarea vehiculelor de transport public existente in vederea asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de calatori.	buc	100	1,500	150,000	0	150,000	150,000						
17	M.1.1.3	Achizitii de troleibuze noi	Achizitii de troleibuze noi care sa permita accesul si siguranta tuturor calatorilor	buc	20	350,000	7,000,000	4,900,000	7,000,000	7,000,000						

Anexa 4.3 Lista Proiectelor propuse impartite pe Scenarii

Nr. Crt.	Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	Unitate de masura	Cant.	Cost EURO /um	Valoare (euro)	Scenariul "Business as usual"		Scenariul "Do something"		Scenariul "Do everything"	
									Valoare (euro)	Total (euro)	Valoare (euro)	Total (euro)	Valoare (euro)	Total (euro)
18		M.1.1.4	Achizitii de tramvaie noi	Achizitii de tramvaie noi care sa permita accesul si siguranta tuturor calatorilor	buc	20	1,500,000	30,000,000	0		0		30,000,000	
19		M.1.1.5	Achizitii de autobuze ecologice	Achizitii de autobuze ecologice care sa permita accesul si siguranta tuturor calatorilor	buc	140	500,000	70,000,000	0		20,000,000		70,000,000	
20	Transport de marfa	E.3.1.2	Modernizarea strazilor din graful retelei cu functiune de centura	Modernizarea strazilor cu functiune de centura, total 10,3 km : Str. Brailei, Drumul de Centura, Str. Nicolae Mantu, Drumul Viilor, B-dul G Cosbuc (intre str Drumul Viilor si str. Stefan cel Mare), str. Alexandru Macelaru, str. Tunelului, str. Macului, calea Prutului	km	10.30	2,726,500	28,077,497	28,077,497	28,077,497	28,077,497	28,077,497	28,077,497	36,577,497
21		E.3.1.3	Reabilitarea drumurilor care asigura legatura intre porturi DOCURI si ROMPORTMET cu varianta de ocolire	Reabilitarea drumurilor care asigura legatura intre porturi DOCURI si ROMPORTMET cu varianta de ocolire	km	5.00	500,000	2,500,000	0		0		2,500,000	
22		E.3.1.4	Conectarea accesului la Bac cu varianta de ocolire in zona de Sud	Conectarea accesului la Bac cu varianta de ocolire in zona de Sud	km	2.00	3,000,000	6,000,000	0		0		6,000,000	
23	Mijloace alternative de mobilitate	A.1.2.2	Amenajare/Reamenajare treceri de pietoni	Amenajare treceri de pietoni, in conditii de accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de utilizatori.	buc	300	400	120,000	120,000	1,790,000	120,000	4,405,000	120,000	16,342,000
24		E.1.3.1	Implementare sistem indicatoare de orientare privind accesul la polii de atractie ai orasului	Implementare sistem indicatoare de orientare privind accesul la polii de atractie ai orasului	buc	1,000	150	150,000	150,000		150,000		150,000	
25		E.1.5.1	Amenajare trotuare si alei pietonale	Amenajare trotuare si alei pietonale in conditiile asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de utilizatori.	mp	50,000	40	2,000,000	500,000		2,000,000		2,000,000	
26		E.1.5.2	Amenajarea de zone exclusiv pietonale	Amenajare zone exclusiv pietonale Reabilitare Aleea Domneasca Transformare in zona pietonala a Strazii Navelor pana la strada Egalitatii si Strada Domneasca intre strada Navelor si Strada Brailei (in prelungirea Aleii Domneasca)	mp	24,700	60	1,482,000	0		0		1,482,000	
27		E.1.5.3	Amenajarea de zone de tip "shared space" (spatii partajate)	Regularizarea traficului zilnic prin intermediul regulilor informale ale străzii și printr-un comportament responsabil în timpul deplasării. Ținta acestei abordări, este de a permite utilizarea comună/partajată a spațiului disponibil al străzii.	mp	5,000	60	300,000	0		0		300,000	
28		E.1.5.4	Realizare si implementare politica de utilizare a spatiilor pietonale.	Realizare si implementare politica de utilizare a spatiilor pietonale.	buc	1	150,000	150,000	0		0		150,000	
29		E.1.2.1	Amenajare retea piste biciclete la nivelul municipiului	Amenajare retea piste biciclete - Inelul principal, magistralele transversale si retele de cartier, inclusiv facilitati de parcare si componenta de informare.	km cale dubla	82.00	50,000	4,100,000	820,000		1,435,000		4,100,000	
30		E.1.2.2	Implementare sistem municipal de inchiriere biciclete	Implementare sistem municipal de inchiriere biciclete (100 de puncte de inchiriere * 20 biciclete / centru)	nr. biciclete	2,000	1,000	2,000,000	200,000		700,000		2,000,000	
31		E.1.2.3	Amenajare Trasee stradale urbane de promenada pentru biciclete	Amenajare Trasee de promenada Blvd. George Coșbuc, Bariera Traian - DN26 - Spre Pădurea Gârboavele Blvd George Coșbuc, Bariera Traian - Strada Tunelului - Spre Lacul Brateș Blvd. George Coșbuc - Str. Ștefan cel Mare - Spre Lacul Vânători Blvd. Galați- Str. Lunca Siretului - Spre Castrul Roman Tirighina - Barboși Blvd. Galați - DN 22B - Spre Cartierul Dimitrie Cantemir și Priza Dunării Str. Mihai Bravu, Stânga pe Str. Basarabiei - DN 2B -Spre lacul Zatun	km	68.00	30,000	2,040,000	0		0		2,040,000	
32		E.4.1.3	Realizare piste de biciclete Galati - Braila	Realizare piste de biciclete Galati - Braila, in zona de sud a municipiului	km	10.00	50,000	500,000	0		0		500,000	
33	E.1.5.5	Amenajare Falezzele Dunarii	Amenajare falezzele Dunarii, inclusiv conectivitate la punctele de interes adiacente	buc	1	3500000	3500000	0	0	3,500,000				
34	Parcare si acces	A.1.1.9	4 Facilitati Parc&Ride conectate cu transportul public	Zona Sud-Vest: strada Brailei (intrare pe E87), Zona Sud: b-dul Galati (intrare pe DN22B) , Zona Nord: str Traian (intrare pe DN26) Zona Vest: intrare de pe DJ 251 (total 1000 locuri parcare)	mp	20,000	200	4,000,000	0	0	4,000,000			
35		A.1.2.3	Amenajarea locurilor de parcare existente in conditii de accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de utilizatori.	Amenajarea locurilor de parcare existente in conditii de accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de utilizatori.	buc	200	100	20,000	20,000	20,000	20,000			
36		E.1.4.2	Construirea de parcare supra sau sub-terane pentru reorganizarea spatiului public	Construirea de parcare supra sau sub-terane pentru reorganizarea spatiului public	locuri parcare	35,000	2,810	98,350,000	4,917,500	19,670,000	98,350,000			

Anexa 4.3 Lista Proiectelor propuse impartite pe Scenarii

Nr. Crt.	Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	Unitate de masura	Cant.	Cost EURO /um	Valoare (euro)	Scenariul "Business as usual"		Scenariul "Do something"		Scenariul "Do everything"	
									Valoare (euro)	Total (euro)	Valoare (euro)	Total (euro)	Valoare (euro)	Total (euro)
37	Parcare si control acces	E.1.4.3	Realizare si implementare politica de parcare la nivel municipal	Realizare si implementare politica de parcare la nivel municipal (inventariere parcuri rezidentiale, sisteme de tarifare, restrictii, sistem management si operare) in concordanta cu proiectul de reorganizarea a circulatiei.	buc	1.00	400,000	400,000	0	4,937,500	400,000	20,890,000	400,000	103,570,000
38		E.1.1.1	Implementarea reglementarilor privind limitarea vitezei de circulatie in zonele vulnerabile.	Limitarea vitezei maxime de circulatie in zonele vulnerabile (rezidentiale, zone cu trotuare sunt inguste, scoli, gradinite, pietre, spitale, etc), inclusiv marcaje si elemente pentru limitarea vitezei.	buc	500	1,000	500,000	0		500,000		500,000	
39		E.1.1.3	Implementarea unui sistem de control acces diferentiat in zonele rezidentiale	Implementarea unui sistem de control acces diferentiat in zonele rezidentiale (restrictionari temporare / pe categorii participanti, limitari acces.	buc	1	300,000	300,000	0		300,000		300,000	
40	ITS si managementul mobilitatii	A.1.1.13	Sistem de informare in timp real a calatorilor in statiile de transport publice (complementar proiectului Sistem automat de tiketing)	Sistem de informare in timp real a calatorilor in statiile de transport publice (complementar proiectului Sistem automat de tiketing)	buc	300	2,000	600,000	0	240,000	600,000	7,140,000	600,000	7,140,000
41		A.1.1.14	Implementarea de aplicatii informatice care sa furnizeze utilizatorilor informatii actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbana si puncte de interes.	Implementarea de aplicatii informatice care sa furnizeze utilizatorilor informatii actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbana si puncte de interes.	buc	1	200,000	200,000	0		200,000		200,000	
42		A.1.2.1	Dotare semafoare treceri pietoni cu dispozitive pentru semnalizare acustica	Dotare semafoare treceri pietoni cu dispozitive pentru semnalizare acustica	buc	200	200	40,000	40,000		40,000		40,000	
43		A.1.3	Sistem automat de tiketing - actualizare si update	Sistem automat de tiketing - actualizare si update	buc	1	3,800,000	3,800,000	0		3,800,000		3,800,000	
44		E.1.1.4	Extindere sistem de management al traficului	Extindere si update sistem de management al traficului, inclusiv CCTV	buc	1	2,000,000	2,000,000	0		2,000,000		2,000,000	
45		E.1.1.5	Studiu privind reglementarea zonelor noi introduse in PUG din punct de vedere al mobilitatii	Studiu privind reglementarea zonelor noi introduse in PUG din punct de vedere a cailor de circulatie si a functiunilor relativ la mobilitate (infrastructura rutiera si pietonala, transport nemotorizat, infrastructura de transport public, parcuri, reglementare acces si limitare viteza, aprovizionare cu marfa, etc.)	buc	1	200000	200000	200,000		200,000		200,000	
46		E.1.1.2	Reorganizarea circulatiei la nivel de municipiu.	Microsimularea fluxurilor de trafic pe zone, inclusiv reglementare si implementare solutiilor propuse.	buc	1	300,000	300,000	0		300,000		300,000	
47	Transport intermodal	A.1.1.10	Amenajare terminal de calatori zona Sud (intrare de pe E87)	Amenajare terminal de calatori zona Sud (intrare de pe E87) cu facilitati pentru transferul calatorilor intre moduri de transport (urban, extraurban) in conditii de accesibilitate si siguranta.	buc	1	2,000,000	2,000,000	0	0	0	0	2,000,000	6,000,000
48		A.1.1.11	Amenajare terminal de calatori zona statie CF Galati	Amenajare terminal de calatori zona statie CF Galati cu facilitati pentru transferul calatorilor intre moduri de transport (urban, extraurban) in conditii de accesibilitate si siguranta.	buc	1	2,000,000	2,000,000	0		0		2,000,000	
49		A.1.1.12	Amenajare terminal de calatori zona Nord (intrare de pe DN 26)	Amenajare terminal de calatori zona Nord (intrare de pe DN 26) cu facilitati pentru transferul calatorilor intre moduri de transport (urban, extraurban) in conditii de accesibilitate si siguranta.	buc	1	2,000,000	2,000,000	0		0		2,000,000	
50	Cadru institutional, de reglementare si comunicare	E.2.2.1	Reorganizarea institutionala la nivelul municipalitatii	Intarirea capacitatii de implementare, planificare si monitorizare a componentelor de mobilitate urbana la nivelul municipalitatii.	buc	1.00	150,000	150,000	0	0	150,000	250,000	150,000	2,300,000
51		E.2.2.2	Eficientizarea sistemului de operare a transportului public	Intarirea capacitatii de implementare, planificare si monitorizare a componentelor de mobilitate urbana la nivelul municipalitatii.	buc	1.00	100,000	100,000	0		100,000		100,000	
52		E.3.2.1	Promovarea si sustinere dezvoltare centru logistic in zona de Est a municipiului	Promovarea si sustinere dezvoltare centru logistic in zona de Est a municipiului	buc	1.00	0	0	0		0		0	
53		E.3.3.1	Reglementari privind programul de realizare a serviciilor de utilitati publice	in intervale orare inafara traficului de varf, de preferat seara si dimineata devreme	buc	1.00	0	0	0		0		0	
54		E.3.3.2	Limitarea accesului în centrul oraşului a vehiculelor grele de marfă în vederea aprovizionării si stabilirea unor trasee de deplasare pe rute alternative strazilor principale centrale	Reorganizarea traseelor pentru PLT	buc	1.00	0	0	0		0		0	
55		E.3.3.3	Reglementări privind programul de aprovizionare al magazinelor, organizarea aprovizionării în ferestre de timp pe durata nopții	include marcaje	buc	1.00	0	0	0		0		0	
56	S.1.2.1	Implementare campanii de educatie rutiera adresate tinerilor	realizare campanii de educatie rutiera anuala (1 pe an timp de 20 de ani)	nr. campanii	20	50,000	1,000,000	0	0	1,000,000				

Anexa 4.3 Lista Proiectelor propuse impartite pe Scenarii

Nr. Crt.	Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	Unitate de masura	Cant.	Cost EURO /um	Valoare (euro)	Scenariul "Business as usual"		Scenariul "Do something"		Scenariul "Do everything"	
									Valoare (euro)	Total (euro)	Valoare (euro)	Total (euro)	Valoare (euro)	Total (euro)
57		S.1.2.2	Implementare campanii de informare /comunicare adresate participantilor la trafic(soferi, pietoni, biciclisti, utilizatori de moped)	realizare campanii de educatie rutiera anuala (1 pe an timp de 20 de ani)	nr. campanii	20	50,000	1,000,000	0		0		1,000,000	
58		M.1.1.2	Campanii de constientizarea a conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)	Campanii de constientizarea a conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)	nr. campanii	1	50,000	50,000	0		0		50,000	
									Total scenariu	42,744,997	Total scenariu	124,877,497	Total scenariu	672,769,497

	Proiecte in corelare care nu se afla sub controlul Municipality	E.3.1.1	Drum expres Focsani - Galati - Giurgulesti - faza A2 (propunere din MP Transport)	Varianta de ocolire Galati, parte drum expres Focsani - Galati - Giurgulesti - faza A2 (propunere din MP Transport)	km	33.63	3,920,000	131,829,600
		E.4.4.1	Drum expres Focsani - Galati - Giurgulesti - faza A2 (propunere din MP Transport)	Drum expres Focsani - Galati - Giurgulesti - faza A2 (propunere din MP Transport)	km	9	3920000	35,280,000

Anexa 4.4 - Lista de Investitii Faza I (an 2017)

LISTA DE INVESTITII FAZA I - AN 2017*

* anul 2017 reprezinta anul maximal pana la care se finalizeaza cererile de finantare si documentele suport / se obtine finantarea

Nr. crt	Nr. Lista Proiecte pe domenii	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	Obiectiv specific	U.M.	Cant.	Valoare (euro)	Ponderi Indicatori cantitativi										Utilitate										Punctaj
									Indicatori cantitativi																				
									5%	10%	10%	10%	10%	10%	15%	10%	15%	5%	U1	U2	U3	U4	U5	U6	U7	U8	U9	U10	
1	19	M.1.1.5	Achizitii de autobuze ecologice	Achizitii de autobuze ecologice care sa permita accesul si siguranta tuturor calatorilor	M.1;	buc	100	50,000,000	2	5	1	1	4	1	1	5	5	1	0.6	0.0	1.0	1.0	0.2	1.0	1.0	0.0	0.0	1.0	0.55
2	3	E.4.1.2	Facilitarea accesului intre B-dul Siderurgistilor si Calea Smardan	Realizare drum de legatura intre B-dul Siderurgistilor (platforma industrială) si Calea Smardan	E.4	km	1.7	850,000	1	2	2	2	2	3	3	3	3	1	1.0	0.6	0.6	0.6	0.6	0.4	0.4	0.4	0.4	1.0	0.54
3	13	A.1.1.1	Reorganizare retea existenta de transport public	Reorganizarea retelei de transport public la nivelul orasului (retea, capacitati in raport cu cererea curenta si prognozata, frecventa, orar de functionare etc)	A.1; E.1; E.2	buc	1	300,000	2	1	3	3	4	3	2	4	3	1	0.6	1.0	0.4	0.4	0.2	0.4	0.6	0.2	0.4	1.0	0.49
4	16	A.1.2.4	Dotarea vehiculelor de transport public existente in vederea asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de calatori.	Dotarea vehiculelor de transport public existente in vederea asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de calatori.	A.1; S.1;	buc	100	150,000	1	1	5	5	4	1	1	5	5	1	1.0	1.0	0.0	0.0	0.2	1.0	1.0	0.0	0.0	1.0	0.47
5	8	A.1.1.4	Extindere infrastructura de troleibuz	strazile: Str. Garii (str Domneasca - Statia CFR calatori) Bdul Dunarea (str Brailei - bdul Galati) Bdul Galati (bdul Dunarea - str Otelarilor) Str Otelarilor (bdul Galati - str Otelarilor cap traseu) Str. Prelungirea Traian (B-dul Marea Unire-str. Brailei) Str Traian (str Brailei - limita intravilan)	A.1; E.1; E.2	km cale dubla	8.6	6,880,000	3	4	1	1	5	3	3	4	4	1	0.4	0.2	1.0	1.0	0.0	0.4	0.4	0.2	0.2	1.0	0.44
6	10	A.1.1.6	Amenajare de culoare cu benzi dedicate transport public	separare benzi dedicate cu separatoare: Str Brailei (bdul Siderurgistilor - str Domeasca) Str Domneasca (str Brailei - str Basarabiei)	A.1; E.1; E.2	km cale simpla	6.4	960,000	1	2	3	3	2	3	2	5	5	1	1.0	0.6	0.4	0.4	0.6	0.4	0.6	0.0	0.0	1.0	0.43
7	12	A.1.1.8	Amenajarea statiilor de transport public pe intreaga retea de transport public	Amenajare statii de TP: care sa asigure accesibilitate si securitate calatorilor	A.1; A.1; S.1	nr. statii	150	750,000	1	2	5	5	4	1	1	5	5	1	1.0	0.6	0.0	0.0	0.2	1.0	1.0	0.0	0.0	1.0	0.43
8	17	M.1.1.3	Achizitii de troleibuze noi	Achizitii de troleibuze noi care sa permita accesul si siguranta tuturor calatorilor	M.1;	buc	20	7,000,000	1	4	5	5	4	1	1	5	4	1	1.0	0.2	0.0	0.0	0.2	1.0	1.0	0.0	0.2	1.0	0.42
9	15	M.1.1.6	Crearea de perdele verzi care sa minimizeze impactul negativ al transportului	Crearea de perdele verzi care sa minimizeze impactul negativ al transportului	M.1;	0	2000	40,000	1	1	1	1	5	5	5	5	5	1	1.0	1.0	1.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.40
10	36	E.1.4.2	Construirea de parcuri supra sau sub-terane pentru reorganizarea spatiului public	Construirea de parcuri supra sau sub-terane pentru reorganizarea spatiului public	E.1; S.1; M.1;	locuri parcare	17500	49,175,000	2	5	3	3	3	5	4	2	2	1	0.6	0.0	0.4	0.4	0.4	0.0	0.2	0.6	0.6	1.0	0.38
11	51	E.2.2.2	Eficientizarea sistemului de operare a transportului public	Intarirea capacitatii de implementare, planificare si monitorizare a componentelor de mobilitate urbana la nivelul municipalitatii.	E.2;	buc	1	100,000	1	1	4	4	5	4	4	4	3	1	1.0	1.0	0.2	0.2	0.0	0.2	0.2	0.2	0.4	1.0	0.37
12	50	E.2.2.1	Reorganizarea institutionala la nivelul municipalitatii	Intarirea capacitatii de implementare, planificare si monitorizare a componentelor de mobilitate urbana la nivelul municipalitatii.	E.2;	buc	1	150,000	1	1	4	4	4	4	4	4	4	1	1.0	1.0	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	1.0	0.36
13	18	M.1.1.4	Achizitii de tramvaie noi	Achizitii de tramvaie noi care sa permita accesul si siguranta tuturor calatorilor	M.1;	buc	15	22,500,000	2	5	5	5	4	1	1	5	4	2	0.6	0.0	0.0	0.0	0.2	1.0	1.0	0.0	0.2	0.6	0.36
14	46	E.1.1.2	Reorganizarea circulatiei la nivel de municipiu.	Microsimularea fluxurilor de trafic pe zone, inclusiv reglementare si implementare solutii propuse.	E.1; E.2; M.1;	buc	1	300,000	2	2	3	3	4	4	4	3	4	1	0.6	0.6	0.4	0.4	0.2	0.2	0.2	0.4	0.2	1.0	0.36
15	11	A.1.1.7	Reabilitare Viaduct B-dul Siderurgistilor	Reabilitare structurala viaduct inclusiv, dotare cu piste de biciclete si trotuare; Reabilitarea infrastructura tramvai: Str Combinatului - Viaduct (drum Centura - Arcelor)	A.1; E.1; E.2	buc km cale dubla	1 1.5	20,000,000	5	5	3	3	2	3	4	2	4	1	0.0	0.0	0.4	0.4	0.6	0.4	0.2	0.6	0.2	1.0	0.35
16	23	A.1.2.2	Amenajare/Reamenajare treceri de pietoni	Amenajare treceri de pietoni, in conditii de accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de utilizatori.	A.1; S.1; S.1;	buc	300	120,000	1	1	5	5	2	2	4	5	5	1	1.0	1.0	0.0	0.0	0.6	0.6	0.2	0.0	0.0	1.0	0.35
17	25	E.1.5.1	Amenajare trotuare si alei pietonale	Amenajare trotuare si alei pietonale in conditiile asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de utilizatori.	E.1; M.1;	mp	25000	1,000,000	1	2	5	5	3	2	2	5	5	1	1.0	0.6	0.0	0.0	0.4	0.6	0.6	0.0	0.0	1.0	0.35
18	1	E.1.4.1	Reabilitare infrastructura rutiera la nivelul municipiului	Reabilitare infrastructura rutiera la nivelul municipiului	E.1	km	40	20,000,000	5	5	2	2	3	5	5	3	2	1	0.0	0.0	0.6	0.6	0.4	0.0	0.0	0.4	0.6	1.0	0.34

Anexa 4.4 - Lista de Investitii Faza I (an 2017)

LISTA DE INVESTITII FAZA I - AN 2017*

* anul 2017 reprezinta anul maximal pana la care se finalizeaza cererile de finantare si documentele suport / se obtine finatarea

Nr. crt	Nr. Lista Proiecte pe domenii	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	Obiectiv specific	U.M.	Cant.	Valoare (euro)	Ponderi Indicatori cantitativi										Utilitate										Punctaj
									5%	10%	10%	10%	10%	10%	15%	10%	15%	5%											
									Indicatori cantitativi																				
I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	I9	I10	U1	U2	U3	U4	U5	U6	U7	U8	U9	U10										
19	26	E.1.5.2	Amenajarea de zone exclusiv pietonale	Amenajare zone exclusiv pietonale Reabilitare Aleea Domneasca Transformare in zona pietonala a Strazii Navelor pana la strada Egalitatii si Strada Domneasca intre strada Navelor si Strada Brailei (in prelungirea Aleii Domneasca)	E.1;	mp	24700	1,482,000	2	2	4	4	5	4	3	4	3	1	0.6	0.6	0.2	0.2	0.0	0.2	0.4	0.2	0.4	1.0	0.34
20	5	M.1.1.1	Dezvoltarea de infrastructura necesara utilizării autovehiculelor electrice	Dezvoltarea de infrastructura necesara utilizării autovehiculelor electrice	M.1	nr. Statii	10	200,000	1	1	2	2	5	5	5	5	5	1	1.0	1.0	0.6	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.32
21	6	A.1.1.2	Modernizare infrastructura de tramvai	Cale de rulare, retea de contact, aparate de cale, amenajare refugii, sistem rutier (fara apa si canalizare): Calea Prutului (str Mihai Bravu - Str. Macului) Str Combinatului (Piata Energiei - drum Centura) Bdul Siderurgistilor (str Ghe Asachi - Piata Energiei) Str.1 dec 1918 (Piata Energiei - Bdul Milcov) Bdul Milcov (str 1 Decembrie 1918 - Bdul Traian Vuia) Bdul Traian Vuia (bdul Milcov - bdul Henri Coanda) Bdul Henri Coanda (Bdul Traian Vuia - Bdul George Cosbuc) Bdul Cosbuc (Bdul Henri Coanda - str Stefan cel Mare) Str Stefan cel Mare (Bdul George Cosbuc - cimitir evreiesc)	A.1; E.1; E.2	km cale dubla	5.4	18,900,000	4	5	5	5	4	2	2	4	3	1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.2	0.6	0.6	0.2	0.4	1.0	0.31
22	41	A.1.1.14	Implementarea de aplicatii informatice care sa furnizeze utilizatorilor informatii actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbana si puncte de interes.	Implementarea de aplicatii informatice care sa furnizeze utilizatorilor informatii actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbana si puncte de interes.	A.1;	buc	1	200,000	2	1	5	5	5	2	2	5	5	2	0.6	1.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.6	0.0	0.0	0.6	0.31
23	42	A.1.2.1	Dotare semafoare treceri pietoni cu dispozitive pentru semnalizare acustica	Dotare semafoare treceri pietoni cu dispozitive pentru semnalizare acustica	A1;	buc	200	40,000	1	1	5	5	3	3	4	5	5	1	1.0	1.0	0.0	0.0	0.4	0.4	0.2	0.0	0.0	1.0	0.31
24	56	S.1.2.1	Implementare campanii de educatie rutiera adresate tinerilor	realizare campanii de educatie rutiera anuala (1 pe an timp de 20 de ani)	S.1;	nr. campanii	3	150,000	1	1	5	5	3	3	5	4	5	1	1.0	1.0	0.0	0.0	0.4	0.4	0.0	0.2	0.0	1.0	0.30
25	57	S.1.2.2	Implementare campanii de informare /comunicare adresate participantilor la trafic(soferi, pietoni, biciclisti, utilizatori de moped)	realizare campanii de educatie rutiera anuala (1 pe an timp de 20 de ani)	S.1;	nr. campanii	3	150,000	1	1	5	5	3	3	5	4	5	1	1.0	1.0	0.0	0.0	0.4	0.4	0.0	0.2	0.0	1.0	0.30
26	7	A.1.1.3	Modernizare infrastructura de troleibuz	Modernizarea infrastructurii de troleibuz: (Autobaza (Bdul George Cosbuc - str Ciobanului - Parc CFR); Str Domneasca (parc CFR - str Brailei); Str Brailei (str Domneasca - str Otelarilor); Str Otelarilor (str Brailei - capat traseu); Str Prelungirea Brailei (str Brailei - str doctor C-tin Leveditti); str doctor C-tin Leveditti (str Prelungirea Brailei - capat traseu); Substatii de tensiune: include dispecerat energetic, 1 substatie la 8 km	A.1; E.1; E.2	Km cale simpla buc	11.1 km 3 buc.	8,160,000	3	3	5	5	4	4	2	5	3	1	0.4	0.4	0.0	0.0	0.2	0.2	0.6	0.0	0.4	1.0	0.30
27	34	A.1.1.9	4 Facilitati Parc&Ride conectate cu transportul public	Zona Sud-Vest: strada Brailei (intrare pe E87), Zona Sud: b-dul Galati (intrare pe DN22B) , Zona Nord: str Traian (intrare pe DN26) Zona Vest: intrare de pe DJ 251 (total 1000 locuri parcare)	A.1;	mp	10000	2,000,000	1	3	4	4	4	5	5	2	3	2	1.0	0.4	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.6	0.4	0.6	0.30
28	37	E.1.4.3	Realizare si implementare politica de parcare la nivel municipal	Realizare si implementare politica de parcare la nivel municipal (inventariere parcarilor rezidentiale, sisteme de tarificare, restrictii, sistem management si operare) in concordanta cu proiectul de reorganizarea a circulatiei.	E.1; S.1;	buc	1	400,000	1	2	4	4	4	5	4	4	4	1	1.0	0.6	0.2	0.2	0.2	0.0	0.2	0.2	0.2	1.0	0.30

Anexa 4.4 - Lista de Investitii Faza I (an 2017)

LISTA DE INVESTITII FAZA I - AN 2017*

* anul 2017 reprezinta anul maximal pana la care se finalizeaza cererile de finantare si documentele suport / se obtine finantarea

Nr. crt	Nr. Lista Proiecte pe domenii	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	Obiectiv specific	U.M.	Cant.	Valoare (euro)	Ponderi Indicatori cantitativi										Utilitate										Punctaj
									Indicatori cantitativi																				
									5%	10%	10%	10%	10%	10%	15%	10%	15%	5%	U1	U2	U3	U4	U5	U6	U7	U8	U9	U10	
I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	I9	I10																				
29	54	E.3.3.2	Limitarea accesului în centrul oraşului a vehiculelor grele de marfă în vederea aprovizionării si stabilirea unor trasee de deplasare pe rute alternative strazilor principale centrale	Reorganizarea traseelor pentru PLT	E.3;	buc	1	-	1	1	4	4	5	5	5	4	4	1	1.0	1.0	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	1.0	0.29
30	24	E.1.3.1	Implementare sistem indicatoare de orientare privind accesul la polii de atractie ai orasului	Implementare sistem indicatoare de orientare privind accesul la polii de atractie ai orasului	E.1;	buc	1000	150,000	1	1	5	5	4	5	3	5	5	1	1.0	1.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.4	0.0	0.0	1.0	0.28
31	35	A.1.2.3	Amenajarea locurilor de parcare existente in conditii de accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de utilizatori.	Amenajarea locurilor de parcare existente in conditii de accesibilitate si siguranta pentru toate categoriile de utilizatori.	A.1; S.1;	buc	200	20,000	1	1	5	5	3	5	4	5	5	1	1.0	1.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.2	0.0	0.0	1.0	0.27
32	40	A.1.1.13	Sistem de informare in timp real a calatorilor in statiile de transport publice (complementar proiectului Sistem automat de tiketing)	Sistem de informare in timp real a calatorilor in statiile de transport publice (complementar proiectului Sistem automat de tiketing)	A.1; A.1; E.1;	buc	300	600,000	2	2	5	5	5	2	2	5	5	2	0.6	0.6	0.0	0.0	0.0	0.6	0.6	0.0	0.0	0.6	0.27
33	38	E.1.1.1	Implementarea reglementarilor privind limitarea vitezei de circulatie in zonele vulnerabile.	Limitarea vitezei maxime de circulatie in zonele vulnerabile (rezidentiale, zone cu trotuare sunt inguste, scoli, gradinite, pietre, spitale, etc), inclusiv marcaje si elemente pentru limitarea vitezei.	E.1; E.2; S.1; M.1;	buc	500	500,000	1	2	5	5	2	3	5	5	5	1	1.0	0.6	0.0	0.0	0.6	0.4	0.0	0.0	0.0	1.0	0.26
34	2	E.1.4.4	Studiu privind extinderea retelei de artere carosabile/pietonale in cartierele slab tranzitate - (cartier Barbosi, cartier Filesti)	Studiu privind extinderea retelei de artere carosabile/pietonale in cartierele slab tranzitate - (cartier Barbosi, cartier Filesti)	E.1	buc	1	200,000	1	1	5	5	5	5	3	5	5	1	1.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	1.0	0.26
35	45	E.1.1.5	Studiu privind reglementarea zonelor noi introduse in PUG din punct de vedere al mobilitatii	Studiu privind reglementarea zonelor noi introduse in PUG din punct de vedere a functiunilor relativ la mobilitate (infrastructura rutiera si pietonala, transport nemotorizat, infrastructura de transport public, parcuri, reglementare acces si limitare viteza, aprovizionare cu marfa, etc.)	E.1; E.2; S.1;	buc	1	200,000	1	1	5	5	5	5	3	5	5	1	1.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	1.0	0.26
36	20	E.3.1.2	Modernizarea strazilor din grafal retelei cu functiune de centura	Modernizarea strazilor cu functiune de centura, total 10,3 km : Str. Brailei, Drumul de Centura, Str. Nicolae Mantu, Drumul Viilor, B-dul G Cosbuc (intre str Drumul Viilor si str. Stefan cel Mare), str. Alexandru Macelaru, str. Tunelului, str. Macului, calea Prutului	E.3;	km	10.298	28,077,497	4	5	4	4	4	5	5	4	2	1	0.2	0.0	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.2	0.6	1.0	0.23
37	28	E.1.5.4	Realizare si implementare politica de utilizare a spatiilor pietonale.	Realizare si implementare politica de utilizare a spatiilor pietonale.	E.1;	buc	1	150,000	1	1	5	5	4	5	5	5	5	1	1.0	1.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.22
38	39	E.1.1.3	Implementarea unui sistem de control acces diferentiat in zonele rezidentiale	Implementarea unui sistem de control acces diferentiat in zonele rezidentiale (restrictionari temporare / pe categorii participanti, limitari acces.	E.1;	buc	1	300,000	1	2	5	5	3	4	5	5	5	1	1.0	0.6	0.0	0.0	0.4	0.2	0.0	0.0	0.0	1.0	0.22
39	47	A.1.1.10	Amenajare terminal de calatori zona Sud (intrare de pe E87)	Amenajare terminal de calatori zona Sud (intrare de pe E87) cu facilitati pentru transferul calatorilor intre moduri de transport (urban, extrarurban) in conditii de accesibilitate si siguranta.	A.1;	buc	1	2,000,000	2	3	5	5	5	3	3	5	5	1	0.6	0.4	0.0	0.0	0.0	0.4	0.4	0.0	0.0	1.0	0.22
40	48	A.1.1.11	Amenajare terminal de calatori zona statie CF Galati	Amenajare terminal de calatori zona statie CF Galati cu facilitati pentru transferul calatorilor intre moduri de transport (urban, extrarurban) in conditii de accesibilitate si siguranta.	A.1;	buc	1	2,000,000	2	3	5	5	5	3	3	5	5	1	0.6	0.4	0.0	0.0	0.0	0.4	0.4	0.0	0.0	1.0	0.22
41	49	A.1.1.12	Amenajare terminal de calatori zona Nord (intrare de pe DN 26)	Amenajare terminal de calatori zona Nord (intrare de pe DN 26) cu facilitati pentru transferul calatorilor intre moduri de transport (urban, extrarurban) in conditii de accesibilitate si siguranta.	A.1;	buc	1	2,000,000	2	3	5	5	5	3	3	5	5	1	0.6	0.4	0.0	0.0	0.0	0.4	0.4	0.0	0.0	1.0	0.22

Anexa 4.4 - Lista de Investitii Faza I (an 2017)

LISTA DE INVESTITII FAZA I - AN 2017*

* anul 2017 reprezinta anul maximal pana la care se finalizeaza cererile de finantare si documentele suport / se obtine finantarea

Nr. crt	Nr. Lista Proiecte pe domenii	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	Obiectiv specific	U.M.	Cant.	Valoare (euro)	Ponderi Indicatori cantitativi										Utilitate										Punctaj		
									5%	10%	10%	10%	10%	10%	15%	10%	15%	5%													
									Indicatori cantitativi																						
I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	I9	I10	U1	U2	U3	U4	U5	U6	U7	U8	U9	U10												
42	31	E.1.2.3	Amenajare Trasee stradale urbane de promenada pentru biciclete	Amenajare Trasee de promenada Blvd. George Coşbuc, Bariera Traian - DN26 - Spre Pădurea Gârboavele Blvd George Coşbuc, Bariera Traian - Strada Tunelului - Spre Lacul Brateş Blvd. George Coşbuc - Str. Ştefan cel Mare - Spre Lacul Vânători Blvd. Galaţi- Str. Lunca Siretului - Spre Castrul Roman Tirighina - Barboşi Blvd. Galaţi - DN 22B - Spre Cartierul Dimitrie Cantemir şi Priza Dunării Str. Mihai Bravu, Stânga pe Str. Basarabiei - DN 2B - Spre lacul Zatun	E.1; M.1;	km	34	1,020,000	5	2	4	4	4	5	4	4	4	4	3	0.0	0.6	0.2	0.2	0.2	0.0	0.2	0.2	0.2	0.2	0.4	0.22
43	29	E.1.2.1	Amenajare retea piste biciclete la nivelul municipiului	Amenajare retea piste biciclete - Inelul principal, magistralele transversale si retele de cartier, inclusiv facilitati de parcare si componenta de informare.	E.1; M.1;	km cale dubla	51.3	2,565,000	2	3	4	4	4	5	4	5	5	1	0.6	0.4	0.2	0.2	0.2	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	1.0	0.21	
44	30	E.1.2.2	Implementare sistem municipal de inchiriere biciclete	Implementare sistem municipal de inchiriere biciclete (100 de puncte de inchiriere * 20 biciclete / centru)	E.1; M.1;	nr. biciclete	1000	1,000,000	2	2	4	4	5	5	4	5	5	2	0.6	0.6	0.2	0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.6	0.19		
45	9	A.1.1.5	Modernizare facilitati operator, inclusiv dotarea cu sisteme de alimentare pentru autobuze electrice, alimentare cu energie electrica la substatii	Modernizare si extindere 2 depouri si autobaza pentru intretinerea si exploatarea mijloacelor de TP.	A.1; E.1; E.2	buc	1	10,000,000	4	4	5	5	5	3	5	5	4	1	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.2	1.0	0.15		
TOTAL FAZA I - 2017 (EURO)								262,739,497																							

LISTA DE INVESTITII FAZA II - AN 2020*

* anul 2020 reprezinta anul maximal pana la care se finalizeaza cererile de finantare si documentele suport / se obtine finantarea

Nr. crt	Nr. Lista Proiecte pe domenii	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	Obiectiv specific	U.M.	Cant.	Valoare (euro)	Ponderi Indicatori cantitativi										Utilitate										Punctaj
									Indicatori cantitativi																				
									5%	10%	10%	10%	10%	10%	15%	10%	15%	5%	U1	U2	U3	U4	U5	U6	U7	U8	U9	U10	
1	18	M.1.1.5	Achizitii de autobuze ecologice	Achizitii de autobuze ecologice care sa permita accesul si siguranta tuturor calatorilor	M.1;	buc	40	20,000,000	2	5	1	1	4	1	1	5	5	1	0.6	0.0	1.0	1.0	0.2	1.0	1.0	0.0	0.0	1.0	0.55
2	11	A.1.1.8	Amenajarea statiilor de transport public pe intreaga retea de transport public	Amenajare statii de TP: care sa asigure accesibilitate si siguranta calatorilor	A.1; A.1; S.1	nr. statii	150	750,000	1	2	5	5	4	1	1	5	5	1	1.0	0.6	0.0	0.0	0.2	1.0	1.0	0.0	0.0	1.0	0.43
3	35	E.1.4.2	Construirea de parcuri supra sau sub-terane pentru reorganizarea spatiului public	Construirea de parcuri supra sau sub-terane pentru reorganizarea spatiului public	E.1; S.1; M.1;	locuri parcare	17500	49,175,000	2	5	3	3	3	5	4	2	2	1	0.6	0.0	0.4	0.4	0.4	0.0	0.2	0.6	0.6	1.0	0.38
4	17	M.1.1.4	Achizitii de tramvaie noi	Achizitii de tramvaie noi care sa permita accesul si siguranta tuturor calatorilor	M.1;	buc	5	7,500,000	2	4	5	5	4	1	1	5	4	2	0.6	0.2	0.0	0.0	0.2	1.0	1.0	0.0	0.2	0.6	0.38
5	24	E.1.5.1	Amenajare trotuare si alei pietonale	Amenajare trotuare si alei pietonale in conditiile asigurarii accesibilitatii si sigurantei tuturor categoriilor de utilizatori.	E.1; M.1;	mp	25000	1,000,000	1	2	5	5	3	2	2	5	5	1	1.0	0.6	0.0	0.0	0.4	0.6	0.6	0.0	0.0	1.0	0.35
6	5	A.1.1.2	Modernizare infrastructura de tramvai	Cale de rulare, retea de contact, aparate de cale, amenajare refugii, sistem rutier (fara apa si canalizare): Calea Prutului (str Mihai Bravu - Str. Macului) Str Combinatului (Piata Energiei - drum Centura) Bdul Siderurgistilor (str Ghe Asachi - Piata Energiei) Str.1 dec 1918 (Piata Energiei - Bdul Milcov) Bdul Milcov (str 1 Decembrie 1918 - Bdul Traian Vuia) Bdul Traian Vuia (bdul Milcov - bdul Henri Coanda) Bdul Henri Coanda (Bdul Traian Vuia - Bdul George Cosbuc) Bdul Cosbuc (Bdul Henri Coanda - str Stefan cel Mare) Str Stefan cel Mare (Bdul George Cosbuc - cimitir evreiesc)	A.1; E.1; E.2	km cale dubla	2.2	7,700,000	4	4	5	5	4	2	2	4	3	1	0.2	0.2	0.0	0.0	0.2	0.6	0.6	0.2	0.4	1.0	0.33
7	53	E.3.3.3	Reglementări privind programul de aprovizionare al magazinelor, organizarea aprovizionării în ferestre de timp pe durata nopții	include marcaje	E.3;	buc	1	-	1	1	4	4	5	5	5	4	3	1	1.0	1.0	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.2	0.4	1.0	0.32
8	43	E.1.1.4	Extindere sistem de management al traficului	Extindere si update sistem de management al traficului, inclusiv CCTV	E.1; E.2; S.1;	buc	1	2,000,000	2	3	3	3	4	4	5	3	4	1	0.6	0.4	0.4	0.4	0.2	0.2	0.0	0.4	0.2	1.0	0.31
9	54	S.1.2.1	Implementare campanii de educatie rutiera adresate tinerilor	realizare campanii de educatie rutiera anuala (1 pe an timp de 20 de ani)	S.1;	nr. campanii	3	150,000	1	1	5	5	3	3	5	4	5	1	1.0	1.0	0.0	0.0	0.4	0.4	0.0	0.2	0.0	1.0	0.30
10	55	S.1.2.2	Implementare campanii de informare /comunicare adresate participantilor la trafic(soferi, pietoni, biciclisti, utilizatori de moped)	realizare campanii de educatie rutiera anuala (1 pe an timp de 20 de ani)	S.1;	nr. campanii	3	150,000	1	1	5	5	3	3	5	4	5	1	1.0	1.0	0.0	0.0	0.4	0.4	0.0	0.2	0.0	1.0	0.30
11	33	A.1.1.9	4 Facilitati Parc&Ride conectate cu transportul public	Zona Sud-Vest: strada Brailei (intrare pe E87), Zona Sud: b-dul Galati (intrare pe DN22B) , Zona Nord: str Traian (intrare pe DN26) Zona Vest: intrare de pe DJ 251 (total 1000 locuri parcare)	A.1;	mp	10000	2,000,000	1	3	4	4	4	5	5	2	3	2	1.0	0.4	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.6	0.4	0.6	0.30
12	50	E.3.2.1	Promovarea si sustinere dezvoltare centru logistic in zona de Est a municipiului	Promovarea si sustinere dezvoltare centru logistic in zona de Est a municipiului	E.3;	buc	1	-	1	1	4	4	5	5	5	4	4	1	1.0	1.0	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	1.0	0.29
13	51	E.3.3.1	Reglementari privind programul de realizare a serviciilor de utilitati publice	in intrevale orare inafara traficului de varf, de preferat seara si dimineata devreme	E.3;	buc	1	-	1	1	4	4	5	5	5	4	4	1	1.0	1.0	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	1.0	0.29
14	56	M.1.1.2	Campanii de constientizarea a conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)	Campanii de constientizarea a conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)	M.1;	nr. campanii	1	50,000	1	1	4	4	5	5	5	4	5	1	1.0	1.0	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	1.0	0.26
15	42	A.1.3	Sistem automat de tiketing - actualizare si update	Sistem automat de tiketing - actualizare si update	A1;	buc	1	3,800,000	2	3	5	5	5	5	1	5	5	2	0.6	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.6	0.25

LISTA DE INVESTITII FAZA II - AN 2020*

* anul 2020 reprezinta anul maximal pana la care se finalizeaza cererile de finantare si documentele suport / se obtine finatarea

Nr. crt	Nr. Lista Proiecte pe domenii	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	Obiectiv specific	U.M.	Cant.	Valoare (euro)	Ponderi Indicatori cantitativi										Utilitate										Punctaj
									Indicatori cantitativi																				
									5%	10%	10%	10%	10%	15%	10%	15%	5%	I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	I9	I10	U1	
16	30	E.1.2.3	Amenajare Trasee stradale urbane de promenada pentru biciclete	Amenajare Trasee de promenada Blvd. George Coşbuc, Bariera Traian - DN26 - Spre Pădurea Gârboavele Blvd George Coşbuc, Bariera Traian - Strada Tunelului - Spre Lacul Brateş Blvd. George Coşbuc - Str. Ştefan cel Mare - Spre Lacul Vânători Blvd. Galaţi- Str. Lunca Siretului - Spre Castrul Roman Tirighina - Barboşi Blvd. Galaţi - DN 22B - Spre Cartierul Dimitrie Cantemir şi Priza Dunării Str. Mihai Bravu, Stânga pe Str. Basarabiei - DN 2B - Spre lacul Zatun	E.1; M.1;	km	34	1,020,000	5	2	4	4	4	5	4	4	4	2	0.0	0.6	0.2	0.2	0.2	0.0	0.2	0.2	0.2	0.6	0.23
17	1	E.1.4.1	Reabilitare infrastructura rutiera la nivelul municipiului	Reabilitare infrastructura rutiera la nivelul municipiului	E.1	km	10	5,000,000	4	4	4	4	4	5	5	4	3	1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.2	0.4	1.0	0.22
18	26	E.1.5.3	Amenajarea de zone de tip "shared space" (spatii partajate)	Regularizarea traficului zilnic prin intermediul regulilor informale ale străzii şi printr-un comportament responsabil în timpul deplasării. Ţinta acestei abordări, este de a permite utilizarea comună/partajată a spaţiului disponibil al străzii.	E.1;	mp	5000	300,000	1	2	5	5	4	4	4	5	5	2	1.0	0.6	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.6	0.21
19	32	E.1.5.5	Amenajare Faleza Dunarii	Amenajare faleza Dunarii, inclusiv conectivitate la punctele de interes adiacente	E1	buc	1	3,500,000	2	3	5	5	4	5	3	5	5	1	0.6	0.4	0.0	0.0	0.2	0.0	0.4	0.0	0.0	1.0	0.20
20	29	E.1.2.2	Implementare sistem municipal de inchiriere biciclete	Implementare sistem municipal de inchiriere biciclete (100 de puncte de inchiriere * 20 biciclete / centru)	E.1; M.1;	nr. biciclete	1000	1,000,000	2	2	4	4	5	5	4	5	5	2	0.6	0.6	0.2	0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.6	0.19
21	28	E.1.2.1	Amenajare retea piste biciclete la nivelul municipiului	Amenajare retea piste biciclete - Inelul principal, magistralele transversale si retele de cartier, inclusiv facilitati de parcare si componenta de informare.	E.1; M.1;	km cale dubla	30.7	1,535,000	3	3	4	4	4	5	4	5	5	2	0.4	0.4	0.2	0.2	0.2	0.0	0.2	0.0	0.0	0.6	0.18
22	8	A.1.1.5	Modernizare facilitati operator, inclusiv dotarea cu sisteme de alimentare pentru autobuze electrice, alimentare cu energie electrica la substatii	Modernizare si extindere 2 depouri si autobaza pentru intretinerea si exploatarea mijloacelor de TP.	A.1; E.1; E.2	buc	1	10,000,000	4	4	5	5	5	3	5	5	4	1	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.2	1.0	0.15
23	3	E.4.3.1	Realizare traversare / subtraversare Dunarea catre Tulcea	Realizare traversare / subtraversare Dunarea catre Tulcea	E.4	km	0	248,000,000	5	5	4	4	4	5	5	4	5	1	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	1.0	0.13
TOTAL FAZA II - 2020 (EURO)								364,630,000																					

Anexa 4.6 - Lista de Investitii Faza III (an 2030)

LISTA DE INVESTITII FAZA III - AN 2030*

* anul 2030 reprezinta anul maximal pana la care se finalizeaza cererile de finantare si documentele suport / se obtine finatarea

Nr. crt	Nr. Lista Proiecte pe domenii	Cod Proiect	Denumire proiect	Descriere	Obiectiv specific	U.M.	Cant.	Valoare (euro)	Ponderi Indicatori cantitativi										Utilitate										Punctaj
									5%	10%	10%	10%	10%	10%	15%	10%	15%	5%	U1	U2	U3	U4	U5	U6	U7	U8	U9	U10	
									I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	I9	I10											
1	18	M.1.1.5	Achizitii de autobuze ecologice	Inlocuire autobuze existente	M.1;	buc	80	40,000,000	2	5	1	1	4	1	1	5	5	1	0.6	0.0	1.0	1.0	0.2	1.0	1.0	0.0	0.0	1.0	0.55
2	7	A.1.1.4	Reabilitare/modernizare infrastructura de troleibuz	strazile: Str. Garii (str Domneasca - Statia CFR calatori) Bdul Dunarea (str Brailei - bdul Galati) Bdul Galati (bdul Dunarea - str Otelarilor) Str Otelarilor (bdul Galati - str Otelarilor cap traseu) Str. Prelungirea Traian (B-dul Marea Unire-str. Brailei) Str Traian (str Brailei - limita intravilan)	A.1; E.1; E.2	km cale dubla	4.3	3,440,000	3	3	1	1	5	3	3	4	4	1	0.4	0.4	1.0	1.0	0.0	0.4	0.4	0.2	0.2	1.0	0.46
3	11	A.1.1.8	Reabilitarea / modernizarea statiilor de transport public pe intreaga retea de transport public	Amenajare statii de TP: care sa asigure accesibilitate si securitate calatorilor	A.1; A.1; S.1	nr. statii	150	750,000	1	2	5	5	4	1	1	5	5	1	1.0	0.6	0.0	0.0	0.2	1.0	1.0	0.0	0.0	1.0	0.43
4	16	M.1.1.3	Achizitii de troleibuze noi	Inlocuire troleibuze	M.1;	buc	24	8,400,000	1	4	5	5	4	1	1	5	4	1	1.0	0.2	0.0	0.0	0.2	1.0	1.0	0.0	0.2	1.0	0.42
5	17	M.1.1.4	Achizitii de tramvaie noi	Inlocuire tramvaie	M.1;	buc	20	30,000,000	2	5	5	5	4	1	1	5	4	1	0.6	0.0	0.0	0.0	0.2	1.0	1.0	0.0	0.2	1.0	0.38
6	13	E.4.1.1	Realizare linie tramvai Galati - Braila	Realizare proiect tramvai Braila-Galati in partea Sud	E.4;	km cale dubla	10	35,000,000	5	5	3	3	4	4	3	3	2	1	0.0	0.0	0.4	0.4	0.2	0.2	0.4	0.4	0.6	1.0	0.36
7	4	M.1.1.1	Reabilitare/modernizare infrastructura necesara utilizării autovehiculelor electrice	Reabilitare/modernizare infrastructura necesara utilizării autovehiculelor electrice	M.1	nr. Statii	10	200,000	1	1	2	2	5	5	5	5	5	1	1.0	1.0	0.6	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.32
8	9	A.1.1.6	Amenajare de culoare cu benzi dedicate transport public	separare benzi dedicate cu separatoare: Str Brailei (bdul Siderurgistilor - str Domeasca) Str Domneasca (str Brailei - str Basarabiei)	A.1; E.1; E.2	km cale simpla	6.4	960,000	1	2	4	4	4	3	3	5	5	1	1.0	0.6	0.2	0.2	0.2	0.4	0.4	0.0	0.0	1.0	0.32
9	54	S.1.2.1	Implementare campanii de educatie rutiera adresate tinerilor	realizare campanii de educatie rutiera anuala (1 pe an timp de 20 de ani)	S.1;	nr. campanii	14	700,000	1	1	5	5	3	3	5	4	5	1	1.0	1.0	0.0	0.0	0.4	0.4	0.0	0.2	0.0	1.0	0.30
10	55	S.1.2.2	Implementare campanii de informare /comunicare adresate participantilor la trafic(soferi, pietoni, biciclisti, utilizatori de moped)	realizare campanii de educatie rutiera anuala (1 pe an timp de 20 de ani)	S.1;	nr. campanii	14	700,000	1	1	5	5	3	3	5	4	5	1	1.0	1.0	0.0	0.0	0.4	0.4	0.0	0.2	0.0	1.0	0.30
11	6	A.1.1.3	Reabilitare / modernizare infrastructura de troleibuz	Modernizarea infrastructurii de troleibuz: (Autobaza (Bdul George Cosbuc - str Ciobanului - Parc CFR); Str Domneasca (parc CFR - str Brailei); Str Brailei (str Domneasca - str Otelarilor); Str Otelarilor (str Brailei - capat traseu); Str Prelungirea Brailei (str Brailei - str doctor C-tin Leveditti); str doctor C-tin Leveditti (str Prelungirea Brailei - capat traseu); Substatii de tensiune: include dispecerat energetic, 1 substatie la 8 km	A.1; E.1; E.2	Km cale simpla buc	5.6 km 3 buc.	4,830,000	3	3	5	5	4	4	2	5	3	1	0.4	0.4	0.0	0.0	0.2	0.2	0.6	0.0	0.4	1.0	0.30
12	2	E.4.1.2	Reabilitarea accesului intre B-dul Siderurgistilor si Calea Smardan	Realizare drum de legatura intre B-dul Siderurgistilor (platforma industrial) si Calea Smardan	E.4	km	0.85	850,000	1	2	4	4	4	5	5	4	4	1	1.0	0.6	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.2	0.2	1.0	0.27
13	21	E.3.1.4	Conectarea accesului la Bac cu varianta de ocolire in zona de Sud	Conectarea accesului la Bac cu varianta de ocolire in zona de Sud	E.3;	km	2	6,000,000	2	3	3	3	4	5	5	3	3	5	0.6	0.4	0.4	0.4	0.2	0.0	0.0	0.4	0.4	0.0	0.27
14	1	E.1.4.1	Reabilitare infrastructura rutiera la nivelul municipiului	Reabilitare infrastructura rutiera la nivelul municipiului	E.1	km	80	40,000,000	5	5	3	3	3	5	5	4	4	1	0.0	0.0	0.4	0.4	0.4	0.0	0.0	0.2	0.2	1.0	0.22
15	31	E.4.1.3	Realizare piste de biciclete Galati - Braila	Realizare piste de biciclete Galati - Braila, in zona de sud a municipiului	E.4;	km	10	500,000	5	2	5	5	5	5	4	4	4	1	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	1.0	0.19
16	20	E.3.1.3	Reabilitarea drumurilor care asigura legatura intre porturi DOCURI si ROMPORTMET cu varianta de ocolire	Reabilitarea drumurilor care asigura legatura intre porturi DOCURI si ROMPORTMET cu varianta de ocolire	E.3;	km	5	2,500,000	2	3	5	5	4	5	5	4	4	5	0.6	0.4	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.2	0.2	0.0	0.14
TOTAL FAZA III - 2030 (EURO)								174,830,000																					
din care:																													
Investitii Faza III								45,400,000																					
Investitii Faza III - Inlocuiri / reabilitari infrastructura din fazele anterioare								129,430,000																					