

**STUDII DE FUNDAMENTARE PENTRU ACTUALIZAREA  
PLANULUI URBANISTIC GENERAL AL COMUNEI  
PETRICANI, JUDEȚUL NEAMȚ**

**1\_4. ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI ȘI A TRANSPORTURILOR**

## CUPRINS

<b>1. INTRODUCERE</b> .....	<b>3</b>
1.1. Generalități.....	3
1.2. Metodologie de elaborare.....	5
<b>2. SITUAȚIA ACTUALĂ</b> .....	<b>7</b>
2.1. Generalități.....	7
2.2. Evaluarea situației actuale a traficului rutier.....	9
2.3. Analiza rețelei de transport .....	13
2.5. Concluzii.....	24

## 1. INTRODUCERE

### 1.1. Generalități

Comuna Petricani este situată în nord-estul județului Neamț, România și este formată din satele Petricani, Târpești, Țolici, Boiștea. Comuna se află la sud-est de orașul Târgu Neamț, pe malurile râului Topolița. Este străbătută de șoseaua județeană DJ155I, care o leagă spre vest de Grumăzești și Târgu Neamț (unde se termină în DN15C) și spre est și sud de Urecheni, Păstrăveni, Tupilați, Bârgăuani (unde se intersectează cu DN15D), Făurei, Secuieni și Români.

O localizare mai exactă este dată de coordonatele geografice: 47° 7' latitudine nordică și 26° 37' longitudine estică. Comuna Petricani este situată în Depresiunea Neamțului, teritoriul fiind inclus în sectorul nordic al Subcarpaților Moldovei, cunoscut și sub numele de Subcarpații Neamțului.

Comuna se învecinează:

- La Nord: Comuna Timișești, orașul Târgu Neamț;
- La Est: Comuna Urecheni, Păstrăveni, Țibucani;
- La Sud: Comuna Bodești;
- La Vest: Comuna Grumăzești.

Comuna Petricani se află la o depărtare de 53 km de reședința de județ, Piatra Neamț și o distanță de 9 km de Târgu Neamț

Principala cale de comunicație pe teritoriul comunei este reprezentat de DJ 155I care constituie legătura dintre orașul Târgu Neamț și comuna Tupilați, jud. Neamț.

Comuna are în administrare 54 km de drumuri comunale dintre care 33 km asfalți și 21 km pietruși cu balast.

Comuna are o infrastructură care necesită modernizare – reabilitare. Infrastructura rutieră va trebui modernizată în paralel cu introducerea – extinderea celorlalte rețele de utilități (apă, canal, gaze naturale, etc.).

Dezvoltarea turistică și agroturistică a comunei impune modernizarea rețelei de drumuri către zonele de interes care se pretează la astfel de activități.



Fig. 1 – Localități componente intravilan Comuna Petricani

## 1.2. Metodologie de elaborare

### 1.2.1. Transporturile și urbanizarea

Transporturile și urbanizarea constituie un sistem interactiv în care cele două elemente se influențează reciproc. Acest lucru pare evident, dar datorită interacțiunii dintre transporturi și dezvoltarea urbană este dificil să se facă cuantificări datorită complexității mecanismelor urbane, care nu permit să se izoleze cauzele și efectele lor.

Procesul poate fi descris simplificat prin trei considerente principale:

- 1). transformările structurilor spațiale realizate fie prin extindere (dezvoltare de-a lungul unor axe sau prin crearea unor zone de locuințe periferice, fie prin îndeșirea țesutului urban, modifică volumul și repartiția necesităților de deplasări;
- 2). satisfacerea necesităților de circulație presupune crearea unei infrastructuri de circulație pentru a face mai accesibile și mai atractive anumite zone din spațiul urban;
- 3). fiecare acțiune (localizarea funcțiilor urbane sau crearea unei infrastructuri rutiere) declanșează efecte care modifică starea sistemului, satisfăcând o necesitate, sau crearea unei noi necesități, sau revigorarea unei situații existente.

Transformările rapide ale repartiției spațiale a zonelor de locuințe și a celor cu activități de producție și servicii antrenează modificări în geografia originilor și destinațiilor deplasărilor, în intensitatea fluxurilor de circulație și în lungimea parcursurilor.

În principiu, administrațiile caută să creeze infrastructuri și mijloace de transport pentru a face față la creșterea necesităților de circulație, dar creșterea cererilor de transport de persoane și bunuri nu este, în general, însoțită de o adaptare imediată a sistemului de transport în sectoarele cele mai solicitate ale sistemului urban. Constrângerile care apar sunt cauzate de: resurse limitate, costuri ridicate pentru realizarea infrastructurii de transport urban, obstacole politice, administrative și instituționale, precum opoziția colectivităților învecinate.

### 1.2.2. Modul de abordare a studiilor de circulație

Factorul circulație a fost întotdeauna elementul prin care activitatea omenească, manifestată pe un teritoriu mai întins sau mai restrâns și-a găsit posibilitatea de desfășurare și de valorificare.

Necesitatea de a se stabili contacte și legături între oameni sau grupuri de oameni a condus la cerința de deplasări, a căror frecvență a crescut, evidențindu-se fenomenul denumit astăzi circulație. Astfel, circulația rutieră poate fi definită ca fiind mișcarea generată de vehicule și persoane, concentrată pe anumite suprafețe de teren amenajate special în acest scop, legată de desfășurarea vieții și activității omenești.

Dezvoltarea economică și creșterea progresivă a condițiilor materiale facilitează extinderea utilizării autovehiculelor. S-a ajuns astfel în prezent la situația cunoscută în multe orașe unde, datorită multitudinii de relații care rezultă în mod necesar în desfășurarea vieții omenești, ca circulația să devină deosebit de intensă. Acest fapt creează probleme deosebite de fluentă a traficului datorită și faptului că în orașe se concentrează cea mai mare parte a parcului

auto.

Datorită acestui lucru apare necesitatea unei rețele stradale majore pentru asigurarea circulației orașenești de mare volum și viteză corespunzătoare, amplasată în vecinătatea marilor unități urbanistice și al unei rețele de masă situată în interiorul acestor unități pentru asigurarea circulației locale și de acces caracterizată prin mărime și viteze reduse.

Astfel apare necesitatea unei noi organizări a orașelor față de aceste probleme ale diferitelor categorii de transporturi. În aceste condiții se pune problema executării unor mari artere de circulație, a sistematizării intersecțiilor, a executării unor poduri, pasaje, etc.

Stabilirea corectă a rețelei stradale semnificative a unui oraș necesită pe lângă considerente de ordin urbanistic, cunoașterea circulației actuale și de perspectivă de pe fiecare arteră de circulație mai importantă din oraș. Acest lucru este necesar deoarece numai solicitarea cauzată de circulația vehiculelor asigură elementele necesare pentru dimensionarea diferitelor artere.

Proiectarea/dimensionarea unei artere stradale necesită:

- a) stabilirea celor mai logice trasee între două sau mai multe centre de interes date, respectând rețeaua stradală existentă;
- b) studierea de trasee noi între diverse puncte de interes actuale sau viitoare;
- c) determinarea secțiunilor transversale ale străzilor magistrale pentru circulația de viitor, capabile de a asigura scurgerea fluxurilor de trafic de viitor;
- d) adoptarea de secțiuni transversale, astfel încât actualele modernizări sau construcții de străzi să se încadreze în soluțiile de perspectivă, putând oricând să fie extinse fără sacrificii prea mari.

Pentru a răspunde acestor probleme, este necesar să fie întocmite studii de specialitate bine fundamentate, astfel încât factorii de decizie să poată oricând adopta cele mai bune soluții de sistematizare și organizare a circulației în mod deosebit, dar și a dezvoltării urbanistice a orașului, în concordanță cu dezvoltarea celorlalte funcțiuni principale: locuințe, industrie, cultură, etc.

## 2. SITUAȚIA ACTUALĂ

### 2.1. Generalități

Ca urmare a creșterii explozive a gradului de motorizare și implicit al traficului dinamic și staționar în perioada scursă de la elaborarea ultimului studiu, mutațiile care s-au produs în structura parametrilor socio-economici generatori de trafic, circulația se desfășoară cu dificultăți din ce în ce mai mari. Se constată că reglementările existente ale circulației nu mai sunt adecvate necesităților actuale.

Acest studiu își propune să ofere soluții pe termen scurt pentru realizarea unui salt calitativ în fluența și siguranța circulației, iar pe termen lung soluții de dezvoltare a rețelei stradale care să asigure condiții pentru dezvoltarea durabilă a comunei.

Organizarea circulației pe teritoriul comunei Petricani impune încadrarea mijloacelor de reglementare a traficului rutier și pietonal în reglementările în vigoare privind sistematizarea localităților și siguranța circulației, respectiv Legea Nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și H.G. nr. 85/2003 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice.

În subsidiar mijloacele de reglementare a circulației trebuie să fie realizate în conformitate cu normele și standardele în vigoare, în principal cele ce se referă la "Tehnica traficului rutier" și „Siguranța Circulației”.

Realizarea dezideratului de „siguranța circulației” impune însă ca trama stradală a comunei să fie tratată în viitor în raport cu structura de bază ce asigură condițiile de siguranță și fluență.

Aici vorbim de necesitatea materializării, dincolo de partea carosabilă, a elementelor unui drum modernizat (șanțuri pentru scurgerea apelor pluviale, spații verzi pentru poziționarea indicatoarelor de circulație rutieră, dar și pentru poziționarea rețelelor de echipare edilitară (apă, gaz, canalizare, internet, etc.), piste de bicicliști, poziționate astfel încât să nu încurce nici circulația autovehiculelor, dar nici pe cea a pietonilor, trotuare pentru circulația pietonilor).

Odată materializate toate aceste vor duce la realizarea aceluși deziderat de "siguranță a circulației", însă, atragem atenția asupra faptului că, dincolo de resurse materiale, asemenea investiții necesită și teren propriu-zis, în marginea părților carosabile, care să fie la dispoziția Primăriei Comunei Petricani.

Studiul are ca scop, datorită necesităților actuale și de perspectivă ale traficului rutier, oferirea de elemente necesare dimensionării rețelei stradale semnificative și a principalelor dispozitive de circulație, precum și elaborarea detaliilor de circulație pentru unele noduri rutiere de importanță deosebită în vederea fluidizării traficului rutier și sporirea siguranței circulației în Comuna Petricani.

Obiectivul caracteristic al studiului este axat pe optimizarea funcțională a potențialului existent al rețelei stradale prin amenajări rutiere raționale în concordanță cu planurile urbanistice (PUG, PUZ, PUD), prin îmbunătățirea reglementărilor privind desfășurarea traficului de diferite categorii și afectarea lui pe rețea, în condițiile creșterii fluenței, capacității și siguranței.

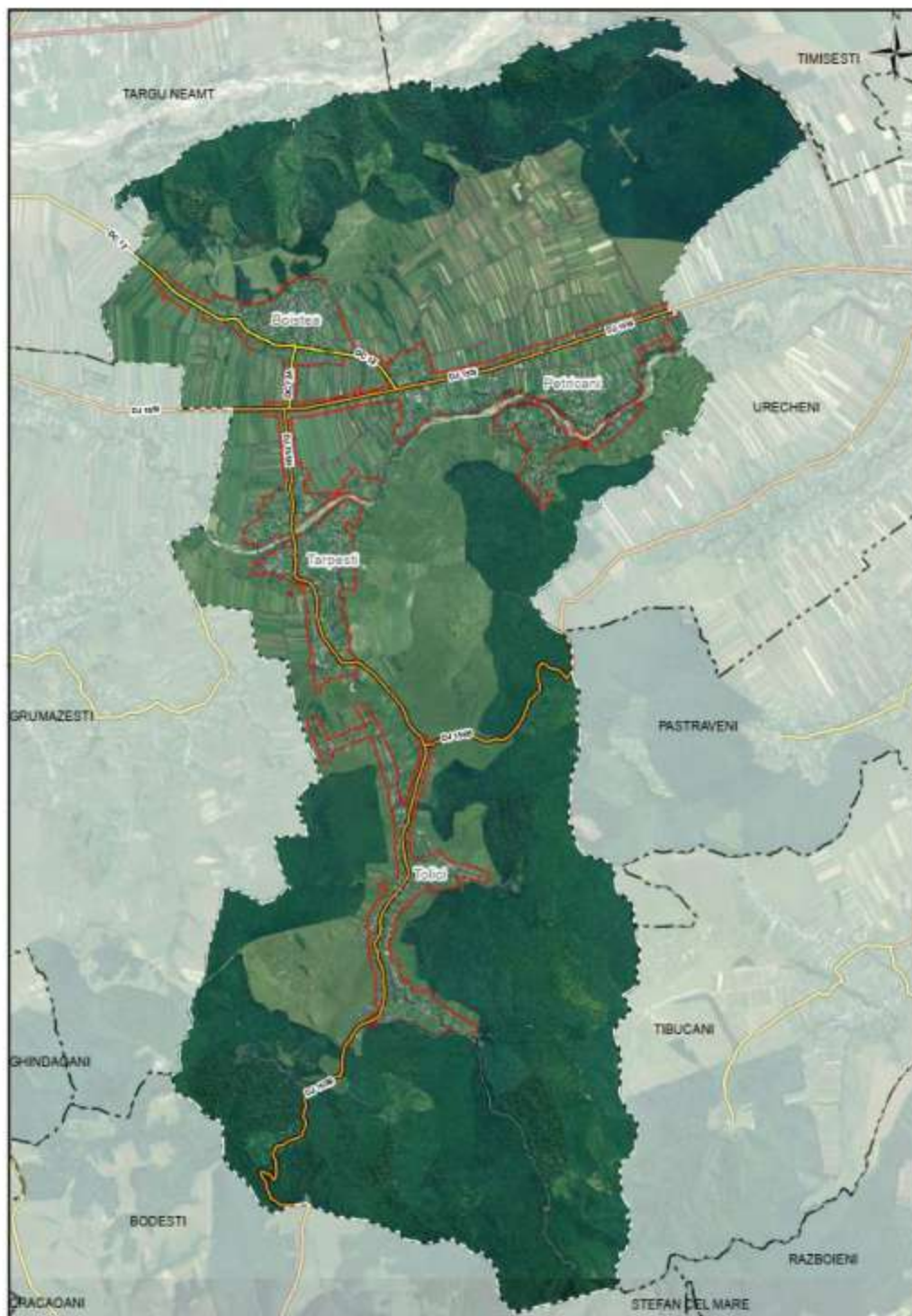


Fig. 2 – Infrastructura rutieră care traversează localitatea Petricani

## 2.2. Evaluarea situației actuale a traficului rutier

Intravilanul se compune din teritoriul localităților Petricani (reședința comunei), Târpești, Țolici și Boiștea (localități componente ale comunei).

Comuna Petricani se află la o depărtare de 53 km de reședința de județ, Piatra Neamț și o distanță de 9 km de Târgu Neamț

Principala cale de comunicație pe teritoriul comunei este reprezentat de DJ 155I care constituie legătura dintre orașul Târgu Neamț și comuna Tupilați, jud. Neamț.

Comuna are în administrare 54 km de drumuri comunale dintre care 33 km asfaltați și 21 km pietruși cu balast.

Comuna are o infrastructură care necesită modernizare – reabilitare. Infrastructura rutieră va trebui modernizată în paralel cu introducerea – extinderea celorlalte rețele de utilități (apă, canal, gaze naturale, etc.).

Comuna Petricani va beneficia și de legătura directă cu autostrada A8. Autostrada Târgu Mureș-Iași (A8), denumită și Autostrada Unirii sau Autostrada Est-Vest, este o autostradă ce va fi construită pe traseul Ungheni - Iași - Târgu Frumos - Pașcani - Târgu Neamț - Poiana Largului - Ditrău - Târgu Mureș, unde va fi creată o legătură cu Autostrada A3. Va avea o lungime de 310 km. Distanța rutieră față de București este de 400 km, fata de Iasi este de 104 km, iar față de Piatra Neamt, de 44 km.

În perioada 2008 – 2020 au fost realizate investiții pentru modernizarea infrastructurii de drumuri din comună, conform informațiilor furnizate de primărie au fost desfășurate următoarele lucrări:

- Modernizare drumuri locale sat Târpești, comuna Petricani (Strada: Morii, Poetului, Cotului, Salcânilor, Rozelor) – 2.5 km;
- Modernizare drumuri de interes local în comuna Petricani, satele Petricani și Boiștea (Strada: Școlii Răbâia, Cireșilor, Cotroceni, Izvorului, Bisericii Petricani, Pârăoani, Bisericii, Școlii) – 5 km;
- Modernizare drum comunal Rotunda-Țolici – 2,5 km;
- Modernizare DJ 155 I – sat Petricani – 5 km;
- Modernizare DJ 155 M – sat Târpești – 3,5 km;
- Modernizare DJ 155 B – sat Țolici 6 km;
- Modernizare DJ 155 M - sat Țolici 1,5 km;
- Demolarea și construire a două poduri noi din beton armat peste râul Topolița, comuna Petricani;
- Refacere infrastructură pod beton, afuiere pile, punct cot Târpești, sat Târpești;
- Reparația a cinci poduri din lemn, în lungime totală de 97,2 ml;
- Refacere platformă din balast drum 9 km.

Starea tehnică a strazilor și a drumurilor este relativ bună.

Datorită configurației tramei stradale a comunei și a dispunerii localității de reședință Petricani în lungul drumului județean DJ155I traficul trece prin centrul comunei, inclusiv cel de tranzit.

Rețeaua de străzi s-a dezvoltat spațial în toate localitățile comunei, în strânsă corelare cu țesutul rural.

Numărul traseelor este relativ redus – o stradă de categoria II (DJ155I), la care se adaugă cele de categoria III și IV – cu rol de acces și de folosință locală. Numărul intersecțiilor majore este de asemenea mic, existând doar între străzi de categoria II și III:

- Intersecția între DJ155I și DJ155M, către Tarpești;



Fig. 3

- Intersecția între DJ155I și DC12A, către Boistea;



Fig.4

- Intersecția între DJ155I și DC12, către Boistea.



Fig.5

Sistemul de circulații este unul ierarhizat, rețeaua stradală a comunei Petricani fiind compusă din trei categorii de trasee:

- Categoria II – DJ 155 I face legătura spre Targu Neamt și Tupilati

- Categoria III – DJ 155 M, DJ 155B, DC 12, DC 12A, străzi principale

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

De asemenea, străzile de categoria III asigură un acces facil dinspre zonele de locuințe către principalele instituții de învățământ, instituții administrative și de cult.

- Categoria IV – majoritatea a străzilor din comuna

Aceste străzi funcționează în cadrul comunei cu rol de folosință locală, oferind acces între zonele constituite din locuințe individuale din interiorul localității.

Timpii de călătorie pentru traversarea comunei sunt, în condiții normale de trafic, de aproximativ 5min pe direcția est-vest și de aproximativ 15 min pe direcția nord-sud.

Majoritatea locurilor de parcare se afla în zona centrală, în curtea instituțiilor publice, a unităților de cult sau în fața unităților de comerț și servicii. Locurile de parcare publice nu sunt amenajate și semnalizate, conform legislației aflată în vigoare.

Este necesară crearea de noi locuri de parcare la nivelul tuturor localităților componente.

Conectivitatea în interiorul sistemului de străzi din comuna Petricani este relativ bună. S-au identificat întreruperi ale tramei stradale care îngreunează sau chiar fac imposibilă parcurgerea fluidă și/sau în siguranță a traseului, ori accesul la anumite locații, puncte în care se propune amenajarea de podete.



Fig. 6 Drum secundar – str. Paraului, cu trecere peste paraul Tolici

Gabaritul străzilor principale de categoria II nu respectă normele în vigoare, având un profil transversal cu 2 benzi de circulație, fara spațiul necesar pentru deplasările pietonale.

Străzile de categoria III și IV, cu rol de acces și folosință locală, sunt dimensionate la valori mici cuprinse între 3,5m și 7 m. Excepție fac drumurile comunale DC 12A și DC12 cu latimi de 10 m.

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

În prezent, comuna Petricani beneficiază de un sistem de străzi într-o stare fizică relativ bună, aproximativ 60% din totalul de trasee fiind asfaltate. Trama stradală majoră – DJ155 - este complet reabilitată (asfaltată) la nivelul suprafețelor pentru deplasări rutiere.

## 2.3. Analiza rețelei de transport

### 2.3.1. Date existente

La realizarea studiului au fost avute în vedere și analizate următoarele documentații existente puse la dispoziție de Primăria Comunei Petricani:

- Date referitoare la transportul public, cum ar fi: trasee, stații, program de circulație etc.
- Date referitoare la trama stradală.

Activitatea de colectare a datelor a presupus realizarea unor cercetări de teren care să surprindă situația actuală și principalele tendințe privind mobilitatea.

Astfel, activitatea de colectare a datelor pentru elaborarea modelului de transport a inclus următoarele:

- Analiza documentelor existente: Planul Urbanistic General aflat în vigoare, Strategia pentru dezvoltare locală a comunei Petricani în perioada 2021-2027, alte documente semnificative.
- Date socio-demografice: repartizarea populației pe localități;
- Date privind infrastructura rutieră;
- Date privind transportul public interurban.

### 2.3.2. Analiza rețelei actuale de transport din comuna Petricani

#### *2.3.2.1. Piste ciclabile*

Comuna Petricani nu dispune de o infrastructură pentru biciclete, acest mijloc de deplasare fiind dificil de practicat de către locuitorii comunei.

Deplasările cu bicicleta se fac pe suprafața carosabilă, preponderant pe drumurile județene și comunale.

Lipsa infrastructurii pentru biciclete crește exponențial riscul la accidente.

Prin proiectul de Modernizare a rețelelor de transport rutier (drumuri comunale), prevăzut în strategia de dezvoltare locală a comunei, aceasta își propune și înființarea de piste de bicicliști accesibile pentru locuitori.

### 2.3.2.2. *Zone pietonale*

Comuna Petricani nu dispune de zone sau alei pietonale.

În prezent, în zona centrală a comunei, cat si in celelalte zone si localitati ale comunei nu exista spații functionale destinate circulației pietonale.

Traficul pietonal se desfășoară pe acostament/pe alei înguste aflate pe spațiile plantate adiacente căii de rulare.

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

Este necesara modernizarea si autorizarea podetelor pietonale existente peste paraie, in localitatile Tarpesti, Tolici si Petricani.

Pentru a crește gradul de confort și siguranță pentru deplasările pietonale se impune asigurarea infrastructurii pietonale dedicate (trotuare) pe toate străzile din comuna. Se vor avea în vedere dimensiunile minime stipulate în normativ NP 051-2012 pentru asigurarea accesibilității tuturor participanților la trafic.

### 2.3.2.4. *Deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă*

Pavajul tactil care ajută persoanele cu deficiențe de vedere la identificarea zonelor pentru traversarea străzilor nu există. În multe situații există o diferență de nivel între trotuar și trecerea pietonală, ceea ce conduce la dificultăți în deplasarea persoanelor cu dizabilități, a celor care se deplasează cu ajutorul cărucioarelor cu roțile, dar și a celor care împing cărucioare pentru copii. Astfel, nu este asigurată continuitatea deplasării persoanelor cu dizabilități, acestea întâmpinând probleme, în special, la traversarea străzilor, dar și, în multe cazuri la deplasarea pe trotuare, ocupate cu diferite obstacole (de regulă autoturisme parcate neregulamentar, dar nu numai). De asemenea, starea necorespunzătoare a trotuarelor (în unele cazuri) face ca deplasarea persoanelor aflate în cărucioare să fie dificilă.

Evaluarea modurilor alternative de transport au relevat următoarele aspecte:

- nu există o rețea de piste pentru bicicliști;
- lipsa de trotuare amenajate sau în stare necorespunzătoare;
- lipsa pavajului tactil care ajută persoanele cu deficiențe de vedere la identificarea

zonelor pentru traversarea străzilor. În multe situații există o diferență de nivel între trotuar și trecerea pietonală, ceea ce conduce la dificultăți în deplasarea persoanelor cu dizabilități.

#### 2.3.2.5. Parcări

Majoritatea locurilor de parcare se afla în zona centrală, în curtea instituțiilor publice, a unităților de cult sau în fața unităților de comerț și servicii. Locurile de parcare publice nu sunt amenajate și semnalizate, conform legislației aflată în vigoare.

Având în vedere trendul ascendent din ultimii ani, în ceea ce privește folosirea autovehiculelor, este necesară suplimentarea locurilor de parcare, care să corespundă mai bine nevoilor curente ale populației.

### 2.3.3. Analiza transportului public în aria comunei Petricani

#### 2.3.3.1. Transportul public local și interurban

##### **Comuna Petricani nu dispune de transport public în comun.**

Mijloacele de transport folosite de populație sunt autobuze și microbuze ale unor firme de transport din Piatra Neamț și Târgu Neamț.

Există curse regulate publice zilnice spre orașul Târgu Neamț și municipiul Piatra Neamț.

**Autoturismele personale reprezintă principalul mijloc de transport utilizat de populația comunei pentru deplasările locale.**

**Pentru obiectivul Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea infrastructurii pentru vehiculele de transport rutier nepoluant din punct de vedere energetic, Comuna Petricani are în derulare proiect de construire stații de reincărcare pentru vehicule electrice. Odată implementat comuna va dispune de patru stații de reincărcare a autovehiculelor electrice și hibrid, câte una în fiecare localitate componentă a comunei Petricani.**

Transportul interurban și interjudețean se realizează pe traseul drumurilor județene, cu microbuze ale operatorilor privați.

Traficul de pasageri pentru transportul carosabil este preluat din stațiile de autobuz existente: una în sat Tarpești, una în sat Tolici, una în sat Boistea și două în satul reședință de comuna Petricani. Mai există de asemenea o stație auto semnalizată dar neamenajată în centrul satului Petricani.

Este necesară înființarea și amenajarea stației auto din centrul satului Petricani și a unor noi stații în celelalte sate aparținătoare ale comunei pentru accesul facil în cadrul acestora la locuințe și la principalele obiective de interes public.

În cazul stațiilor auto existente este necesară modernizarea și întreținerea acestora, conform prevederilor legale. Se vor avea în vedere următoarele:

- Toate stațiile de așteptare și de îmbarcare vor fi amenajate astfel încât pasagerii să fie feriți de intemperiiile vremii.

- Stațiile proiectate se vor amenaja prin marcaj pe carosabilul existent sau prin dotarea cu alveole.
- Stațiile dotate cu alveole se vor realiza în locurile în care spațiul adiacent strazilor va permite acest lucru.
- Marcarea alveolelor se va realiza prin montarea de indicatoare de avertizare pentru participanții la trafic.
- Se vor realiza treceri pentru pietoni în dreptul stațiilor de transport în comun

De asemenea este necesară modernizarea și întreținerea flotei auto a operatorilor de transport.



Fig. 7 Stație auto 1, sat Petricani



Fig. 8 Stație auto 2, sat Petricani



Fig. 9 Disfuncționalitate – lipsa stație auto, Zona centrală, sat Petricani



Fig. 10 Stație auto, sat Boistea



Fig. 11 Stație auto, sat Tarpesti



Fig. 12 Stație auto, sat Tolici

### 2.3.3.3. *Transportul feroviar*

Comuna Petricani are acces la transportul feroviar din orasul Targu Neamt.

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

Calea ferată cu plecare din Târgu Neamț este exploatată de operatorul privat Regiotrans și este deservită de șase perechi de trenuri regio pe zi (între orele 5:45 și 20:20, la un interval de aproximativ trei ore dimineața și două ore după-amiaza), din care una circulă și la Iași.

### 2.3.3.5. *Transportul aerian*

Cel mai apropiat aeroport este cel din Salcea-Suceava, aflat la 85 de kilometri. Acesta are curse regulate cu București și Timișoara. În apropiere mai sunt Aeroportul Internațional Iași, care are curse regulate cu Viena, Budapesta, București, Constanța și Timișoara, și Aeroportul Internațional Bacău care are curse regulate către orașe din Italia (Bologna, Milano, Roma, Torino), București și Timișoara.

#### 2.3.3.6. *Transport de marfă*

Transportul de marfă reprezintă o componentă importantă din punctul de vedere al mobilității urbane pentru comuna Petricani, intrucat o mare parte din traficul care traversează localitatea Petricani este dat de autocamioanele care transporta marfa dinspre Targu Neamt. În prezent, pentru tot traficul de marfă dar și traficul de mare tonaj care tranzitează localitatea, se utilizează drumul județean DJ155I.

În lipsa unui drum ocolitor, traficul de tranzit, inclusiv traficul greu, se desfășoară pe principala artera din interiorul comunei.

Realizarea autostrazii A8 va contribui la devierea traficului greu de pe DJ155I.

### **2.3.4. Analiza structură și organizare a transportului și al infrastructurii de transport în Orasul Targu Neamt**

#### *2.3.4.1. Caracteristicile rețelei existente de drumuri și străzi*

##### Drumurile

Din punct de vedere funcțional și administrativ-teritorial, în ordinea importanței, drumurile publice se împart în următoarele categorii:

- drumuri de interes național, care aparțin proprietății publice a statului și care asigură legăturile cu capitala țării, cu reședințele de județ, cu obiectivele de interes strategic național, între ele, precum și cu țările vecine, care pot fi:

- autostrăzi;
- drumuri expres;
- drumuri naționale europene (E);
- drumuri naționale principale;
- drumuri naționale secundare

- drumuri de interes județean, care fac parte din proprietatea publică a județului și care asigură legătura între reședințele de județ cu municipiile, cu orașele, cu reședințele de comună, cu stațiunile balneoclimaterice și turistice, cu porturile și aeroporturile, cu obiectivele importante, legate de apărarea țării, și cu obiectivele istorice importante; între orașe și municipii; între reședințe de comună.

- drumuri de interes local, care aparțin proprietății publice a unității administrative pe teritoriul căreia se află și cuprind: drumurile comunale, drumurile vicinale și străzile.

Principala cale de comunicație pe teritoriul comunei este reprezentat de DJ 155I care constituie legătura dintre orașul Târgu Neamț și comuna Tupilați, jud. Neamț.

Comuna Petricani va beneficia și de legatura directa cu autostrada A8. Autostrada Târgu Mureș-Iași (A8).

La dimensionarea și la calculul capacității de circulație a intersecțiilor se tine seama de prevederile schiței de sistematizare a localității, rețelei stradale și planului de distribuire a traficului pentru a se asigura:

- securitatea, fluența și confortul circulației;
- posibilitatea de etapizare a realizării intersecției cu rezervarea spațiului necesar în viitor;
- reducerea frecvenței și duratei opririlor, precum și a noxelor rezultate din trafic.

Amenajarea și echiparea intersecției trebuie să asigure preluarea integrală a fluxurilor provenite de pe străzile concurente, respectându-se distanțele minime de amplasare a intersecțiilor, conform reglementărilor tehnice specifice.