

STUDIU DE SPECIALITATE/MOBILITATE
PRIVIND EVALUAREA FLUXURILOR DE
TRANSPORT PERSOANE, DETERMINAREA
CERINTELOR DE TRANSPORT PUBLIC DE
PERSOANE, ANTICIPAREA EVOLUȚIEI
ACESTORA PRECUM ȘI ELABORAREA
PROGRAMULUI DE TRANSPORT PE GRUPE DE
TRASEE A JUDEȚULUI IAȘI, ÎMPREUNĂ CU
ANALIZA TEHNICO-ECONOMICĂ ȘI DE
EFICIENȚĂ NECESARĂ EFECTUĂRII ACESTUIA
ÎN CONDIȚII OPTIME

Iulie 2024

EXTRAS

Contract de servicii nr. 13571/09.04.2024: Servicii pentru realizarea unui „Studiu de specialitate/mobilitate privind evaluarea fluxurilor de transport public de persoane, anticiparea evoluției acestora precum și elaborarea programului de transport pe grupe de trasee a județului Iași, împreună cu analiza tehnico-economică și de eficiență necesară efectuării acestuia în condiții optime”

Beneficiar

Județul Iași - Consiliul Județean Iași

Date de contact:

- ✓ Adresa: B-dul Ștefan cel Mare și Sfânt nr. 69, Iași
- ✓ Website: www.icc.ro
- ✓ Tel: 0232-235100
- ✓ Fax: 0232-210336

Elaborator:

CERTRANS LEVEL S.R.L.



Date contact:

- ✓ Adresa Punct de lucru: str. Delea Veche nr. 28A, et. 7, ap. 19, camera 2, Sector 2, cod poștal 024102, București, România
- ✓ Website: <http://www.certranslevel.ro/>
- ✓ Email: office@certranslevel.com
- ✓ Tel./fax.: 031/407.23.35

DIRECTOR GENERAL Ing. Răzvan NOVASELIV

ADMINISTRATOR Ing. Ana – Brîndușa COCU

Cuprins

1. Introducere.....	4
2. Evaluarea situației actuale a curselor regulate efectuate de operatorii de transport care dețin licențele de traseu pentru traseele din județul Iași	6
2.1. Informații preliminare.....	6
2.2. Identificarea factorilor cu grad de dificultate ridicat în desfășurarea traficului rutier.....	8
2.3. Identificarea altor forme de transport persoane (local, feroviar, interjudețean) pentru realizarea corelărilor ce se impun	9
3. Culegerea datelor de trafic	11
3.1 Culegerea datelor de la instituții și UAT-uri	11
3.2 Identificarea cererii de transport la nivelul județului Iași.....	11
3.3. Efectuarea recensămintelor de circulație.....	12
3.4. Identificarea unor informații privind curenții de trafic actuali, dezvoltarea socio-economică a teritoriului, scopul deplasărilor, rutele de deplasare etc.	12
4. Evaluarea fluxului de călători pe fiecare zonă țintă	13
4.1. Identificarea numărului de călători și orientarea acestora pe fiecare zonă țintă.....	13
5. Evaluarea siguranței în trafic.....	14
6. Întocmirea unor propuneri în vederea identificării unor soluții pentru asigurarea transportului public județean de persoane prin curse regulate, în județul Iași.....	15
6.1. Propunerea de program de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Iași	15
6.2. Elaborarea propunerilor pentru îmbunătățirea calității transportului public de persoane între localitățile județului.....	24
6.2.1. Investițiile și dotările necesare pentru modernizarea, eficientizarea și creșterea confortului, siguranței și atractivității serviciului de transport public.....	24
7. Analiza tehnico-economică și de eficiență a costurilor de operare și calculul valorii contractului pentru fiecare traseu cuprins în propunerea finală de program de transport	27
7.1. Informații prezentate de operatorii de transport	27
7.2. Calculul valorii contractului pentru fiecare traseu cuprins în propunerea finală de program de transport pe toată perioada de valabilitate a acestuia	27

Anexe

Anexele 1.1-11.1 - Programul de transport public județean pentru grupele de trasee nr.1-11

Anexele 1.2-11.2 - Programele de circulație și stațiile de îmbarcare/debarcare a călătorilor, aferente traseelor județene din grupele de trasee nr.1-11

Anexele 1.3-11.3 – Valoarea totală estimată fără TVA a contractului pentru grupele de trasee nr.1-11

1. Introducere

Studiul de trafic/mobilitate a fost elaborat în baza contractului nr. 13571/09.04.2024 încheiat cu UAT Județul Iași prin Consiliul Județean Iași din necesitatea identificării și evaluării fluxurilor de călători, a cerințelor de mobilitate ale colectivităților locale în cadrul serviciului public de transport județean prestat între localitățile județului Iași.

Consiliul Județean Iași este autoritatea administrației publice locale, constituită la nivel județean ce coordonează activitățile consiliilor comunale, orășenești, și municipale, în vederea realizării serviciilor comunitare publice de interes județean, conform prevederilor **Codului Administrativ aprobat prin OUG 57/2019**. Printre sarcinile Consiliului Județean Iași se numără și cea de stabilire și aprobare a programului de transport public de persoane prin curse regulate în trafic județean, precum și capacitățile de transport necesare, în funcție de necesitățile de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public interjudețean, internațional și feroviar.

Beneficiarii studiului de trafic/mobilitate:

Beneficiarii direcți ai studiului de trafic/mobilitate sunt cetățenii județului Iași care utilizează serviciul de transport public de persoane efectuat prin curse regulate între localitățile județului și operatorii de transport cărora li se va delega serviciul de transport județean.

Obiectul și obiectivele specifice studiului de trafic/mobilitate:

Obiectul principal al studiului îl reprezintă evaluarea reală a fluxului de transport persoane, a cerințelor de transport public județean, precum și anticiparea evoluției acestuia pentru toate zonele din componența județului Iași, în vederea identificării unor soluții care să asigure condiții optime și siguranța transportului public județean de persoane efectuat prin curse regulate, în așa fel încât să satisfacă și să acopere în totalitate solicitările de transport persoane pentru întreaga arie a județului Iași.

Obiectivele specifice ale studiului sunt:

- ✚ îmbunătățirea serviciilor de utilitate publică destinate transportului cetățenilor între localitățile județului;
- ✚ creșterea gradului de transparență în activitatea administrației publice locale;
- ✚ fluxurile de călători pe fiecare traseu județean exprimat în nr. călători/capăt traseu plecare, nr. călători/stație intermediară, nr. călători/capăt traseu sosire;
- ✚ estimarea nevoilor viitoare de transport și evaluarea de alternative ale programului de transport;
- ✚ stabilirea traseelor județene principale, a traseelor secundare precum și a numărului de grupe de trasee județene, a numărului de trasee individuale și a celor nerentabile;
- ✚ determinarea exactă a itinerariului și a lungimii fiecărui traseu județean exprimat în km/tip drum (DN, DJ, DC);
- ✚ optimizarea traseelor fără ca acestea să se suprapună;
- ✚ numărul traseelor și structura lor;
- ✚ frecvența curselor pe fiecare traseu;
- ✚ numărul de stații corespunzător și locația optimă;
- ✚ numărul și capacitatea mijloacelor de transport în comun pentru fiecare traseu;
- ✚ stabilirea capetelor de traseu și a localităților intermediare ale traseelor județene astfel încât acestea să fie corelate cu răspândirea geografică/tranzitarea/preluarea din cel mai apropiat punct a călătorilor pentru toate localitățile județului Iași, urmărindu-se creșterea vitezei de deplasare a mijloacelor de transport și reducerea duratei călătoriei;
- ✚ corelarea capacității și numărul mijloacelor de transport cu cererea de transport existentă pentru fiecare traseu;
- ✚ creșterea nivelului de confort al utilizatorilor;
- ✚ satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populației și operatorilor economici pe întreg teritoriul județului;
- ✚ creșterea calității și eficienței serviciului de transport public județean de persoane;

- ✚ satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației pe întreg teritoriul județului Iași prin servicii de calitate;
- ✚ accesul la serviciile de transport și protecția categoriilor sociale defavorizate;
- ✚ asigurarea unui serviciu de utilitate publică în condiții de siguranță maximă;
- ✚ gruparea echilibrată a traseelor, evitarea suprapunerii traseelor sau a mai multor operatori pe același traseu;
- ✚ asigurarea continuității serviciilor publice de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători existente;
- ✚ anticiparea evoluției fluxurilor de călători, pe raza administrativ-teritorială a județului Iași pentru o perioadă de minim 6 ani.

Informații generale:

Aria de analiză a studiului de trafic o constituie teritoriul administrativ al județului Iași.

Studiul de trafic/mobilitate va constitui suportul justificat pentru întocmirea programului de transport public județean de persoane prin curse regulate și va oferi soluții în vederea optimizării și eficientizării transportului public de persoane prin curse regulate între localitățile județului Iași.

Realizarea *Studiului de trafic/mobilitate privind identificarea și evaluarea fluxurilor de călători a cerințelor de mobilitate ale colectivităților locale în cadrul serviciului public de transport județean, prestat între localitățile județului Iași* va ține seama de infrastructura existentă la data efectuării lui, de aspectele de ordin geografic, demografic, social, ocupațional, economic, jurisdicțional, cultural, turistic, precum și alți factori de influență, inclusiv identificarea situațiilor de risc, de necesitățile de deplasare ale cetățenilor din punct de vedere al numărului de trasee, frecvenței de circulație, vitezei de deplasare și va trebui să permită, după caz, redefinirea traseelor existente, inclusiv înființarea unora noi sau desființarea altora care nu mai corespund necesităților actuale, întocmirea graficelor de circulație pentru fiecare traseu sau grupe de trasee și stabilirea capacităților de transport în baza cărora se va desfășura activitatea de transport județean de persoane în perioada următoare.

Scopul final al studiului de trafic/mobilitate constă în propunerea unor trasee optime, tendințe viitoare și măsuri care să contribuie la sustenabilitatea economică, de mediu și socială a serviciilor de transport, la creșterea siguranței și fluenței sistemului de transport, elemente care vor constitui propunerea privind Programul de transport public județean prin curse regulate și graficele de circulație aferente, conform cerințelor Legii nr. 92/2007 *a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale*, cu modificările și completările ulterioare, și a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 *privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului*.

Cadrul legal:

Prezentul studiu de trafic este realizat în conformitate cu prevederile Legii nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare, Ordinul nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului - cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local și alte reglementări în vigoare, aplicabile studiilor de trafic.

2. Evaluarea situației actuale a curselor regulate efectuate de operatorii de transport care dețin licențele de traseu pentru traseele din județul Iași

2.1. Informații preliminare

Coordonatele geografice ale județului Iași

Județul Iași se află în partea de Nord Est a României, la intersecția coordonatelor geografice 47°15' latitudine nordică și 27°30' longitudine estică și se învecinează cu Republica Moldova (la Est), județul Botoșani (Nord), Suceava (Nord Vest), Neamț (Vest și Sud Vest) și Vaslui (Sud și Sud Est)..

Județul se întinde pe o suprafață de 5.476 km², în partea central-estică a Moldovei, în bazinele mijlocii ale râurilor Prut și Siret.

Clima și relieful județului Iași

Clima județului Iași este temperat – continentală, cu variații ale temperaturii între -36°C + 40°C, media anuală în perioada 1901 – 2000 fiind de +9,5°C.

Relieful județului Iași este deluros. Partea centrală și nord-estică este dominată de dealuri și podișuri interfluviale joase. Partea de vest cuprinde culmi deluroase și platouri înalte (de peste 400 m), având și zone reprezentate de luncile râurilor Siret și Moldova. Partea de sud are un relief înalt și masiv (350 – 450 m), străbătut de afluenții râurilor Bârlad și Vaslui.

Rețeaua hidrografică

Granița județului Iași cu Republica Moldova este marcată de râul Prut, la marginea estică a județului. Prutul este cel mai lung râu cu cel mai mare potențial hidroenergetic, luând afluenți pe râul Jijia, care curge în extrema estică de la nord-vest la sud-est, relativ paralel cu Prutul, și care străbate Câmpia Jijiei, urmat apoi de râul Bahlui din centrul județului, care străbate Câmpia Bahluiului, trecând prin municipiul Iași.

În marginea vestică, de la limita cu Podișul Fălticeniilor, curge râul Siret.

La sud izvorăsc afluenți de stânga ai râului Bârlad, cum sunt Stavnice în zona central-sudică, Vaslui și Crasna în zona sud-vestică, aproape de cursul inferior al Jijiei.

Turism

Județul Iași are un potențial turistic ridicat, fiind frecventată în acest scop atât de români, cât și de persoane de alte naționalități. Problema principală în ceea ce privește turismul din județul Iași ar fi nivelul redus de promovare. Cu toate acestea, județul Iași are nenumărate peisaje inedite și atracții turistice interesante dintre care enumerăm:

- Municipiul Iași: Palatul Culturii, Mănăstirea „Trei Ierarhi”, Mănăstirea Golia, Dealul Copou (Universitatea „Al.I. Cuza”, Grădina Copou - 1834, Grădina Botanică), Catedrala Mitropolitană;
- Palatul domnesc de la Ruginoasa;
- Palatul Sturdza de la Miclăușeni;
- Casa memorială Vasile Alecsandri de la Mircești;
- Casa memorială Costache Negruzzi de la Hermeziu;
- Orașele Pașcani, Târgu Frumos, Hârlău și Podu Iloaiei.

Din numărul total al turiștilor care au fost cazați pe raza județului Iași în anul 2023, turiștii români au avut o pondere de 86,17% iar turiștii străini 13,82%.

Organizarea teritorial-administrativă a județului Iași

Din punct de vedere administrativ, județul cuprinde: 1 municipiu încadrat, potrivit legii, ca localitate de rangul I (*Iași*); 1 municipiu de rangul II (*Pașcani*); 3 orașe care au rangul III (*Hârlău, Târgu Frumos, Podul Iloaiei*); 93 comune și 425 sate.

Municipiul Iași este poziționat la extremitatea sud-estică față de limitele județului, locuitorii având oarecum posibilități inegale în ce privește accesul la reședința județului - municipiu de importanță interjudețeană, județeană, cu rol de echilibru în rețeaua de localități.

Populația județului Iași

Populația rezidentă a județului Iași era de 774.025 persoane la 1 ianuarie 2023 din care 342.497 persoane au domiciliul în localitățile urbane și 431.528 persoane în localitățile rurale. Densitatea medie a populației județului Iași înregistrată în anul 2023 era de 141,35 locuitori/km², valoare superioară mediei înregistrată la nivel național (79,93 locuitori/km²).

Distribuția locuitorilor la nivelul județului este următoarea:

- orașe mari cu peste 300.000 de locuitori – municipiul Iași;
- orașe mijlocii cu o populație cuprinsă între 20.000 și 300.000 de locuitori – municipiul Pașcani;
- orașe mici cu o populație sub 20.000 de locuitori – orașele Hârlău, Podu Iloaiei, Târgu Frumos.

Din datele ultimelor 2 recensăminte desfășurate la nivel național, reiese că populația județului Iași a cunoscut o scădere cu 1,50% în perioada 2011 – 2021. Cele mai mari creșteri ale populației (peste 10%) au cunoscut comunele: Valea Lupului, Miroslava, Reditu, Ciurea, Moșna, Bârnova, Scânteia, Aroneanu, Holboca, Prisăcani, Tomești. Cele mai mari scăderi ale populației s-au înregistrat în cazul comunelor: Hălăucești, Alexandru I. Cuza, Grozești, Miroslovești, Ipatele, Coarnele Caprei, Andrieșeni, Românești, Heleșteni, Tansa, Bivolari, Cotnari, Dolhești, Schitu Duca, Șcheia, Mogoșești-Siret, Dobrovăț, Drăgușeni, Horlești. Creșterile accentuate ale populației s-au înregistrat în comunele din Zona Metropolitană Iași prin schimbarea rezidenței locuitorilor din municipiul Iași în aceste localități.

Serviciul de transport public județean Iași

Serviciul de transport public în județul Iași este efectuat în baza *Programului de transport public județean de persoane prin curse regulate în perioada 2013–2024*, program ce a fost aprobat prin HCJ nr.77/29.03.2016 privind actualizarea Programului de transport public județean de persoane prin curse regulate valabil în perioada 01.01.2014 – 30.06.2019 aprobat prin HCJ nr.391/2012, modificată prin HCJ nr. 60/2013, HCJ nr.432/2013 și HCJ nr.218/2014.

Programul de transport aprobat în anul 2016 cuprindea 136 trasee.

În prezent la nivelul anului 2024, **Programul de transport** după care se efectuează transportul județean de persoane **cuprinde un număr de 119 trasee**, dintre care 8 trasee vor deveni trasee metropolitane iar **5 trasee nu se efectuează - au fost anulate**.

Operatorii de transport care dețin licențe de traseu și prestează serviciul de transport public județean prin curse regulate pe raza județului **sunt în număr de 35** (AMI TURING SRL, AUTO BALMIR SRL, AUTO CONFORT SRL, AUTO DIMAS SRL (PRIS COM), CĂTĂLIN TRANS SRL, DOF TURING SRL, ECOTRANS SRL, ELA TRANS SRL, FARMACOM IMPEX SRL, FILA COMPANY SRL, GEO TUR SRL, INTERSAAM SRL, INTERTRANSCOM SRL, IRINA-TRANS SRL, IZVORAȘ SRL, LAUTEMAR SRL, MARIUS UNIVERSAL SRL, MICEDU COMPANY TURISM SRL, MICEDU TRANS SRL, PRIS COM UNIVERSAL SRL,

RÂNDUNICA SRL, RO- TOUR SRL, ROTTMARG SRL, SAMI TRANS SRL, SÂNZIANA SRL, SMART INVEST SRL, SPRINTER AGM SRL, TEISA SRL, TRANS POLOSAM SRL, TRANSMIXT MOLDOVA SA, TRANSTIN SRL, TRIP SRL, VIO TRANS SERV SRL, VOION TRANS SRL, YULKOS SERV SRL).

În funcție de punctul de origine al traseelor, există 14 localități (*Iași, Pașcani, Târgu Frumos, Hârlău, Oțeleni, Perieni, Brăești, Mitești, Ciortesteți, Poiana Mărului, Liteni, Boureni, Berezlogi, Sirețel*) care sunt punctele de origine ale celor 114 de trasee efectuate.

Autogările și stațiile din județul Iași

Pe raza județului Iași există un număr de 8 autogări amplasate în localitățile Iași (EUROVOYAGE SRL, METCHIM SA, TRANSBUS CODREANU SRL), Pașcani (INTERTRANSCOM SRL, SPRINTER AGM SRL), Târgu Frumos (INTERTRANSCOM SRL) și Hârlău (AUTO DIMAS, TRANSTIN). În celelalte puncte de origine ale traseelor nu sunt amenajate autogări, dar capetele de linie sunt prevăzute cu locuri de așteptare în aer liber, adăposturi pentru călători.

În ceea ce privește stațiile de destinație (capetele de linie) ale traseelor din Programul de transport public de persoane actual, prin curse regulate în trafic județean, acestea sunt amenajate cu adăposturi pentru călători, bănci, coșuri de gunoi, dar există și stații de destinație care nu sunt amenajate, astfel că nu asigură un mediu de așteptare propice pentru călători.

În ceea ce privește stațiile intermediare de îmbarcare/debarcare călători, unele dintre acestea sunt amenajate cu adăposturi care creează pentru călători un mediu propice așteptării, alte stații sunt amenajate minimal doar cu bănci sau semnalizate cu panouri de informare, în timp ce alte stații nu sunt amenajate sau semnalizate.

Amenajarea stațiilor publice destinate îmbarcării/debarcării călătorilor, intră în sarcina autorităților administrațiilor publice locale, pe raza administrativ-teritorială respectivă.

2.2. Identificarea factorilor cu grad de dificultate ridicat în desfășurarea traficului rutier

Activitatea de transport rutier în general, respectiv cea de transport public în special, este influențată de rețeaua de drumuri (starea infrastructurii, fluxuri de trafic, dotări pentru transportul public etc.), de condițiile de relief și de condițiile meteorologice.

Rețeaua de drumuri din județul Iași

Rețeaua drumurilor publice (naționale, județene și comunale) la nivel național are o lungime de 86388 km iar la nivel regional 14984 km din care o pondere de 16,62% tranzitează județul Iași, conform datelor furnizate de INSSE.

Raportat la suprafața județului (5.476 km²), densitatea drumurilor publice este de 45,47 km la 100 km² teritoriu.

După tipul de acoperământ al drumurilor publice, din totalul lungimii acestora, ponderea cea mai mare o au drumurile modernizate (35,66%), urmată de drumurile îmbrăcămînți ușoare rutiere cu 34,34%, drumurile pietruite (21,29%) și drumurile de pământ (8,71%).

Drumurile naționale din județul Iași

Conform Secției Drumuri Naționale Iași și Secției Drumuri Naționale Piatra Neamț, lungimea totală a drumurilor naționale este de 365,885 km. Județul este străbătut de drumurile naționale DN2, DN24, DN24C, DN28, DN28A, DN28B, DN28D, DN15B.

După tipul de îmbrăcăminte, ponderea cea mai mare o au drumurile naționale din beton asfaltic în proporție de 96,16%.

Drumurile naționale din județul Iași sunt în mare parte drumuri cu două benzi, însă există și sectoare de drum cu trei benzi cu o lungime de 9,719 km, respectiv patru benzi cu o lungime de 25,543 km.

Drumurile județene din județul Iași

Lungimea drumurilor județene din județul Iași este de 992,705 km iar după tipul de îmbrăcăminte ponderea cea mai mare o au drumurile cu îmbrăcăminte asfaltice ușoare (61,40%), urmate de drumurile cu pietruire cilindrată (14,77%), celelalte drumuri având ponderea sub 10% fiecare.

Reabilitarea tronsoanelor de drum din județul Iași aflate în stare rea ar conduce și la asigurarea unei viteze mai mari de deplasare a autovehiculelor de transport public de călători de pe traseele județene, la creșterea gradului de confort resimțit pe durata călătoriei și nu în ultimul rând la menținerea o perioadă mai lungă a diferitelor componente a autovehiculelor care circulă pe aceste drumuri (o uzură mai redusă). Starea precară a unor tronsoane de drumuri județene se constituie în factor de dificultate pentru desfășurarea transportului la nivelul județului.

Drumurile comunale din județul Iași

Conform INSSE, din lungimea de 1137 km a drumurilor comunale care străbat județul Iași 30,61% sunt modernizate.

În general, cu câteva excepții starea tronsoanelor de drum județean pe care se desfășoară traseele de transport județean se află în stare bună, fiind în măsură să asigure deplasarea în condiții corespunzătoare a mijloacelor de transport public.

Condițiile meteorologice din județul Iași

Județul Iași este încadrat în C.M.R. Moldova care are în administrare 3 stații meteorologice (Iași, Cotnari, Bârnova). Printre măsurătorile și observațiile care sunt efectuate în cadrul stațiilor meteorologice se numără: temperatura aerului, umezeala relativă a aerului, direcția și viteza vântului, cantitățile precipitațiilor atmosferice, presiune atmosferică.

Condițiile meteo pot determina dificultăți în desfășurarea traficului rutier pe traseele de transport județean de persoane atunci când cantitățile de precipitații sunt mari și produc blocări de drumuri (din cauza cantităților mari de zăpadă) sau inundații și alunecări de teren.

2.3. Identificarea altor forme de transport persoane (local, feroviar, interjudețean) pentru realizarea corelărilor ce se impun

Formele de transport public de persoane identificate la nivelul unui județ pot fi transportul rutier, transportul pe calea ferată, transportul naval și transportul aerian, județul Iași beneficiind în afara transportului rutier (local, interjudețean) de cel feroviar și aerian.

Transport feroviar

În funcție de lungimea căilor ferate aflate în exploatare, județul Iași ocupă locul doi la nivelul Regiunii de dezvoltare Nord-Est.

Conform INSSE, din totalul rețelei feroviare din România de 10615 km, doar 316 km traversează județul Iași. Raportat la suprafața județului (5.477 km²), rețeaua de căi ferate are o densitate de 57,70 km la 1000 km² teritoriu, peste densitatea la nivel național (44,53 Km la 1000 Km² teritoriu).

Județul este străbătut de magistrala de cale ferată 500 *București Nord - Ploiești Sud - Buzău - Focșani - Mărășești - Adjud - Bacău - Pașcani - Verești - Suceava - Vicșani* și magistrala de cale ferată 600 *Făurei - Tecuci - Bârlad - Crasna - Vaslui - Iași - Ungheni*.

Pe raza județului Iași transportul feroviar al călătorilor este asigurat de operatorul național CFR Călători și operatorul feroviar privat Regio Călători pe diverse direcții.

Stații/halte pe raza județului în care opresc trenurile operate de CFR Călători și Regio Călători: Andrieșeni hc, Bădeni hc, Belcești, Biserica Larga Jijia h, Budăi hc, Ceplenița hc, Cotnari, Cristești Jijia Fr, Cristești Pașcani hc, Erbiceni hc, Grajduri, Hălăucești, Hârlău, Hodora hc, Holboca, Iași, Larga Jijia, Lespezi, Lețcani, Mircești, Mogoșești hc, Muncel (Cozmești), Nicolina, Pașcani, Podu Iloaiei, Potângenii hc (Movileni), Ruginoasa, Sârca, Scânteia, Spinoasa Hm, Stolniceni hc, Tg. Frumos, Ungheni Prut Hm, Vlădeni.

Din totalul traseelor de transport public județean existente în prezent în Programul de Transport al județului Iași, doar 49 trasee au deservire și pe cale feroviară, astfel, ponderea cea mai mare o au traseele pentru care nu există deservire pe cale feroviară (55,86%).

Prin prisma acestei situații se poate aprecia că transportul public județean oferă o conectivitate superioară pe teritoriul județean, față de cea oferită de rețeaua de transport feroviar. Transportul public pe cale rutieră asigură într-un grad mai mare satisfacerea necesităților de deplasare ale populației din mai multe localități ale județului, astfel că asigurarea continuității acestuia, este esențială pentru asigurarea mobilității la nivelul județului. Sistemul de transport județean de persoane facilitează accesul către destinații în care se desfășoară activități esențiale pentru toate categoriile de utilizatori.

Transport aerian

În partea de nord-est a Municipiului Iași este amplasat Aeroportul Internațional Iași, ce asigură legături interne între Municipiul Iași și București și legături externe cu destinațiile Barcelona, Basel, Bergamo, Berlin, Billund, Bologna, Bruxelles (Charleroi), Catania – sezonier, Copenhaga, Dortmund, Eindhoven, Istanbul, Liverpool, Londra (Luton), Madrid, Memmingen, Paris (Beauvais), Roma (Ciampino), Roma (Fiumicino), Torino, Tel Aviv - suspendat până la o notificare ulterioară, Veneția (Marco Polo), Larnaca, Bruxelles (Charleroi), Dublin, Milano (Bergamo), Paris (Beauvais), Viena, Dublin, Dusseldorf - zbor NOU, Stuttgart - zbor NOU.

Operatori de zbor: Wizz Air, Ryanair, Austrian Airlines, Hisky, Tarom, Eurowings

Pe timpul verii sunt asigurate legături externe cu Grecia, Turcia, Egipt și Tunisia, zboruri operate de Skyup Airlines, Aegean, Hisky, Bees Airlines, Corendon, Tailwind Airlines și Fly Lili.

3. Culegerea datelor de trafic

3.1 Culegerea datelor de la instituții și UAT-uri

Culegerea datelor a avut în vedere consultarea autorităților locale pe raza cărora se dimensionează traficul, programul județean de transport rutier public de persoane prin curse regulate și graficele de circulație specifice programului de transport.

Informații privind fluxul elevilor navetiști

Unitățile de învățământ se constituie în centre de atragere/generare a călătoriilor la nivelul unei localități, cărora trebuie să li se acorde o atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței circulației. Numărul elevilor navetiști din cadrul fiecărei unități de învățământ și localitatea de proveniență, au fost necesare pentru a vedea care este mobilitatea acestora din localitățile de origine în localitățile de destinație, unde se află unitatea de învățământ la care fac naveta.

Conform informațiilor primite de la Inspectoratul Școlar Județean Iași în județ există 49 de unități de învățământ liceal ale căror cursuri sunt urmate și de către elevi navetiști, distribuite în 11 localități (municipiul Iași – 31 colegii/licee, municipiul Pașcani – 5 colegii/licee, orașul Hârlău – 2 colegii/licee, orașul Podu Iloaiei – 1 colegiu, orașul Târgu Frumos – 4 licee/școli profesionale, comuna Hălăucești – 1 liceu, comuna Cozmești – 1 școală profesională, satul Lunca Cetățuiei – 1 liceu, comuna Miroslava – 1 liceu, comuna Răducăneni – 1 liceu, comuna Vlădeni – 1 liceu).

Informații primite de la UAT-uri

Informații relevante în elaborarea prezentului studiu de trafic, cum ar fi propuneri, observații privind activitatea de transport public județean, actualul program de transport, au fost furnizate de UAT-urile de pe raza județului Iași.

3.2 Identificarea cererii de transport la nivelul județului Iași

În vederea elaborării *Studiului de specialitate/mobilitate privind evaluarea fluxurilor de transport public de persoane, anticiparea evoluției acestora precum și elaborarea programului de transport pe grupe de trasee a județului Iași*, o importanță deosebită a avut-o cunoașterea particularităților mobilității populației la nivelul zonei de analiză și a opiniei locuitorilor cu privire la transportul public. În acest sens, a fost pus la dispoziția locuitorilor un chestionar ce a cuprins întrebări factuale și întrebări referitoare la mobilitate și transport public, completarea sa de către locuitori fiind facilă. Chestionarul format din 18 întrebări a putut fi completat atât pe hârtie la sediile primăriilor, cât și în mediul online.

Autorităților publice locale (primăriile localităților componente județului Iași) li s-a pus la dispoziție un chestionar ce a cuprins un număr de 11 întrebări referitoare la satisfacerea nevoilor de mobilitate la nivelul localității, solicitarea unor informații cu incidență în desfășurarea transportului public la nivelul județului Iași.

De asemenea, au fost consultați și agenții economici de pe raza județului care dețin atât transport de persoane în cont propriu, cât și contracte de tip curse regulate speciale încheiate cu operatori de transport. Acestora li s-a pus la dispoziție un chestionar ce a cuprins un număr de 4 întrebări pentru a putea identifica rutele de transport, programul de transport și numărul persoanelor transportate.

3.3. Efectuarea recensămintelor de circulație

Recensământul de circulație rutieră este metoda de investigare a circulației rutiere care constă în determinarea intensității și a componentei circulației pe baza înregistrării vehiculelor, în conformitate cu un plan de sondaj statistic în spațiu și timp.

La elaborarea prezentului studiu de trafic au fost vizate doar vehiculele care efectuează curse pe traseele de transport persoane pe raza județului Iași.

Pentru efectuarea anchetelor s-a utilizat un formular care cuprinde câmpuri referitoare la: traseu, stațiile pentru dus și pentru întors, numărul de locuri al autovehiculului care efectuează curse pe traseul respectiv, numărul de înmatriculare al autovehiculului, numele și semnătura șoferului, numărul de călători urcați și coborâți în fiecare stație, ora sosirii în fiecare stație, starea stației din punct de vedere al amenajării (amenajată, neamenajată), starea drumului (bună, medie, rea, neasfaltat).

3.4. Identificarea unor informații privind curenții de trafic actuali, dezvoltarea socio-economică a teritoriului, scopul deplasărilor, rutele de deplasare etc.

Teritoriul analizat în studiu de trafic este reprezentat de aria administrativ-teritorială a județului Iași.

Fluxurile de trafic și fluxurile de călători la nivelul unui județ sunt determinate de dezvoltarea socio-economică a teritoriului (populație, infrastructura existentă, activitatea economică). Curenții de trafic actuali indică, cum este și firesc, o concentrare pe rețeaua de drumuri care leagă localitățile rurale de cele urbane, precum și pe arterele mari care tranzitează județul (drumuri naționale principale), în acest caz, concentrarea traficului fiind determinată și de fluxurile de trafic de tranzit.

Cererea de transport este determinată de alegerea de a face o deplasare pentru un anumit motiv, pe un anumit itinerariu și într-o anumită perioadă a zilei, în situația în care utilizatorul este dependent de autoturism, iar pentru cel care nu posedă autoturism, această alegere va conține și etapa opțiunii pentru un anumit mod de transport.

Evoluția produsului intern brut (PIB) la nivelul județului Iași

Produsul intern brut în județul Iași indică o creștere în perioada 2017-2021, conform datelor furnizate de INSSE, ceea ce înseamnă că nivelul economic al județului este în creștere care se poate răsfrânge pozitiv și asupra domeniului transporturi din teritoriu.

Conform prognozei realizată de Comisia Națională de Strategie și Prognoză în Proiecția principalilor indicatori economico-sociali în profil teritorial până în 2027, PIB-ul județului Iași va cunoaște o creștere constantă, ajungând în 2027 la 77,0 miliarde lei.

Pentru anul în curs (2024), județul Iași se află pe locul 13 în privința indicatorului PIB/locuitor (61,0 miliarde lei), dacă luăm în calcul și Bucureștiul având ca primă cauză a rămânerii în urmă, infrastructura și în special lipsa unei autostrăzi spre Vest.

Dinamica societăților comerciale din județul Iași

Conform bazei de date privind firmele din România pentru anul 2023, pusă la dispoziție de site-ul www.listafirme.ro, pe raza județului Iași sunt concentrate firme active cu diverse obiecte de activitate, acestea fiind în număr de 10.007 dintre care cele mai multe se află în municipiul Iași într-un procent de 60,3%.

Firmele active cu cei mai mulți angajați (peste 250) sunt în număr de 33 și sunt distribuite în Municipiul Iași (5 firme), localitatea Cotnari (o firmă), localitatea Războieni (o firmă), Pașcani (3 firme), Podu Iloaiei (o firmă), Brătuleni (o firmă) și

Răchiteni (o firmă). Din totalul acestora, 2 firme au ca domeniu de activitate lucrări de construcții clădiri rezidențiale și nerezidențiale, restul firmelor au domeniul de activitate ca : cultivare struguri, IT, creștere păsări, prelucrare și conservare carne, activități de întreținere peisagistică, fabricarea cărămizilor și țiglelor, fabricarea săpunuri și detergenți, fabricare articole îmbrăcăminte, activități ale agenților de colectare și a birourilor.

Firmele active cu un număr de 50-249 angajați sunt în număr de 194 și au ca domeniu de activitate industria prelucrătoare, construcții, comerțul cu ridicata, transport și depozitare, hoteluri și restaurante, asistență medicală, prelucrare carne, fabricare produse, etc..

Firmele active cu un număr de 10-49 angajați sunt în număr de 1323 și au ca domeniu de activitate industria prelucrătoare, comerțul cu ridicata, asistență medicală, fabricare produse, transport, construcții etc..

Firmele active cu 0-9 angajați sunt în număr de 20.641, cele mai multe dintre acestea au ca domeniu de activitate comerțul cu ridicata și au sediu în Municipiu Iași.

Din distribuția firmelor la nivelul județului se remarcă o concentrare a acestora la nivelul centrelor urbane, în special pe municipiul Iași, urmat de orașul Târgu Frumos.

Dinamica numărului de angajați din județul Iași

La nivelul județului Iași, numărul mediu al salariaților se află într-o creștere anuală, în anul 2022 acesta crescând cu 3,02% față de anul 2021 ceea ce este un lucru pozitiv pentru economia județului.

În ce privește distribuția angajaților în județul Iași, cei mai mulți sunt distribuiți în mun. Iași, Pașcani, Hârlău, Târgu Frumos, Miroslava.

Domeniile de activitate în care activează cei mai mulți dintre salariați sunt comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor (27.155 angajați), industria prelucrătoare (25.237 angajați), sănătate și asistență socială (22.915 angajați), învățământ (18.000), informații și comunicații (16163) și în construcții (12603), iar în fiecare din restul domeniilor lucrând mai puțin de 8.000 angajați.

Scopul deplasărilor la nivel județean vizează în principal:

- Deplasările la locul de muncă;
- Deplasările la unități de învățământ
- Deplasări pentru diferite interese personale cum ar fi: accesul la serviciile de sănătate (de menționat în acest caz că majoritatea unităților spitalicești se află la nivelul centrelor urbane); accesul la servicii bancare, de asemenea disponibil mai ales în mediul urban; cumpărături de la centrele comerciale mai mari, amplasate din nou, tot la nivelul localităților urbane; petrecerea timpului liber, diverse activități recreative.

4. Evaluarea fluxului de călători pe fiecare zonă țintă

4.1. Identificarea numărului de călători și orientarea acestora pe fiecare zonă țintă

Mobilitatea populației, definită ca nevoie de deplasare în diferite scopuri - activitate productivă, școală, afaceri, interese private ocazionale, recreere și constituită în mobilitate socială, este structurată relativ stabil în timp ca urmare a corelațiilor directe și inverse dintre sistemul de activități și sistemul de transport (inclusiv deplasările cu mijloace alternative serviciului public). Modificări în relații, mărimi și structură sau motivație ale mobilității se înregistrează numai atunci când se produc schimbări semnificative ale sistemului de activități și/sau ale sistemului de transport.

Cunoașterea și interpretarea cererii de transport actuale, va permite formularea unor postulate empirice și utilizarea acestora pentru determinarea cererii de transport viitoare. Decizia de efectuare a deplasării este un proces complex care are la bază disponibilitatea destinațiilor, facilitățile de călătorie, costul călătoriei și scopul. În acest context, construcția modelului matematic va fi divizată în următoarele procese interconectate: generarea călătoriei, distribuția călătoriilor, afectarea modală și afectarea pe rute.

În luna mai 2024, au fost realizate măsurători manuale ale fluxurilor de călători pe traseele județene de transport. Recenzorii au notat pe formularele de înregistrare numărul de călători urcați și coborâți în/din fiecare stație de pe traseu cu indicarea orelor de plecare de la capetele de traseu, a orelor corespunzătoare opririlor în diferitele stații de pe traseu și la capete de traseu.

Pentru fiecare traseu care leagă unitățile administrativ-teritoriale din județul Iași, s-au determinat următoarele informații:

- lungime traseu;
- durata medie a cursei;
- capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport;
- numărul de curse zilnice;
- fluxurile medii de călători pentru cursele evaluate.

5. Evaluarea siguranței în trafic

Activitatea de transport județean se desfășoară pe rețeaua de drumuri publice și prin urmare este imperios necesar să se desfășoare în condiții de siguranță, în ciuda riscurilor evidente implicate de toate cele 3 componente: conducătorii auto, autovehiculele, infrastructura rutieră.

În vederea evaluării siguranței în trafic, Inspectoratul de Poliție Județean Iași a pus la dispoziție situația accidentelor rutiere de pe raza județului Iași în perioada 2021 – 2024 (ianuarie-martie) care a totalizat un număr de 190 de evenimente soldate cu victime omenești, în care au fost implicate vehicule utilizate pentru transportul public de persoane.

În perioada februarie 2021 – martie 2024, în evenimentele rutiere de pe raza județului au fost implicate un număr de 283 de vehicule utilizate la efectuarea transportului public de persoane, vehicule de tip tramvai, autobuz, microbuz, alte categorii.

Cauzele care au provocat cele mai multe evenimente rutiere pe raza județului Iași în perioada 2021-2024 sunt abaterile pasagerilor/călătorilor/însoțitorilor (33,16%), alte abateri săvârșite de conducătorii auto (13,16%) și neasigurarea la schimbarea direcției de mers (12,11%).

Factorii care pot influența siguranța călătorilor care se deplasează pe traseele județene sunt lipsa semnalizării stațiilor de îmbarcare/debarcare călători, a neamenajărilor necorespunzătoare ale acestora sau intervenții neautorizate asupra locurilor de staționare a vehiculelor de transport public efectuate de cetățeni, efectuarea de către operatorii de transport de stații pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor în locuri neautorizate, starea tehnică necorespunzătoare a vehiculelor cu care se transportă călătorii, transportatorii nelicențiați care preiau călătorii transportului public județean.

În scopul prevenirii cauzelor generatoare de evenimente rutiere, operatorii de transport care efectuează serviciul de transport public județean au obligația să adopte măsurile necesare pentru cunoașterea, aplicarea și respectarea reglementărilor legale privind siguranța rutieră și a condițiilor pe care trebuie să le îndeplinească mijloacele de transport și persoanele cu atribuții care concură la siguranța circulației.

6. Întocmirea unor propuneri în vederea identificării unor soluții pentru asigurarea transportului public județean de persoane prin curse regulate, în județul Iași

6.1. Propunerea de program de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Iași

Recomandarea elaboratorului studiului este de a se apela la varianta cu grupe de trasee, constituite în jurul fiecărui terminal multimodal, astfel încât un operator sau o asocierie de operatori să exploateze toate traseele cu punct de plecare din același nod, oferindu-se astfel posibilitatea călătorilor de a putea circula și cu abonament și cu efecte benefice pentru locuitorii din unitățile administrativ-teritoriale deservite atât în ceea ce privește calitatea serviciilor oferite, cât și în ceea ce privește tarifele practicate – conform Legii nr. 92/2007.

Grupele de trasee au urmărit gruparea echilibrată a traseelor, evitarea suprapunerii traseelor din grupe diferite în sensul respectării dreptului exclusiv de operare în cadrul grupei de trasee a operatorului de transport (asocierii de operatori de transport) declarat câștigător al procedurii competitive de atribuire a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean, aplicarea unei politici tarifare unitare, a sistemului de transport inteligent (STI – conform definiției acestuia din Ordinul Președintelui ANRSC nr. 131/2019), facilitarea folosirii unitare a titlurilor de călătorie.

Programul de transport a fost structurat în baza principiilor enunțate anterior cuprinde un număr de 92 de trasee și este structurat pe 11 grupe de trasee:

Grupa 1 – 9 trasee – trasee ce fac legătura între Iași și localități situate la nord de Iași pe direcția DN24 + traseu Hârlău – Hălțeni;

Grupa 2 – 11 trasee - trasee ce fac legătura între Iași și localități situate la est și nord-est și sud-est de Iași pe direcțiile DJ249 și DN 28 + 1 traseu Răducăneni – Podolenii de Jos prin Gorban + traseul Răducăneni – Colțu-Cornii;

Grupa 3 – 4 trasee - trasee ce fac legătura între Iași și localități situate la sud de Iași pe direcția DN24;

Grupa 4 – 5 trasee – trasee ce fac legătura între Iași și localități situate la sud și sud-vest de Iași pe direcția DJ248;

Grupa 5 – 8 trasee - trasee ce fac legătura între Iași și localități situate la vest pe direcția DJ248A și sud-vest;

Grupa 6 – 9 trasee – trasee ce fac legătura între Iași și localități situate la nord pe direcția DJ282 (DJ282D) și trasee ce fac legătura între Hârlău și Iași și Hârlău și localități situate la sud și est de Hârlău pe direcția DJ281;

Grupa 7 – 12 trasee – trasee ce fac legătura între Iași și localități situate la vest pe direcția DN28 (E583) + DJ281, DJ280, la sud-vest, inclusiv traseul care leagă centrele urbane Iași – Podu Iloaiei – Tg. Frumos, pe segmentul Iași – Podu Iloaiei și trasee care fac legătura dintre Tg. Frumos și localități situate la est și sud de Tg. Frumos;

Grupa 8 – 13 trasee – include 3 trasee ce fac legătura între Tg. Frumos și localități situate la sud și sud-vest pe direcția DN28 (E583), DJ280 și 10 trasee ce fac legătura între Pașcani și localități situate la est, sud, nord și nord-est de Pașcani;

Grupa 9 – 12 trasee – trasee ce fac legătura între Pașcani și localități situate la nord pe direcția DJ208, DN 28A de Pașcani și localități situate la nord-vest, sud-vest și vest de Pașcani;

Grupa 10 – 7 trasee – trasee ce fac legătura între Hârlău și localități situate la sud de Hârlău pe direcția E58 (DN28B), la nord de Hârlău pe direcția DJ281, la vest și sud de Hârlău, inclusiv traseul care face legătura între Hârlău și Tg. Frumos + Tg. Frumos – Băiceni;

Grupa 11 – 2 trasee cursă rapidă: Iași – Pașcani și Iași – Hârlău.

Traseele și grupele de trasee din programul de transport propus

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Km pe sens
G1	G1T1	IAȘI – Vulturi – ȘENDRENI / ICUȘENI	30,2
	G1T2	IAȘI – Andrieșeni – GLĂVĂNEȘTI	59,1
	G1T3	IAȘI – Vlădeni – CHIȘCĂRENI	54,5
	G1T4	HÂRLĂU – Plugari – HĂLCENI	36,8
	G1T5	IAȘI – Plugari – BOROȘOAIA	64,1
	G1T6	IAȘI – Probota – PERIENI / STEJARII	30,1 / 34
	G1T7	IAȘI – Bălteni – ROȘCANI	43,6
	G1T8	IAȘI – Trifești – VLADOMIRA	46
	G1T9	IAȘI – Bivolari – TABĂRA	53
G2	G2T1	IAȘI – Mânzătești – COADA STÂNCII / GOLĂIEȘTI / GRĂDINARI / COTU LUI IVAN / PETREȘTI	18,1 / 23,8
	G2T2	IAȘI – Bosia – UNGHENI	19,1
	G2T3	IAȘI – Osoi – PRISĂCANI	23,5
	G2T4	IAȘI – Tomești - OSOI(Comarna)	14,5
	G2T5	IAȘI - Cozia - RĂDUCĂNENI	35,4
	G2T6	IAȘI – Chicerea - COMARNA	18,7
	G2T7	IAȘI – Moreni – GROZEȘTI	41
	G2T8	RĂDUCĂNENI – Gorban - PODOLENII DE JOS	25,4
	G2T9	IAȘI -Cozmești- PODOLENII DE SUS	59,7
	G2T10	IAȘI – Costuleni – COVASNA / HILIȚA	29,7
	G2T11	RĂDUCĂNENI – Grozești - COLȚU-CORNII	18,4
G3	G3T1	IAȘI – DOBROVĂȚ	33,2
	G3T2	IAȘI – Dumitreștii Galății – SLOBOZIA(SCHITU DUCA)	37,9
	G3T3	IAȘI – Ciortefști – ROTĂRIA / ȘERBEȘTI	44 / 44
	G3T4	IAȘI – Dolhești – BRĂDICEȘTI	54,2
G4	G4T1	IAȘI – Grajduri – CUZA VODĂ(IPATELE)	53,1
	G4T2	IAȘI – Grajduri – URȘIȚA	46,2
	G4T3	IAȘI – Scânteia – BOROȘEȘTI / TUFEȘTII DE SUS / REDIU / POIANA CU CETATE	31,8
	G4T4	IAȘI – Dumbrava – MOGOȘEȘTI / MÂNJEȘTI	17,8

	G4T5	IAȘI – Mogoșești – HADÂMBU	24,6
G5	G5T1	IAȘI – Miroslava – VOINEȘTI / VOCOTEȘTI	17,4 / 18,3
	G5T2	IAȘI – Lungani – HORLEȘTI	24,3
	G5T3	IAȘI – Voinești - SCHITU-STAVNIC / SLOBOZIA	22,9 / 26,3
	G5T4	IAȘI – Țibana – ALEXENI	41,6
	G5T5	IAȘI – Domnița – RUNCU / GÂRBEȘTI	39,5 / 42
	G5T6	IAȘI – Țibănești – TUNGUJEI	51,7
	G5T7	IAȘI – Tansa – MÂNĂȘTIREA	68,1
	G5T8	IAȘI – Bogdănești – SCOPOȘENI	20
G6	G6T1	IAȘI – Horlești - IEPURENI	19,5
	G6T2	IAȘI – Avântu – ROMÂNEȘTI	28,5
	G6T3	IAȘI – Movileni - POTÂNGENI	26,8
	G6T4	IAȘI – Gropnița – BULBUCANI / SÂNGERI / SĂVENI	33 / 40,3
	G6T5	IAȘI – Bulbucani – FOCURI	39,8
	G6T6	IAȘI – Focuri – FÂNTÂNELE	45,1
	G6T7	IAȘI – Forăști – COARNELE CAPREI	46
	G6T8	HÂRLĂU – Belcești – FOCURI / FÂNTÂNELE	43 / 47,7
	G6T9	IAȘI - Coarnele Caprei - HÂRLĂU	76,2
G7	G7T1	IAȘI – Podu Iloaiei – TG.FRUMOS	42,1
	G7T2	IAȘI – Podu Iloaiei – SATU NOU / MUNTENI	43,2 / 48,3
	G7T3	IAȘI – Lețcani – PĂUȘEȘTI / HOISEȘTI	20,6 / 21,1
	G7T4	IAȘI – Podu Iloaiei – FRUMUȘICA / BOJILA	47,6 / 51,1
	G7T5	IAȘI – Podu Iloaiei – HÂRPĂȘEȘTI	36,8
	G7T6	IAȘI – Podu Iloaiei – OSOI(SINEȘTI)	41,9
	G7T7	IAȘI – Sârca – GOEȘTI / ZMEU	39,6 / 40
	G7T8	TÂRGU FRUMOS – Cristești – MĂDÂRJEȘTI	21,3
	G7T9	TG. FRUMOS – Prigoreni – BRĂEȘTI	14,1
	G7T10	TG.FRUMOS – Bălțați – LITENI	23,8
	G7T11	IAȘI – LEȚCANI	10,7
	G7T12	IAȘI – Lețcani - COGEASCA	16,7
G8	G8T1	TÂRGU FRUMOS – Strunga - OȚELENI	25,4
	G8T2	TÂRGU FRUMOS – Cucova - FĂRCĂȘENI	14
	G8T3	TÂRGU FRUMOS – Strunga – BUTEA	21,2
	G8T4	PAȘCANI – Costești - TG.FRUMOS	27,7
	G8T5	PAȘCANI – Mircești – RĂCHITENI	36,5
	G8T6	PAȘCANI – Heleșteni – VOLINTIREȘTI / ȘCHEIA	27,5
	G8T7	PAȘCANI – Gura Bădiliței - HÂRTOAPE	19,1
	G8T8	PAȘCANI – Gura Bădiliței - CRIVEȘTI	20
	G8T9	PAȘCANI – Hărmănești – TODIREȘTI / BĂICENI	23,9 / 28,8
	G8T10	PAȘCANI – Cozmești – CIOHORĂNI	24
	G8T11	PAȘCANI – Hălăucești – IUGANI	30,9
	G8T12	PAȘCANI – Stolniceni-Prăjescu - BRĂTEȘTI	13,8
	G8T13	PAȘCANI – Mogoșești-Siret – MUNCELU DE SUS	20
G9	G9T1	PAȘCANI - Lespezi - SLOBOZIA(SIREȚEL)	27,7

	G9T2	PAȘCANI - Sirețel - BEREZLOGI	27,3
	G9T3	PAȘCANI - Lespezi - HUMOSU	31
	G9T4	PAȘCANI - Lespezi - VÂNĂTORI	23,3
	G9T5	PAȘCANI - TOPILE	7,1
	G9T6	PAȘCANI - Valea Seacă - CONȚEȘTI	10
	G9T7	PAȘCANI – Conțești - TĂTĂRUȘI / IORCANI	17,9 / 24,2
	G9T8	PAȘCANI - Soci - MIROSLOVEȘTI	20,7
	G9T9	PAȘCANI – Moțca - BOURENI	19,5
	G9T10	PAȘCANI – Moțca - HOMIȚA	21,9
	G9T11	PAȘCANI – Brătești - MITEȘTI	21,9
	G9T12	PAȘCANI – Lespezi- BUDA	21,7
G10	G10T1	HÂRLĂU – Cotnari – COASTA-MĂGURII	21
	G10T2	HÂRLĂU – Deleni - FEREDENI	12,7
	G10T3	TÂRGU FRUMOS – Cucuteni - BĂICENI(CUCUTENI)	14,4
	G10T4	HÂRLĂU – Sticlăria - CÂRJOAIA	18,6
	G10T5	TÂRGU FRUMOS – Cotnari - HÂRLĂU	29,3
	G10T6	HÂRLĂU - PÂRCOVACI	8,9
	G10T7	HÂRLĂU – Scobinți – POIANA MĂRULUI	11
G11	G11CR1	IAȘI – PAȘCANI - Cursă rapidă	68,5
	G11CR2	IAȘI – HÂRLĂU - Cursă rapidă	69,5

Capacitatea individuală a parcului de vehicule

În tabelul următor este prezentat pe fiecare traseu și grupă de trasee din programul de transport propus, numărul de vehicule active și rezerve necesare și capacitatea minimă solicitată pentru acestea.

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. vehicule active min 10 locuri / traseu	Nr. vehicule active min 23 locuri/ traseu	Nr. vehicule rezerve min 10 locuri / grupă	Nr. vehicule rezerve min 23 locuri / grupă
G1	G1T1	IAȘI – Vulturi – ȘENDRENI / ICUȘENI		1	1	1
	G1T2	IAȘI – Andrieșeni – GLĂVĂNEȘTI	1			
	G1T3	IAȘI – Vlădeni – CHIȘCĂRENI		1		
	G1T4	HÂRLĂU – Plugari – HĂLCENI	1			
	G1T5	IAȘI – Plugari – BOROȘOAI	2			
	G1T6	IAȘI – Probota – PERIENI / STEJARII	1			
	G1T7	IAȘI – Bălteni – ROȘCANI	1			
	G1T8	IAȘI – Trifești – VLADOMIRA		1		
	G1T9	IAȘI – Bivolari – TABĂRA	1	1		
G2	G2T1	IAȘI – Mânzătești – COADA STÂNCII / GOLĂIEȘTI / GRĂDINARI / COTU LUI IVAN / PETREȘTI		4	1	1
	G2T2	IAȘI – Bosia – UNGHENI		2		
	G2T3	IAȘI – Osoi – PRISĂCANI		2		
	G2T4	IAȘI – Tomești - OSOI(Comarna)		1		
	G2T5	IAȘI - Cozia - RĂDUCĂNENI		1		

	G2T6	IAȘI – Chicerea - COMARNA		2		
	G2T7	IAȘI – Moreni – GROZEȘTI	1			
	G2T8	RĂDUCĂNENI – Gorban - PODOLENII DE JOS	1			
	G2T9	IAȘI -Cozmești- PODOLENII DE SUS	1	1		
	G2T10	IAȘI – Costuleni – COVASNA / HILIȚA	1			
	G2T11	RĂDUCĂNENI – Grozești - COLȚU- CORNII	1			
G3	G3T1	IAȘI – DOBROVĂȚ		2	1	
	G3T2	IAȘI – Dumitreștii Galății – SLOBOZIA(SCHITU DUCA)	1			
	G3T3	IAȘI – Ciortestii – ROTĂRIA / ȘERBEȘTI	2			
	G3T4	IAȘI – Dolhești – BRĂDICEȘTI	1			
G4	G4T1	IAȘI – Grajduri – CUZA VODĂ(IPATELE)	1		1	
	G4T2	IAȘI – Grajduri – URȘIȚA	1			
	G4T3	IAȘI – Scânteia – BOROȘEȘTI / TUFEȘTII DE SUS / REDIU / POIANA CU CETATE	4			
	G4T4	IAȘI – Dumbrava – MOGOȘEȘTI / MÂNJEȘTI	1	2		
	G4T5	IAȘI – Mogoșești – HADÂMBU	1			
G5	G5T1	IAȘI – Miroslava – VOINEȘTI / VOCOTEȘTI	1	1	2	
	G5T2	IAȘI – Lungani – HORLEȘTI		2		
	G5T3	IAȘI – Voinești - SCHITU-STAVNIC / SLOBOZIA	1	1		
	G5T4	IAȘI – Țibana – ALEXENI	1			
	G5T5	IAȘI – Domnița – RUNCU / GÂRBEȘTI	1			
	G5T6	IAȘI – Țibănești – TUNGUJEL	1			
	G5T7	IAȘI – Tansa – MÂNĂȘTIREA		2		
	G5T8	IAȘI – Bogdănești – SCOPOȘENI	1			
G6	G6T1	IAȘI – Horlești - IEPURENI	1		1	1
	G6T2	IAȘI – Avântu – ROMÂNEȘTI	1			
	G6T3	IAȘI – Movileni - POTÂNGENI	1			
	G6T4	IAȘI – Gropnița – BULBUCANI / SÂNGERI / SĂVENI		1		
	G6T5	IAȘI – Bulbucani – FOCURI	1			
	G6T6	IAȘI – Focuri – FÂNTÂNELE	1			
	G6T7	IAȘI – Forăști – COARNELE CAPREI	1			
	G6T8	HÂRLĂU – Belcești – FOCURI / FÂNTÂNELE	2			
	G6T9	IAȘI - Coarnele Caprei - HÂRLĂU		1		
G7	G7T1	IAȘI – Podu Iloaiei – TG.FRUMOS	3		1	1
	G7T2	IAȘI – Podu Iloaiei – SATU NOU / MUNTENI	1	1		

	G7T3	IAȘI – Lețcani – PĂUȘEȘTI / HOISEȘTI		1		
	G7T4	IAȘI – Podu Iloaiei – FRUMUȘICA / BOJILA	1			
	G7T5	IAȘI – Podu Iloaiei – HĂRPĂȘEȘTI		1		
	G7T6	IAȘI – Podu Iloaiei – OSOI(SINEȘTI)		1		
	G7T7	IAȘI – Sârca – GOEȘTI / ZMEU	1			
	G7T8	TÂRGU FRUMOS – Cristești – MĂDĂRJEȘTI	1			
	G7T9	TG. FRUMOS – Prigoreni – BRĂEȘTI	1			
	G7T10	TG.FRUMOS – Bălțați – LITENI	1			
	G7T11	IAȘI – LEȚCANI		1		
	G7T12	IAȘI – Lețcani - COGEASCA		1		
G8	G8T1	TÂRGU FRUMOS – Strunga - OȚELENI	1		3	
	G8T2	TÂRGU FRUMOS – Cucova - FĂRCĂȘENI	1			
	G8T3	TÂRGU FRUMOS – Strunga – BUTEA	1			
	G8T4	PAȘCANI – Costești - TG.FRUMOS	1			
	G8T5	PAȘCANI – Mircești – RĂCHITENI	1			
	G8T6	PAȘCANI – Heleşteni – VOLINTIREȘTI / ȘCHEIA	1			
	G8T7	PAȘCANI – Gura Bădiliței - HÂRTOAPE	1			
	G8T8	PAȘCANI – Gura Bădiliței - CRIVEȘTI	1			
	G8T9	PAȘCANI – Hărmănești – TODIREȘTI / BĂICENI		1		
	G8T10	PAȘCANI – Cozmești – CIOHORĂNI	1			
	G8T11	PAȘCANI – Hălăucești – IUGANI	1			
	G8T12	PAȘCANI – Stolniceni-Prăjescu - BRĂTEȘTI	1			
	G8T13	PAȘCANI – Mogoșești-Siret – MUNCELU DE SUS	2			
G9	G9T1	PAȘCANI - Lespezi - SLOBOZIA(SIREȚEL)		1	1	1
	G9T2	PAȘCANI - Sirețel - BEREZLOGI	1			
	G9T3	PAȘCANI - Lespezi - HUMOSU	1			
	G9T4	PAȘCANI - Lespezi - VÂNĂTORI	1			
	G9T5	PAȘCANI - TOPILE		1		
	G9T6	PAȘCANI - Valea Seacă - CONȚEȘTI		1		
	G9T7	PAȘCANI – Conțești - TĂTĂRUȘI / IORCANI		1		
	G9T8	PAȘCANI - Soci - MIROSLOVEȘTI	1			
	G9T9	PAȘCANI – Moțca - BOURENI	1			
	G9T10	PAȘCANI – Moțca - HOMIȚA	1			
	G9T11	PAȘCANI – Brătești - MITEȘTI	1			
	G9T12	PAȘCANI – Lespezi- BUDA	2			
G10	G10T1	HÂRLĂU – Cotnari – COASTA-MĂGURII		1		1

	G10T2	HÂRLĂU – Deleni - FEREDENI	1			
	G10T3	TÂRGU FRUMOS – Cucuteni - BĂICENI(CUCUTENI)	1			
	G10T4	HÂRLĂU – Sticlăria - CÂRJOAIA			1	
	G10T5	TÂRGU FRUMOS – Cotnari - HÂRLĂU			2	
	G10T6	HÂRLĂU - PÂRCOVACI	1			
	G10T7	HÂRLĂU – Scobinți – POIANA MĂRULUI			1	
G11	G11CR1	IAȘI – PAȘCANI - Cursă rapidă	6		2	
	G11CR2	IAȘI – HÂRLĂU - Cursă rapidă	6			
		Total	84	45	14	6

Pe fiecare grupă de trasee, parcul de vehicule active și rezerve este:

Grupa 1

- 7 vehicule active cu capacitatea min 10 locuri;
- 4 vehicule active cu capacitatea min 23 locuri;
- 1 vehicul rezervă cu capacitatea min 10 locuri;
- 1 vehicul rezervă cu capacitatea min 23 locuri.

Grupa 2

- 5 vehicule active cu capacitatea min 10 locuri;
- 13 vehicule active cu capacitatea min 23 locuri;
- 1 vehicul rezervă cu capacitatea min 10 locuri;
- 1 vehicul rezervă cu capacitatea min 23 locuri.

Grupa 3

- 4 vehicule active cu capacitatea min 10 locuri;
- 2 vehicule active cu capacitatea min 23 locuri;
- 1 vehicul rezervă cu capacitatea min 10 locuri.

Grupa 4

- 8 vehicule active cu capacitatea min 10 locuri;
- 2 vehicule active cu capacitatea min 23 locuri;
- 1 vehicul rezervă cu capacitatea min 10 locuri.

Grupa 5

- 6 vehicule active cu capacitatea min 10 locuri;
- 6 vehicule active cu capacitatea min 23 locuri;
- 2 vehicule rezerve cu capacitatea min 10 locuri.

Grupa 6

- 8 vehicule active cu capacitatea min 10 locuri;
- 2 vehicule active cu capacitatea min 23 locuri;
- 1 vehicul rezervă cu capacitatea min 10 locuri;

- 1 vehicul rezervă cu capacitatea min 23 locuri.

Grupa 7

- 9 vehicule active cu capacitatea min 10 locuri;
- 6 vehicule active cu capacitatea min 23 locuri;
- 1 vehicul rezervă cu capacitatea min 10 locuri;
- 1 vehicul rezervă cu capacitatea min 23 locuri.

Grupa 8

- 13 vehicule active cu capacitatea min 10 locuri;
- 1 vehicul activ cu capacitatea min 23 locuri;
- 3 vehicule rezerve cu capacitatea min 10 locuri.

Grupa 9

- 9 vehicule active cu capacitatea min 10 locuri;
- 4 vehicule active cu capacitatea min 23 locuri;
- 1 vehicul rezervă cu capacitatea min 10 locuri;
- 1 vehicul rezervă cu capacitatea min 23 locuri.

Grupa 10

- 3 vehicule active cu capacitatea min 10 locuri;
- 5 vehicule active cu capacitatea min 23 locuri;
- 1 vehicul rezervă cu capacitatea min 23 locuri.

Grupa 11

- 12 vehicule active cu capacitatea min 10 locuri;
- 2 vehicule rezerve cu capacitatea min 10 locuri.

În conformitate cu prevederile *O.U.G. nr.71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic*, începând cu data de 2 august 2021, în procesul de achiziție publică sau achiziție sectorială derulat pentru atribuirea contractelor de servicii publice, astfel cum sunt definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 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. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului, având ca obiect prestarea de servicii de transport rutier de pasageri, a căror valoare estimată este egală sau mai mare decât pragul prevăzut la art. 12 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare;, autoritățile contractante și entitățile contractante au obligația de a respecta următoarele ținte minime, după caz:

- a) 18,7%, reprezentând ponderea vehiculelor ușoare nepoluante din numărul total de vehicule ușoare, care fac obiectul contractelor prevăzute la art. 2 alin. (1) atribuite de la 2 august 2021 până la 31 decembrie 2025;
- b) 18,7%, reprezentând ponderea vehiculelor ușoare nepoluante din numărul total de vehicule ușoare, care fac obiectul contractelor prevăzute la art. 2 alin. (1) atribuite de la 1 ianuarie 2026 până la 31 decembrie 2030.

Ordonanța de Urgență nr.71/2021 nu se aplică vehiculelor din categoria M₃, altele decât vehiculele din clasa I și clasa A, astfel cum sunt definite la art. 3 pct. 2 și 3 din Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate. Regulamentul (CE) nr. 661/2009 stipulează:

“În sensul prezentului regulament se aplică definițiile menționate la articolul 3 din Directiva 2007/46/CE.

De asemenea, se aplică următoarele definiții:

2. vehicul de categoria M2 sau M3 din clasa I” înseamnă un vehicul de categoria M2 sau M3 cu o capacitate mai mare de 22 de pasageri, pe lângă conducătorul auto, prevăzut din construcție cu spații pentru pasagerii care călătoresc în picioare, pentru a permite deplasări frecvente ale pasagerilor;

3. vehicul de categoria M2 sau M3 din clasa A” înseamnă un vehicul de categoria M2 sau M3 cu o capacitate care nu depășește 22 de pasageri, pe lângă conducătorul auto, conceput să transporte pasageri care călătoresc în picioare; și care are scaune și are spațiu pentru pasageri în picioare;”

Calculul numărului minim de vehicule nepoluante în total număr vehicule ce fac obiectul contractelor de delegare se realizează în baza prevederilor art. 4 din O.U.G. nr. 71/2021, prin raportare la ponderile vehiculelor ușoare nepoluante (18,7%) prezentate ca ținte minime în cadrul O.U.G. nr. 71/2021. Valorile cu subdiviziuni care se vor obține prin calcul vor fi rotunjite în sens superior la valori întregi. La momentul atribuirii contractelor de delegare, operatorii de transport rutier/asocierea de operatorii de transport rutier vor trebui să dispună de un număr de vehicule ușoare nepoluante pentru atingerea țintelor din Ordonanța de Urgență nr. 71/2021, număr calculat prin raportarea țintei de 18,7% la numărul de vehicule categoria M2 care fac obiectul contractelor de delegare a gestiunii serviciului și care au fost oferite în cadrul procedurii de achiziție.

Numărul minim de vehicule ușoare nepoluante din categoria M2 pentru îndeplinirea țintei de 18,7% din O.U.G. nr. 71/2021 calculat în baza numărului de vehicule din categoria M2 solicitate prin programul de transport pe Loturi – Grupe de trasee este prezentat în cele ce urmează:

Grupa de trasee	Număr total vehicule din categoria M2 (active + rezerve)	Număr de vehicule nepoluante ușoare necesare conform țintei de 18,7% din OUG 71/2021
G1	8	2
G2	6	1
G3	5	1
G4	9	2
G5	8	2
G6	9	2
G7	10	2
G8	16	3
G9	10	2
G10	3	1
G11	14	3

6.2. Elaborarea propunerilor pentru îmbunătățirea calității transportului public de persoane între localitățile județului

6.2.1. Investițiile și dotările necesare pentru modernizarea, eficientizarea și creșterea confortului, siguranței și atractivității serviciului de transport public

E-ticketing

În ce privește transportul public, este necesar un sistem de tarifare performant. Sistemul de tarifare este foarte important pentru transportul public, fiind în același timp un element de o complexitate nebănuită. Din punctul de vedere al călătorului tariful trebuie să fie flexibil și să asigure un efort financiar cât mai mic. Din punct de vedere al autorităților și operatorilor este important ca tariful să acopere costurile.

Ticketing-ul este un instrument de implementare a politicii de tarifare cu luarea în considerare a obiectivelor operaționale, comerciale și sociale. Sistemele de ticketing reprezintă traducerea taxelor în mijloace concrete de plată (pentru călători) și colectarea de taxe (pentru operator).

În general introducerea unui sistem de e-ticketing aduce avantaje pentru toți participanții sistemului de transport public: autorități locale, operator (sau operatori, dacă este cazul) și nu în ultimul rând pentru călători. Sistemul e-ticketing oferă mai multe avantaje din punct de vedere al durabilității sistemelor, modularitatea componentelor sale, interoperabilitatea sistemelor, furnizarea de informații pentru călători, economisirea costurilor etc.

În transportul public, sistemele de e-ticketing nu sunt doar mijloace de plată, dar și procesează o cantitate enormă de informații care oferă o gamă largă de posibilități pentru a face transportul public mai ușor de utilizat, de gestionat și de controlat. Acestea oferă de asemenea oportunități de a introduce structura de tarifare integrată care nu este ușor de introdus cu mijloacele tradiționale de plată.

Scopul implementărilor sistemelor e-ticketing

- *Deschiderea schemelor de plată* – e-ticketing-ul dispune de potențialul de a fi integrat în cardurile bancare existente;
- *Intermodalitatea* – e-ticketing-ul face mai facilă plata călătoriilor multimodale și facilitează redistribuirea veniturilor între diferiți operatori;
- *Interoperabilitate* – e-ticketing-ul face mai ușor de implementat plata pentru călătoriile cu mai mulți operatori și face mai facilă redistribuirea veniturilor între diferiți operatori;
- *Inter-serviciile* – e-ticketing-ul permite utilizarea smart card-urilor de transport public pentru servicii suplimentare oferite în conjuncție cu transportul public;
- *Managementul relației cu clientul* – e-ticketing-ul este o puternică unealtă de marketing din moment ce permite colectarea datelor detaliate asupra comportamentului de mobilitate al pasagerilor, fapt ce permite dezvoltarea produselor vizate;
- *Planificarea și monitorizarea rețelei* – datele strânse din ticketing vor îmbunătăți gradul de cunoaștere asupra îmbarcărilor și astfel vor permite adaptarea capacității autobuzelor și a orarelor la utilizarea actuală a rutei.

Principalele aspecte care trebuie luate în considerare în dezvoltarea sistemului de e-ticketing

Atunci când se dezvoltă un sistem de e-ticketing trebuie discutate un număr de aspecte care influențează scopul și posibilitățile oferite de sistem. Acestea acoperă în special:

- nivelul și structura tarifului;
- spectrul de ticketing;
- posibilitățile de integrare;
- tehnologia smart card;
- problema interoperabilității;
- cazul afacerii;
- modelul afacerii;
- mecanismele de compensare (depind de relația contractuală dintre autoritate și operatorul de transport);
- exploatarea datelor.

Pentru viitor se prefigurează, ca obiectiv final pentru intermodalitatea călătorului, un sistem care face posibilă planificarea unei deplasări prin internet, implicit rezervarea biletelor și realizarea unei facilități de plată, prin utilizarea unor dispozitive de ticketing comune la nivel zonal. Având în vedere stadiul actual, este limpede că această viziune este fezabilă din punct de vedere tehnic, dar organizațional este încă departe de a fi aplicată.

Decizia unei deplasări intermodale începe cu informarea atât înainte, cât și în timpul deplasării. Sistemele integrate ticketing și tarifare, în contextul plății biletelor, pot contribui la calitatea unei astfel de deplasări. Sistemele integrate de acest tip sunt de o deosebită importanță pentru a considera (de către clienți) că utilizarea unui sistem intermodal de transport călători a devenit mai atrăgătoare.

Sistemul de e-ticketing trebuie să fie utilizat și pentru ierarhizarea traseelor de transport în comun: în acest sens fiecare traseu trebuie să aibă propriul indice venituri/cheltuieli pentru a putea folosi flexibilitatea taxării în scopul diferențierii tarifare.

Aspectele tehnice și de organizare ale acestor domenii sunt într-o interdependență considerabilă și vor trebui abordate împreună. Trebuie subliniat faptul că tarifarea integrată constituie o precondiție esențială în introducerea unor îmbunătățiri în lanțul deplasărilor intermodale. Un sistem simplu de ticketing cu plata în avans, utilizând cât mai puține interfețe posibil, inclusiv serviciile orientate către client, ar putea contribui semnificativ la îmbunătățirea transportului intermodal de călători.

Implementarea și dezvoltarea unui sistem e-ticketing pentru transportul public județean de călători din județul Iași ar trebui să facă parte dintr-un proces de planificare mai larg în ce privește managementul mobilității.

Sisteme de informare a călătorilor

O buna informare a publicului călător presupune existența și funcționalitatea unor sisteme de informare a pasagerilor asupra orelor de sosire și de plecare, asupra întârzierilor și altor informații despre trafic prin grafice de mers, panouri digitale informare călători etc. Trebuie acordată o atenție deosebită sistemelor de informare în timp real a călătorilor îndeosebi în punctele de interschimb (care nu sunt proiectate element cu element, ci în mod integrat), deoarece s-a observat un oarecare conflict în ce privește cooperarea necesară între mijloacele de transport, precum și o competiție dintre operatori pentru atragerea de călători. Operatorii doresc să se diferențieze între ei pentru oferirea

unor servicii individualizate, recunoscute. Aceștia nu par să aibă nici un interes să colaboreze strâns cu concurența sau chiar să împărtășească informații. La nivel executiv, este vitală o abordare cooperantă și un proces rațional de orientare.

Accesul la informație, promovarea sistemelor de informare în timp real asupra călătoriei, bogate în conținut și totuși cu o prezentare simplă și transparentă, nu sunt doar necesare, ci sunt esențiale pentru planificarea unei deplasări fluente și negocierea transferurilor, îndeosebi în cazul întreruperilor unor servicii sau a traficului rutier. Unele din pretențiile îndreptățite ale călătorului intermodal pentru informare, ce pot fi susținute prin soluții telematice, sunt următoarele:

- informarea asupra graficelor de circulație, tarife, reguli;
- înțelegerea facilă a mesajelor înainte, în timpul și după ce punctele de interschimb atrag atenția călătorilor;
- (câteodată) asistarea automată în planificarea unei călătorii multimodale;
- disponibilitatea informației pe parcursul deplasării, prin informații în timp real și instantaneu despre întârzieri, chiar și atunci când utilizatorul se află în mijloacele ce preced mijlocul afectat;
- în cele din urmă, dar nu lipsit de importanță, mânuirea bagajelor trebuie gestionată în mod eficient pentru a atrage clienții.

Utilizarea sistemului de Informare a Pasagerilor în Timp Real conferă încredere transportului public. Furnizarea de informații despre plecări și sosiri, despre rutele autobuzelor și multe alte informații pe panouri electronice LED conduce la un timp mai scurt de așteptare a călătorilor. Introducerea serviciului dinamic de informare poate conduce la creșterea veniturilor, fapt dovedit prin implementarea acestui sistem la nivelul altor țări. Monitoarele de informare LED servesc la informarea reală asupra timpului în ce privește timpul estimat de sosire pentru călători astfel încât aceștia să știe când sosește următorul autobuz. Implementarea tehnologiei de comunicare directă wireless în stațiile de autobuz poate contribui la un nivel mai mare de acuratețe al informațiilor astfel încât călătorii primesc o informație cât se poate de sigură.

Un sistem complet de informare în timp real dă posibilități unice pentru călători de a obține informații actualizate în stațiile de autobuze, pe internet și prin telefoanele mobile; oferă servicii mai bune și face mai ușoară planificarea călătoriei pe diferite trasee.

Sisteme de urmărire prin GPS

"Sistemul de urmărire, monitorizare trafic GPS - dispecerat" permite programarea curselor de autobuze, urmărirea lor pe traseu, poziția lor față de stații de oprire, trimiterea de mesaje conducătorilor de mijloace de transport pentru corecții de/pe traseu; totodată urmărirea tuturor mijloacelor de transport monitorizate pe harta digitală a zonei. Poziționarea vehiculelor se face cu ajutorul modulelor GPS instalate pe vehicule, iar transmisia datelor se face cu ajutorul GPRS. Astfel, pentru monitorizarea de trafic, autobuzele sunt echipate cu GPS la bord și tehnologii de comunicații. Conducătorul mijlocului de transport este informat în permanență despre modul de încadrare în programul de circulație (avans, întârziere, normal). Dispecerii de circulație programează vehiculele pe trasee pe baza unui grafic stabilit, urmărind apoi traseul și respectarea parametrilor pe monitoare. Semnalele de poziție ale mijlocului de transport transmise prin GPRS sunt prelucrate și transmise prin informații către panourile de informare călători, care se află montate în stațiile de așteptare.

Dispeceratul monitorizează evoluția vehiculelor pe linie și transmite comenzi operative dacă este cazul. Sistemul permite comunicarea permanentă între dispecerat și conducătorii auto. Conducătorul mijlocului de transport poate transmite mesaje prestabilite centrului de comanda operativă. Sistemul facilitează intervenția operativă în caz

de necesitate (blocaje, accidente, etc.). Datele aferente zilei sunt stocate în baza de date fiind prelucrate ulterior pentru situațiile de evidență contabilă. Datele preluate permit analiza și optimizarea alocării resurselor în vederea satisfacerii cererii de transport.

Tehnologiile avansate presupun: integrarea GPS-GIS pentru monitorizarea parcului auto și GSM pentru comunicații între centru de expediere și vehicule. Integrarea GPS-GIS permite call-centre-urilor să monitorizeze autobuzele din traseu și îi ajută pe șoferii de autobuz să urmărească programul rutelor. Call-centre-urile sunt conectate cu autobuzele prin intermediul unei tehnologii GSM de telecomunicație digitală.

7. Analiza tehnico-economică și de eficiență a costurilor de operare și calculul valorii contractului pentru fiecare traseu cuprins în propunerea finală de program de transport

7.1. Informații prezentate de operatorii de transport

La data realizării prezentului studiu, serviciul de transport public județean la nivelul județului Iași este asigurat de un număr de 35 operatori de transport pentru 119 de trasee (dintre care 8 trasee vor deveni trasee metropolitane iar 5 trasee nu se efectuează - au fost anulate) în baza licențelor de traseu.

Pentru efectuarea analizei economico-financiare a serviciului de transport public județean, prin intermediul Consiliului Județean Iași au fost solicitate operatorilor de transport date privind desfășurarea serviciului.

7.2. Calculul valorii contractului pentru fiecare traseu cuprins în propunerea finală de program de transport pe toată perioada de valabilitate a acestuia

Valoarea totală a serviciilor de transport pentru fiecare traseu cuprins în propunerea finală de program de transport este calculată pe baza elementelor de cheltuieli din cadrul Anexei nr. 2 la *Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane* aprobate prin Ordinul 272/2007 cu modificările și completările ulterioare.

Valoarea totală anuală estimată a serviciilor de transport pe toate traseele cuprinse în programul de transport propus este de **125.834.225,91 lei fără TVA**.

Valoare anuală contracte de delegare – lei

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Valoare totală anuală contract /traseu	Valoare totală anuală contract/grupa de trasee
G1	G1T1	IAȘI – Vulturi – ȘENDRENI / ICUȘENI	108.309,60	1.282.095,91	9.949.648,10
	G1T2	IAȘI – Andrieșeni – GLĂVĂNEȘTI	73.638,60	761.942,53	
	G1T3	IAȘI – Vlădeni – CHIȘCĂRENI	107.365,00	1.210.038,13	
	G1T4	HÂRLĂU – Plugari – HĂLCENI	38.419,20	488.574,53	

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Valoare totală anuală contract /traseu	Valoare totală anuală contract/grupa de trasee
	G1T5	IAȘI – Plugari – BOROȘOAIA	168.070,20	1.505.254,80	
	G1T6	IAȘI – Probota – PERIENI / STEJARII	79.868,60	786.454,52	
	G1T7	IAȘI – Bălteni – ROȘCANI	22.759,20	359.561,64	
	G1T8	IAȘI – Trifești – VLADOMIRA	122.820,00	1.421.067,96	
	G1T9	IAȘI – Bivolari – TABĂRA	216.982,00	2.134.658,08	
G2	G2T1	IAȘI – Mânzătești – COADA STÂNCII / GOLĂIEȘTI / GRĂDINARI / COTU LUI IVAN / PETREȘTI	172.891,20	2.359.438,03	14.388.978,48
	G2T2	IAȘI – Bosia – UNGHENI	199.786,00	2.208.254,50	
	G2T3	IAȘI – Osoi – PRISĂCANI	157.967,00	1.799.783,88	
	G2T4	IAȘI – Tomești - OSOI(Comarna)	63.481,00	888.509,78	
	G2T5	IAȘI - Cozia - RĂDUCĂNENI	145.989,60	1.632.481,71	
	G2T6	IAȘI – Chicerea - COMARNA	70.012,80	1.028.951,14	
	G2T7	IAȘI – Moreni – GROZEȘTI	101.434,00	901.033,35	
	G2T8	RĂDUCĂNENI – Gorban - PODOLENII DE JOS	57.556,40	627.298,82	
	G2T9	IAȘI -Cozmești- PODOLENII DE SUS	180.294,00	1.583.079,02	
	G2T10	IAȘI – Costuleni – COVASNA / HILIȚA	83.115,20	828.957,86	
	G2T11	RĂDUCĂNENI – Grozești - COLȚU-CORNII	41.694,40	531.190,39	
G3	G3T1	IAȘI – DOBROVĂȚ	122.707,20	1.691.392,77	5.465.775,49
	G3T2	IAȘI – Dumitreștii Galății – SLOBOZIA(SCHITU DUCA)	87.928,00	947.123,48	
	G3T3	IAȘI – Ciortești – ROTĂRIA / ȘERBEȘTI	211.728,00	1.839.685,23	
	G3T4	IAȘI – Dolhești – BRĂDICEȘTI	106.774,00	987.574,00	
G4	G4T1	IAȘI – Grajduri – CUZA VODĂ(IPATELE)	132.325,20	1.172.689,80	10.909.283,22
	G4T2	IAȘI – Grajduri – URȘIȚA	130.468,80	1.165.385,78	
	G4T3	IAȘI – Scânteia – BOROȘEȘTI / TUFEȘTII DE SUS / REDIU / POIANA CU CETATE	511.951,80	4.320.832,77	
	G4T4	IAȘI – Dumbrava – MOGOȘEȘTI / MÂNJEȘTI	288.974,00	3.408.680,26	
	G4T5	IAȘI – Mogoșești – HADÂMBU	82.459,20	841.694,61	
G5	G5T1	IAȘI – Miroslava – VOINEȘTI / VOCOTEȘTI	135.057,00	1.484.175,04	12.011.643,59
	G5T2	IAȘI – Lungani – HORLEȘTI	111.731,40	1.545.344,30	
	G5T3	IAȘI – Voinești - SCHITU-STAVNIC / SLOBOZIA	192.947,40	2.178.924,54	
	G5T4	IAȘI – Țibana – ALEXENI	103.667,20	883.440,71	
	G5T5	IAȘI – Domnița – RUNCU / GÂRBEȘTI	131.452,00	1.194.955,69	
	G5T6	IAȘI – Țibănești – TUNGUJEI	119.944,00	1.082.278,88	
	G5T7	IAȘI – Tansa – MÂNĂȘTIREA	254.557,80	2.923.830,44	
	G5T8	IAȘI – Bogdănești – SCOPOȘENI	70.360,00	718.693,99	
G6	G6T1	IAȘI – Horlești - IEPURENI	75.075,00	767.594,06	11.546.972,22
	G6T2	IAȘI – Avântu – ROMÂNEȘTI	71.022,00	717.948,25	
	G6T3	IAȘI – Movileni - POTÂNGENI	85.545,60	842.489,97	

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Valoare totală anuală contract /traseu	Valoare totală anuală contract/grupa de trasee
	G6T4	IAȘI – Gropnița – BULBUCANI / SÂNGERI / SĂVENI	197.609,80	2.059.567,88	
	G6T5	IAȘI – Bulbucani – FOCURI	62.804,40	651.916,79	
	G6T6	IAȘI – Focuri – FÂNTÂNELE	168.583,80	1.472.497,66	
	G6T7	IAȘI – Forăști – COARNELE CAPREI	146.004,00	1.316.258,76	
	G6T8	HÂRLĂU – Belcești – FOCURI / FÂNTÂNELE	232.463,40	2.028.204,34	
	G6T9	IAȘI - Coarnele Caprei - HÂRLĂU	150.114,00	1.690.494,51	
G7	G7T1	IAȘI – Podu Iloaiei – TG.FRUMOS	445.165,40	3.616.196,18	16.159.799,20
	G7T2	IAȘI – Podu Iloaiei – SATU NOU / MUNTENI	183.208,80	1.972.553,48	
	G7T3	IAȘI – Lețcani – PĂUȘEȘTI / HOISEȘTI	108.874,00	1.382.023,44	
	G7T4	IAȘI – Podu Iloaiei – FRUMUȘICA / BOJILA	130.061,40	1.228.485,19	
	G7T5	IAȘI – Podu Iloaiei – HÂRPĂȘEȘTI	103.923,20	1.269.111,65	
	G7T6	IAȘI – Podu Iloaiei – OSOI(SINEȘTI)	126.286,60	1.413.119,96	
	G7T7	IAȘI – Sârca – GOEȘTI / ZMEU	86.590,40	888.951,96	
	G7T8	TÂRGU FRUMOS – Cristești – MĂDĂRIEȘTI	83.410,80	842.742,55	
	G7T9	TG. FRUMOS – Prigoreni – BRĂEȘTI	47.855,40	635.451,03	
	G7T10	TG.FRUMOS – Bălțați – LITENI	79.634,80	827.885,85	
	G7T11	IAȘI – LEȚCANI	85.578,60	1.144.926,37	
	G7T12	IAȘI – Lețcani - COGEASCA	64.194,80	938.351,54	
G8	G8T1	TÂRGU FRUMOS – Strunga - OȚELENI	72.186,80	744.074,34	10.592.617,82
	G8T2	TÂRGU FRUMOS – Cucova - FĂRCĂȘENI	39.788,00	515.503,26	
	G8T3	TÂRGU FRUMOS – Strunga – BUTEA	49.184,00	586.171,14	
	G8T4	PAȘCANI – Costești - TG.FRUMOS	131.962,80	1.080.361,28	
	G8T5	PAȘCANI – Mircești – RĂCHITENI	128.407,00	1.032.671,72	
	G8T6	PAȘCANI – Heleșteni – VOLINTIREȘTI / ȘCHEIA	105.545,00	875.322,49	
	G8T7	PAȘCANI – Gura Bădiliței - HĂRTOAPE	67.193,80	690.730,10	
	G8T8	PAȘCANI – Gura Bădiliței - CRIVEȘTI	62.520,00	706.040,23	
	G8T9	PAȘCANI – Hărmănești – TODIREȘTI / BĂICENI	86.319,20	1.026.673,68	
	G8T10	PAȘCANI – Cozmești – CIOHORĂNI	55.680,00	645.428,95	
	G8T11	PAȘCANI – Hălăucești – IUGANI	71.688,00	742.111,81	
	G8T12	PAȘCANI – Stolniceni-Prăjescu - BRĂTEȘTI	44.380,80	567.272,91	
	G8T13	PAȘCANI – Mogoșești-Siret – MUNCELU DE SUS	156.520,00	1.380.255,90	
G9	G9T1	PAȘCANI - Lespezi - SLOBOZIA(SIREȚEL)	103.044,00	1.365.872,65	10.510.114,35
	G9T2	PAȘCANI - Sirețel - BEREZLOGI	47.775,00	534.036,99	
	G9T3	PAȘCANI - Lespezi - HUMOSU	77.252,00	784.811,46	
	G9T4	PAȘCANI - Lespezi - VÂNĂTORI	81.969,40	837.071,35	
	G9T5	PAȘCANI - TOPILE	51.858,40	944.899,84	
	G9T6	PAȘCANI - Valea Seacă - CONȚEȘTI	35.660,00	730.203,13	
	G9T7	PAȘCANI – Conțești - TĂTĂRUȘI / IORCANI	107.439,00	1.286.453,59	

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Valoare totală anuală contract /traseu	Valoare totală anuală contract/grupa de trasee
	G9T8	PAȘCANI - Soci - MIROSLOVEȘTI	48.024,00	602.415,15	
	G9T9	PAȘCANI – Moțca - BOURENI	58.069,20	675.637,32	
	G9T10	PAȘCANI – Moțca - HOMIȚA	58.473,00	677.226,08	
	G9T11	PAȘCANI – Brătești - MITEȘTI	77.044,20	817.693,11	
	G9T12	PAȘCANI – Lespezi- BUDA	119.089,60	1.253.793,69	
G10	G10T1	HÂRLĂU – Cotnari – COASTA-MĂGURII	48.720,00	702.038,45	7.449.812,43
	G10T2	HÂRLĂU – Deleni - FEREDENI	79.400,40	1.003.973,43	
	G10T3	TÂRGU FRUMOS – Cucuteni - BĂICENI(CUCUTENI)	61.430,40	865.871,83	
	G10T4	HÂRLĂU – Sticlăria - CÂRJOAIA	36.642,00	608.763,62	
	G10T5	TÂRGU FRUMOS – Cotnari - HÂRLĂU	251.745,60	3.159.668,97	
	G10T6	HÂRLĂU - PÂRCOVACI	44.357,60	630.202,56	
	G10T7	HÂRLĂU – Scobinți – POIANA MĂRULUI	17.226,00	479.293,58	
G11	G11CR1	IAȘI – PAȘCANI - Cursă rapidă	1.024.212,00	8.361.676,88	16.849.581,02
	G11CR2	IAȘI – HÂRLĂU - Cursă rapidă	1.039.164,00	8.487.904,14	
Total			12.281.464,40	125.834.225,91	125.834.225,91

Valoarea totală estimată a contractelor de delegare cu durata de 10 ani pentru toate cele 11 grupe de trasee din programul de transport este **1.258.342.259,12 lei fără TVA.**

Valoare totală contracte de delegare durata 10 ani – lei

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Valoare totală contract 10 ani/ traseu	Valoare totală contract 10 ani/grupa de trasee
G1	G1T1	IAȘI – Vulturi – ȘENDRENI / ICUȘENI	12.820.959,07	99.496.480,97
	G1T2	IAȘI – Andrieșeni – GLĂVĂNEȘTI	7.619.425,28	
	G1T3	IAȘI – Vlădeni – CHIȘCĂRENI	12.100.381,27	
	G1T4	HÂRLĂU – Plugari – HÂLCENI	4.885.745,26	
	G1T5	IAȘI – Plugari – BOROȘOIA	15.052.548,04	
	G1T6	IAȘI – Probotă – PERIENI / STEJARII	7.864.545,20	
	G1T7	IAȘI – Bălteni – ROȘCANI	3.595.616,38	
	G1T8	IAȘI – Trifești – VLADOMIRA	14.210.679,64	
	G1T9	IAȘI – Bivolari – TABĂRA	21.346.580,83	
G2	G2T1	IAȘI – Mânzatești – COADA STÂNCII / GOLĂIEȘTI / GRĂDINARI / COTU LUI IVAN / PETREȘTI	23.594.380,30	143.889.784,76
	G2T2	IAȘI – Bosia – UNGHENI	22.082.544,96	
	G2T3	IAȘI – Osoi – PRISĂCANI	17.997.838,75	

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Valoare totală contract 10 ani/ traseu	Valoare totală contract 10 ani/grupa de trasee
	G2T4	IAȘI – Tomești - OSOI(Comarna)	8.885.097,83	
	G2T5	IAȘI - Cozia - RĂDUCĂNENI	16.324.817,06	
	G2T6	IAȘI – Chicerea - COMARNA	10.289.511,42	
	G2T7	IAȘI – Moreni – GROZEȘTI	9.010.333,50	
	G2T8	RĂDUCĂNENI – Gorban - PODOLENII DE JOS	6.272.988,17	
	G2T9	IAȘI -Cozmești- PODOLENII DE SUS	15.830.790,22	
	G2T10	IAȘI – Costuleni – COVASNA / HILIȚA	8.289.578,62	
	G2T11	RĂDUCĂNENI – Grozești - COLȚU-CORNII	5.311.903,94	
G3	G3T1	IAȘI – DOBROVĂȚ	16.913.927,72	54.657.754,91
	G3T2	IAȘI – Dumitreștii Galății – SLOBOZIA(SCHITU DUCA)	9.471.234,80	
	G3T3	IAȘI – Ciortești – ROTĂRIA / ȘERBEȘTI	18.396.852,35	
	G3T4	IAȘI – Dolhești – BRĂDICEȘTI	9.875.740,05	
G4	G4T1	IAȘI – Grajduri – CUZA VODĂ(IPATELE)	11.726.897,98	109.092.832,24
	G4T2	IAȘI – Grajduri – URȘIȚA	11.653.857,75	
	G4T3	IAȘI – Scânteia – BOROSEȘTI / TUFESTII DE SUS / REDIU / POIANA CU CETATE	43.208.327,73	
	G4T4	IAȘI – Dumbrava – MOGOȘEȘTI / MÂNJEȘTI	34.086.802,64	
	G4T5	IAȘI – Mogoșești – HADÂMBU	8.416.946,14	
G5	G5T1	IAȘI – Miroslava – VOINEȘTI / VOCOTEȘTI	14.841.750,44	120.116.435,86
	G5T2	IAȘI – Lungani – HORLEȘTI	15.453.442,97	
	G5T3	IAȘI – Voinești - SCHITU-STAVNIC / SLOBOZIA	21.789.245,41	
	G5T4	IAȘI – Țibana – ALEXENI	8.834.407,13	
	G5T5	IAȘI – Domnița – RUNCU / GÂRBEȘTI	11.949.556,85	
	G5T6	IAȘI – Țibănești – TUNGUJEI	10.822.788,79	
	G5T7	IAȘI – Tansa – MÂNĂȘTIREA	29.238.304,38	
	G5T8	IAȘI – Bogdănești – SCOPOȘENI	7.186.939,90	
G6	G6T1	IAȘI – Horlești - IEPURENI	7.675.940,57	115.469.722,21
	G6T2	IAȘI – Avântu – ROMÂNEȘTI	7.179.482,54	
	G6T3	IAȘI – Movileni - POTÂNGENI	8.424.899,66	
	G6T4	IAȘI – Gropnița – BULBUCANI / SÂNGERI / SĂVENI	20.595.678,81	
	G6T5	IAȘI – Bulbucani – FOCURI	6.519.167,94	
	G6T6	IAȘI – Focuri – FÂNTÂNELE	14.724.976,62	
	G6T7	IAȘI – Forăști – COARNELE CAPREI	13.162.587,56	
	G6T8	HÂRLĂU – Belcești – FOCURI / FÂNTÂNELE	20.282.043,39	
	G6T9	IAȘI - Coarnele Caprei - HÂRLĂU	16.904.945,12	
G7	G7T1	IAȘI – Podu Iloaiei – TG.FRUMOS	36.161.961,80	161.597.991,96
	G7T2	IAȘI – Podu Iloaiei – SATU NOU / MUNTENI	19.725.534,80	
	G7T3	IAȘI – Lețcani – PĂUȘEȘTI / HOISEȘTI	13.820.234,37	
	G7T4	IAȘI – Podu Iloaiei – FRUMUȘICA / BOJILA	12.284.851,91	
	G7T5	IAȘI – Podu Iloaiei – HÂRPĂȘEȘTI	12.691.116,54	

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Valoare totală contract 10 ani/ traseu	Valoare totală contract 10 ani/grupa de trasee
	G7T6	IAȘI – Podu Iloaiei – OSOI(SINEȘTI)	14.131.199,57	
	G7T7	IAȘI – Sârca – GOEȘTI / ZMEU	8.889.519,56	
	G7T8	TÂRGU FRUMOS – Cristești – MĂDĂRJEȘTI	8.427.425,54	
	G7T9	TG. FRUMOS – Prigoreni – BRĂEȘTI	6.354.510,30	
	G7T10	TG.FRUMOS – Bălțați – LITENI	8.278.858,47	
	G7T11	IAȘI – LEȚCANI	11.449.263,69	
	G7T12	IAȘI – Lețcani - COGEASCA	9.383.515,40	
G8	G8T1	TÂRGU FRUMOS – Strunga - OȚELENI	7.440.743,45	105.926.178,17
	G8T2	TÂRGU FRUMOS – Cucova - FĂRCĂȘENI	5.155.032,57	
	G8T3	TÂRGU FRUMOS – Strunga – BUTEA	5.861.711,42	
	G8T4	PAȘCANI – Costești - TG.FRUMOS	10.803.612,80	
	G8T5	PAȘCANI – Mircești – RĂCHITENI	10.326.717,15	
	G8T6	PAȘCANI – Heleșteni – VOLINTIREȘTI / ȘCHEIA	8.753.224,91	
	G8T7	PAȘCANI – Gura Bădiliței - HÂRTOAPE	6.907.301,04	
	G8T8	PAȘCANI – Gura Bădiliței - CRIVEȘTI	7.060.402,31	
	G8T9	PAȘCANI – Hărmănești – TODIREȘTI / BĂICENI	10.266.736,81	
	G8T10	PAȘCANI – Cozmești – CIOHORĂNI	6.454.289,51	
	G8T11	PAȘCANI – Hălăucești – IUGANI	7.421.118,12	
	G8T12	PAȘCANI – Stolniceni-Prăjescu - BRĂTEȘTI	5.672.729,08	
	G8T13	PAȘCANI – Mogoșești-Siret – MUNCELU DE SUS	13.802.559,00	
G9	G9T1	PAȘCANI - Lespezi - SLOBOZIA(SIREȚEL)	13.658.726,48	105.101.143,48
	G9T2	PAȘCANI - Sirețel - BEREZLOGI	5.340.369,86	
	G9T3	PAȘCANI - Lespezi - HUMOSU	7.848.114,62	
	G9T4	PAȘCANI - Lespezi - VÂNĂTORI	8.370.713,52	
	G9T5	PAȘCANI - TOPILE	9.448.998,41	
	G9T6	PAȘCANI - Valea Seacă - CONȚEȘTI	7.302.031,30	
	G9T7	PAȘCANI – Conțești - TĂTĂRUȘI / IORCANI	12.864.535,89	
	G9T8	PAȘCANI - Soci - MIROSLOVEȘTI	6.024.151,52	
	G9T9	PAȘCANI – Moțca - BOURENI	6.756.373,21	
	G9T10	PAȘCANI – Moțca - HOMIȚA	6.772.260,76	
	G9T11	PAȘCANI – Brătești - MITEȘTI	8.176.931,07	
	G9T12	PAȘCANI – Lespezi- BUDA	12.537.936,86	
G10	G10T1	HÂRLĂU – Cotnari – COASTA-MĂGURII	7.020.384,53	74.498.124,34
	G10T2	HÂRLĂU – Deleni - FEREDENI	10.039.734,33	
	G10T3	TÂRGU FRUMOS – Cucuteni - BĂICENI(CUCUTENI)	8.658.718,28	
	G10T4	HÂRLĂU – Sticlăria - CÂRJOAIA	6.087.636,20	
	G10T5	TÂRGU FRUMOS – Cotnari - HÂRLĂU	31.596.689,66	
	G10T6	HÂRLĂU - PÂRCOVACI	6.302.025,55	
	G10T7	HÂRLĂU – Scobinți – POIANA MĂRULUI	4.792.935,78	

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Valoare totală contract 10 ani/ traseu	Valoare totală contract 10 ani/grupa de trasee
G11	G11CR1	IAȘI – PAȘCANI - Cursă rapidă	83.616.768,82	168.495.810,20
	G11CR2	IAȘI – HÂRLĂU - Cursă rapidă	84.879.041,38	
		Total	1.258.342.259,12	1.258.342.259,12