

**STUDIU DE
SPECIALITATE/MOBILITATE
PRIVIND EVALUAREA FLUXURILOR
DE TRANSPORT PERSOANE,
DETERMINAREA CERINȚELOR 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

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

Introducere	7
1. Evaluarea situației actuale a curselor regulate efectuate de operatorii de transport care dețin licențele de traseu pentru traseele din județul Iași	10
1.1 Informații preliminare	10
1.2 Identificarea schemelor după care sunt organizate rețelele de trafic rutier din toate zonele componente ale județului Iași	46
1.3 Identificarea factorilor cu grad de dificultate ridicat în desfășurarea traficului rutier	68
1.4 Identificarea altor forme de transport persoane (local, feroviar, interjudețean) pentru realizarea corelărilor ce se impun.....	81
2. Culegerea datelor de trafic	94
2.1 Culegerea datelor de la instituții și UAT-uri	94
2.2 Identificarea cererii de transport la nivelul județului Iași	109
2.2.1 Rezultate chestionar aplicat în rândul populației	110
2.2.2 Rezultate chestionar aplicat în cadrul UAT-urilor	122
2.2.3 Rezultate chestionar aplicat în rândul agenților economici.....	138
2.3 Efectuarea recensămintelor de circulație	140
2.4 Identificarea unor informații privind curenții de trafic actuali, dezvoltarea socio-economică a teritoriului, scopul deplasărilor, rutele de deplasare etc.	140
3. Evaluarea fluxului de călători pe fiecare zonă țintă	152
3.1 Identificarea numărului de călători și orientarea acestora pe fiecare zonă țintă	152
3.2 Analiza potențialelor de fluxuri de călători – modelul matematic de calcul al curenților de călători	255
3.3 Distribuția pe intervale orare și pe perioade calendaristice	270
3.4 Gradul de acoperire a solicitărilor	277
3.5 Distanțele medii de călătorie și timpii medii de călătorie	277
4. Evaluarea siguranței în trafic	279
5. Întocmirea unor propuneri în vederea identificării unor soluții pentru asigurarea transportului public județean de persoane prin curse regulate, în județul Iași	282
5.1 Propunerea de program de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Iași	282
5.2 Anticiparea evoluției fluxurilor de călători pe o perioadă de minim 6 ani	308
5.3 Elaborarea propunerilor pentru îmbunătățirea calității transportului public de persoane între localitățile județului.....	319
5.3.1 Criterii pentru atribuirea traseelor de transport public.....	319
5.3.2 Investițiile și dotările necesare pentru modernizarea, eficientizarea și creșterea confortului, siguranței și atractivității serviciului de transport public	324

6. 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	328
6.1 Informații prezentate de operatorii de transport	328
6.2 Analiza informațiilor prezentate de operatorii de transport.....	355
6.3 Calculul valorii contractului pentru fiecare traseu cuprins în propunerea finală de program de transport pe toată perioada de valabilitate a acestuia	362
Concluzii	414

Anexe

Anexa 1 – Program de transport județean 2013-2024

Anexa 2 – Polul rețelei – format electronic

Anexa 3 – Distanțarea – format electronic

Anexa 4 – Populația

Anexa 5 – Cerere mat 2024 – format electronic

Anexa 6 – Fluxuri măsurate 2024 – format electronic

Anexa 7 – Fluxuri curse - format electronic

Anexa 8 – BookSINCOS - format electronic

Anexa 9 – Book 5 – format electronic

Anexa 10 – Date statistice

Anexa 11 – Structura zilei - format electronic

Anexa 12 – Viteze - format electronic

Anexa 13 – Distanțe medii - format electronic

Anexa 14 – Propunere-Program de transport public județean de persoane prin curse regulate

Anexa 15 – Grafice de circulație – Programe de circulație

Anexa 16 – Informații furnizate de UAT-uri

Anexa 17 – Chestionar populație

Anexa 18 – Chestionar UAT

Anexa 19 – Chestionar agenți economici

Anexa 20 – Nr. km planificați detalii

Anexa 21 – Coeficienți de ajustare

Listă figuri

Figura 1 Poziția județului Iași la nivel național. Sursa: https://ro.wikipedia.org	10
Figura 2 Harta localităților județului Iași	15
Figura 3 Polii de transport județ Iași funcție de punctul de plecare/sosire	28
Figura 4 Autogara Intertranscom din orașul Pașcani.....	31
Figura 5 Autogara Sprinter AGM din orașul Pașcani	33
Figura 6 Autogara Intertranscom din orașul Târgu Frumos	34
Figura 7 Autogara Transtin din orașul Hârlău.....	35
Figura 8 Autogara AUTO DIMAS – PRIS COM din orașul Hârlău.....	36
Figura 9 Stație - capăt line - localitatea Oțeleni	40
Figura 10 Stație - capăt line - localitatea Focuri	40
Figura 11 Stație - capăt line - localitatea Borosești.....	41
Figura 12 Stație - capăt line - localitatea Ungheni	41
Figura 13 Stație - capăt line - localitatea Cozmești	42
Figura 14 Stație - capăt line - localitatea Tabăra	42
Figura 15 Stație - capăt line - localitatea Andrieșeni.....	43
Figura 16 Stație locală de îmbarcare călători, localitatea Balș.....	43
Figura 17 Stație locală de îmbarcare călători, localitatea Mihail Kogălniceanu.....	44
Figura 18 Stație locală de îmbarcare călători, localitatea Bivolari.....	44
Figura 19 Stație locală de îmbarcare călători, localitatea Trifești.....	45
Figura 20 Stație locală de îmbarcare călători, localitatea Vlădeni.....	45
Figura 21 Mijloace de transport	46
Figura 22 Rețeaua TEN-T rutieră. Sursa: Planul de Dezvoltare Regională Nord-Est 2021-2027	68
Figura 23 Centrul Meteorologic Regional Moldova. Sursa: http://www.meteoromania.ro	81
Figura 24 Rețeaua de cale ferată din județul Iași. Sursa: CFR călători	83
Figura 25 Harta aeroporturilor internaționale din România și Republica Moldova. Sursa: http://www.ro.wikipedia.org	93
Figura 26 Formular recensământ circulație.....	140
Figura 27 Firme cu peste 250 de angajați. Sursa: www.listafirme.ro	144
Figura 28 Firme cu 50-249 angajați. Sursa: www.listafirme.ro	145
Figura 29 Firme cu 10-49 angajați. Sursa: www.listafirme.ro	145
Figura 30 Firme cu 0-9 angajați. Sursa: www.listafirme.ro	146
Figura 31 Distribuția firmelor active pe localități în județul Iași, Sursa: www.listafirme.ro	146
Figura 32 Orientarea principalelor fluxuri de călătorii = oraș - oraș	268
Figura 33 Importanța centrelor urbane – din perspectiva serviciului de transport județean	270
Figura 34 Localități care nu fac parte din REFERENȚIALUL constituit pe cadrul organizatoric actual	289
Figura 35 Imagini care permit discernământul între tipurile de legături	309

Listă tabele

Tabel 1 Numărul structurilor de primire turistică, perioada 2019-2023. Sursa INSSE.....	12
Tabel 2 Capacitatea de cazare turistică existentă pe tipuri de structuri de primire turistică, 2019-2023. Sursa: INSSE	12
Tabel 3 Numărul turiștilor în județul Iași, perioada 2019-2023. Sursa: INSSE.....	13

Tabel 4 Populația după domiciliu la 1 ianuarie 2024, județ Iași, total și localități urbane. Sursa: http://statistici.insse.ro/	16
Tabel 5 Densitatea populației, județ Iași, 2024. Sursa: INSSE	17
Tabel 6 Populația rezidentă, județ Iași, 2019-2023. Sursa: http://statistici.insse.ro/	19
Tabel 7 Evoluția populației județului Iași și a localităților componente – Recensământ 2011 – Recensământ 2021	19
Tabel 8 Numărul traseelor în funcție de punctul de origine	27
Tabel 9 Polii de transport public județean Iași	27
Tabel 10 Numărul traseelor în funcție de lungimea acestora	28
Tabel 11 Numărul traseelor în funcție de zilele de circulație	29
Tabel 12 Listă autogări, județul Iași	29
Tabel 13 Caracteristicile cantitative ale ofertei de transport la momentul 2024	47
Tabel 14 Lungimea drumurilor publice, județul Iași	69
Tabel 15 Lungimea drumurilor publice, județul Iași, 2023. Sursa: http://statistici.insse.ro/	70
Tabel 16 Lungimea drumurilor publice în funcție de tipul de acoperământ. Sursa: http://statistici.insse.ro/	71
Tabel 17 Starea de viabilitate a drumurilor naționale din județul Iași. Sursa: SDN Iași și SDN Patra Neamț... ..	71
Tabel 18 Starea de viabilitate a drumurilor județene din județul Iași. Sursa: CJ Iași	72
Tabel 19 Starea infrastructurii rutiere și itinerariul traseelor județene	74
Tabel 20 Lungimea căilor ferate în exploatare, pe categorii de linii de cale ferată, județ Iași. Sursa: http://statistici.insse.ro	82
Tabel 21 Numărul total al elevilor navetiști din județul Iași	95
Tabel 22 Numărul elevilor care fac naveta către Municipiul Pașcani	97
Tabel 23 Numărul elevilor care fac naveta către Orașul Hârlău	98
Tabel 24 Numărul elevilor care fac naveta către Orașul Podu Iloaiei	98
Tabel 25 Numărul elevilor care fac naveta către Orașul Târgu Frumos	99
Tabel 26 Numărul elevilor care fac naveta către Satul Lunca Cetățuii	99
Tabel 27 Numărul elevilor care fac naveta către Comuna Cozmești	100
Tabel 28 Numărul elevilor care fac naveta către Comuna Hălăucești	100
Tabel 29 Numărul elevilor care fac naveta către Comuna Miroslava	100
Tabel 30 Numărul elevilor care fac naveta către Comuna Răducăneni	101
Tabel 31 Numărul elevilor care fac naveta către Comuna Vlădeni	101
Tabel 32 Evoluția PIB, județ Iași. Sursa: INSSE	143
Tabel 33 Valoarea produsului intern brut pe județe și regiuni. Sursa: Comisia Națională de Strategie și Prognoză	143
Tabel 34 Numărul firmelor în funcție de numărul angajaților. Sursa: www.listafirme.ro	144
Tabel 35 Distribuția unităților locale active după activitatea principală, județ Iași. Sursa: http://statistici.insse.ro	147
Tabel 36 Operatori economici, județ Iași, Sursa: https://www.listafirme.com	147
Tabel 37 Numărul mediu al salariaților din județul Iași. Sursa: INSSE	148
Tabel 38 Numărul mediu al salariaților pe activități ale economiei naționale, 2022, județ Iași. Sursa: INSSE	150
Tabel 39 Cifra de afaceri din unitățile locale active, județ Iași, 2022. Sursa: INSSE	151
Tabel 40 Situația evenimentelor rutiere, județ Iași, 2021-2024 (ianuarie-martie). Sursa: I.P.J. Iași	279
Tabel 41 Traseele și grupele de trasee din programul de transport propus	293
Tabel 42 Parc autovehicule necesar și capacitatea minimă pe trasee și grupe de trasee	301
Tabel 43 Număr vehicule nepoluante ușoare pe grupe de trasee – conform țintei din OUG 71/2021	308

Tabel 44 Număr total de km planificați anual pe trasee	363
Tabel 45 Estimare cheltuieli materiale anuale pe trasee – lei – prima parte	369
Tabel 46 Estimare cheltuieli materiale anuale pe trasee – lei – a doua parte	375
Tabel 47 Cheltuieli materiale totale / trasee – lei	381
Tabel 48 Estimarea cheltuielilor anuale cu taxe/impozite și autorizații pe trasee – lei – prima parte	387
Tabel 49 - Estimarea cheltuielilor anuale cu salariile personalului pe trasee – lei	394
Tabel 50 Estimare valoare totală anuală servicii de transport – lei	399
Tabel 51 Valoare anuală contracte de delegare – lei	408
Tabel 52 Valoare totală contracte de delegare durată 10 ani – lei.....	411

Listă grafice

Grafic 1 Numărul tipurilor de structuri de primire turistică, județ Iași, 2023	11
Grafic 2 Numărul structurilor de primire turistică pe localități, jud. Iași 2023	12
Grafic 3 Capacitatea de cazare turistică existentă pe localități, județ Iași, 2023	13
Grafic 4 Ponderea populației la nivelul Regiunii de Dezvoltare Nord-Est, 2024.....	16
Grafic 5 Structura populației pe tipuri de localități – ponderi	17
Grafic 6 Evoluția populației din județul Iași, perioada 2020-2024	18
Grafic 7 Structura populației pe categorii de vârstă, județ Iași, 2024.....	18
Grafic 8 Ponderea traseelor în funcție de lungimea acestora	29
Grafic 9 Lungimea drumurilor publice, Regiunea de Dezvoltare Nord-Est, 2023	69
Grafic 10 Ponderea drumurilor publice, județ Iași, 2023	70
Grafic 11 Ponderea drumurilor publice funcție de tipul de acoperământ	71
Grafic 12 Ponderea drumurilor județene după tip de îmbrăcăminte.....	73
Grafic 13 Ponderea liniilor de cale ferată funcție lungime, Regiunea de dezvoltare Nord-Est	82
Grafic 14 Ponderea traseelor județene cu/fără legătură feroviară	92
Grafic 15 Ponderea liceelor din județul Iași	95
Grafic 16 Ponderea elevilor navetiști din județul Iași	96
Grafic 17 Ponderea firmelor funcție de numărul angajaților	144
Grafic 18 Evoluția numărului de angajați din județul Iași, 2018-2022	148
Grafic 19 Distribuția angajaților la nivel județean, anul 2022	149
Grafic 20 Numărul de salariați pe activități ale economiei, județ Iași, 2022	150
Grafic 21 Structura cererii de transport de-a lungul zile de exploatare.....	276
Grafic 22 Numărul accidentelor rutiere, județ Iași, 2021-2024 (ianuarie-martie).....	280

Introducere

Autoritatea contractantă:

Prezentul studiu 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.

Studiul de trafic/mobilitate este finanțat integral din bugetul local al Județului Iași.

Consiliul Județean Iași este autoritatea administrației publice locale, constituită la nivel județean ce coordonează activitățile consiliilor comunale, orașenești, 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.

Prezentul Studiu 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.

Cadrul legislativ care instituie în sarcina consiliilor județene obligativitatea evaluării fluxurilor de transport de persoane și determinarea pe baza studiului de specialitate a cerințelor de transport public local, precum și anticiparea evoluției acestora, s-a creat ca urmare a emiterii Legii nr. 92/2007 *a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale*, cu modificările și completările ulterioare. Prin această lege consiliile județene au obligativitatea evaluării fluxurilor de transport de persoane și determinarea pe baza studiilor de specialitate a cerințelor de transport public local, precum și anticiparea evoluției acestora.

Consiliile județene stabilesc și aprobă programul 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, feroviar, aerian sau naval.

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.

Baza operațională a studiului a fost în următoarele locații:

- ❖ municipiile, orașele, comunele și satele din județul Iași;
- ❖ sediul primăriilor din localitățile județului Iași;
- ❖ sediul autorității beneficiare ale studiului de trafic din județul Iași;
- ❖ sediul CERTRANS LEVEL.

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*.

Propunerea de Program de transport public județean de persoane prin curse regulate va fi publicată prin grija Consiliului Județean Iași pe portalul propriu, urmând să fie adusă în atenția tuturor celor interesați. Forma finală a propunerii Programului de transport public județean de persoane pe grupe de trasee va conține inclusiv recomandările și sugestiile persoanelor fizice și juridice interesate, analizate din punctul de vedere al oportunității și legalității.

Compartimentul Autoritatea Județeană de Autorizare Transport – din cadrul CJ Iași va utiliza propunerea de program de transport din studiul de trafic, corelat cu eventuale obiecțiuni/observații din partea cetățenilor, operatorilor de transport sau Autorităților UAT-urilor, la întocmirea proiectului de hotărâre pentru aprobarea Programul de transport public județean prin curse regulate între localitățile județului Iași, armonizat cu legislația în vigoare în domeniul transportului de persoane în vederea aprobării prin hotărâre a Consiliului Județean Iași.

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.

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

1.1 Informații preliminare

Coordonatele geografice ale județului Iași

Județul Iași este situat în extremitatea de Nord Est a României, în partea central-estică a Moldovei, în bazinele mijlocii ale râurilor Prut și Siret.

Aflat la intersecția coordonatelor geografice 47°15' latitudine nordică și 27°30' longitudine estică, se învecinează cu Republica Moldova (la Est), județul Botoșani (Nord), Suceava (Nord Vest), Neamț (Vest și Sud Vest) și Vaslui (Sud și Sud Est).

Reședința județului este Municipiul Iași.

Județul Iași are o suprafață totală de 5476 km², ponderea din suprafața României (238.397 km²) fiind de 2,30% poziționându-se astfel pe locul 23 între celelalte județe ale României.



Figura 1 Poziția județului Iași la nivel național. Sursa: <https://ro.wikipedia.org>

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, udate de râurile Bahlui și Jijia, având versanți afectați de alunecări de teren și lunci inundabile. 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.

Altitudinile maxime ating 556 m Dealul Holm, situat la limita cu județul Botoșani, 555 m în Dealul Berezlogi și 530 m în Dealul Șanțurile, de la vest de Hârlău. În cadrul părții sudice a Câmpiei Moldovei cotele maxime ating doar 232 m în Dealul Turia, la NV de Probota și 240 m, în Dealul Dumbrava la est de Coțnari.

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, formând Culoarul Siretului, până la Culmea Siretului dinspre est. Siretul curge și el relativ paralel cu Prutul pe întreaga margine vestică a țării, iar în județ trece prin localitatea Pașcani din zona central-vestică.

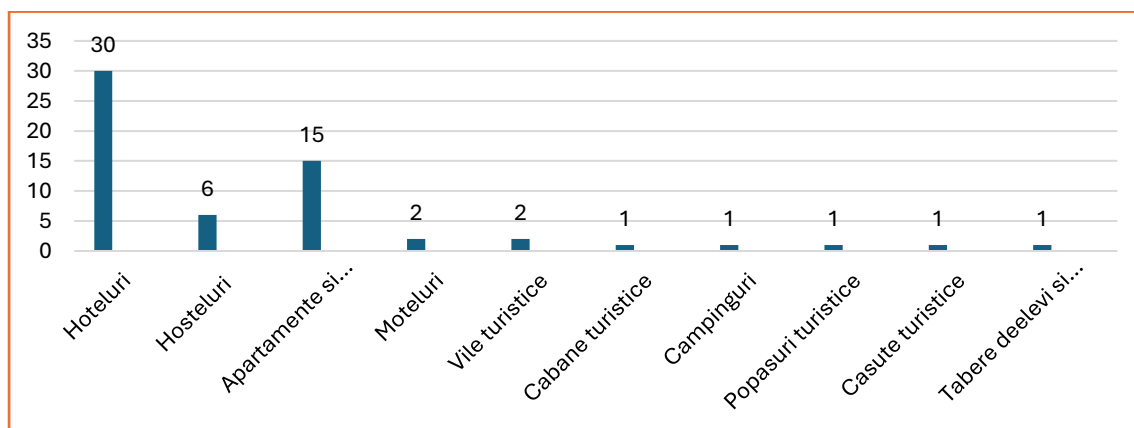
La sud izvorăsc afluenți de stânga ai râului Bârlad, cum sunt Stavnici în zona central-sudică, Vaslui și Crasna în zona sud-vestică, aproape de cursul inferior al Jijiei.

Datorită climatului arid cu influențe vestice, majoritatea lacurilor de aici sunt de tip iazuri și heleștee, adică acumulări de apă antropice, cu scopuri agricole de irigații și pentru aprovizionarea gospodăriilor sau pescuit. Un astfel de iaz este Lacul sau Balta de pescuit Podul Iloaiei de lângă localitatea cu același nume, din centrul județului, alimentat cu apă din râul Bahlui printr-un mic afluent Bahlueț.

Turism

Conform datelor furnizate de INSSE, în funcție de numărul structurilor de primire turistică, în Regiunea de Dezvoltare Nord – Est sunt concentrate 1541 de structuri de primire turistică din care 91 se află în județul Iași clasând astfel județul pe locul 4 la nivel regional.

Dintre cele 91 de structuri, cea mai mare pondere o au hotelurile (33%), urmate de apartamente și camere de închiriat cu o pondere de 16,5%, hosteluri 5,5%, restul structurilor (*vile turistice, moteluri, căsuțe turistice, tabere de elevi și preșcolari, cabane turistice, bungalouri, campinguri, popasuri turistice*) având ponderea sub 2%.



Grafic 1 Numărul tipurilor de structuri de primire turistică, județ Iași, 2023

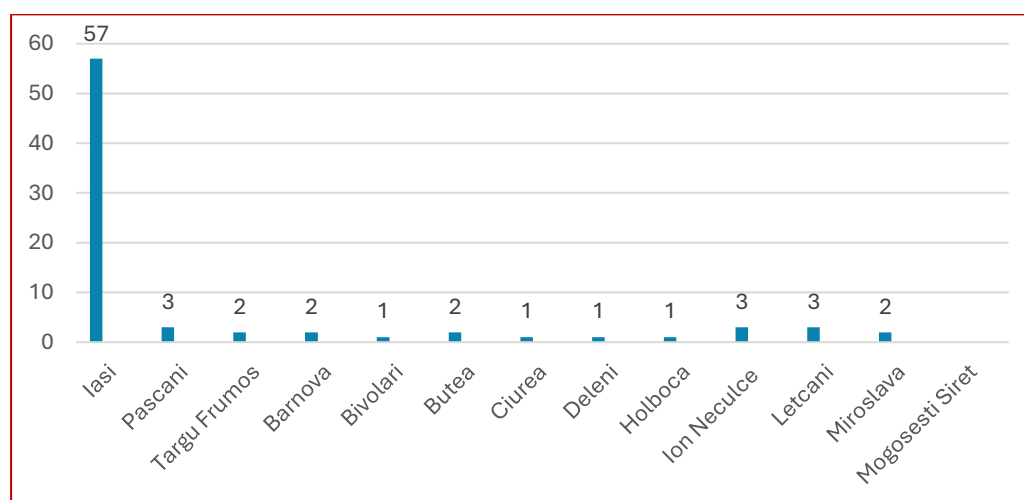
În următorul tabel este prezentat numărul total de structuri turistice în perioada 2019 – 2023 printre care s-au numărat: hoteluri, hosteluri, moteluri, vile turistice, cabane turistice, bungalouri, campinguri, popasuri turistice, căsuțe turistice, tabere de elevi și preșcolari, pensiuni turistice și pensiuni agroturistice. În această perioadă numărul structurilor de primire turistică a avut o variație nesemnificativă.

Tabel 1 Numărul structurilor de primire turistică, perioada 2019-2023. Sursa INSSE

Tipuri de structuri de primire turistică	Macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe	Ani				
		Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021	Anul 2022	Anul 2023
		UM: Număr				
		Număr	Număr	Număr	Număr	Număr
Total	Iași	84	86	99	90	91

Legenda: 9999,00 - normal - date definitive; 9999,00 - ingrosat - date revizuite

Cele mai multe structuri de primire turistică în județul Iași sunt distribuite în municipiul, restul localităților având sub 3 de structuri fiecare.



Grafic 2 Numărul structurilor de primire turistică pe localități, jud. Iași 2023

În funcție de capacitatea de cazare turistică existentă în județul Iași, se poate observa din tabelul de mai jos că a fost oscilantă, fiecare scădere fiind urmată de o creștere a acesteia. Capacitatea de cazare cea mai mare și semnificativă o au hotelurile, apoi apartamentele și camerele de închiriat, hosteluri și moteluri.

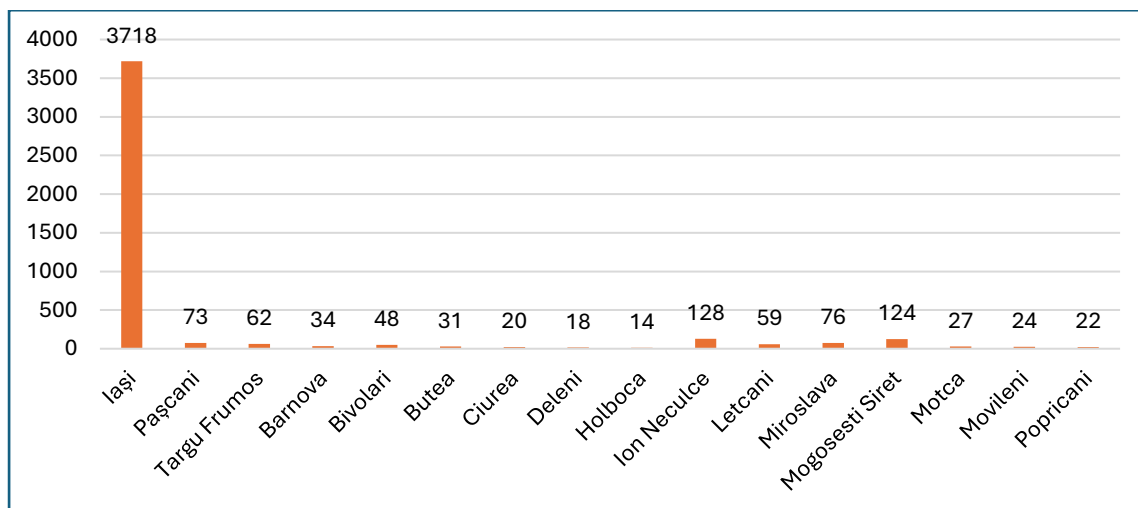
Tabel 2 Capacitatea de cazare turistică existentă pe tipuri de structuri de primire turistică, 2019-2023. Sursa: INSSE

Tipuri de structuri de primire turistică	Macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe	Ani				
		Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021	Anul 2022	Anul 2023
		UM: Locuri				
		Locuri	Locuri	Locuri	Locuri	Locuri
Total	Iași	4346	4465	4719	4725	4681
Hoteluri	Iași	3001	3070	3101	3196	3058
Hosteluri	Iași	128	115	133	133	174
Moteluri	Iași	138	138	138	138	138
Vile turistice	Iași	82	82	36	33	55
Cabane turistice	Iași	27	27	35	27	27

Campinguri	lași	18	18	19	19	19
Popasuri turistice	lași	18	32	32	32	18
Casute turistice	lași	:	28	:	14	14
Apartamente și camere de închiriat	lași	:	:	303	275	388

Legenda: ':' - date lipsă; 9999,00 - normal - date definitive; **9999,00 - ingrosat** - date revizuite

În ceea ce privește distribuția capacităților de cazare turistică în județul Iași, cele mai multe sunt distribuite în orașul Iași (80%), restul localităților având sub 200 de locuri fiecare.



Grafic 3 Capacitatea de cazare turistică existentă pe localități, județ Iași, 2023

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%.

Tabel 3 Numărul turiștilor în județul Iași, perioada 2019-2023. Sursa: INSSE

Tipuri de structuri de primire turistică	Tipuri de turiști	Macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe	Ani				
			Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021	Anul 2022	Anul 2023
			UM: Număr persoane				
			Număr persoane	Număr persoane	Număr persoane	Număr persoane	Număr persoane
Total	Total	Iași	341916	143951	248703	386622	402770
-	Romani	Iași	277533	127699	228508	329943	347088
-	Străini	Iași	64383	16252	20195	56679	55682

Legenda: 9999,00 - normal - date definitive; **9999,00 - ingrosat** - date revizuite

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 „Treii 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.

Organizarea administrativ-teritorială a județului Iași

Conform Legii nr. 351/2001 *privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național (P.A.T.N.) – Secțiunea a IV-a – Rețeaua de localități*, rețeaua națională de localități este ierarhizată pe ranguri, astfel că județul Iași cuprinde localități urbane și rurale de diferite ranguri, după cum urmează:

Localități din județul Iași	Rangul localităților (cf. L351/2001)	Număr de localități urbane la nivel național
Iași	rangul I - municipii de importanță națională, cu influență potențială la nivel european	11
Pașcani	rangul II - orașe municipii de importanță interjudețeană, județeană sau cu rol de echilibru în rețeaua de localități	81
Hârlău, Târgu Frumos, Podul Iloaiei	rangul III - orașe	172
93 sate reședință de comună	rangul IV - sate reședință de comună	-
332 sate componente	rangul V - sate componente ale comunelor și sate aparținând municipiilor și orașelor	-

Județul este definit de Ordonanța de urgență nr. 57/2019 *privind Codul administrativ* ca fiind unitatea administrativ-teritorială alcătuită din comune, orașe și, după caz, municipii în funcție de condițiile geografice, economice, sociale, etnice și de legăturile culturale și tradiționale ale populației. Astfel, județul Iași este alcătuit din:

- 5 entități urbane (2 municipii: *Iași, Pașcani* și 3 orașe: *Hârlău, Târgu Frumos și Podul Iloaiei*)
- și 518 entități rurale (93 comune și 425 sate)
- iar poziția acestora poate fi urmărită în figura următoare.

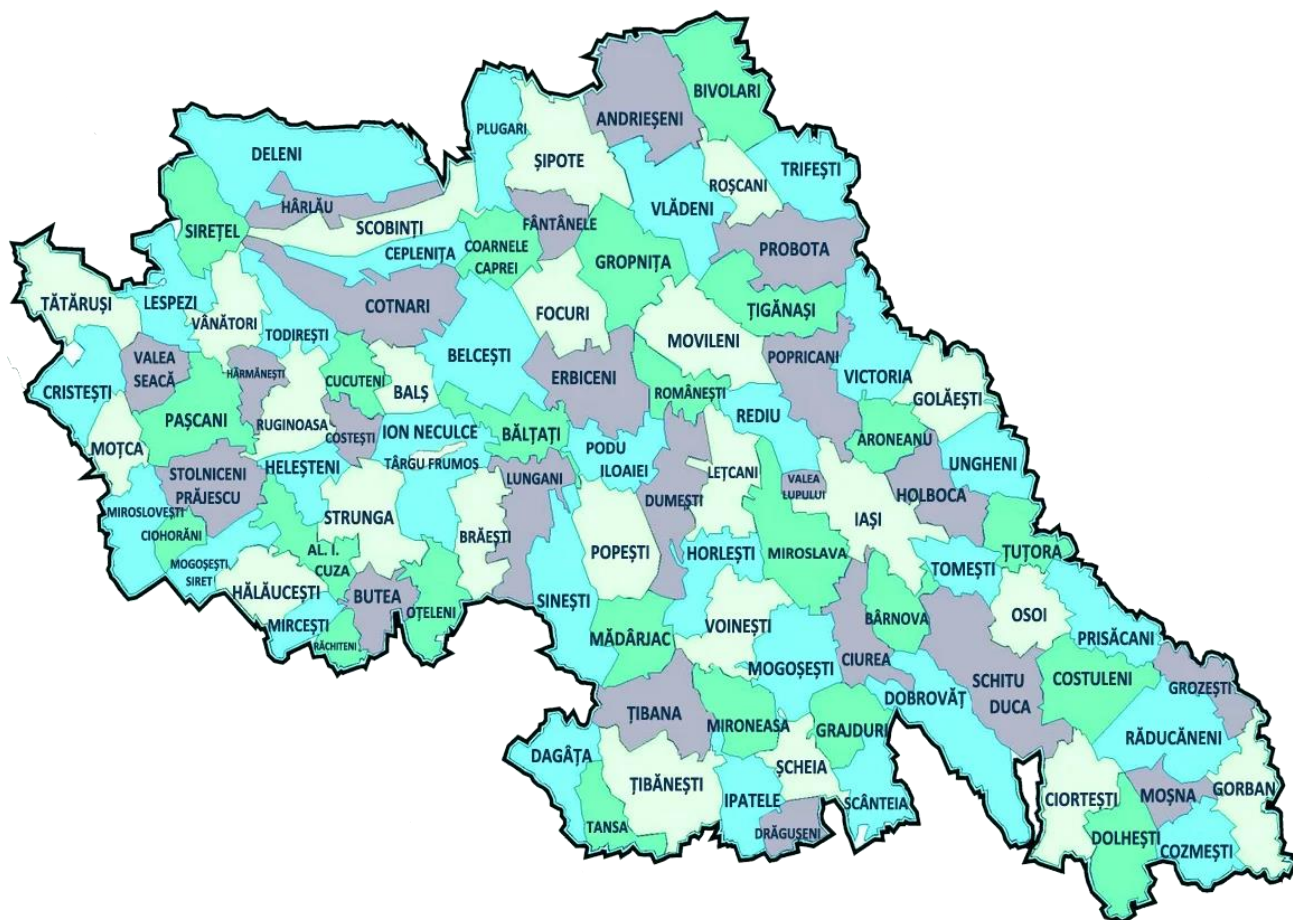
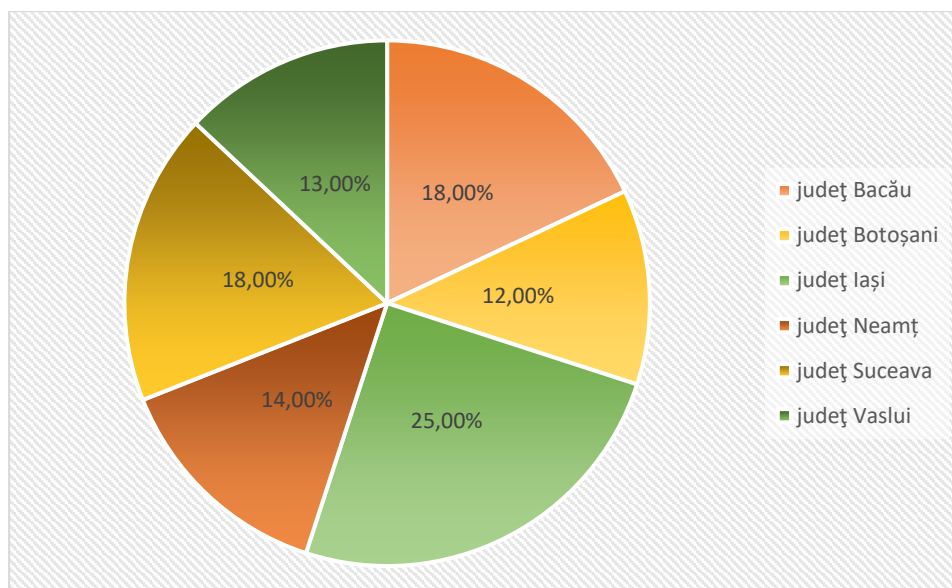


Figura 2 Harta localităților județului Iași

Din împărțirea administrativ-teritorială pe comune a județului Iași, se poate observa poziția municipiului Iași 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. Totuși utilizatorii transportului public județean au posibilitatea de a face legături între trasee pentru a avea acces la reședința județului. De asemenea, celelalte localități urbane sunt poziționate spre celelalte extremități ale județului, astfel că locuitorii comunelor pot accesa cu ușurință o localitate urbană.

Populația județului Iași

Populația Regiunii de Dezvoltare Nord-Est reprezintă 19% din populația țării noastre cu un număr de 2.649.969 de persoane, conform datelor furnizate de INSSE pentru anul 2024. La nivel regional, județul Iași are ponderea cea mai mare (25%) în ce privește numărul populației (a se vedea Grafic 4).



Grafic 4 Ponderea populației la nivelul Regiunii de Dezvoltare Nord-Est, 2024

Populația după domiciliu

Potrivit INSSE, populația după domiciliu reprezintă *numărul persoanelor cu cetățenie română și domiciliu pe teritoriul României, delimitat după criterii administrativ-teritoriale. Domiciliul persoanei este adresa la care aceasta declară că are locuința principală, trecută în actul de identitate (CI, BI), așa cum este luată în evidența organelor administrative ale statului. În stabilirea valorii acestui indicator nu se ține cont de reședința obișnuită, de perioada și/sau motivul absenței de la domiciliu.* Astfel, populația stabilă a județului Iași era de 991.882¹ persoane la 1 ianuarie 2024 din care 476.537 persoane au domiciliul în localitățile urbane și 515.345 persoane în localitățile rurale.

Localitatea cea mai populată este municipiul Iași, urmată de municipiul Pașcani și orașul Hârlău.

Tabel 4 Populația după domiciliu la 1 ianuarie 2024, județ Iași, total și localități urbane. Sursa: <http://statistici.insse.ro/>

Localități	Ani
	Anul 2024
	UM: Număr persoane
	Număr persoane
TOTAL localități urbane și rurale	<u>991882</u>
95060 MUNICIPIUL IAȘI	<u>389494</u>
95391 MUNICIPIUL PAȘCANI	<u>44628</u>
95355 ORAȘ HÂRLĂU	<u>16728</u>
98373 ORAȘ PODU ILOAIEI	<u>11991</u>
95471 ORAȘ TÂRGU FRUMOS	<u>13696</u>

Legenda: 9999,00 - subliniat - date provizorii

Zonele cu densitatea populației ridicată sunt zonele urbane iar în tabelul următor sunt prezentate valorile specifice municipiilor și orașelor.

¹ Date INSSE provizorii

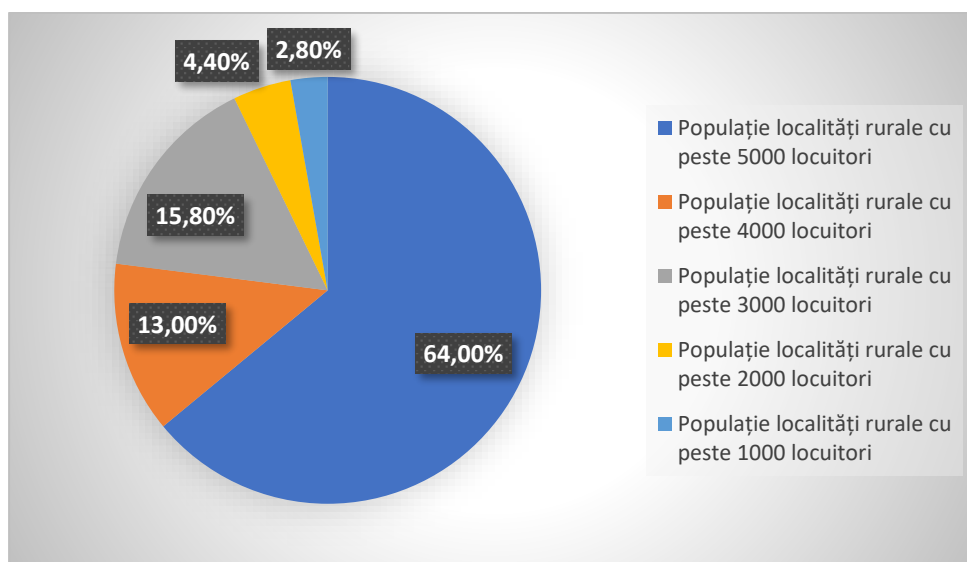
Tabel 5 Densitatea populației, județ Iași, 2024. Sursa: INSSE

Nr. Crt.	Localități	Număr persoane	Suprafața localității (km ²)	Densitatea (locuitori/km ²)
1	MUNICIPIUL IAȘI	389494	93,9	4147,97
2	MUNICIPIUL PAȘCANI	44628	75,42	591,73
3	ORAȘ HÂRLĂU	16728	40,36	414,47
4	ORAȘ PODU ILOAIEI	11991	48,59	246,78
5	ORAȘ TÂRGU FRUMOS	13696	22,24	615,83

Raportat la mediul rural, comuna cu numărul cel mai mare de locuitori este comuna Miroslava cu un total de 30.791 locuitori la 1 ianuarie 2024, iar la polul opus se află comuna Cucuteni cu un număr de 1330 locuitori la aceeași dată de referință, conform datelor publicate de INSSE.

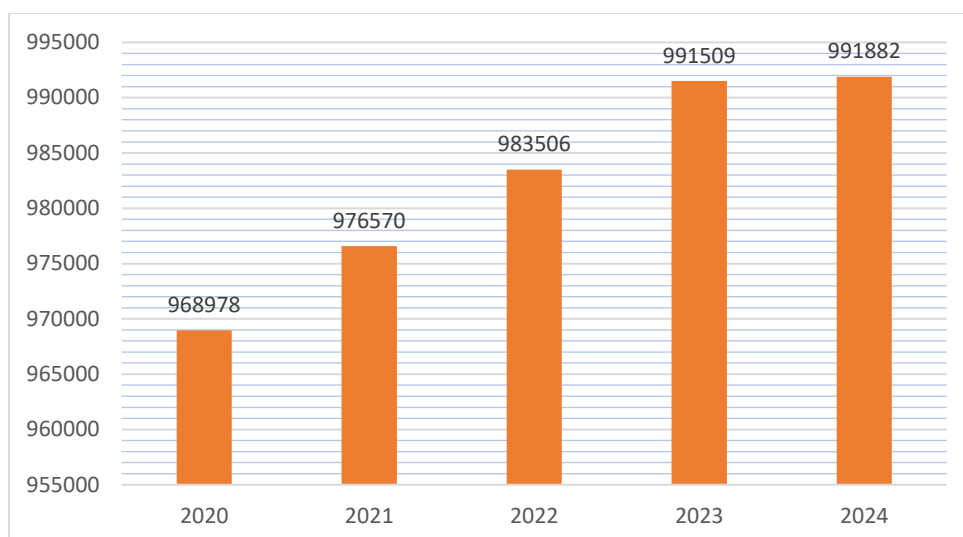
La nivelul județului Iași există:

- 37 comune cu peste 5.000 de locuitori care totalizează 330.016 locuitori, respectiv 64% din totalul locuitorilor din mediul rural,
- 16 comune cu peste 4.000 de locuitori care totalizează 66.996 locuitori, respectiv 13% din totalul locuitorilor din mediul rural,
- 23 de comune cu peste 3.000 de locuitori care totalizează 81.252 locuitori, respectiv 15,8% din totalul locuitorilor din mediul rural,
- 9 de comune cu peste 2.000 de locuitori care totalizează 22.654 locuitori, respectiv 4,4% din totalul locuitorilor din mediul rural,
- 8 de comune cu peste 1.000 de locuitori care totalizează 20.788 locuitori, respectiv 2,8% din totalul locuitorilor din mediul rural.



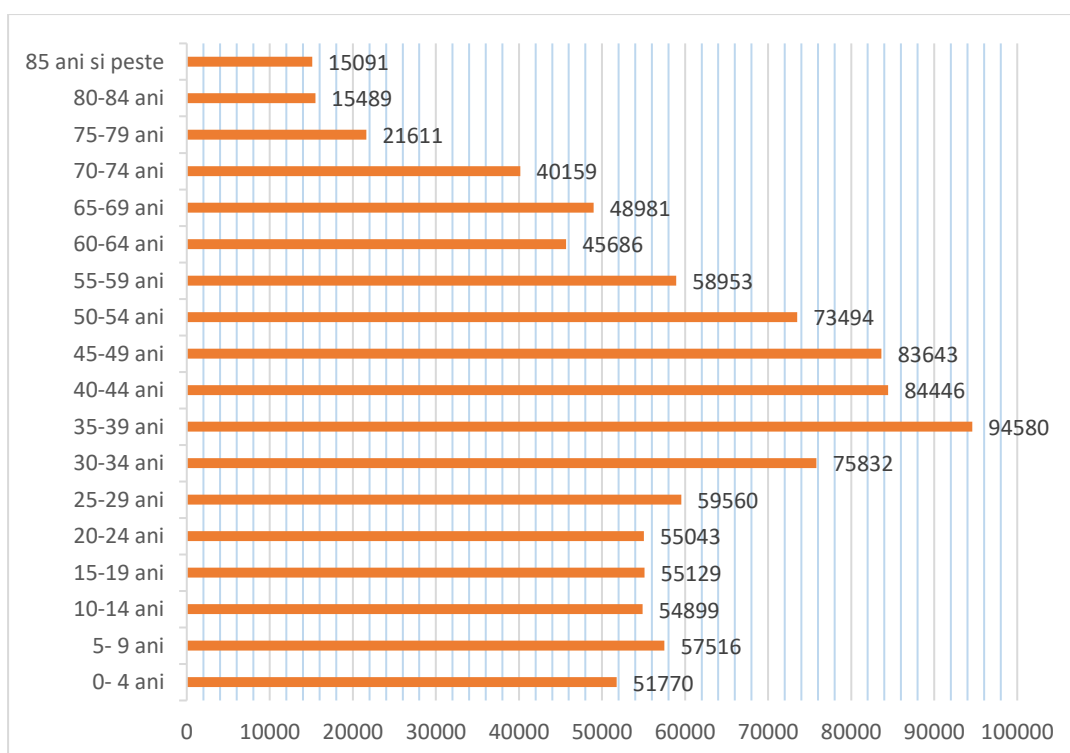
Grafic 5 Structura populației pe tipuri de localități – ponderi

În ultimii 5 ani, populația județului Iași a cunoscut o creștere anuală de aproximativ 0,80% iar la nivelul anului 2024 aceasta înregistrând valori cu 2,3% mai mari decât în anul 2020.



Grafic 6 Evoluția populației din județul Iași, perioada 2020-2024

Din graficul de mai jos se poate remarca faptul că ponderea cea mai mare în județul Iași o au grupele de vârstă 35-39, 40-44, 45-49, 50-54 și 30-34 ani, aceste persoane fiind potențiali călători permanenți în traficul județean prin deplasările pe care le pot efectua la locul de muncă.



Grafic 7 Structura populației pe categorii de vârstă, județ Iași, 2024

Populația rezidentă

Conform INSSE populația rezidentă este definită ca fiind *totalitatea persoanelor cu cetățenie română, străini și fără cetățenie, care au reședința obișnuită pe teritoriul României. Reședința obișnuită reprezintă locul în care o persoană își petrece în mod obișnuit perioada zilnică de odihnă, fără a ține seama de absențele*

temporare pentru recreere, vacanțe, vizite la prieteni și rude, afaceri, tratamente medicale sau pelerinaje religioase. Reședința obișnuită poate să fie aceeași cu domiciliul sau poate să difere, în cazul persoanelor care aleg să-și stabilească reședința obișnuită în altă localitate decât cea de domiciliu din țară sau străinătate. Se consideră că își au reședința obișnuită într-o zonă geografică specifică doar persoanele care au locuit la reședința obișnuită o perioadă neîntreruptă de cel puțin 12 luni înainte de momentul de referință. În populația rezidentă sunt incluse persoanele care au imigrat în România, dar sunt excluse persoanele care au emigrat din România.

Așa cum s-a stabilit că populația după domiciliu din județul Iași este în creștere anuală, la fel și populația rezidentă este în scădere astfel în anul 2023 erau cu 20.682 persoane mai puțin față de anul 2019. În mediu urban se observă o scădere a populației rezidente cu 27.743 persoane în anul 2023 față de anul 2019, iar în mediu rural există o creștere cu 7.062 persoane în anul 2023 față de anul 2019.

Tabel 6 Populația rezidentă, județ Iași, 2019-2023. Sursa: <http://statistici.insse.ro/>

Medii de rezidență	Ani				
	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021	Anul 2022	Anul 2023
	UM: Număr persoane				
	Număr persoane	Număr persoane	Număr persoane	Număr persoane	Număr persoane
Total	794706	794979	797131	765670	774025
Urban	370240	373551	372781	339392	342497
Rural	424466	421428	424350	426278	431528

Legenda: 9999,00 - normal - date definitive; 9999,00 - ingrosat - date revizuite

Caracteristicile deplasărilor efectuate pe teritoriul județean (ca număr, frecvență, mod de transport utilizat) se află în strânsă corelație cu caracteristicile populației rezidențiale (numărul de locuitori, vârsta și venitul acestora). Evaluarea mobilității în aria de analiză a studiului necesită cunoașterea caracteristicilor populației înregistrate la nivelul fiecărei unități administrativ-teritoriale deoarece nevoia de deplasare a populației este dependentă de vârstă.

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. În tabelul de mai jos este prezentată populația fiecărei unități administrativ teritoriale din județ la cele 2 recensăminte și rata de evoluție. Cele mai mari creșteri ale populației (peste 10%) au cunoscut comunele: Valea Lupului, Miroslava, Rediu, 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.

Tabel 7 Evoluția populației județului Iași și a localităților componente – Recensământ 2011 – Recensământ 2021

Unitate administrativ-teritorială	Populație Recensământ 2011 - nr. persoane	Populație recensământ 2021 - nr. persoane	Rată evoluție %
IAȘI	772348	760774	-1,50
MUNICIPIUL IAȘI	290422	271692	-6,45
MUNICIPIUL PAȘCANI	33745	30766	-8,83
ORAȘ HÂRLĂU	10905	10349	-5,10
ORAȘ PODU ILOAIEI	9573	8992	-6,07

Unitate administrativ-teritorială	Populație Recensământ 2011 - nr. persoane	Populație recensământ 2021 - nr.persoane	Rată evoluție %
ORAȘ TÂRGU FRUMOS	10475	9597	-8,38
ALEXANDRU I. CUZA	2912	2133	-26,75
ANDRIEȘENI	4177	3306	-20,85
ARONEANU	3402	4338	27,51
BALȘ	3375	3021	-10,49
BĂLȚAȚI	4975	4778	-3,96
BÂRNOVA	5782	7913	36,86
BELCEȘTI	10555	10231	-3,07
BIVOLARI	4180	3369	-19,40
BRĂEȘTI	3108	3135	0,87
BUTEA	2698	2679	-0,70
CEPLENIȚA	3966	3560	-10,24
CIOHORĂNI	1781	1709	-4,04
CIORTEȘTI	3979	3551	-10,76
CIUREA	11640	17254	48,23
COARNELE CAPREI	3091	2438	-21,13
COMARNA	4732	4221	-10,80
COSTEȘTI	1743	1494	-14,29
COSTULENI	4276	4080	-4,58
COTNARI	7248	5843	-19,38
COZMEȘTI	2664	2285	-14,23
CRISTEȘTI	3994	3761	-5,83
CUCUTENI	1244	1103	-11,33
DAGĂȚA	4599	4105	-10,74
DELENI	9969	8885	-10,87
DOBROVĂȚ	2515	2128	-15,39
DOLHEȘTI	2638	2180	-17,36
DRĂGUȘENI	1436	1217	-15,25
DUMEȘTI	4576	4252	-7,08
ERBICENI	5457	5154	-5,55
FÂNTÂNELE	2138	1986	-7,11
FOCURI	3852	3729	-3,19
GOLĂIEȘTI	3732	3563	-4,53
GORBAN	2879	2461	-14,52
GRAJDURI	3563	3687	3,48
GROPNIȚA	3154	3102	-1,65
GROZEȘTI	1769	1364	-22,89
HĂLĂUCEȘTI	5541	4053	-26,85
HĂRMĂNEȘTI	2183	2344	7,38
HELEȘTENI	2669	2142	-19,75
HOLBOCA	11971	13697	14,42
HORLEȘTI	2983	2529	-15,22
ION NECULCE	5445	5503	1,07

Unitate administrativ-teritorială	Populație Recensământ 2011 - nr. persoane	Populație recensământ 2021 - nr.persoane	Rată evoluție %
IPATELE	1865	1463	-21,55
LESPEZI	5250	4701	-10,46
LEȚCANI	6497	6845	5,36
LUNGANI	5854	6178	5,53
MĂDĂRJAC	1587	1556	-1,95
MIRCEȘTI	3750	3338	-10,99
MIRONEASA	4521	4422	-2,19
MIROSLAVA	11958	28534	138,62
MIROSLOVEȘTI	4533	3534	-22,04
MOGOȘEȘTI	5242	4706	-10,23
MOGOȘEȘTI-SIRET	3689	3111	-15,67
MOȘNA	1767	2421	37,01
MOȚCA	4939	5086	2,98
MOVILENI	3278	2895	-11,68
OȚELENI	3232	2863	-11,42
PLUGARI	3615	3098	-14,30
POPEȘTI	4085	4287	4,94
POPRICANI	7393	7236	-2,12
PRISĂCANI	3254	3638	11,80
PROBOTA	3479	3277	-5,81
RĂCHITENI	3084	2541	-17,61
RĂDUCĂNENI	7200	6573	-8,71
REDIU	4577	8295	81,23
ROMÂNEȘTI	1908	1524	-20,13
ROȘCANI	1442	1273	-11,72
RUGINOASA	5981	5775	-3,44
SCÂNTEIA	4289	5505	28,35
ȘCHEIA	3067	2583	-15,78
SCHITU DUCA	4354	3619	-16,88
SCOBINȚI	7458	6565	-11,97
SINEȘTI	4171	3668	-12,06
ȘIPOSE	5384	4714	-12,44
SIREȚEL	4130	3726	-9,78
STOLNICENI-PRĂJESCU	5250	4550	-13,33
STRUNGA	3879	3498	-9,82
TANSA	2558	2054	-19,70
TĂTĂRUȘI	5409	4619	-14,61
ȚIBANA	7273	6459	-11,19
ȚIBĂNEȘTI	7119	6236	-12,40
ȚIGĂNĂȘI	4036	4114	1,93
TODIREȘTI	5048	4645	-7,98
TOMEȘTI	11051	12169	10,12
TRIFEȘTI	3774	3425	-9,25

Unitate administrativ-teritorială	Populație Recensământ 2011 - nr. persoane	Populație recensământ 2021 - nr. persoane	Rată evoluție %
ȚUȚORA	2067	2063	-0,19
UNGHENI	4173	3582	-14,16
VALEA LUPULUI	4982	14510	191,25
VALEA SEACĂ	5471	5111	-6,58
VÂNĂTORI	4624	4100	-11,33
VICTORIA	4282	3819	-10,81
VLĂDENI	3993	3486	-12,70
VOINEȘTI	6815	7105	4,26

Serviciul de transport public județean Iași

Structura din cadrul Consiliului Județean Iași care are atribuții în organizarea, reglementarea, coordonarea și controlul prestării serviciului de transport public de persoane, prin servicii regulate, desfășurat între localitățile județului este **Autoritatea județeană de transport public** aflat în subordinea Direcției Tehnice și Investiții. Potrivit Regulamentului de organizare și funcționare a aparatului de specialitate a Consiliului Județean Iași (aprobat prin Hotărârea nr. 174/2013 **Autoritatea județeană de transport public** are următoarele atribuții:

- Organizează și coordonează activitatea serviciului de transport public județean astfel încât să se asigure că acesta se desfășoară în condițiile respectării tuturor prevederilor legale din domeniu, aflate în vigoare.
- Asigură coordonarea personalului din cadrul compartimentului în vederea îndeplinirii obiectivelor serviciului de transport public județean.
- Asigură în funcție de solicitări și priorități exercitarea controlului/verificărilor asupra activității serviciului de transport public județean prin curse regulate și curse regulate speciale, în condițiile legii.
- Asigură conceperea, întocmirea și distribuirea materialelor informative de interes pentru utilizatorii serviciului de transport public județean în colaborare cu operatorii de transport pentru acțiuni ce privesc traseele pentru care aceștia dețin licențe de traseu.
- Asigură consultarea operatorilor de transport, a asociațiilor reprezentative ale operatorilor de transport precum și ale utilizatorilor acestui serviciu în chestiuni de interes public care privesc activitatea de transport public județean.
- Asigură organizarea evaluării fluxurilor de transport de persoane și determinarea pe baza studiilor de specialitate a cerințelor de transport public județean, precum și anticiparea evoluției acestora.
- Asigură întocmirea programului de transport public județean de persoane prin curse regulate stabilind grupele de trasee și traseele în conformitate cu prevederile legale.
- Asigură îndeplinirea activităților prevăzute în calendarul privind atribuirea traseelor din programul de transport public județean, prin sistemul electronic național al Centrului Național de Management al Societății Informaționale (CNMSI) București.
- Asigură organizarea ședințelor Comisiei paritare în urma rezultatelor transmise de CNMSI-București, pentru emiterea propunerilor privind traseele atribuite operatorilor de transport.

- Asigură actualizarea anuală a programului de transport public județean de persoane în funcție de necesitățile de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public interjudețean, internațional, feroviar, aerian de persoane existent.
- Întocmește programul de control și verificare privind efectuarea serviciului de transport public județean prin curse regulate și curse regulate speciale în condițiile legii.
- Asigură deplasarea în teren a personalului în cadrul compartimentului AJTP, în vederea efectuării verificărilor privind modul de desfășurare și îmbunătățire a serviciului de transport public județean prin curse regulate și curse regulate speciale.
- Asigură eliberarea licențelor de traseu și a caietelor de sarcini pentru efectuarea serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate speciale.
- Asigură întocmirea regulamentului privind efectuarea transportului public județean de persoane prin curse regulate și județean de persoane prin curse regulate speciale.
- Asigură întocmirea caietului de sarcini al serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate și prin curse regulate speciale.
- Asigură întocmirea notelor de fundamentare și a proiectelor de hotărâri privind efectuarea serviciului de transport public județean prin curse regulate și prin curse regulate speciale.
- Asigură ducere la îndeplinire a Hotărârilor Consiliului Județean și a Dispozițiilor Președintelui Consiliului Județean care privesc efectuarea serviciului de transport public județean.
- Asigură urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare , extindere și modernizare a sistemului de transport public local, în colaborare cu autoritățile publice locale.
- Organizează stabilirea și aplicarea strategiei pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public județean, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-sociale a localităților și de cerințele de transport public local, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.
- Propune spre aprobare Plenului CJ asigurarea resurselor bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public de persoane pentru unele categorii sociale defavorizate, stabilite prin hotărâri ale consiliului județean, ori prin lege.
- Administrează și actualizează permanent cu informații specifice bazele de date privind serviciul public de transport, asigurând procesul de salvare, depozitare și restaurare a acestora, conform instrucțiunilor.
- Asigură actualizarea anuală a programului de transport public județean de persoane prin curse regulate pe baza studiilor de flux de călători, solicitărilor primite de la consiliile locale, operatorii de transport, utilizatori, precum și a constatărilor făcute pe teren.
- Asigură întocmirea propunerilor caietelor de sarcini aferente licențelor de traseu conform programului de transport public județean prin curse regulate și asigură transmiterea acestora la ARR-Agenția Iași.
- Asigură verificarea autenticității și corectitudinii documentelor din dosarele depuse de operatorii de transport public în vederea eliberării licențelor de traseu pentru curse regulate speciale.
- Asigură efectuarea deplasărilor personalului în teren în vederea verificării datelor, informațiilor sau aspectelor sesizate de către petenți.
- Asigură participarea la întocmirea și urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de transport public de persoane.
- Duce la îndeplinire Hotărârile Consiliului Județean și Dispozițiile Președintelui Consiliului Județean care privesc activitatea serviciului de transport public.

- Asigură transmiterea materialelor pentru actualizarea site-ului cu documentele specifice serviciului de transport public.
- Stabilește măsuri pentru evaluarea fluxurilor de transport public de persoane pentru traseele nou înființate sau cele cuprinse în programul de transport public județean de persoane.
- Asigură evidența traseelor neatribuite, a traseelor la care au renunțat operatorii de transport și a traseelor libere în urma ridicării licențelor de traseu pentru organizarea ședințelor de atribuire.

Serviciul de transport public județean face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și general desfășurate la nivelul unităților administrativ-teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public județean de persoane.

Sistemul serviciului public de transport județean este format din infrastructura tehnico-edilitară și mijloacele de transport. Infrastructura tehnico-edilitară include:

- construcții, instalații și echipamente specifice pentru întreținerea, repararea și parcarea mijloacelor de transport, precum: depouri, autobaze, garaje, ateliere, stații de spălare și igienizare etc.;
- dispecerate și dotări speciale de urmărire și coordonare în trafic a vehiculelor de transport, de intervenție și de depanare.

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 luna mai, 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**.

De asemenea în prezent 5 trasee se efectuează în paritate de câte 2 operatori de transport și 1 traseu care se efectuează de 3 operatori de transport.

Traseele sunt efectuate de 35 operatori de transport autorizați ARR, după cum urmează:

Nr. Crt.	Denumirea operatorului de transport	Denumirea traseului
1	AMI TURING SRL	T008: Iași - Răducăneni - Podoleni
		T009: Iași - Raducaneni - Cozmești
		T022: Iași – Voinești - Țibănești
		T047: Iași - Probota - Bivolari
2	AUTO BALMIR SRL	T042: Iași - Coarnele Caprei - Hârlău
		T138: Boureni – Moțca - Pașcani
3	AUTO CONFORT SRL	T021: Iași – Voinești - Slobozia
		T026: Iași - Podu Iloaei - Munteni
		T103: Iași - Erbiceni - Belcești
		T124: Iași – Cârlig – Cuza Vodă
4	AUTO DIMAS SRL (PRIS COM)	T085: Hârlău - Deleni – Leahu Nacu
5	CĂTĂLIN TRANS SRL	T035: Oțeleni - Tg.Frumos - Iași (paritate cu RO TOUR)
		T036: Oțeleni - Strunga - Tg.Frumos (paritate cu RO TOUR)
		T045: Iași – Popricani - Vladomira

6	DOF TURING SRL	T093: Tg. Frumos - Boureni - Balș
7	ECOTRANS SRL	T095: Iași - Răducăneni - Colțu Cornii
8	ELA TRANS SRL	T015: Iași-Mogosesti-Hadâmbu T016: Iași-Horpaz-Mogoșești
9	FARMACOM IMPEX SRL	T039: Iași - Movileni - Fântânele T040: Iași - Movileni - Focuri T075: Pașcani – Moțca - Ciohorăni T142: Iași – Gropnița - Săveni T156: Pașcani – Brătești - Soci T051: Iași – Cârlig - Vânători T052: Iași – Cârlig - Tiplești
10	FILA COMPANY SRL	T007: Iasi-Osoi-Covasna T027: Iasi-Letcani-Pausesti T050: Iasi-Victoria-Luceni
11	GEO TUR SRL	T023: Iași – Voinești – Gârbești (paritate cu Irina Trans SRL) T028: Iași - Podu Iloaiei - Mădârjac (paritate cu Irina Trans SRL) T032: Iași - Sârca - Goești T143: Iași – Lungani - Zmeu
12	INTERSAAM SRL	T030: Iași - Podu Iloaiei - Hărpășești T134: Tg. Frumos – Cotnari – Satu Nou (Belcești)
13	INTERTRANSCOM SRL	T033: Iași - Tg. Frumos - Pașcani T034: Iași - Tg. Frumos - Pașcani T076: Pașcani – Șcheia - Iași T099: Iași - Tg. Frumos T121: Iași - Reditu
14	IRINA-TRANS SRL	T023: Iași – Voinești – Gârbești (paritate cu Geo Tur SRL) T028: Iasi - Podu Iloaiei - Mădârjac (paritate cu Geo Tur SRL) T097: Iași - Țibănești - Mânăstirea T122: Brăiești – Albești – Tg Frumos (paritate cu Ro Tour SRL) T130: Tg. Frumos - Cucuteni - Băiceni
15	IZVORAȘ SRL	T012: Iași - Grajduri - Ipatele T013: Iași - Grajduri - Urșița T014: Iași - Grajduri - Borosești T020: Iași - Vorovești – Scopoșeni (Horlești) T062: Iași - Satu Nou - Șerbești T107: Iași - Vlădeni - Andrieșeni T108: Iași - Țigănași - Vlădeni T127: Ciortesti - Dolhești - Brădicești T150: Iași – Schitu Duca – Slobozia (Schitu Duca)
16	LAUTEMAR SRL	T104: Tg. Frumos – Războieni – Prigoreni (nu se efectuează) T133: Liteni - Bălțați - Târgu Frumos
17	MARIUS UNIVERSAL SRL	T111: Pașcani - Lespezi - Humosu T112: Pașcani - Lespezi - Buda
18/19	MICEDU COMPANY TURISM SRL/MICEDU TRANS SRL	T123: Mitești – Mirosllovești - Pașcani T072: Pașcani – Lespezi - Slobozia
20	PRIS COM UNIVERSAL SRL	T082: Hârlău - Plugari - Iași
21	RÂNDUNICA SRL	T002: Iași-Osoi-Prisăcani T003: Iași-Tomești-Osoi T005: Iași-Osoi-Macărești T006: Iași-Osoi-Comarna T046: Iași – Popricani - Roșcani T053: Iași-Mânzătești-Golăiești T054: Iași-Mânzătești-Grădinari

		T100: Pașcani – Mircești - Răchiteni
		T152: Pașcani – Mogoșești Siret – Muncelu de Sus
		T064: Iași - Bârnova
22	RO- TOUR SRL	T035: Oțeleni - Tg.Frumos – Iași (paritate cu Cătălin trans SRL)
		T036: Oțeleni - Strunga - Tg. Frumos (paritate cu Cătălin trans SRL)
		T122: Brăiești – Albești – Tg Frumos (paritate cu IRINA TRANS SRL)
23	ROTTMARG SRL	T043: Iași – Popricani - Plugari
		T044: Iași – Popricani - Chișcăreni
		T048: Iași-Bivolari-Tabăra
		T154: Iași - Vlădiceni
24	SAMI TRANS SRL	T011: Iași - Bucium - Dobrovăț
		T029: Iași - Podu Iloaiei – Osoi (Sinești)
		T101: Tg. Frumos- Cucova - Fărcășeni
25	SÂNZIANA SRL	T049: Perieni - Popricani - Iași
26	SMART INVEST SRL	T113: Pașcani - Todirești
		T149: Iași - Vișan
27	SPRINTER AGM SRL	T064: Pașcani - Blagești - Volintirești
		T071: Pașcani - Conțești - Iorcani
		T073: Pașcani - Lespezi - Vânători
		T109: Pașcani - Gura Bădiliței- Crivești
		T110: Pașcani - Moțca - Homița
		T114: Pașcani - Conțești - Tătăruși
		T129: Pașcani - Blăgești – Vânători (paritate cu YULKOS SERV SRL)
		T140: Berezlogi- Sirețel - Pașcani
		T153: Sirețel - Pașcani
28	TEISA SRL	T065: Pașcani – Boldești- Stroești
		T066: Pașcani – Todirești - Băiceni
29	TRANS POLOSAM SRL	T055: Iași - Bosia - Ungheni
		T102: Iași - Răducăneni - Gorban
30/31	TRANSMIXT MOLDOVA SA – TRANSTIN SRL	T068: Pașcani - Fintinele - Topile
		T070: Pașcani - Fintinele - Contesti
		T067: Pașcani - Hârlău
		T080: Hârlău - Tg.Frumos - Iași
		T081: Hârlău - Iași
		T083: Hârlău – Belcești - Focuri
		T084: Hârlău - Cirjoaia - Pașcani
		T087: Hârlău – Sticlăria - Cotnari
		T089: Hârlău - Pârcovaci
		T090: Hârlău - Buhalnița - Cotnari
		T091: Hârlău - Deleni
		T106: Hârlău - Deleni - Poiana
		T128: Poiana Mărului - Buhalnița - Hârlău
32	TRIP SRL	T037: Iași - Breazu - Reditu
		T038: Iași - Breazu - Movileni
		T105: Iași - Breazu - Românești
		T151: Iași - Movileni - Potângenii
33	VIO TRANS SERV SRL	T024: Iași - Lețcani - Cogeasca
		T025: Iași - Valea Lupului - Lețcani
		T088: Tg.Frumos - Cristești - Braești
		T117: Iași - Brătuleni - Vorovești
		T122: Brăiești – Albești – Tg Frumos (paritate cu Ro Tour SRL și

		IRINA TRANS SRL)
		T116: Iași - Uricani
34	VOION TRANS SRL	T018: Iași - Bogdanești - Horlești
		T041: Iași - Movileni - Coarnele Caprei
		T154: Iași - Vlădiceni
35	YULKOS SERV SRL	T129: Pașcani - Blagești – Vânători (paritate cu SPRINTER AGM SRL)

Cele mai multe trasee sunt deservite de către operatorul de transport TRANSMIXT MOLDOVA SA - TRANSTIN SRL (13 trasee), urmat de RÂNDUNICA SRL (10 trasee), IZVORAȘ SRL (9 trasee), SPRINTER AGM SRL (9 trasee), FARMACOM IMPEX SRL (7 trasee), VIO TRANS SERV SRL (6 trasee), INTERTRANSCOM SRL și IRINA-TRANS SRL cu câte 5 trasee fiecare, ceilalți operatori de transport având licență pentru mai puțin de 5 trasee fiecare.

În urma analizei celor 114 (119 trasee din care 5 trasee nu se efectuează) din *Programul de transport actual*, care sunt efectuate în prezent, s-au constatat următoarele:

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

Tabel 8 Numărul traseelor în funcție de punctul de origine

Nr. Crt.	Punct de origine	Număr trasee
1	Iași	66
2	Pașcani	21
3	Târgu Frumos	5
4	Hârlău	11
5	Oțeleni	2
6	Perieni	1
7	Brăești	1
8	Mitești	1
9	Ciortești	1
10	Poiana Mărului	1
11	Liteni	1
12	Boureni	1
13	Berezlogi	1
14	Sirețel	1
TOTAL trasee		114

Municipiul Iași este punctul de origine al celor mai multe dintre trasee (57,9%) urmat de Pașcani (18,4%), Hârlău (9,6%) și Târgu Frumos cu un procent de 4,4%.

- B. În funcție de punctul de plecare și cel de sosire al traseelor**, există 4 poli de transport prezentați în tabelul și figura următoare.

Tabel 9 Polii de transport public județean Iași

Nr. Crt.	Localitate	Număr trasee
----------	------------	--------------

		Punct de origine/plecare	Punct de destinație/sosire	Total
1	Iași	66	6	72
2	Pașcani	21	6	27
3	Târgu Frumos	5	4	9
4	Hârlău	11	3	14
5	Comune/sate	11	95	106
TOTAL trasee		114	114	228

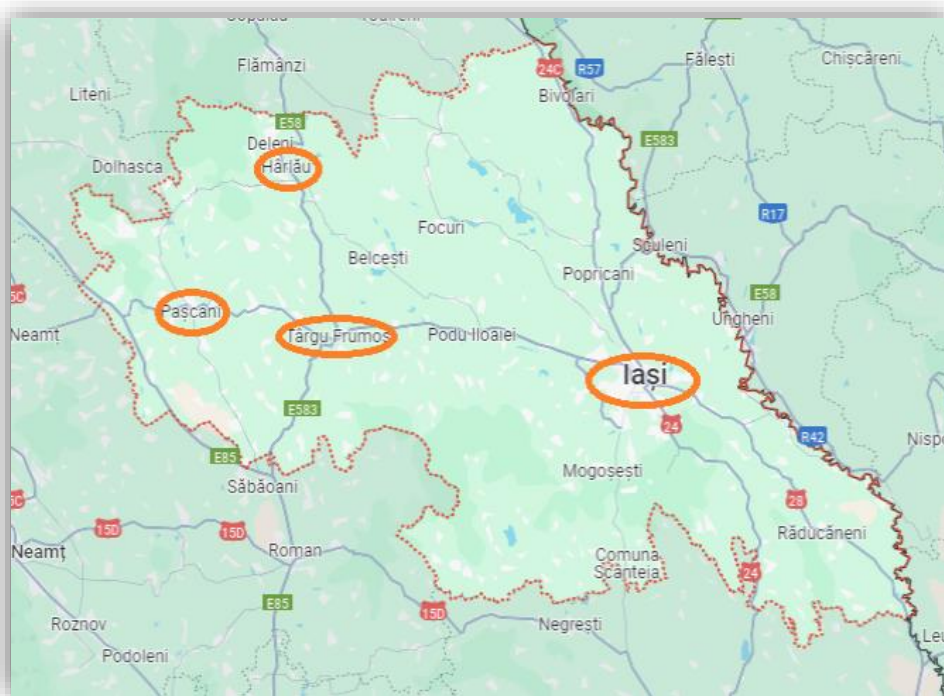
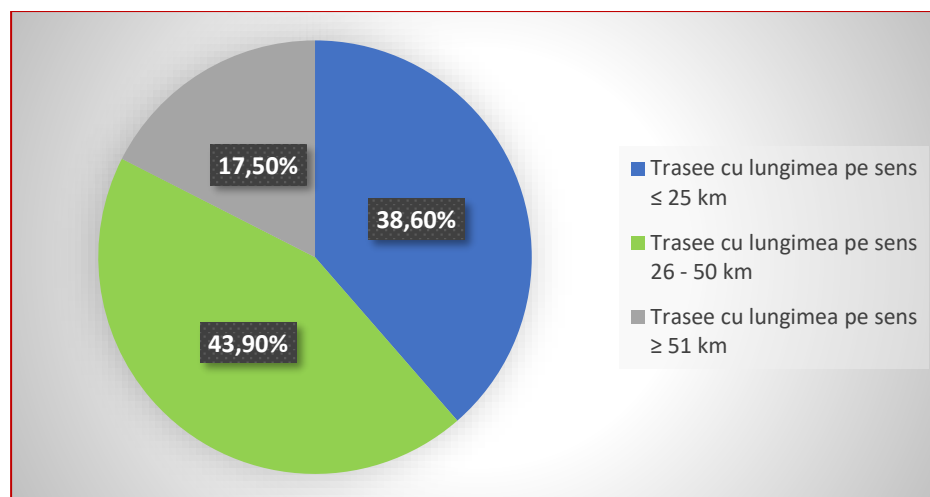


Figura 3 Polii de transport județ Iași funcție de punctul de plecare/sosire

- C. În funcție de lungimea traseelor, la cele mai multe dintre acestea este între 25 - 50 km pe sens (50 trasee) iar timpul de parcurs variază între 45 minute și 1 h și 30 minute.

Tabel 10 Numărul traseelor în funcție de lungimea acestora

Nr. Crt.	Lungime traseu	Număr trasee
1	Trasee cu lungimea pe sens ≤ 25 km	44
2	Trasee cu lungimea pe sens 26 - 50 km	50
3	Trasee cu lungimea pe sens ≥ 51 km	20
Total trasee		114



Grafic 8 Ponderea traseelor în funcție de lungimea acestora

- D. În funcție de zilele în care sunt efectuate cursele traseelor din programul de transport**, din totalul celor 114 curse cuprinse în *Programul de transport public de persoane prin curse regulate în trafic județean*, 113 trasee se efectuează de luni până duminică și 1 traseu (142) doar 3 zile/săptămână. Unele curse din cele 113 trasee sunt efectuate în diferite combinații.

Tabel 11 Numărul traseelor în funcție de zilele de circulație

Nr. Crt.	Zilele de circulație	Număr trasee	Număr curse planificate
1	L-D	113	786
2	Alte combinații	1	2
Total		114	788

Autogările și stațiile din județul Iași

Legislația națională, mai exact Ordonanța nr. 27/2011 *privind transporturile rutiere*, definește autogara ca fiind acel spațiu special delimitat, amenajat și dotat pentru a permite plecarea și sosirea autobuzelor, inclusiv a celor aflate în tranzit, asigurând urcarea sau coborârea persoanelor, precum și condiții și servicii pentru autobuze și pentru persoanele aflate în așteptare.

Pe raza județului Iași există un număr de 8 autogări amplasate în localitățile Iași, Pașcani, Târgu Frumos, și Hârlău. 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.

Tabel 12 Listă autogări, județul Iași

Nr. Crt.	Localitate	Denumire autogară	Adresa autogării	Nr. persoane
1	Iași	EUROVOYAGE SRL	STR.AL.O.TEODOREANU NR. 49	11
2		METCHIM SA	STR.MOARA DE FOC NR. 15	10
3		TRANSBUS CODREANU SRL	STR.GARII NR. 22	19
4	Pașcani	INTERTRANSCOM SRL	STR.GARII NR. 95A	7
5		SPRINTER AGM SRL	STR.22DECEMBRIE NR. 24	10

Nr. Crt.	Localitate	Denumire autogară	Adresa autogării	Nr. peroane
6	Târgu Frumos	INTERTRANSCOM SRL	STR.CUZA VODA SECTOR CADASTRAL 56 PARCELA P1	8
7	Hârlău	AUTO DIMAS	Str. Bogdan Voda (Zona Cinema)	6
8		TRANSTIN	CENTRU	

Autogara INTERTRANSCOM SRL din Pașcani este poziționată lângă magazinul Penny, în apropiere de gară și are locuri de așteptare în aer liber, birou de mișcare și peroane pentru plecări/sosiri curse de transport călători. Peroanele sunt prevăzute cu panouri pe care sunt înscrise localitatea de plecare și cea de destinație, inclusiv orele de plecare.





Figura 4 Autogara Intertranscom din orașul Pașcani

Autogara SPRINTER AGM SRL din Pașcani este poziționată vis-a-vis magazinul Penny, în apropiere de gară și are amenajată sală de așteptare pentru călători, birou de mișcare și peroane pentru plecări/sosiri curse de transport călători. Peroanele sunt numerotate și sunt prevăzute cu panouri pe care sunt înscrise localitatea de plecare și cea de destinație, inclusiv orele de plecare. De asemenea, orele de plecare și sosire sunt afișate și în sala de așteptare.





Figura 5 Autogara Sprinter AGM din orașul Pașcani

Autogara INTERTRANSCOM SRL din Târgu Frumos este poziționată pe strada Cuza Vodă vis-à-vis de benzinăria OMV, are locuri de așteptare în aer liber, birou de mișcare și peroane pentru plecări/sosiri curse de transport călători. Peroanele sunt prevăzute cu panouri pe care sunt înscrise localitatea de plecare și cea de destinație, inclusiv orele de plecare.



Figura 6 Autogara Intertranscom din oraşul Târgu Frumos

Autogara AUTO DIMAS din Hârlău și autogara - TRANSTIN sunt poziționate în centrul orașului Hârlău lângă sensul giratoriu la parterul blocurilor, are locuri de așteptare în aer liber și birou de mișcare.

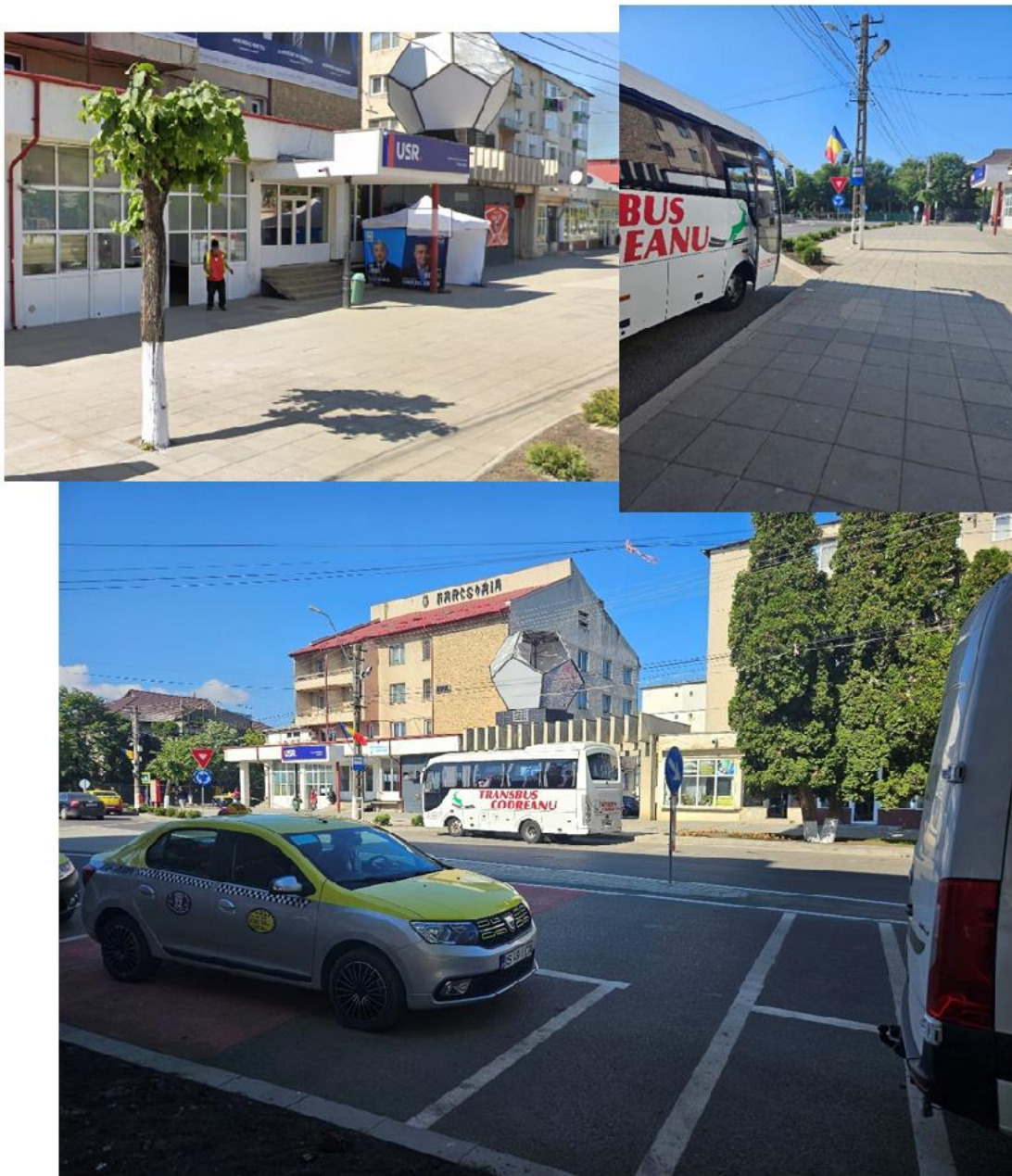


Figura 7 Autogara Transtin din orașul Hârlău



Figura 8 Autogara AUTO DIMAS – PRIS COM din orașul Hârlău

Autogara METCHIM SA din Iași este poziționată în partea de vest a Municipiului și are locuri de așteptare în aer liber, birou de mișcare și peroane pentru plecări/sosiri curse de transport călători. Peroanele sunt prevăzute cu panouri pe care sunt înscrise localitatea de plecare și cea de destinație, inclusiv orele de plecare.



Autogara TRANSBUS CODREANU SRL din Iași este poziționată în apropiere de gară și are locuri de așteptare în aer liber, sală de așteptare, birou de mișcare și peroane pentru plecări/sosiri curse de transport călători.



Autogara EUROVOYAGE SRL din Iași este poziționată în apropierea gării Socola și are locuri de așteptare în aer liber, sală de așteptare și birou de mișcare.

În municipiul Iași, plecările pe traseele județene se fac nu doar din autogări, ci și din alte locații care figurează în graficele de circulație ca și stații pe raza municipiului, după cum urmează:

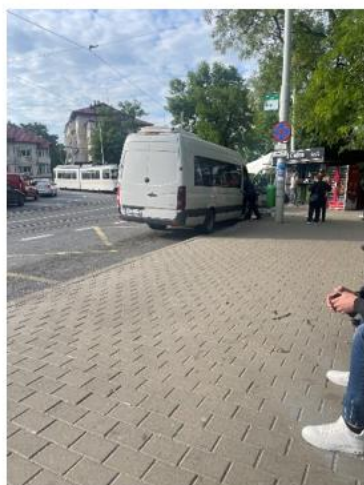
- Strada Silvestru nr. 2, lângă Oficiul Poștal 1
- Strada Profesor Paul Bujor, lângă Biserica Sf. Nectarie
- Aleea Mihail Sadoveanu, Rond Copou Agronomie
- Aleea Nicolina nr. 82, Fostul Bazar
- Strada Mitropolit Varlaam, Parcare Kaufland Nicolina



Strada Silvestru nr. 2, lângă Oficiul Poștal 1



Strada Profesor Paul Bujor, lângă Biserica Sf. Nectarie



Aleea Mihail Sadoveanu, Rond Copou Agronomie



Aleea Nicolina nr. 82, Fostul Bazar



Strada Mitropolit Varlaam, Parcare Kaufland Nicolina

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.



Figura 9 Stație - capăt line - localitatea Oțeleni



Figura 10 Stație - capăt line - localitatea Focuri



Figura 11 Stație - capăt line - localitatea Borosești



Figura 12 Stație - capăt line - localitatea Ungheni



Figura 13 Stație - capăt line - localitatea Cozmești



Figura 14 Stație - capăt line - localitatea Tabăra

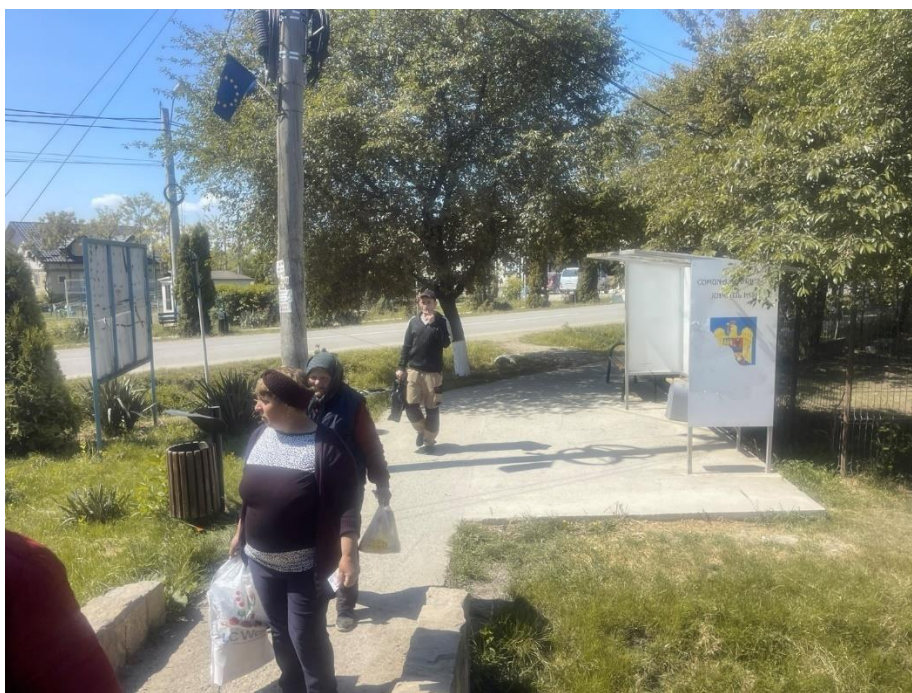


Figura 15 Stație - capăt line - localitatea Andrieșeni



Figura 16 Stație locală de îmbarcare călători, localitatea Balș

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.



Figura 17 Stație locală de îmbarcare călători, localitatea Mihail Kogălniceanu



Figura 18 Stație locală de îmbarcare călători, localitatea Bivolari

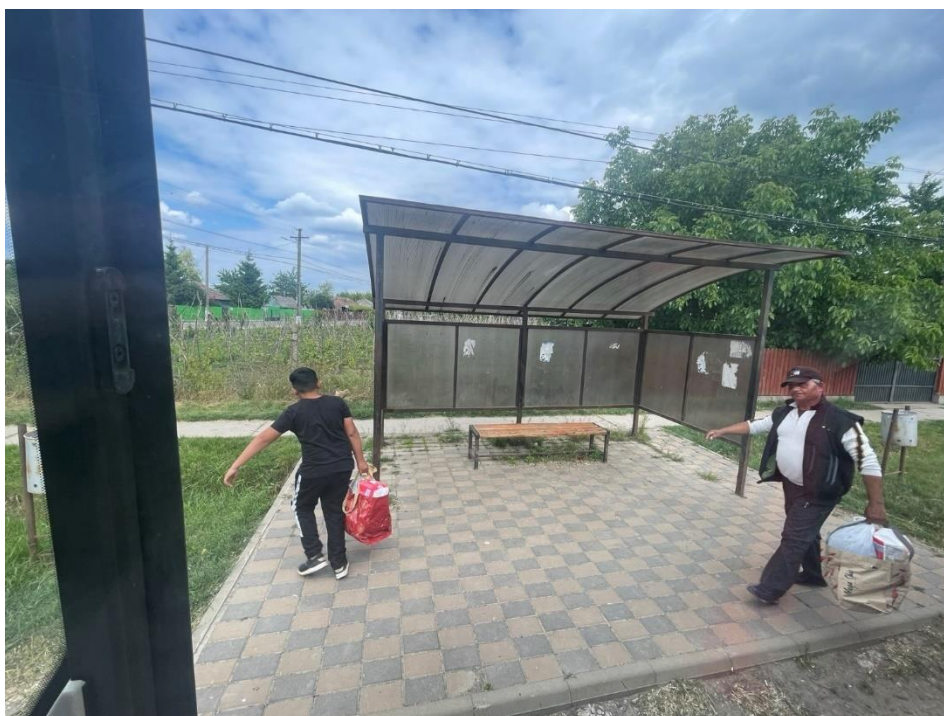


Figura 19 Stație locală de îmbarcare călători, localitatea Trifești



Figura 20 Stație locală de îmbarcare călători, localitatea Vlădeni

În ceea ce privește mijloacele de transport cu care se desfășoară transportul de călători pe traseele județului Iași, acestea aparțin operatorilor de transport care au atribuite licențele de traseu și nu toate dispun de dotări superioare, cum ar fi aer condiționat, încălzire, marea majoritate a acestora fiind vechi.



Figura 21 Mijloace de transport

1.2 Identificarea schemelor după care sunt organizate rețelele de trafic rutier din toate zonele componente ale județului Iași

Considerații generale asupra rețelei și deservirii prin linii de transport regulate de pe teritoriul județului Iași

Analizând aceste aspecte prin valorile distanțelor rutiere între localități (Anexa 1 - „program de transport”) s-a putut demonstra că (Anexa 2 - ”polul rețelei”):

- Polul județului este reprezentat de orașul Podu Iloaiei (4.177 km cumulat către toate localitățile județului). Reședința județului, Municipiul Iași ocupă poziția 5 (4.450 km), iar pe locul 9 se regăsește un alt oraș – Târgu Frumos (4.580 km).

- Polurile de grad inferior sunt, în ordine crescătoare, Lețcani, Erbiceni, Bălțați, Valea Lupului și Dumești (sub 4.600 km).
- **Periferia județului este reprezentată de comuna Cozmești (8.925 km cumulată către toate localitățile).**
- Periferiile de grad superior sunt, în ordine descrescătoare, Gorban, Moșna, Grozești și Dolhești (peste 8.000 km).

În ceea ce privește populația (Anexa 4):

- ordinea din capul listei este dată de șirul descrescător Iași, Pașcani, Miroslava, Ciurea, Hârlău, Holboca, Scânteia, Valea Lupului, Tomești, Târgu Frumos, Podu Iloaiei și Belcești (peste 10.000 locuitori);
- ordinea la finele listei este dată de șirul crescător Cucuteni, **Drăgușeni**, Roșcani, **Grozești**, **Ipatele**, Mădârjac, Românești, Costești și **Ciohorăni** (sub 2.000 locuitori).

În acest context:

- apare naturală organizarea liniilor principale de transport cu inițiere din Iași, Pașcani, Hârlău și Târgu Frumos. Cu toate că Podu Iloaiei este polul rețelei de transport a județului, din cauza apropierii de Municipiul Iași nu este recomandat să se constituie ca și nod de generare/atragere a călătoriilor.
- axa Est-Vest: Iași – Podu Iloaiei – Târgu Frumos – Pașcani are o preponderență în fața axei Sud-Nord: Iași – Podu Iloaiei – Hârlău;
- localitățile slab populate Drăgușeni, Ipătele, Grozești și Ciohorăni sunt situate la limita de sud, sud-est și sud-vest a județului și, ca urmare, pentru toate acestea nu se poate întreprinde decât o deservire prin linii de transport de tip social, rentabilitatea – după poziția periferică în rețeaua de drumuri și numărul relativ redus al locuitorilor – fiind foarte greu de realizat;
- cu toate că localitățile slab populate Cucuteni, Roșcani, Mădârjac, Românești, și Costești sunt situate în interiorul județului, pentru acestea nu se poate întreprinde decât o deservire în tranzit, rentabilitatea – după numărul relativ redus al locuitorilor – fiind foarte greu de realizat, în cazul unor trasee dedicate.

Tabel 13 Caracteristicile cantitative ale ofertei de transport la momentul 2024

Traseu	km/sens	Curse	Capacitate vehicul	Nr. veh.	Oferta
002	28	5	10	1	50
003	21	17	10	2	170
005	36	2	10	1	20
006	35	6	10	1	60
007	36	3	10	1	30
008	73	3	23	1	69
009	62	4	10	1	40
		4	23	1	92
011	38	6	10	2	60
039	50	3	10	1	30
040	43	2	10	1	20
142	48	2	10	1	20
041	50	2	10	1	20
042	84	2	10	2	20

Traseu	km/sens	Curse	Capacitate vehicul	Nr. veh.	Oferta
051	15	5	23	1	115
052	24	11	23	2	253
012	48	4	10	1	40
013	50	3	23	1	69
014	34	29	10	4	290
015	29	4	10	1	40
016	20	37	10	3	370
018	27	10	10	2	100
020	20	6	10	1	60
021	24	27	10	4	270
022	48	5	10	2	50
023	43	2	23	1	46
024	18	3	23	1	69
025	22	8	23	1	184
		12	10	2	120
026	50	4	10	1	40
103	50	4	10	1	40
027	28	9	10	2	90
028	47	3	10	1	30
029	49	3	23	1	69
		2	10	1	20
030	50	4	23	1	92
031*	33	2	10	1	20
032	42	3	23	1	69
143	48	1	10	1	10
033	71	6	10	2	60
034	71	20	10	6	200
099	45	16	10	2	160
076	103	1	10	1	10
035	77	2	23	1	46
036	31	3	10	1	30
037	12	25	10	1	250
038	28	11	10	2	110
105	32	4	10	1	40
151	30	7	10	1	70
043	68	2	10	1	20
		2	23	1	46
044	56	4	10	1	40
045	45	5	10	1	50
046	43	2	10	1	20
047	45	7	10	2	70
048	52	6	10	2	60
049	30	5	10	1	50

Traseu	km/sens	Curse	Capacitate vehicul	Nr. veh.	Oferta
050	42	5	10	1	50
053	30	14	10	2	140
054	36	1	10	1	10
055	23	18	10	2	180
061	19	14	10	1	140
062	50	12	10	2	120
150	42	3	10	1	30
127	14	3	10	1	30
064	29	7	10	1	70
065	22	2	23	1	46
066	31	1	23	1	23
067	55	1	23	1	23
113	17	6	10	1	60
068	8	12	23	1	276
070	10	6	23	1	138
071	28	1	23	1	23
072	26	7	10	1	70
073	23	6	10	1	60
075	28	6	10	1	60
080	73	3	23	1	69
081	73	16	10	6	160
082	109	4	10	2	40
086*	62	1	23	1	23
083	41	1	23	1	23
084	55	1	23	1	23
085	13	16	10	1	160
087	24	2	10	1	20
088	11	7	23	1	161
089	11	8	10	1	80
090	16	2	23	1	46
091	12	2	23	1	46
106	15	6	23	1	138
		6	10	1	60
093	12	18	10	1	180
104*	7	4	10	1	40
094*	10	19	10	1	190
095	67	3	10	1	30
130	12	9	10	1	90
097	77	8	10	4	80
100	34	14	10	2	140
152	22	13	10	2	130
101	15	6	10	1	60
102	64	2	10	1	20

Traseu	km/sens	Curse	Capacitate vehicul	Nr. veh.	Oferta
107	60	2	10	1	20
108	42	2	10	1	20
109	18	5	10	1	50
110	23	4	10	1	40
111	32	4	10	1	40
112	23	9	10	2	90
114	20	8	10	1	80
116	14	9	10	1	90
117	27	6	10	1	60
121	6	11	10	1	110
122	18	7	10	1	70
123	30	6	10	1	60
124	11	8	10	1	80
128	7	1	10	1	10
129	24	5	10	1	50
133	23	3	10	1	30
134	34	2	10	1	20
137*	55	3	10	1	30
138	18	5	10	1	50
140	27	3	10	1	30
153	22	6	23	1	138
149	10	5	10	1	50
154	9	13	10	1	130
156	15	4	10	1	40
Total	4198	817	1604	165	5109

* trasee inactive

Sinteza deservirii actuale scoate în evidență:

- Un ansamblu de 119 trasee deservite din care 5 inactive, 817 curse (794 active) asumate de către 35 operatori de transport, minim 5109 locuri capacitate oferită (pe sens).
- La 119 trasee se utilizează 165 vehicule, adică 1,39 vehicule pentru un traseu.
- Activitatea de transport desfășurată în prezent poate fi considerată ca „atomizată” deoarece 93 de comune sunt deservite prin 119 trasee. Explicit: dacă fiecare comună este deservită printr-un traseu, iar pentru asigurarea conectivității celor 5 municipii și orașe se mai pot lua în considerare încă 3 trasee, totalul nu ar trebui să depășească 96 de trasee. Diferența de la 96 la 119 de trasee provine de la fenomenul „dedublării serviciului”; „dedublarea serviciului” este un tip de conduită politică ce pornește de la ideea că în unele localități există cereri de transport către mai multe destinații (de exemplu, din comuna x se constituie fluxuri cu destinație multiplă). În mod evident, bunul simț conduce la acceptarea situației că în orice localitate va fi de găsit și un al doilea grup de solicitanți de prestație către orice destinație (ciudată) și pare că o politică de satisfacere a tuturor cererilor este o obligație pentru organizatorul sistemului de transport județean: **realitatea nu permite însă așa ceva**

decât dacă se admite că nu se va atinge nivelul rentabilității. **Pe plan european nu se încurajează o astfel de politică decât dacă nivelul de trai al populației este suficient de ridicat.**

- Așadar, nu așa². Concluzia nu va fi conturată decât după ce se va insera un paragraf referitor la transbordări. **Dacă însă, traseele dublate apar doar pentru că în aceeași comună sunt sate „răzlețe” amplasate la distanțe apreciabile unul de altul, fenomenul nu mai intră în sfera dedublării, ci în sfera deservirii responsabile a cetățenilor și pot fi admise în funcție de nivelul cererii asigurate (pentru a nu se intra în situația traseelor sub limita de rentabilitate).**

Transbordarea reprezintă acțiunea în urma căreia un călător schimbă linia de transport deoarece apropierea de ținta deplasării sale nu mai este posibilă fără trecerea pe un alt mijloc de transport; în unele cazuri distanța până la atingerea destinației nu mai poate fi micșorată pentru că linia deservită de primul mijloc de transport a atins capătul traseului, în alte cazuri distanța care îl separă pe călător de destinație începe să crească. De subliniat că **parametrul timp este excedentar ideii de transbordare.**

În transportul de călători de orice fel, transbordările sunt acțiuni atât de comune încât aproape nu reprezintă un domeniu căruia să i se acorde atenție de către organizatorii procesului de transport, iar publicul călător le percepe ca pe un rău de neevitat. Analiza prezentată în materialul de față caută se demonstreze că lucrurile nu pot rămâne așa: fragmentarea excesivă a călătoriilor este un fenomen supărător pentru public și păgubos – din punct de vedere calitativ – pentru operatorii de transport, iar eliminarea lor este de multe ori posibilă fără investiții costisitoare, doar prin îmbunătățiri organizatorice. În continuare se supune atenției ideea că **numărul maxim de transbordări** pe care este obligat să le efectueze cel mai defavorizat solicitator de prestație – defavorizat prin dispunerea spațială a punctelor de origine, respectiv destinație – urmând traiectoria rațională, **nu ar trebui să poată depăși o valoare de prag psihologic.** Deși nu există studii măcar apreciative asupra acestui prag, cel mai probabil publicul călător acceptă:

- **o transbordare** în mediul urban – sintetizând existența unei linii legate de originea călătoriei și a altei linii legate de destinația călătoriei; de subliniat că transportul de scurt parcurs este de cele mai multe ori organizat pe **sistemul punct cu punct**;

- **trei transbordări** în mediul interurban – sintetizând tipul de organizare centralizată a deplasărilor de mai lung parcurs: câte o trecere de la linii principale la linii secundare sau invers, pe fiecare tronson al deplasării și o trecere de pe o linie principală pe altă linie principală, ambele având capete în polul rețelei de transport; de subliniat că transportul de lung parcurs este de cele mai multe ori organizat pe **sistemul butuc cu spițe** (a se vedea schema de organizare a căilor ferate române cu magistrale care își au originea în București).

În acest context **Administratorul serviciului de transport județean** este perfect îndreptățit să considere că:

- ✓ **stabilirea unei singure destinații căreia i se adresează majoritatea cererii de deplasare este o soluție pentru îmbunătățirea serviciului de transport periurban și interurban pe teritoriul de care este răspunzător.**
- ✓ punerea în operă a unui plan de convingere a populației că – în condiții de austeritate³ – dispărarea disponibilului de vehicule pe foarte multe trasee nu conduce la un „mai” cuprinzător serviciu.

² Lipsa mijloacelor materiale va fi compensată prin timp: nu există resurse pentru a deplasa orice cerere de transport în regim direct, dar există varianta ca atingerea destinației să fie posibilă prin utilizarea a 2 trasee = prin transbordări.

³ Întregul material este conceput în ideea că nu sunt resurse financiare care să permită o dezvoltare extensivă a activității de transport, ci o dezvoltare intensivă = cu aproximativ aceleași mijloace materiale, organizarea trebuie să ofere soluții care să îmbunătățească actuala stare de lucruri.

Bineînțeles că este posibil să fie pusă în operă și o propunere ca pentru fiecare sat să se constituie un traseu: ideea este de domeniul utopic deoarece nu orice sat poate genera suficientă cerere încât să se găsească un operator care să dorească preluarea traseelor de această factură. De aceea **este absolut necesar** să se obțină informații din teren care să fie tratate din perspectiva rentabilității fiecărui traseu în parte.

- Din cele 93 de comune sunt deservite direct (în legătură cu un oraș) 70, 1 este deservită către o altă comună, 18 sunt deservite în tranzit, iar 4 nu sunt deservite. Mai trebuie menționat faptul că din cele 18 UAT deservite doar în tranzit, 7 sunt conectate la rețeaua feroviară, iar din cele 4 nedeservite - 1.
- Ca urmare a aderării unor UAT-uri la ADIZMI, o parte din acestea sunt deservite în prezent și de operatorul de transport public local (CTP Iași), care efectuează serviciul în paralel cu operatorii licențiați pe traseele din programul de transport județean actual. În prezent ADIZMI este compusă din următoarele UAT: Iași, Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Reditu, Românești, Scânteia, Schitu Duca, Țigănași, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria și Voinești. Transportul metropolitan se efectuează pe trasee care fac legătura între Iași și localitățile Aroneanu (4 trasee), Bârnova (2 trasee), Ciurea (4 trasee), Holboca (1 traseu), Miroslava (4 trasee), Popricani (1 traseu), Reditu (2 trasee), Tomești (2 trasee), Țuțora (1 traseu), Valea Lupului (2 trasee).
- Se disting 2 centre urbane majore din punct de vedere al atragerii fluxurilor de călători: Iași (69 trasee) și Pașcani (26). Aceștia li se adaugă Hârlău (12) și Târgu Frumos (10). În programul de transport se regăsește și un traseu de tip local (Hârlău – Pârcovaci), dar și 1 traseu de tip comună-comună (Ciorțești – Brădicești).
- Mun. Iași este conectat direct cu 48 de comune ale județului (52%), iar mun. Pașcani cu 14 (15%).
- Există situații în care același UAT beneficiază de trasee multiple către același oraș⁴:
 - Iași – Bârnova = 2 trasee;
 - Iași – Belcești = 2 trasee;
 - Târgu Frumos – Belcești = 2 trasee;
 - Iași – Bivolari = 2 trasee;
 - Târgu Frumos – Brăești = 2 trasee;
 - Iași – Comarna = 2 trasee;
 - Hârlău – Cotnari = 2 trasee;
 - Iași – Cozmești = 2 trasee;
 - Hârlău – Deleni = 3 trasee;
 - Iași – Golăiești = 2 trasee;
 - Iași – Horlești = 2 trasee;
 - Iași – Lețcani = 2 trasee;
 - Iași – Lungani = 2 trasee;
 - Iași – Miroslava = 2 trasee;
 - Pașcani – Miroslavești = 2 trasee;
 - Iași – Mogoșești = 2 trasee;
 - Iași – Movileni = 2 trasee;
 - Iași – Popricani = 3 trasee;
 - Iași – Prisăcani = 2 trasee;
 - Iași – Reditu = 2 trasee;

⁴ Dacă traseele dublate apar doar pentru ca în aceeași comună sunt sate „răzlețe” amplasate la distanțe apreciabile unul de altul, fenomenul nu mai intră în sfera dedublării, ci în sfera deservirii responsabile a cetățenilor și pot fi admise în funcție de nivelul cererii asigurate.

- Iași – Românești = 2 trasee;
 - Pașcani – Sirețel = 4 trasee;
 - Pașcani – Tătăruși = 2 trasee;
 - Pașcani – Todirești = 3 trasee;
 - Pașcani – Valea Seacă = 2 trasee;
 - Pașcani – Vânători = 3 trasee.
- Unele comune au tratament preferențial în sensul că sunt conectate cu 2 sau chiar 3 centre urbane:
 - Belcești la Iași, Târgu Frumos și Pașcani;
 - Focuri la Iași și Hârlău;
 - Oțeleni la Iași și Târgu Frumos;
 - Șipote la Iași și Hârlău.
 - 4 din cele 5 centre urbane constituie noduri ale rețelei de transport public județean. Excepția este dată de Podu Iloaiei situat între alte 2 centre urbane majore – Iași și Târgu Frumos.

Pentru evidențierea “schemei de organizare” după care a fost structurată rețeaua de linii de deservire exploatare la momentul 2024 este necesar să se determine un REFERENȚIAL în raport de care să poată să fie emise judecăți de valoare vis-s-vis de organizarea prezentă.

Constituirea acestui referențial depinde de doi factori:

1. Distanțele care separă comunele de orașele în jurul cărora gravitează aceste localități de mai mică densitate populațională = **FACTORUL DISTANȚARE**
2. Numărul de locuitori ai orașelor care crează atracția pentru localitățile neurbane = **FACTORUL GRAVITAȚIONAL**

ÎN PRIMUL RÂND, analizând dispunerea topologică a localităților se poate constata = Anexa 3 - “distanțarea” că prin prisma indicatorului îndepărtarea de unul dintre orașele județului, situația se prezintă astfel:

ORASUL	Nr. comune cu dist. minimă
IASI	41
PASCANI	16
HARLAU	8
PODU ILOAIEI	16
TARGU FRUMOS	12

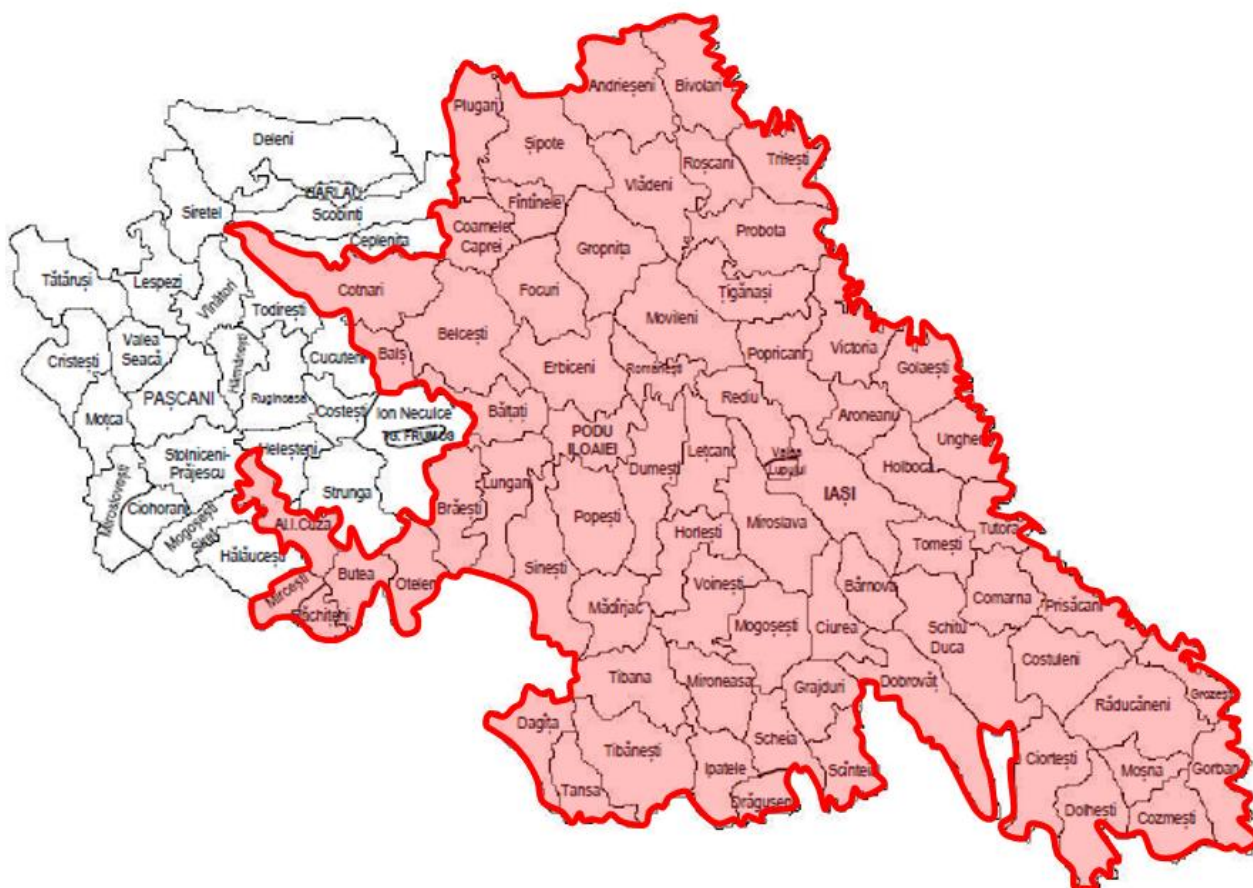
Această listă permite identificarea unor entități geografice care au structuri diferențiate în funcție de topologia creată de aglomerările urbane. În figura următoare sunt prezentate aceste entități geografice care ar trebui să influențeze în mod determinant traseele de referință pentru deplasarea locuitorilor.



ZONA HÂRLĂU







ZONA IASI

Coroborând informațiile relevate de cele două tipuri de influență (distanțare și gravitație) se poate obține dispunerea de următoarea factură:

Pentru orașele Hârlău și Târgu Frumos

- influența de tip gravitațional este inferioară ca extindere influenței de tip distanțare: actuala procedură recomandă să se accepte ca fiind definitivă doar aria care este confirmată de ambele influențe (distanțare și gravitațională); concluzia fiind: localitățile dublu confirmate îndeplinesc condițiile de a fi deservite cu precădere față de oricare alte destinații.

PAȘCANI – CIOHORĂNI
PAȘCANI – CRISTEȘTI
PAȘCANI – HĂLĂUCEȘTI
PAȘCANI – HĂRMĂNEȘTI
PAȘCANI – HELEȘTENI
PAȘCANI – LESPEZI
PAȘCANI – MIROSLOVEȘTI
PAȘCANI – MOGOȘEȘTI-SIRET
PAȘCANI – MOȚCA
PAȘCANI – RUGINOASA
PAȘCANI – SIREȚEL
PAȘCANI – STOLNICENI-PRĂJESCU
PAȘCANI – TĂTĂRUȘI
PAȘCANI – TODIREȘTI
PAȘCANI – VALEA SEACĂ
PAȘCANI – VÂNĂTORI

fac parte din structura de bază a sistemului de deservire a publicului călător.

Conspectând lista actualelor trasee au fost găsite următoarele trasee care includ secțiunile menționate:

Traseul 075: PAȘCANI – CIOHORĂNI
Traseul 110: PAȘCANI – CRISTEȘTI (Homița)
Traseul 112: PAȘCANI – LESPEZI (Buda)
Traseul 123: PAȘCANI – MIROSLOVEȘTI (Mitești)
Traseul 156: PAȘCANI – MIROSLOVEȘTI (Soci)
Traseul 152: PAȘCANI – MOGOȘEȘTI-SIRET (Muncelu de Sus)
Traseul 138: PAȘCANI – MOȚCA (Boureni)
Traseul 072: PAȘCANI – SIREȚEL (Slobozia)
Traseul 111: PAȘCANI – SIREȚEL (Humosu)
Traseul 140: PAȘCANI – SIREȚEL (Berezlogi)
Traseul 153: PAȘCANI – SIREȚEL
Traseul 071: PAȘCANI – TĂTĂRUȘI (Iorcani)

Traseul 114: PAȘCANI – TĂTĂRUȘI

Traseul 065: PAȘCANI – TODIREȘTI (Stroești)

Traseul 066: PAȘCANI – TODIREȘTI (Băiceni)

Traseul 113: PAȘCANI – TODIREȘTI

Traseul 068: PAȘCANI – VALEA SEACĂ (Topile)

Traseul 070: PAȘCANI – VALEA SEACĂ (Conțești)

Traseul 073: PAȘCANI – VÂNĂTORI

Traseul 109: PAȘCANI – VÂNĂTORI (Crivești)

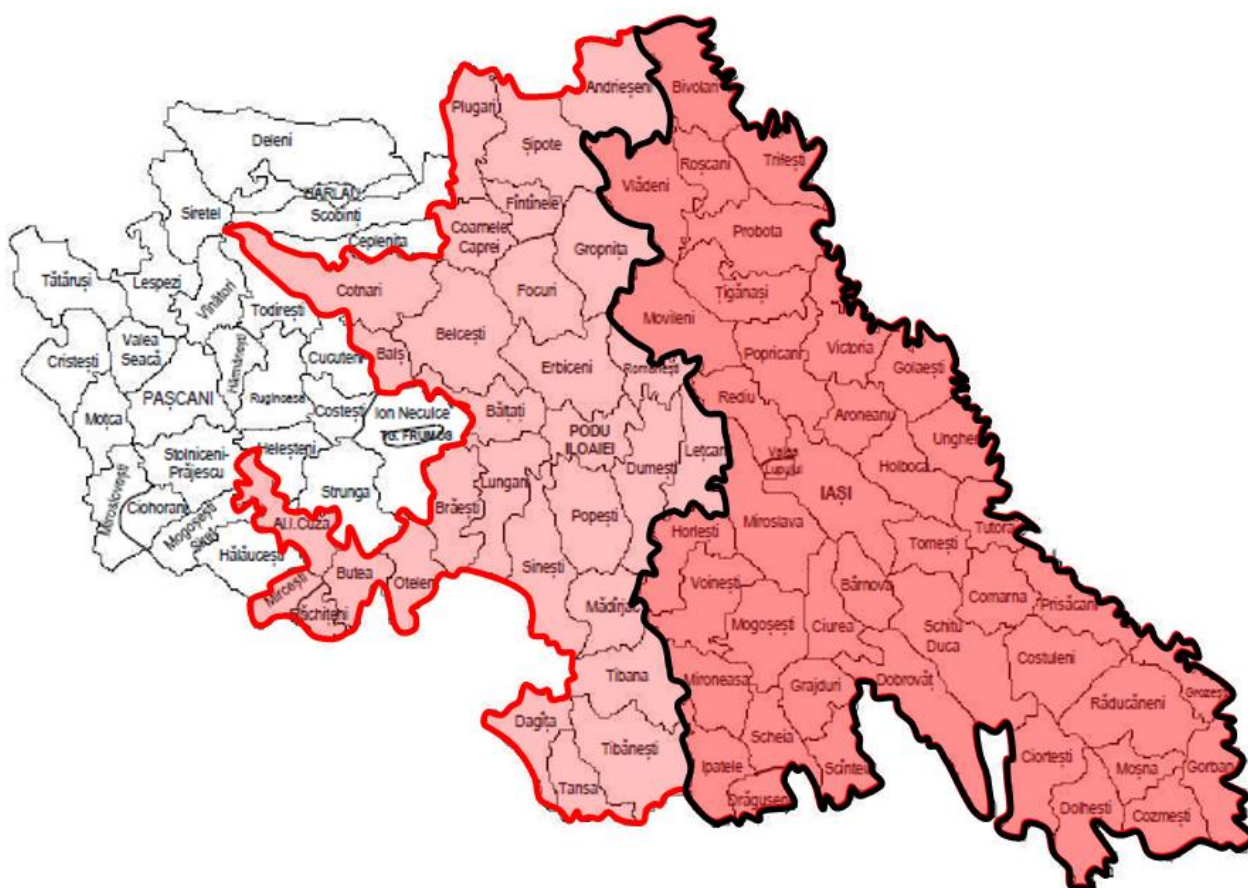
Traseul 129: PAȘCANI – VÂNĂTORI

Conspectând lista actualelor trasee s-a constatat că localitățile Hălăucești, Hărmănești, Heleșteni, Ruginoasa și Stolniceni-Prăjescu.

Consecința nr. 2 = 11 din 16 cerințe pentru a se omologa actuala structură de trasee cu REFERENȚIALUL, adică similitudinea este de 69%.

Pentru municipiul Iași

- cele două tipuri de influență nu se suprapun decât cu mari imperfecțiuni (influența gravitațională este mai mare decât cea geografică), concluzia fiind: localitățile dependente de oraș în funcție de ambele influențe îndeplinesc condițiile de a fi servite cu precădere față de oricare alte destinații.



Intersecția zonelor de influență în funcție de cei doi factori analizați (cu negru)

Cu alte cuvinte, secțiunile delimitate de localitățile:

IAȘI – ARONEANU**IAȘI – BÂRNOVA**

IAȘI – BIVOLARI

IASI – CIORTEȘTI

IAȘI – CIUREA

IAȘI – COMARNA

IAȘI – COSTULENI

IAȘI – COZMEȘTI

IAȘI – DOBROVĂȚ

IAȘI – DOLHEȘTI

IASI – DRĂGUȘENI

IAȘI – GOLĂIEȘTI

IAȘI – GORBAN
IAȘI – GRAJDURI
IAȘI – GROZEȘTI
IAȘI – HOLBOCA
IAȘI – HORLEȘTI
IAȘI – IPATELE
IAȘI – MIRONEASA
IAȘI – MIROSLAVA
IAȘI – MOGOȘEȘTI
IAȘI – MOȘNA
IAȘI – MOVILENI
IAȘI – POPRICANI
IAȘI – PRISĂCANI
IAȘI – PROBOTA
IAȘI – RĂDUCĂNENI
IAȘI – REDIU
IAȘI – ROȘCANI
IAȘI – SCÂNTEIA
IAȘI – ȘCHEIA
IAȘI – SCHITU DUCA
IAȘI – ȚIGĂNAȘI
IAȘI – TOMEȘTI
IAȘI – TRIFEȘTI
IAȘI – ȚUȚORA
IAȘI – UNGHENI
IAȘI – VALEA LUPULUI
IAȘI – VICTORIA
IAȘI – VLĂDENI
IAȘI – VOINEȘTI

fac parte din structura de bază a sistemului de deservire a publicului călător.

Conspectând lista actualelor trasee au fost găsite următoarele trasee care includ secțiunile menționate:

Traseul 061: IAȘI – BÂRNOVA
Traseul 149: IAȘI – BÂRNOVA (Vișan)
Traseul 047: IAȘI – BIVOLARI
Traseul 048: IAȘI – BIVOLARI (Tabăra)
Traseul 062: IAȘI – CIORTEȘTI (Șerbești)
Traseul 003: IAȘI – COMARNA (Osoi)
Traseul 006: IAȘI – COMARNA
Traseul 007: IAȘI – COSTULENI (Covasna)
Traseul 008: IAȘI – COZMEȘTI (Podolenii de Sus)
Traseul 009: IAȘI - COZMEȘTI
Traseul 011: IAȘI – DOBROVĂȚ
Traseul 053: IAȘI – GOLĂIEȘTI
Traseul 054: IAȘI – GOLĂIEȘTI (Grădinari)
Traseul 102: IAȘI – GORBAN
Traseul 095: IAȘI – GROZEȘTI (Colțu Cornii)
Traseul 018: IAȘI – HORLEȘTI
Traseul 020: IAȘI – HORLEȘTI (Scoposeni)
Traseul 012: IAȘI – IPATELE
Traseul 013: IAȘI – MIRONEASA (Urșița)
Traseul 116: IAȘI – MIROSLAVA (Uricani)
Traseul 117: IAȘI – MIROSLAVA (Vorovești)
Traseul 015: IAȘI – MOGOȘEȘTI (Hadâmbu)
Traseul 016: IAȘI – MOGOȘEȘTI
Traseul 038: IAȘI – MOVILENI
Traseul 051: IAȘI – MOVILENI (Potângenii)
Traseul 051: IAȘI – POPRICANI (Vânători)
Traseul 052: IAȘI – POPRICANI (Țipilești)
Traseul 124: IAȘI – POPRICANI (Cuza Vodă)
Traseul 002: IAȘI – PRISĂCANI

Traseul 005: IAȘI – PRISĂCANI (Măcărești)

Traseul 049: IAȘI – PROBOTA (Pierieni)

Traseul 037: IAȘI – REDIU

Traseul 121: IAȘI – REDIU

Traseul 046: IAȘI – ROȘCANI

Traseul 014: IAȘI – SCÂNTEIA (Borosești)

Traseul 150: IAȘI – SCHITU DUCA (Slobozia)

Traseul 154: IAȘI – TOMEȘTI (Vlădiceni)

Traseul 045: IAȘI – TRIFEȘTI (Vladomira)

Traseul 055: IAȘI – UNGHENI

Traseul 050: IAȘI – VICTORIA (Luceni)

Traseul 108: IAȘI – VLĂDENI

Traseul 021: IAȘI – VOINEȘTI (Slobozia)

Conspectând lista actualelor trasee s-a constatat că localitățile Drăgușeni, Grajduri, Holboca, Moșna, Răducăneni, Țigănași și Valea Lupului sunt deservite doar în tranzit. Aroneanu, Ciurea, Șcheia și Țuțora nu sunt deservite în prezent de transportul public județean. Dolhești beneficiază de un traseu către o altă comună (Ciortești).

Consecința nr. 3 = 29 din 41 cerințe pentru a se omologa actuala structură de trasee cu REFERENȚIALUL, adică similitudinea este de 71%.

Problema care rămâne de rezolvat este cea a localităților care au o situație echivocă = admise de unul din factorii de influență, dar respinse de celălalt factor.

Acestea sunt evidențiate în figura de mai jos.

1.3 Identificarea factorilor cu grad de dificultate ridicat în desfășurarea traficului rutier

Regiunea de Dezvoltare Nord-Est este străbătută de o serie de coridoare rutiere europene, după cum urmează:

- București – Bacău – Roman – Suceava – Siret (punct de control și trecere a frontierei) – drumul european E85;
- Suceava – Vatra Dornei – Cluj Napoca (E576) care face legătura cu drumul european E60 Cluj Napoca – Oradea;
- Bacău – Brașov – Pitești drumul european E574, care face legătura cu drumul internațional E70 Craiova – Vidin - Skopje;
- București – Bârlad – Albița – Chișinău – drumul european E581, care străbate județul Vaslui;
- Roman – Tg. Frumos cu ramificație către Botoșani (E58) și Iași – Sculeni (punct de trecere a frontierei) (E583).

Conform Master Planului General de Transport al României pe termen scurt, mediu și lung, a fost prevăzută spre a fi finalizată în perioada 2021-2030 autostrada fazată Târgu Mureș-Iași-Ungheni (A8).

Autostrada A8, denumită și Autostrada Unirii, este o autostradă propusă pe traseul Târgu Mureș - Ditrău - Poiana Largului - Târgu Neamț - Pașcani - Târgu Frumos - Iași - Ungheni. În prezent autostrada A8 a fost executată în proporție de 18%, pe secțiunile Târgu Mureș - Miercurea Nirajului și Leghin - Târgu Neamț, secțiunea Târgu Neamț - Iași - Ungheni fiind abia în stadiul de planificare.

Rețeaua trans-europeană de transport (TEN-T) de bază traversează regiunea Nord-Est atât de la nord la sud, cât și de la vest la est prin partea mediană, asigurând conexiunea capitalei cu Ucraina prin nordul regiunii și conexiunea cu vestul țării (Timișoara, Cluj, Târgu Mureș) a părții de est (Piatra Neamț, Iași) a Regiunii Nord-Est și apoi cu Republica Moldova (cu punct de trecere a frontierei pe rețeaua de bază – Ungheni).

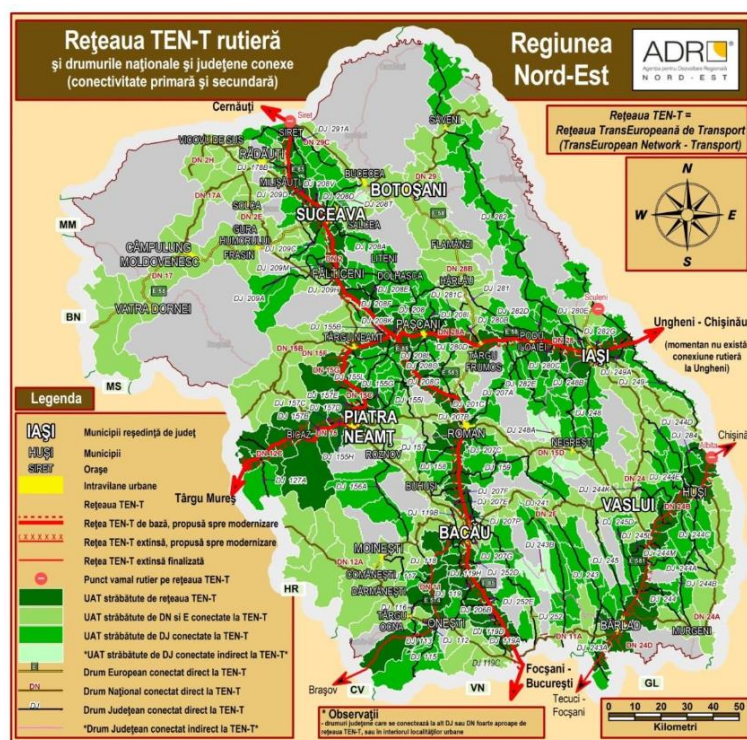


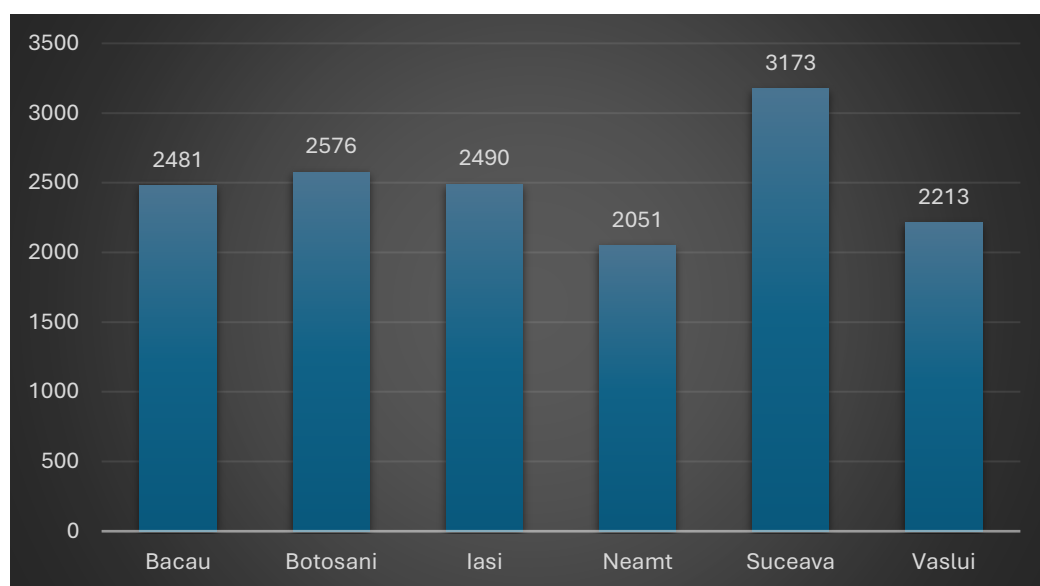
Figura 22 Rețeaua TEN-T rutieră. Sursa: Planul de Dezvoltare Regională Nord-Est 2021-2027

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, aspecte tratate în cele ce urmează.

Rețeaua de drumuri din județul Iași

Rețeaua de drumuri publice este formată din drumurile de interes național, drumurile de interes județean și drumurile de interes local care asigură legătura între localitățile unui județ și, de asemenea, asigură suportul efectuării activității de transport public de persoane.

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.



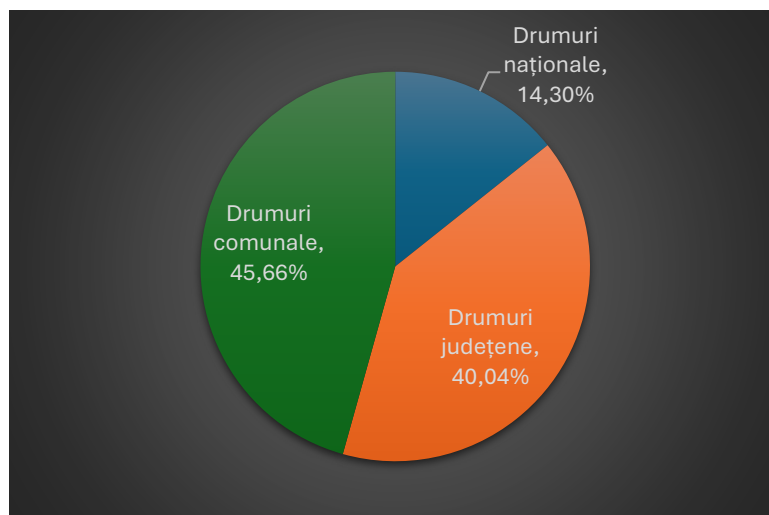
Grafic 9 Lungimea drumurilor publice, Regiunea de Dezvoltare Nord-Est, 2023

Informații referitoare la drumurile publice care străbat județul Iași necesare în elaborarea prezentului studiu de trafic, au fost culese de la Institutul Național de Statistică pentru anul 2023 pentru care există date iar Direcția Regională Drumuri și Poduri Iași și Consiliul Județean Iași ne-au pus la dispoziție datele actuale privind drumurile care se află în administrația fiecărei entități. Aceste informații sunt centralizate în tabelul următor.

Tabel 14 Lungimea drumurilor publice, județul Iași

Nr. Crt.	Categorii de drumuri publice	Lungime drumuri și sursa (km)	
		Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line (an referință 2023)	DRDP Iași (an referință 2024)
1	DN	356	365,885
2	DJ	997	992,707
3	DC	1137	-

Conform datelor furnizate de INSSE, la nivelul anului 2023, drumurile publice din județul Iași au lungimea de 2490 km din care ponderea cea mai mare o au drumurile comunale (45,66%), urmată de drumurile județene (40,04%) și cele naționale (14,30%).



Grafic 10 Ponderea drumurilor publice, județ Iași, 2023

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

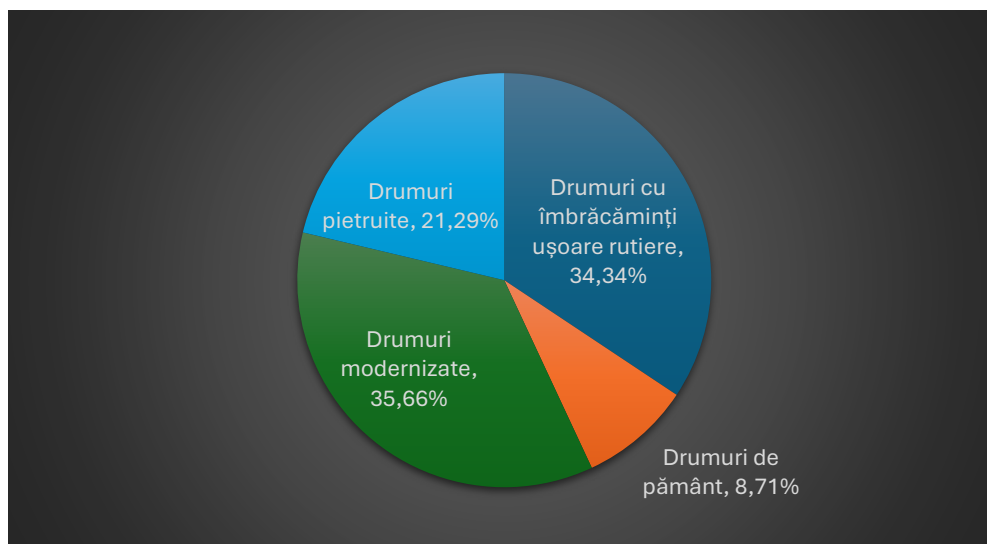
Tabel 15 Lungimea drumurilor publice, județul Iași, 2023. Sursa: <http://statistici.insse.ro/>

Categorii de drumuri publice	Tipuri de acoperământ	Lungime (Km)
Nationale	Total	356
-	Modernizate	342
-	Cu îmbracaminti ușoare rutiere	14
- Județene	Total	997
-	Modernizate	198
-	Cu îmbracaminti ușoare rutiere	609
-	Pietruite	147
-	De pământ	43
- Comunale	Total	1137
-	Modernizate	348
-	Cu îmbracaminti ușoare rutiere	232
-	Pietruite	383
-	De pământ	174
TOTAL		2490

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%).

Tabel 16 Lungimea drumurilor publice în funcție de tipul de acoperământ. Sursa: <http://statistici.insse.ro/>

Nr. Crt.	Tipuri de acoperământ	Lungime (km)
1	Cu îmbracaminti usoare rutiere	855
2	De pamint	217
3	Modernizate	888
4	Pietruite	530
TOTAL		2490



Grafic 11 Ponderea drumurilor publice funcție de tipul de acoperământ

Drumurile naționale din județul Iași

Drumurile naționale asigură legăturile cu capitala țării, cu reședințele de județ, cu obiectivele de interes național, între ele, precum și cu țările vecine.

Secția Drumuri Naționale Iași și Secția Drumuri Naționale Piatra Neamț aflate în subordinea Direcției Regionale de Drumuri și Poduri Iași au atribuțiile de gestionarea și întreținerea drumurilor naționale din județul Iași. După cum am menționat anterior, informațiile referitoare la drumurile naționale care străbat județul ne-au fost puse la dispoziție de către Secția Drumuri Naționale Iași și Secția Drumuri Naționale Piatra Neamț, conform cărora lungimea totală a acestora 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%.

Tabel 17 Starea de viabilitate a drumurilor naționale din județul Iași. Sursa: SDN Iași și SDN Patra Neamț

Nr. Crt.	DN	Pozițiile km ale sectorului de drum	Lungimea sectorului pe tip de îmbrăcăminte					
			Beton asfaltic	Beton de ciment	Pavaje	Îmbr. asf. ușoare	Pietruite	De pământ
1	2	360+176 – 383+200	23,023	-	-	-	-	-
2	24	151+850 – 219+594	67,160					

3	24C	0+000 – 43+850	30,696	-	-	13,070	-	-
4	28	0+000 – 141+410	139,553	-	-	-	-	-
5	28A	0+000 – 37+661	36,884	-	-	0,968	-	-
6	28B	0+000 – 39+000	39,485	-	-	-	-	-
7	28D	0+000 – 13+905	13,905	-	-	-	-	-
8	15B	60+871 – 62+016	1,141	-	-	-	-	-
Total sectoare			351,847	0	0	14,038	0	0
TOTAL			365,885					

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

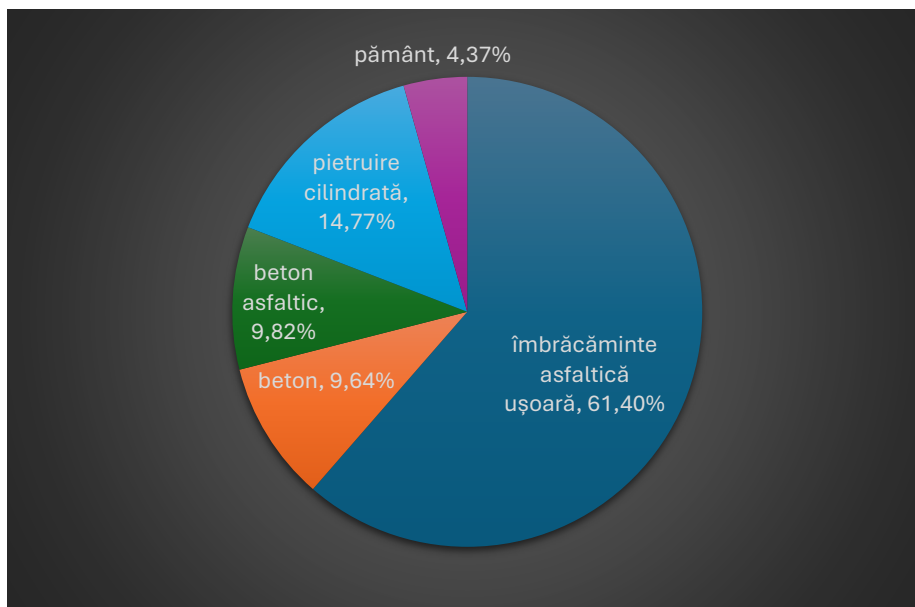
Drumurile județene asigură legătura între reședințele de județ cu municipiile, cu orașele, cu reședințele de comună, cu stațiunile balneo-climaterice și turistice, cu porturile și aeroporturile, cu obiectivele importante legate de apărarea țării și cu obiectivele istorice importante; între orașe și municipii, precum și între acestea și reședințele de comună; între reședințe de comună.

Tabel 18 Starea de viabilitate a drumurilor județene din județul Iași. Sursa: CJ Iași

Nr. Crt.	DJ	Km început - Km sfârșit	Lungimea sectorului pe tip de îmbrăcăminte								
			Beton	Beton asfaltic	Pavaj pavele	I.A.U.	Pavaj bolovani	Macadam cilindrât	Pietruire cilindrâtă	Pietruire simplă	Pământ
1	201C	10,500-16,350	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	5,850	0,000	0,000
2	207A	30,420-44,221	0,000	0,000	0,000	13,801	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
3	207M	0,000-8,985	0,000	0,000	0,000	8,985	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
4	208	0,000-23,041	0,000	41,845	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
5	208	428,047-6,851	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
6	208F	0,000-12,462	0,000	0,000	0,000	12,462	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
7	208G	0,000-31,159	0,000	0,000	0,000	9,878	0,000	0,000	17,430	0,000	3,851
8	208I	0,000-15,252	0,000	0,000	0,000	9,521	0,000	0,000	5,731	0,000	0,000
9	208J	0,000-3,400	0,000	0,000	0,000	3,400	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
10	208K	0,000-3,368	0,000	0,000	0,000	3,368	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
11	208L	0,000-12,180	6,290	0,000	0,000	5,890	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
12	208M	0,000-0,400	0,000	0,000	0,000	0,400	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
13	208N	0,000-5,950	4,950	0,000	0,000	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
14	208O	0,000-9,441	5,249	0,000	0,000	4,192	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
15	208R	0,000-5,161	0,000	0,000	0,000	5,161	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
16	244D	25,000-38,693	0,000	0,000	0,000	13,193	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
17	244F	7,670-30,795	0,000	0,000	0,000	14,178	0,000	0,000	4,222	0,000	4,725
18	244G	0,000-10,002	0,000	0,000	0,000	10,002	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
19	246	20,450-74,738	0,000	0,000	0,000	54,288	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
20	247	0,000-15,900	0,000	0,000	0,000	15,900	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
21	247A	2,418-7,893	0,000	0,000	0,000	5,475	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
22	248	3,800-31,877	0,000	28,077	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
23	248A	3,500-50,693	0,000	0,000	0,000	47,193	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
24	248B	0,000-33,869	15,665	0,000	0,000	13,241	0,000	0,000	4,963	0,000	0,000
25	248C	0,000-14,710	0,000	0,000	0,000	10,743	0,000	0,000	3,967	0,000	0,000
26	248D	0,000-19,888	0,000	0,000	0,000	15,128	0,000	0,000	4,760	0,000	0,000
27	248E	0,000-3,040	0,000	0,000	0,000	3,040	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
28	248F	0,000-33,829	0,000	0,000	0,000	9,078	0,000	0,000	20,718	0,000	4,033
29	248H	0,000-1,500	0,000	0,000	0,000	1,500	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
30	248G	0,000-2,870	0,000	0,000	0,000	2,870	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
31	249	0,000-9,200	0,000	0,000	0,000	9,200	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
32	249A	2,200-18,539	3,528	0,000	0,000	6,001	0,000	0,000	6,810	0,000	0,000

33	249B	0,000-4,304	0,000	0,000	0,000	4,304	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
34	249C	0,000-6,210	0,000	0,000	0,000	6,210	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
35	249D	0,000-50,322	28,669	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	7,660	0,000	13,993
36	249E	0,000-7,837	0,000	0,000	0,000	7,837	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
37	280	0,000-20,086	0,000	0,000	0,000	20,086	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
38	280	35,178-46,660	0,000	0,000	0,000	0,650	0,000	0,000	10,832	0,000	0,000
39	280B	0,000-15,052	0,000	0,000	0,000	15,052	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
40	280C	0,000-4,394	0,000	0,000	0,000	4,394	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
41	280D	0,000-6,464	0,000	0,000	0,000	6,464	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
42	280E	0,366-6,820	0,000	0,000	0,000	6,454	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
43	281	0,000-61,855	9,003	0,000	0,000	52,852	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
44	281A	0,000-9,000	0,000	0,000	0,000	9,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
45	281B	0,000-25,272	0,000	0,000	0,000	19,597	0,000	0,000	5,675	0,000	0,000
46	281C	0,000-25,053	0,000	0,000	0,000	25,053	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
47	281D	0,000-31,383	0,000	0,000	0,000	18,340	0,000	0,000	11,278	0,000	1,765
48	281E	0,000-2,899	0,000	0,000	0,000	2,899	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
49	282	6,700-35,591	0,000	0,000	0,000	28,891	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
50	282A	0,000-10,400	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	10,400	0,000	0,000
51	282B	0,000-35,041	2,413	0,000	0,000	12,171	0,000	0,000	12,879	0,000	7,578
52	282C	0,000-25,919	0,000	25,919	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
53	282D	0,000-38,828	0,000	0,000	0,000	32,781	0,000	0,000	6,047	0,000	0,000
54	282E	0,000-29,963	7,023	0,000	0,000	8,167	0,000	0,000	7,366	0,000	7,407
55	282F	0,000-12,898	12,898	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
56	282G	2,550-9,200	0,000	0,000	0,000	6,650	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
57	282H	0,000-12,626	0,000	0,000	0,000	12,626	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
58	DL	0,000-1,670	0,000	1,670	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Total sectoare			95,688	97,511	0,000	609,566	0,000	0,000	146,588	0,000	43,352
TOTAL			992,705								

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



Grafic 12 Ponderea drumurilor județene după tip de îmbrăcămintă

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

Drumurile comunale asigură legăturile între reședința de comună și satele componente sau cu alte sate, între oraș și satele care îi aparțin, precum și cu alte sate, între sate.

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

Starea infrastructurii rutiere pe care se efectuează traseele din Programul de transport

Transportul public județean este efectuat pe majoritatea drumurilor naționale, județene și comunale iar în continuare este prezentat itinerariul și lungimea fiecărui traseu în parte și starea drumurilor constatată pe teren în urma efectuării recensămintelor de circulație.

Tabel 19 Starea infrastructurii rutiere și itinerariul traseelor județene

Cod traseu	Localitatea	Localitatea intermediară	Localitatea	Km pe sens	Itinerariu traseu	Stare infrastructură*
2	Iași	Osoi	Prisăcani	28	DN28	B
					DJ249B	B
					DJ249	B
3	Iași	Tomești	Osoi	21	DN28	B
5	Iași	Osoi	Măcărești	36	DN28	B
					DJ249B	B
					DJ249	B
6	Iași	Osoi	Comarna	35	DN28	B
					DC44	M
7	Iași	Osoi	Covasna	36	DN28	B
					DC54	B
					DC55	M
8	Iași	Răducăneni	Podolenii de Sus	73	DN28	B
					DJ244G	B
9	Iași	Răducăneni	Cozmești	62	DN28	B
					DJ244F	M
					DC67	B
11	Iași	Bucium	Dobrovăț	38	DN24	B
					DJ247	B
12	Iași	Grajduri	Ipatele	48	DJ248	B
					DJ246	B
					DJ248B	M
					DC71	B
13	Iași	Grajduri	Urșița	50	DJ248	B
					DJ246	B
					DC70	B

					DJ248B	B
					DC49	B
14	Iași	Grajduri	Borosești	34	DJ248	B
					DC63	B
15	Iași	Mogoșești	Hadâmbu	29	DJ248	B
					DJ248C	B
					DJ248B	B
16	Iași	Horpaz	Mogoșești	20	DJ248	B
					DJ248C	B
18	Iași	Voinești	Horlești	27	DJ248A	B
					DJ248B	B
20	Iași	Vorovești	Scoposeni	20	DJ248A	B
					Str.Princip.	M
21	Iași	Voinești	Slobozia	24	DJ248A	B
22	Iași	Voinești	Țibănești	48	DJ248A	B
23	Iași	Voinești	Gârbești	43	DJ248A	B
24	Iași	Lețcani	Cogeasca	18	DN28	B+M
					DJ248B	B+M
					DC26A	B
25	Iași	Valea Lupului	Lețcani	13	DN28	B+M
26	Iași	Podu Iloaiei	Munteni	50	DN28	B+M
					DC115	B+R
					DJ281	B
					DJ281B	B
					DC139	B
27	Iași	Lețcani	Păușești	28	DN28	B+M
					DJ280C	B
					DC36	B
28	Iași	Podu Iloaiei	Mădârjac	47	DN28	B+M
					DJ282D	B
29	Iași	Podu Iloaiei	Osoi	46	DN28	B+M
					DJ282D	B
					DJ207A	B
					DC81	B
30	Iași	Podu Iloaiei	Hărpășești	50	DN28	B+M
					DJ282D	B
					DC36	B+M
31	Iași	Podu Iloaiei	Românești	33	Traseu neefectuat	
32	Iași	Sârca	Goești	42	DN28	B+M
					DJ282E	B+M
					DC91	M+R
33	Iași	Tg. Frumos	Pașcani	71	DN28	B+M
					DN28A	B+M
34	Iași	Tg. Frumos	Pașcani	71	DN28	B+M
					DN28A	B+M

35	Oțeleni	Tg. Frumos	Iași	77	DJ280	B
					DN28	B+M
36	Oțeleni	Strunga	Tg. Frumos	31	DN28	B+M
37	Iași	Breazu	Rediu	12	DJ282	B
					DJ280E	B
38	Iași	Breazu	Movileni	28	DJ282	B
39	Iași	Movileni	Fântânele	50	DJ282	B
					DJ281D	B
					DC140	B
40	Iași	Movileni	Focuri	43	DJ282	B
					DJ281D	B
41	Iași	Movileni	Coarnele Caprei	50	DJ282	B
					DJ281D	B
42	Iași	Coarnele Caprei	Hârlău	84	DJ282	B
					DJ281D	B
					DJ281B	B
					DJ281	B
					DN28B	B+M
43	Iași	Popricani	Plugari	68	DN24	B
					DN24C	B
					DJ282C	B
					DJ282	B
					DJ282B	B
44	Iași	Popricani	Chișcăreni	56	DN24	B
					DN24C	B
					DJ282C	B
					DJ282	B
					Str.Princip.	B
45	Iași	Popricani	Vladomira	45	DN24	B
					DN24C	B
					DJ249	B
46	Iași	Popricani	Roșcani	43	DN24	B
					DN24C	B
					DC7	B
47	Iași	Probotă	Bivolari	45	DN24	B
					DN24C	B
48	Iași	Bivolari	Tabăra	52	DN24	B
					DN24C	B
49	Perieni	Popricani	Iași	30	DC8	B
					DN24C	B
					DN24	B
50	Iași	Victori	Luceni	42	DN24	B
					DC16	M
51	Iași	Cârlig	Vânători	15,2	Traseu metropolitan	
52	Iași	Cârlig	Țipilești	24	Traseu metropolitan	

53	Iași	Mânzătești	Golăești	30	DJ249A	M
					DC16	B
54	Iași	Mânzătești	Grădinari	36	DJ249A	M
					DC16	B+M
55	Iași	Bosia	Ungheni	23	DJ249A	M
					DJ249	R
61	Iași	-	Bârnova	19	Traseu metropolitan	
62	Iași	Satu Nou	Șerbești	50	DN24	B
					DJ244D	B
64	Pașcani	Blăgești	Volintirești	29	DN28A	B
					DJ280D	B
					DJ208G	B
					DC97	B
65	Pașcani	Boldești	Stroești	22	DN28A	B
					DJ281C	B
66	Pașcani	Todirești	Băiceni	31	DN28A	B
					DJ281C	B
67	Pașcani	Băiceni	Hârlău	55	DN28A	B
					DJ281C	B
					DB28B	B
68	Pașcani	Fântânele	Topile	8	DJ208	B
					DC126	B
70	Pașcani	Fântânele	Conțești	10	DJ208	B
71	Pașcani	Conțești	Iorcani	28	DJ208	B
					DJ208F	B
72	Pașcani	Lespezi	Slobozia	26	DJ208	B
					DJ281	B
73	Pașcani	Lespezi	Vânători	23	DJ208	B
					DJ208N	B
75	Pașcani	Moțca	Ciohorăni	28	DN28A	B
					DN2	B
					DJ208O	B
76	Pașcani	Șcheia	Iași	103	DN28A	B
					DJ280D	B
					DJ208G	B
					DJ207M	B
					DN28	B+M
80	Hârlău	Tg. Frumos	Iași	73	DN28B	B
					DN28	B+M
81	Hârlău	-	Iași	73	DN28B	B
					DN28	B+M
82	Hârlău	Plugari	Iași	99	DN28B	B+M
					DJ282B	B
					DJ282	B
					DJ282C	B

					DN24C	B
					DN24	B
83	Hârlău	Belcești	Focuri	41	DN28B	B
					DJ281	B
					DJ281B	B
					DJ281D	B
84	Hârlău	Cârjoaia	Pașcani	55	DN28B	B+M
					DJ281C	B
					DN28A	B
85	Hârlău	Deleni	Leahu-Nacu	13	DJ281A	B
					DC154	R
86	Hârlău	Șipote	Hălțeni	62	Traseu neefectuat	
87	Hârlău	Sticlărie	Cotnari	24	DC145	B
					DJ281	B
					DJ281C	B
88	Târgu Frumos	Cristești	Brăești	11	DJ280A	B
89	Hârlău	-	Pârcovaci	11	DC150	B
90	Hârlău	Buhalnița	Cotnari	16	DN28B	B
					DJ281	B
					DJ281D	B
					DJ281C	B
91	Hârlău	-	Deleni	12	DJ281A	B
93	Târgu Frumos	Boureni	Balș	12	DN28B	M
94	Tg. Frumos	Dădești	Costești	10	Traseu neefectuat	
95	Iași	Răducăneni	Colțu Cornii	67	DN28	B
					DJ244F	B
					DJ249	B
97	Iași	Țibănești	Mănăstirea	77	DJ248A	B
					DJ246	B
					DC78	B
99	Iași	-	Târgu Frumos	45	DN28	B+M
100	Pașcani	Mircești	Răchiteni	34	DJ208	B
					DJ208R	B
					DC85	M
					DJ201C	M
101	Târgu Frumos	Cucova	Fărcășeni	15	DN28	B
					DC98	B
102	Iași	Răducăneni	Gorban	64	DN28	B
103	Iași	Erbiceni	Belcești	50	DN28	B+M
					DJ281	B
104	Târgu Frumos	Războieni	Prigoreni	7	Traseu neefectuat	
105	Iași	Breazu	Românești	32	DJ282	B
					DC11	M+R
106	Hârlău	Deleni	Poiana	15	DJ281A	B
107	Iași	Vlădeni	Andrieșeni	60	DN24	B

					DN24C	B
					DJ282C	B
					DJ282F	B
108	Iași	Țigănași	Vlădeni	42	DN24	B
					DN24C	B
					DJ282C	B
109	Pașcani	Gura Bădiliței	Crivești	18	DN28A	B
					DC131	B
110	Pașcani	Moțca	Homița	23	DN28A	B
					DN2	B
					DC129	B
111	Pașcani	Lespezi	Humosu	32	DJ208	B
					DJ281	B
					DC148	B
112	Pașcani	Lespezi	Buda	23	DJ208	B
113	Pașcani		Todirești	17	DN28A	B
					DJ281C	B
					DJ208N	B
114	Pașcani	Conțești	Tătăruși	20	DJ208	B
					DJ208F	B
116	Iași	-	Uricani	14	Traseu metropolitan	
117	Iași	Brătuleni	Vorovești	27	DN28	B+M
					Str.Princip.	B
121	Iași	-	Rediu	6	Traseu metropolitan	
122	Brăești	Albești	Târgu Frumos	18	DC94	B+M
					DN28	B
123	Mitești	Miroslovești	Pașcani	30	DC07	B
					DN2	B
					DJ208L	B
					DJ208	B
124	Iași	Cârlig	Cuza Vodă	11	Traseu metropolitan	
127	Ciortești	Dolhești	Brădicești	127	DJ244D	B
					DJ244F	B
128	Poiana Mărului	Buhalnița	Hârlău	7	DC155	B
					DC145	B
129	Pașcani	Blăgești	Vînători	24	DN28A	B
					DC131	B
130	Târgu Frumos	Cucuteni	Băiceni	12	DJ280B	B
133	Liteni	Bălțați	Târgu Frumos	23	DC117	B
					DC116	B
					DN28	B
134	Târgu Frumos	Cotnari	Satu Nou	34	DN28B	B
					DC144	B
					DJ281	B
					DJ281B	B

137	<i>Belcești</i>	<i>Cotnari</i>	<i>Pașcani</i>	55	<i>Traseu neefectuat</i>	
138	Boureni	Moțca	Pașcani	18	DN2	B
					DN28A	B
140	Berezlogi	Sirețel	Pașcani	27	DC149	B
					DJ281	B
					DJ208	B
142	Iași	Gropnița	Săveni	48	DJ282	B
143	Iași	Lungani	Zmeu	48	DN28	B+M
					DJ282E	B+M
149	<i>Iași</i>	-	<i>Vișan</i>	10	<i>Traseu metropolitan</i>	
150	Iași	Schitu Duca	Slobozia	42	DN24	B
					DC57	B
151	Iași	Movileni	Potângenii	30	DJ282	B
152	Pașcani	Mogoșești Siret	Muncelu de Sus	22	DJ208	B
					DC104	B
153	Sirețel	-	Pașcani	22	DJ281	B
					DJ208	B
154	<i>Iași</i>	-	<i>Vlădiceni</i>	9	<i>Traseu metropolitan</i>	
156	Pașcani	Brătești	Soci	15	DJ208L	B
					Str.Princip.	B

*B – bun, M – mediu, R – rău

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

Centrele Meteorologice Regionale (C.M.R.) din România, aflate în subordinea Administrației Naționale de Meteorologie, au ca atribuții supravegherea permanentă a mediul aerian, elaborarea și difuzarea de avertizări în situația producerii de fenomene meteorologice, etc. și sunt în număr de șapte (*Banat-Crișana, Dobrogea, Moldova, Muntenia, Oltenia, Transilvania Nord, Transilvania Sud*).

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.



Figura 23 Centrul Meteorologic Regional Moldova. Sursa: <http://www.meteoromania.ro>

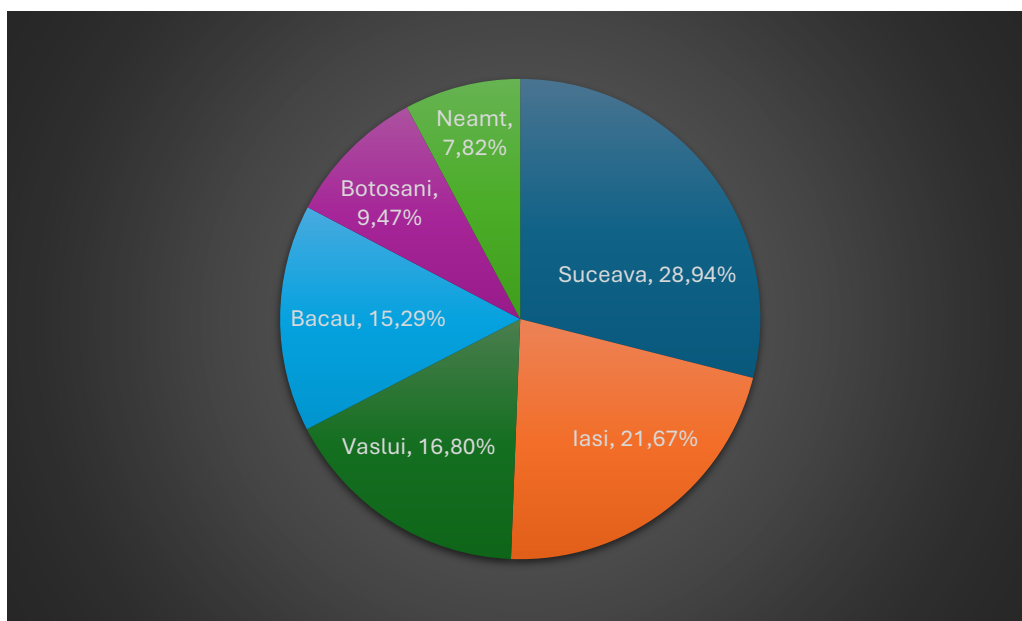
Condițiile meteo pot determina dificultăți în desfășurarea traficului rutier pe traseele de transport județean de persoane atunci când cantitățile de precipitații sunt mari și produc blocări de drumuri (din cauza cantităților mari de zăpadă) sau inundații și alunecări de teren.

1.4 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.



Grafic 13 Ponderea liniilor de cale ferată funcție lungime, Regiunea 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).

Tabel 20 Lungimea căilor ferate în exploatare, pe categorii de linii de cale ferată, județ Iași. Sursa: <http://statistici.insse.ro>

Categorii de linii de cale ferata	Ani
	Anul 2022
	UM: Km
	Kilometri
Total	316
Electrificata	144
Linii normale	300
Linii normale cu o cale	158
Linii normale cu 2 cai	142
<i>Legenda: '-' - date lipsa; 'c' - date confidentiale; 9999,00 - normal - date definitive; 9999,00 - <u>ingrosat subliniat</u> - date semidefinite; 9999,00 - ingrosat - date revizuite; 9999,00 - <u>subliniat</u> - date provizorii</i>	

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*.

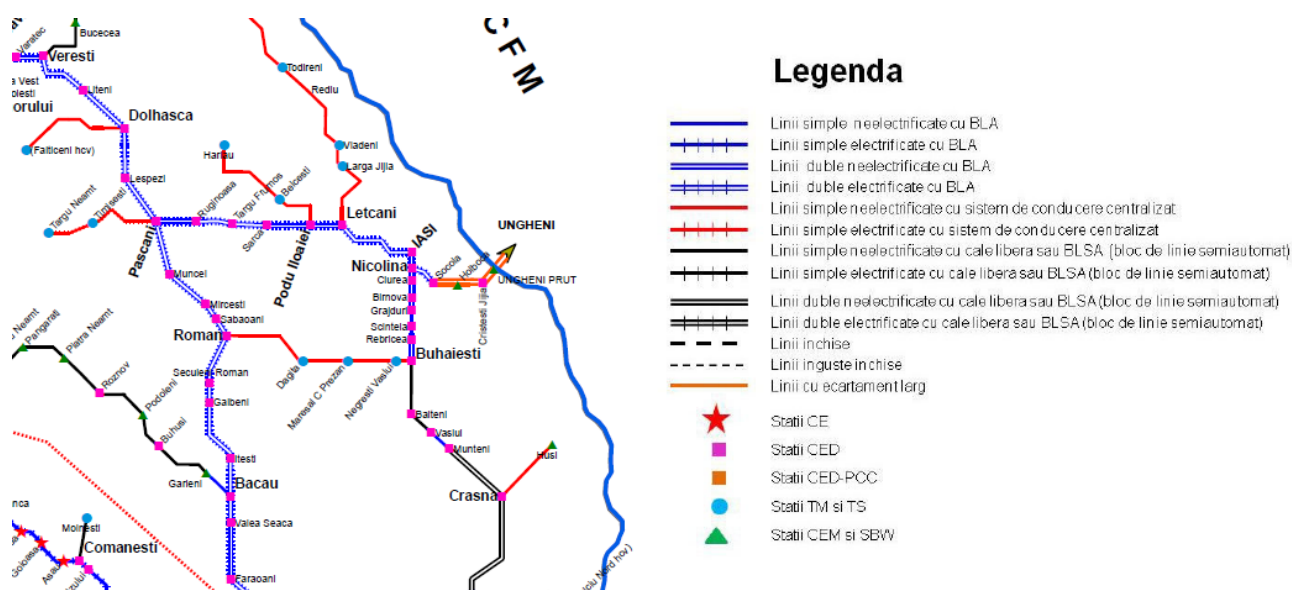


Figura 24 Rețeaua de cale ferată din județul Iași. Sursa: CFR călători

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, Hălăușești, Hârlău, Hodora hc, Holboca, Iași, Larga Jijia, Lespezi, Letcani, 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

Pentru fiecare dintre cele 119 de trasee din programul actual de transport public județean prin curse regulate la nivelul județului Iași a fost analizată posibilitatea deservirii localităților de pe trasee pe cale feroviară exclusiv pe teritoriul județului. Situația disponibilității legăturilor pe cale feroviară este prezentată pentru fiecare traseu în cele ce urmează.

Nr. Crt.	Cod traseu	Localitatea	Localitatea intermediară	Localitatea	Legătura pe cale feroviară
1	002	Iași	Osoi	Prisăcani	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
2	003	Iași	Tomești	Osoi	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
3	005	Iași	Osoi	Măcărești	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
4	006	Iași	Osoi	Comarna	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
5	007	Iași	Osoi	Covasna	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
6	008	Iași	Răducăneni	Podolenii de Sus	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
7	009	Iași	Răducăneni	Cozmești	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
8	011	Iași	Bucium	Dobrovăț	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
9	012	Iași	Grajduri	Ipatele	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Nicolina, Grajduri, Scânteia

					Ore de plecare: 4:11, 5:39, 6:52, 10:17, 12:37, 13:17, 13:44, 14:38, 15:13, 16:40, 17:24, 17:48, 19:59 Durata: 35-50 minute Distanța: 29-30 km
10	013	Iași	Grajduri	Urșița	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Nicolina, Grajduri, Scânteia Ore de plecare: 4:11, 5:39, 6:52, 10:17, 12:37, 13:17, 13:44, 14:38, 15:13, 16:40, 17:24, 17:48, 19:59 Durata: 35-50 minute Distanța: 29-30 km
11	014	Iași	Grajduri	Borosești	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Nicolina, Grajduri, Scânteia Ore de plecare: 4:11, 5:39, 6:52, 10:17, 12:37, 13:17, 13:44, 14:38, 15:13, 16:40, 17:24, 17:48, 19:59 Durata: 35-50 minute Distanța: 29-30 km
12	015	Iași	Mogoșești	Hadâmbu	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
13	016	Iași	Horpaz	Mogoșești	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
14	018	Iași	Voinești	Horlești	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
15	020	Iași	Vorovești	Scoposeni	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
16	021	Iași	Voinești	Slobozia	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
17	022	Iași	Voinești	Țibănești	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
18	023	Iași	Voinești	Gârbești	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
19	024	Iași	Lețcani	Cogeașca	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Lețcani Ore de plecare: 4:45, 5:28, 6:22, 6:57, 8:52, 9:07, 9:12, 11:00, 11:49, 12:50, 13:00, 14:16, 14:27, 14:45, 16:35, 16:43, 17:24, 18:46, 19:20, 19:29, 19:48, 20:30, 20:50, 21:00 Durata: 14-16 minute Distanța: 14 km
20	025	Iași	Valea Lupului	Lețcani	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Lețcani Ore de plecare: 4:45, 5:28, 6:22, 6:57, 8:52, 9:07, 9:12, 11:00, 11:49, 12:50, 13:00, 14:16, 14:27, 14:45, 16:35, 16:43, 17:24, 18:46, 19:20, 19:29, 19:48, 20:30, 20:50, 21:00 Durata: 14-16 minute Distanța: 14 km
21	026	Iași	Podu Iloaiei	Munteni	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Lețcani, Podu Iloaiei, Spinoasa Hm, Belcești Ore de plecare: 5:28, 9:12, 13:00, 14:27, 16:43, 19:29, 21:00 Durata: 62-65 minute Distanța: 43 km

22	027	lași	Lețcani	Păușești	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Lețcani Ore de plecare: 4:45, 5:28, 6:22, 6:57, 8:52, 9:07, 9:12, 11:00, 11:49, 12:50, 13:00, 14:16, 14:27, 14:45, 16:35, 16:43, 17:24, 18:46, 19:20, 19:29, 19:48, 20:30, 20:50, 21:00 Durata: 14-16 minute Distanța: 14 km
23	028	lași	Podu Iloaiei	Mădârjac	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Lețcani, Podu Iloaiei Ore de plecare: 4:45, 5:28, 6:57, 8:20, 9:07, 9:12, 11:00, 12:50, 13:00, 14:27, 14:45, 16:35, 16:43, 18:46, 19:29, 19:48, 20:50, 21:00 Durata: 18-25 minute Distanța: 23 km
24	029	lași	Podu Iloaiei	Osoi	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Lețcani, Podu Iloaiei Ore de plecare: 4:45, 5:28, 6:57, 8:20, 9:07, 9:12, 11:00, 12:50, 13:00, 14:27, 14:45, 16:35, 16:43, 18:46, 19:29, 19:48, 20:50, 21:00 Durata: 18-25 minute Distanța: 23 km
25	030	lași	Podu Iloaiei	Hărpășești	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Lețcani, Podu Iloaiei Ore de plecare: 4:45, 5:28, 6:57, 8:20, 9:07, 9:12, 11:00, 12:50, 13:00, 14:27, 14:45, 16:35, 16:43, 18:46, 19:29, 19:48, 20:50, 21:00 Durata: 18-25 minute Distanța: 23 km
26	031	lași	Podu Iloaiei	Românești	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Lețcani, Podu Iloaiei Ore de plecare: 4:45, 5:28, 6:57, 8:20, 9:07, 9:12, 11:00, 12:50, 13:00, 14:27, 14:45, 16:35, 16:43, 18:46, 19:29, 19:48, 20:50, 21:00 Durata: 18-25 minute Distanța: 23 km
27	032	lași	Sârca	Goești	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Lețcani, Podu Iloaiei, Budăi hc, Sârca Ore de plecare: 4:45, 6:57, 9:07, 11:00, 12:50, 14:45, 16:35, 18:46, 19:48, 20:50 Durata: 37 minute Distanța: 34 km
28	033	lași	Tg. Frumos	Pașcani	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Lețcani, Podu Iloaiei, Budăi hc, Sârca, Tg. Frumos, Ruginoasa, Pașcani Ore de plecare: 4:45, 5:17, 6:00, 6:57, 8:20, 9:07, 11:00, 11:26, 12:50, 14:45, 15:35, 16:35, 18:46, 19:48, 20:40, 20:50 Durata: 58-83 minute

					Distanța: 76 km
29	034	Iași	Tg. Frumos	Pașcani	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Lețcani, Podu Iloaiei, Budăi hc, Sârca, Tg. Frumos, Ruginoasa, Pașcani Ore de plecare: 4:45, 5:17, 6:00, 6:57, 8:20, 9:07, 11:00, 11:26, 12:50, 14:45, 15:35, 16:35, 18:46, 19:48, 20:40, 20:50 Durata: 58-83 minute Distanța: 76 km
30	035	Oțeleni	Tg. Frumos	Iași	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Tg. Frumos, Sârca, Budăi hc, Podu Iloaiei, Lețcani, Iași Ore de plecare: 1:30, 4:34, 5:02, 5:39, 7:03, 7:37, 9:09, 11:11, 12:35, 13:16, 14:05, 16:12, 17:21, 17:41, 19:04, 19:26, 21:02, 22:51 Durata: 36-49 minute Distanța: 45 km
31	036	Oțeleni	Strunga	Tg. Frumos	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
32	037	Iași	Breazu	Rediu	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
33	038	Iași	Breazu	Movileni	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Potângenii hc (Movileni), Larga Jijia Ore de plecare: 6:22, 8:52, 11:49, 14:16, 17:24, 19:20, 20:30 Durata: 47 minute Distanța: 35 km
34	039	Iași	Movileni	Fântânele	Există legătură feroviară parțială (circulă prin Lețcani) Stații comune cu programul de transport: Iași, Potângenii hc, Biserica Larga Jijia h Ore de plecare: 6:22, 8:52, 11:49, 14:16, 17:24, 19:20, 20:30 Durata: 42 minute Distanța: 33 km
35	040	Iași	Movileni	Focuri	Există legătură feroviară parțială (circulă prin Lețcani) Stații comune cu programul de transport: Iași, Potângenii hc, Biserica Larga Jijia h Ore de plecare: 6:22, 8:52, 11:49, 14:16, 17:24, 19:20, 20:30 Durata: 42 minute Distanța: 33 km
36	041	Iași	Movileni	Coarnele Caprei	Există legătură feroviară parțială (circulă prin Lețcani) Stații comune cu programul de transport: Iași, Potângenii hc, Biserica Larga Jijia h Ore de plecare: 6:22, 8:52, 11:49, 14:16, 17:24, 19:20, 20:30 Durata: 42 minute Distanța: 33 km,
37	042	Iași	Coarnele Caprei	Hârlău	Există legătură feroviară parțială (circulă prin Lețcani) Stații comune cu programul de transport: Iași, Belcești, Hodora hc, Cotnari, Ceplenița hc, Hârlău Ore de plecare: 5:28, 9:12, 13:00, 14:27, 16:43, 19:29, 21:00

					Durata: aprox. 110 minute Distanța: 64 km
38	043	Iași	Popricani	Plugari	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Vlădeni Ore de plecare: 6:22, 8:52, 11:49, 14:16, 17:24, 19:20, 20:30 21:00 Durata: 61-68 minute Distanța: 46 km
39	044	Iași	Popricani	Chișcăreni	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Vlădeni Ore de plecare: 6:22, 8:52, 11:49, 14:16, 17:24, 19:20, 20:30 21:00 Durata: 61-68 minute Distanța: 46 km
40	045	Iași	Popricani	Vladomira	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
41	046	Iași	Popricani	Roșcani	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
42	047	Iași	Probotă	Bivolari	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
43	048	Iași	Bivolari	Tabăra	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
44	049	Perieni	Popricani	Iași	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
45	050	Iași	Victori	Luceni	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
46	051	Iași	Cârlig	Vânători	Traseu metropolitan
47	052	Iași	Cârlig	Țipilești	Traseu metropolitan
48	053	Iași	Mânzătești	Golăești	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Holboca, Cristești Jijia Fr Ore de plecare: 6:12, 15:00, 17:40, 19:07 Durata: 29-32 minute Distanța: 15 km
49	054	Iași	Mânzătești	Grădinari	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Holboca, Cristești Jijia Fr Ore de plecare: 6:12, 15:00, 17:40, 19:07 Durata: 29-32 minute Distanța: 15 km
50	055	Iași	Bosia	Ungheni	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Nicolina, Holboca, Cristești Jijia Fr, Ungheni Prut Hm Ore de plecare: 2:33, 6:12, 15:00, 17:40, 19:07 Durata: 32-41 minute Distanța: 21 km
51	061	Iași	-	Bârnova	Traseu metropolitan
52	062	Iași	Satu Nou	Șerbești	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
53	064	Pașcani	Blăgești	Volintirești	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Pașcani, Ruginoasa Ore de plecare: 4:25, 5:02, 6:27, 8:32, 10:35, 11:59, 12:46, 13:29, 15:35, 16:43, 18:50, 20:26 Durata: 14 minute

					Distanța: 15 km
54	065	Pașcani	Boldești	Stroești	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
55	066	Pașcani	Todirești	Băiceni	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
56	067	Pașcani	Băiceni	Hârlău	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
57	068	Pașcani	Fântânele	Topile	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
58	070	Pașcani	Fântânele	Conțești	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
59	071	Pașcani	Conțești	Iorcani	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
60	072	Pașcani	Lespezi	Slobozia	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Pașcani, Lespezi Ore de plecare: 4:03, 4:56, 6:28, 8:27, 9:27, 11:08, 12:38, 15:08, 17:07, 18:19, 20:24 Durata: 11 minute Distanța: 11 km
61	073	Pașcani	Lespezi	Vânători	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Pașcani, Lespezi Ore de plecare: 4:03, 4:56, 6:28, 8:27, 9:27, 11:08, 12:38, 15:08, 17:07, 18:19, 20:24 Durata: 11 minute Distanța: 11 km
62	075	Pașcani	Moțca	Ciohorăni	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
63	076	Pașcani	Șcheia	Iași	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Pașcani, Tg. Frumos, Sârca, Budăi hc, Podu Iloaiei, Lețcani, Iași Ore de plecare: 4:06, 4:25, 5:02, 6:27, 7:09, 8:32, 10:35, 11:59, 12:46, 13:29, 15:35, 16:43, 17:13, 18:50, 20:26, 22:23, 22:56 Durata: 61-86 minute Distanța: 76 km
64	080	Hârlău	Tg. Frumos	Iași	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Hârlău, Ceplenița hc, Cotnari, Podu Iloaiei, Lețcani, Iași Ore de plecare: 3:23, 4:38, 6:00, 7:47, 11:18, 15:04, 18:40 Durata: 100/103 minute Distanța: 64 km
65	081	Hârlău	-	Iași	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Hârlău, Ceplenița hc, Cotnari, Iași Ore de plecare: 3:23, 4:38, 6:00, 7:47, 11:18, 15:04, 18:40 Durata: 100/103 minute Distanța: 64 km
66	082	Hârlău	Plugari	Iași	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
67	083	Hârlău	Belcești	Focuri	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean

68	084	Hârlău	Cârjoaia	Pașcani	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
69	085	Hârlău	Deleni	Leahu-Nacu	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
70	086	Hârlău	Șipote	Hălțeni	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
71	087	Hârlău	Sticlărie	Cotnari	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
72	088	Târgu Frumos	Cristești	Brăești	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
73	089	Hârlău	-	Pârcovaci	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
74	090	Hârlău	Buhalnița	Cotnari	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Hârlău, Bădeni hc, Ceplenița hc Ore de plecare: 3:23, 4:38, 6:00, 7:47, 11:18, 15:04, 18:40 Durata: 9/10 minute Distanța: 6 km
75	091	Hârlău	-	Deleni	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
76	093	Târgu Frumos	Boureni	Balș	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
77	094	Tg. Frumos	Dădești	Costești	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Tg. Frumos, Costești hc Ore de plecare: 5:34, 7:46, 9:56, 11:49, 13:39, 15:34, 17:24, 19:35, 20:37, 21:39 Durata: 12 minute Distanța: 9 km
78	095	Iași	Răducăneni	Colțu Cornii	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
79	097	Iași	Țibănești	Mânăstirea	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
80	099	Iași	-	Târgu Frumos	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Tg. Frumos Ore de plecare: 4:45, 6:00, 6:35, 6:57, 8:20, 9:07, 11:00, 11:26, 12:50, 14:45, 15:35, 16:35, 18:46, 19:48, 20:40, 20:50, 23:38 Durata: 37-48 minute Distanța: 45 km
81	100	Pașcani	Mircești	Răchiteni	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Pașcani, Stolniceni hc, Muncel (Cozmești), Mogoșești hc, Hălăucești, Mircești Ore de plecare: 5:05, 7:45, 8:26, 10:53, 12:50, 14:39, 16:33, 18:51, 21:37 Durata: 29/32 minute Distanța: 25 km
82	101	Târgu Frumos	Cucova	Fărcășeni	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
83	102	Iași	Răducăneni	Gorban	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
84	103	Iași	Erbiceni	Belcești	Există legătură feroviară parțială

					Stații comune cu programul de transport: Iași, Lețcani, Podu Iloaiei, Erbiceni hc, Spinoasa Hm, Belcești Ore de plecare: 5:28, 9:12, 13:00, 14:27, 16:43, 19:29, 21:00 Durata: 62-65 minute Distanța: 43 km
85	104	Târgu Frumos	Războieni	Prigoreni	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
86	105	Iași	Breazu	Românești	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
87	106	Hârlău	Deleni	Poiana	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
88	107	Iași	Vlădeni	Andrieșeni	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Vlădeni, Andrieșeni hc Ore de plecare: 6:22, 8:52, 11:49, 14:16, 17:24, 19:20, 20:30 Durata: 80/87/94/95 minute Distanța: 60 km
89	108	Iași	Țigănași	Vlădeni	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Vlădeni Ore de plecare: 6:22, 8:52, 11:49, 14:16, 17:24, 19:20, 20:30 Durata: 61/68 minute Distanța: 46 km
90	109	Pașcani	Gura Bădiliței	Crivești	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
91	110	Pașcani	Moțca	Homița	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Pașcani, Cristești Pașcani hc Ore de plecare: 4:20, 7:22, 16:44, 19:17 Durata: 14/15 minute Distanța: 13 km
92	111	Pașcani	Lespezi	Humosu	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Pașcani, Lespezi Ore de plecare: 4:03, 4:56, 6:28, 8:27, 9:27, 11:08, 12:38, 15:08, 17:07, 18:19, 20:24 Durata: 11 minute Distanța: 11 km
93	112	Pașcani	Lespezi	Buda	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Pașcani, Lespezi Ore de plecare: 4:03, 4:56, 6:28, 8:27, 9:27, 11:08, 12:38, 15:08, 17:07, 18:19, 20:24 Durata: 11 minute Distanța: 11 km
94	113	Pașcani		Todirești	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
95	114	Pașcani	Conțești	Tătăruși	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
96	116	Iași	-	Uricani	Traseu metropolitan
97	117	Iași	Brătuleni	Vorovești	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
98	121	Iași	-	Rediu	Traseu metropolitan

99	122	Brăești	Albești	Târgu Frumos	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
100	123	Mitești	Miroslovești	Pașcani	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Stolniceni hc, Pașcani Ore de plecare: 3:28, 5:44, 8:04, 10:50, 14:47, 16:13, 17:53, 20:12, 22:04 Durata: 8/11 minute Distanța: 7 km
101	124	lași	Cârlig	Cuza Vodă	<i>Traseu metropolitan</i>
102	127	Ciorțești	Dolhești	Brădicești	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
103	128	Poiana Mărului	Buhalnița	Hârlău	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
104	129	Pașcani	Blăgești	Vînători	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
105	130	Târgu Frumos	Cucuteni	Băiceni	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
106	133	Liteni	Bălțați	Târgu Frumos	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
107	134	Târgu Frumos	Cotnari	Satu Nou	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
108	137	Belcești	Cotnari	Pașcani	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Belcești, Hodora hc, Cotnari Ore de plecare: 6:39, 10:17, 14:03, 15:50, 17:49, 20:33, 22:04 Durata: 20 minute Distanța: 11 km
109	138	Boureni	Moțca	Pașcani	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean
110	140	Berezlogi	Sirețel	Pașcani	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Lespezi, Pașcani Ore de plecare: 5:42, 8:10, 10:21, 12:36, 13:15, 15:07, 16:11, 18:24, 20:13, 21:56, 23:42 Durata: 12 minute Distanța: 11 km
111	142	lași	Gropnița	Săveni	Există legătură feroviară parțială (circulă prin Lețcani) Stații comune cu programul de transport: lași, Potângenii hc, Biserica Larga Jijia h Ore de plecare: 6:22, 8:52, 11:49, 14:16, 17:24, 19:20, 20:30 Durata: 42 minute Distanța: 33 km
112	143	lași	Lungani	Zmeu	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: lași, Lețcani, Podu Iloaiei, Budăi hc, Sârca Ore de plecare: 4:45, 6:57, 9:07, 11:00, 12:50, 14:45, 16:35, 18:46, 19:48, 20:50 Durata: 37 minute Distanța: 34 km
113	149	lași	-	Vișan	<i>Traseu metropolitan</i>
114	150	lași	Schitu Duca	Slobozia	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean

115	151	Iași	Movileni	Potângenii	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Iași, Potângenii hc (Movileni), Biserica Larga Jijia h Ore de plecare: 6:22, 8:52, 11:49, 14:16, 17:24, 19:20, 20:30 Durată: 42 minute Distanță: 33 km
116	152	Pașcani	Mogoșești Siret	Muncelu de Sus	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Pașcani, Stolniceni hc, Muncel (Cozmești), Mogoșești hc Ore de plecare: 5:05, 7:45, 8:26, 10:53, 12:50, 14:39, 16:33, 18:51, 21:37 Durată: 17/20 minute Distanță: 15 km
117	153	Sirețel	-	Pașcani	Există legătură feroviară parțială Stații comune cu programul de transport: Lespezi, Pașcani Ore de plecare: 5:42, 8:10, 10:21, 12:36, 13:15, 15:07, 16:11, 18:24, 20:13, 21:56, 23:42 Durată: 12 minute Distanță: 11 km
118	154	Iași	-	Vlădiceni	<i>Traseu metropolitan</i>
119	156	Pașcani	Brătești	Soci	Nu există legătură feroviară care să deservească stațiile din programul de transport județean

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%).



Grafic 14 Ponderea traseelor județene cu/fără legătură feroviară

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.⁵

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.

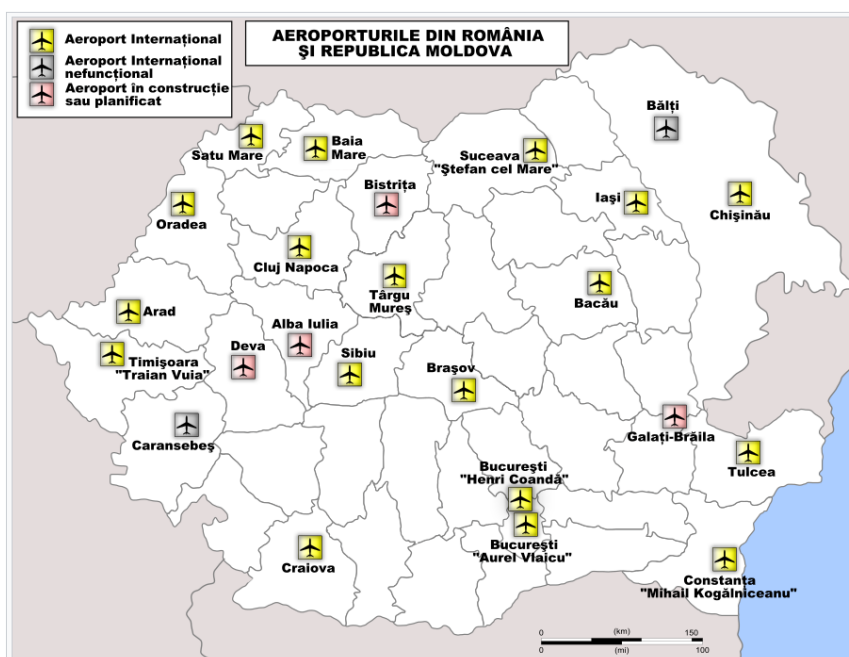


Figura 25 Harta aeroporturilor internaționale din România și Republica Moldova. Sursa: <http://www.ro.wikipedia.org>

Legătura între Municipiul Iași și aeroport se poate efectua cu utilizând transportul public local (linia 50 Compania de Transport Public Iași), serviciile de taximetrie autorizate de R.A. Aeroportul Iași sau aplicațiile de mobilitate Bolt, Uber.

⁵ <https://www.aeroport-iasi.ro/> , 2024

2. Culegerea datelor de trafic

2.1 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. Consultarea autorităților locale (Primăriile de pe raza județului Iași, Inspectoratul Județean de Poliție Iași, Inspectoratul Școlar Județean Iași), a operatorilor de transport care dețin licențe pentru efectuarea traseelor pe raza județului Iași, SDN Iași, CFR Călători, s-a efectuat prin solicitarea de date de trafic, prin intermediul Consiliului Județean Iași.

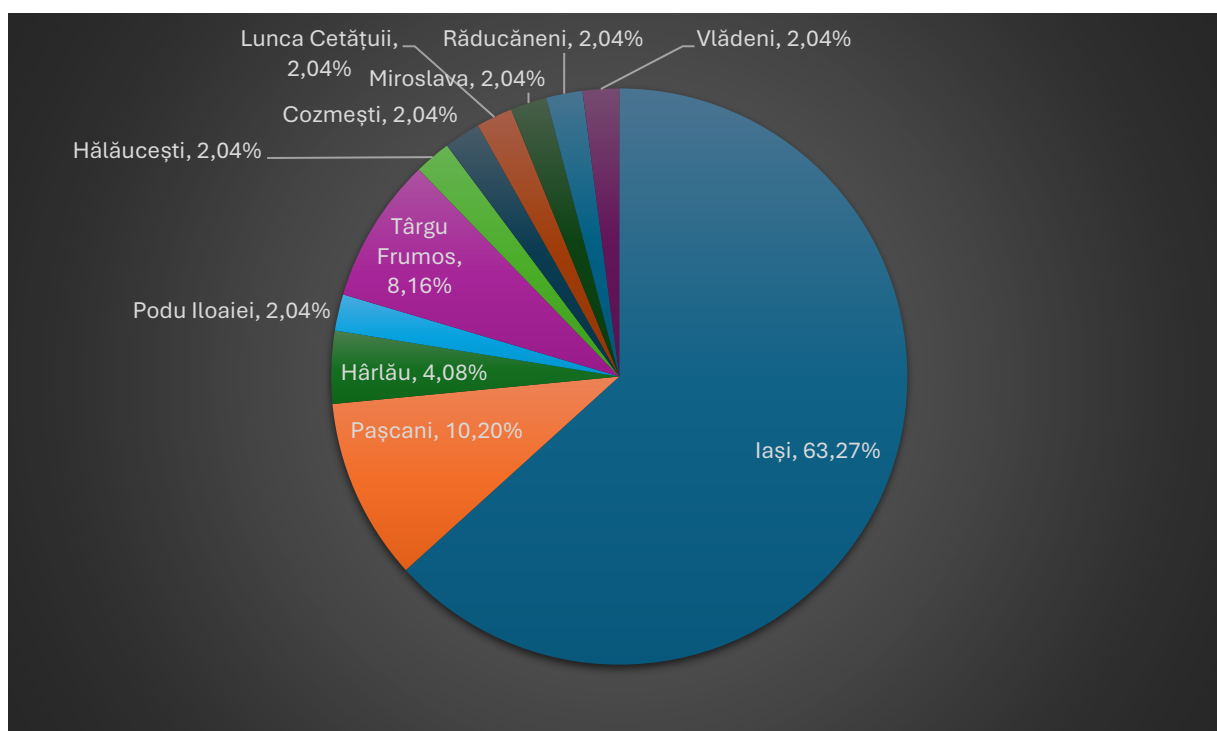
Informații privind fluxul elevilor navetiști

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, astfel:

- în municipiul Iași – 31 colegii/licee (Colegiul Național Pedagogic "Vasile Lupu", Colegiul Național de Artă "Octav Băncilă", Liceul Tehnologic "Petru Poni", Colegiul Tehnic "Gheorghe Asachi", Colegiul Național, Liceul Teoretic Waldorf, Liceul Teoretic "Miron Costin", Liceul Teoretic de Informatică "Grigore Moisil", Liceul cu Program Sportiv, Colegiul Național "Vasile Alecsandri", Seminarul Teologic Ortodox "Sf. Vasile cel Mare", Colegiul Tehnic "Mihail Sturdza", Școala Postliceală Sanitară "Gr. Ghica Vodă", Universitatea "Alexandru Ioan Cuza" (structura Liceul Univ. Al. I. Cuza Iași), Colegiul Tehnic "Ioan C. Ștefănescu", Liceul Teoretic "Dimitrie Cantemir", Liceul Tehnologic "Dimitrie Leonida", Liceul Teoretic "Alexandru Ioan Cuza", Colegiul Economic Administrativ, Liceul Tehnologic Ucecom "Spiru Haret", Colegiul Tehnic "Ion Holban", Liceul Tehnologic de Mecatronică și Automatizări, Colegiul Agricol și de Industrie Alimentară "Vasile Adamachi", Liceul Tehnologic de Transporturi și de Construcții, Colegiul Național "Mihai Eminescu", Liceul Tehnologic Economic de Turism, Colegiul Național "Costache Negruzzi", Colegiul Economic "Virgil Madgearu", Colegiul Național "Garabet Ibrăileanu", Colegiul Național "Emil Racoviță", Liceul Tehnologic Special "Vasile Pavelcu")
- în municipiul Pașcani – 5 colegii/licee (Liceul Teoretic "Miron Costin", Liceul Tehnologic Economic "Nicolae Iorga", Colegiul Național "Mihail Sadoveanu", Liceul Tehnologic "Mihai Busuioc", Colegiul Tehnic de Căi Ferate "Unirea")
- în orașul Hârlău – 2 colegii/licee (Colegiul Național "Ștefan cel Mare", Liceul Tehnologic)
- în orașul Podu Iloaiei – 1 colegiu (Colegiul Tehnic "Haralamb Vasiliu")
- în orașul Târgu Frumos – 4 licee/școli profesionale (Liceul Tehnologic "Petru Rareș", Liceul Special "Moldova", Școala Profesională Specială "Trinitas", Liceul Teoretic "Ion Neculce")
- în comuna Hălăucești – 1 liceu (Liceul Teoretic "Bogdan Vodă")
- în comuna Cozmești – 1 școală profesională (Școala Profesională)
- în satul Lunca Cetățuii – 1 liceu (Liceul Teoretic "Comandor Alexandru Cătuneanu")
- în comuna Miroslava – 1 liceu (Liceul Tehnologic Agricol "Olga Sturdza")
- în comuna Răducăneni – 1 liceu (Liceul Teoretic "Lascăr Rosetti")
- în comuna Vlădeni – 1 liceu (Liceul Tehnologic)

Din cele 49 unități de învățământ liceal, cele mai multe sunt concentrate în municipiul Iași iar în graficul următor este prezentată ponderea unităților din județ.

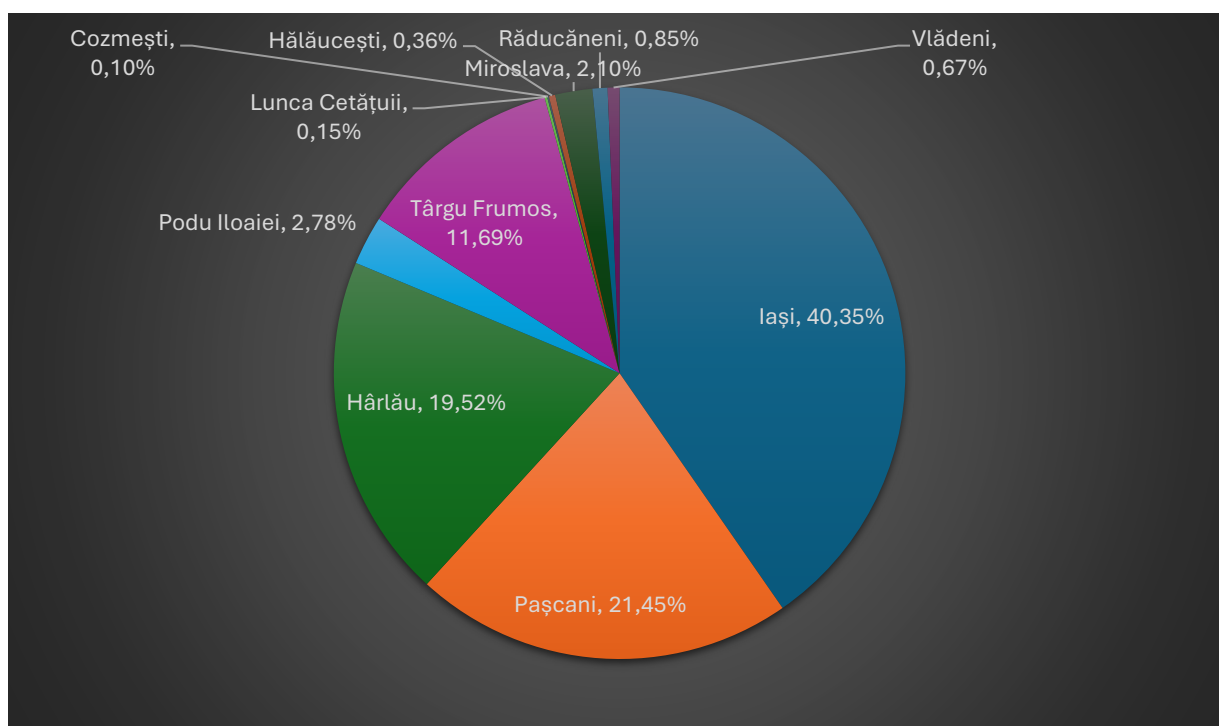


Grafic 15 Ponderea liceelor din județul Iași

Situația centralizată a elevilor navetiști de la nivelul unităților de învățământ din diferite localități din județul Iași este prezentată în tabelul următor. Din totalul elevilor (6149) care fac zilnic naveta pentru a urma cursurile celor 49 de unități de învățământ ce asigură cursuri dimineața și/sau după-amiază, localitățile care absorb cei mai mulți elevi navetiști sunt Iași (2481 elevi), Pașcani și Hârlău, iar ponderea acestora poate fi urmărită în graficul următor.

Tabel 21 Numărul total al elevilor navetiști din județul Iași

Nr. Crt.	Localitate	Număr elevi navetiști		Total
		Program dimineața	Program după-amiază	
1	Iași	1958	523	2481
2	Pașcani	874	445	1319
3	Hârlău	916	284	1200
4	Podu Iloaiei	171	0	171
5	Târgu Frumos	494	225	719
6	Lunca Cetățuii	9	0	9
7	Cozmești	6	0	6
8	Hălăucești	22	0	22
9	Miroslava	129	0	129
10	Răducăneni	52	0	52
11	Vlădeni	41	0	41
TOTAL		4672	1477	6149



Grafic 16 Ponderea elevilor navetiști din județul Iași

Situația detaliată a elevilor navetiști:

MUNICIPIUL IAȘI

În Municipiul Iași, în perioada cursurilor școlare, se deplasează un număr de 2481 elevi navetiști proveniți din 260 localități (Andrieșeni, Arama, Aroneanu, Avântu, Bacu, Băiceni, Bălțați, Bălteni, Banu, Barlesti, Bârnova, Belcești, Bîcu, Bivolari, Bocnita, Bodești, Bogdănești, Bogonos, Boroșești, Boroșoaia, Borșa, Borsești, Bosia, Boureni, Brădicești, Brăduleni, Brăești, Brătuleni, Breazu, Broșteni, Budăi, Budești, Buimăceni, Bulbucani, Buruienesti, Butea, Buznea, Cărbunari, Cârlig, Cărnicești, Căuești, Ceplenița, Cercu, Chicerea, Chilișoia-Păușești, Chișcăreni, Cilibiu, Cioca Boca, Ciorcarlesti, Ciortești, Cîrniceni, Ciurea, Coada Stancii, Coarnele Caprei, Cogeasca, Colțu Corii, Comarna, Cornești, Coropcenii, Costești, Costuleni, Cotnari, Cotu lui Ivan, Cotu Morii, Covasna, Cozia, Cozmești, Cristești, Crucea, Cucuteni, Curagău, Curături, Cuza Vodă, Dancaș, Dancu, Deleni, Dobrovăț, Dolhești, Domnita, Dorobanț, Drăgușeni, Dumbrava, Dumești, Dumitesti Galatii, Erbiceni, Fântânele, Focuri, Forasti, Frasuleni, Gârbești, Gheraesti, Glodenii Gandului, Goești, Golăiești, Gorban, Goruni, Grădinari, Grajduri, Gropnița, Grozești, Gura Bohotin, Hăbășești, Hadâmbu, Halceni, Hândrești, Hârlău, Hărpășești, Heleșteni, Hermeziu, Hilița, Hlincea, Hoisesti, Holboca, Horlești, Horpaz, Iacobeni, Iazul Nou, Icuseni, Iepureni, Iugani, Jigoreni, Larga Jijia, Lețcani, Liteni, Luceni, Lunca, Lunca Cetățuiei, Lunca Rateș, Lungani, Măcărești, Mădârjac, Mălăiești, Manastirea, Mânjești, Mânzătești, Mihail Kogalniceanu, Mironeasa, Miroslava, Mitoc, Mogoșești, Moimești, Moreni, Moșna, Movileni, Oboroceni(Heleșteni), Obrijeni, Orzeni, Osoi, Oteleni, Pădureni, Pârcovaci, Pascani, Păun, Păușești, Perieni, Petrești, Piciorul Lupului, Pietrăria, Plugari, Pocreaca, Podoleni de Jos, Podolenii de Sus, Podu Iloaiei, Podu Jijiei, Podul Hagiului, Poiana, Poiana cu Cetate, Poiana de Sus(Țibana), Poieni, Popești, Popricani, Potângenii, Pribesti, Prisăcani, Probota, Proselnici, Rădeni, Răducăneni, Rateșu Cuzei, Războieni, Rebricea, Reditu, Reditu Aldei, Reditu Mitropoliei, Reditu-Ruginoasa, Roman, Românești, Rosenii Noi, Rotaria, Runcu, Rusenii Vechi, Sălăgenii, Salonet, Sarca, Satu Nou, Săveni, Scânteia, Șcheia, Schitu Duca, Schitu Hadâmbului, Schitu Stavnici, Scînteia, Scobilțeni, Scobinți, Scoposeni, Sculeni, Șerbești, Sinești, Sintești, Șipote, Sirca, Sirețel, Slobozia, Soleia Valea Lupului, Soloneț, Șorogari, Spineni, Spinoasa, Stâncă, Stanca (com Comarna), Stanca(com Victoria), Steajarii,

Stornești, Suhuleț, Tabăra, Tansa, Târgu Frumos, Țibana, Țibănești, Țigănași, Țipilești, Todirel, Tomești, Totoești, Trifești, Tufeștii de Sus, Tugusei, Țuțora, Ungheni, Uricani, Ursoaia, Vadu Vejei, Valea Adâncă, Valea Lunga, Valea Lupului, Valea Racului, Valea Satului, Valea Ursului, Valeni, Vânători, Victoria, Vișan, Vladeni, Vladiceni, Vladomira, Voinești, Vorovești, Zabolteni, Zagavia, Zmeu), care urmează cursurile de dimineață și de după-amiază.

MUNICIPIUL PAȘCANI

În Municipiul Pașcani, în perioada cursurilor școlare, se deplasează un număr de 1319 de elevi navetiști proveniți din 65 localități, care urmează cursurile de dimineață și de după-amiază.

Tabel 22 Numărul elevilor care fac naveta către Municipiul Pașcani

Nr. crt.	Localitatea de proveniență	Nr. elevi navetiști
1	Alexandru Ioan Cuza	8
2	Băiceni	4
3	Berezlogi	5
4	Boldesti	7
5	Boureni	24
6	Bratesti	44
7	Buda	21
8	Budeni	2
9	Bursuc Deal	11
10	BURSUC VALE	1
11	CÂRJOAIA	2
12	Ciohorani	18
13	Contesti	54
14	Costesti	1
15	Cozmesti	24
16	Cristesti	76
17	CRIVESTI	47
18	DUMBRAVA	21
19	DUMBRAVITA	1
20	Gura Badilitei	5
21	Halaucesti	3
22	HARMANEASA	22
23	HARMANESTII NOI	5
24	HARMANESTII VECHI	25
25	HARTOAPE	36
26	HECI	47
27	HELESTENI	25
28	HOMITA	6
29	Humosu	9
30	IORCANI	20
31	KOGALNICENI	2
32	LESPEZI	20
33	Luncasi	1

Nr. crt.	Localitatea de proveniență	Nr. elevi navetiști
34	Mircesti	1
35	MIROSLOVESTI	19
36	Mitesti	4
37	Mogosesti Siret	10
38	MOTCA	91
39	MOVILENI	1
40	Muncelu	1
41	Muncelu de Sus	25
42	Oboroceni	19
43	Pietrosu	20
44	Rediu	4
45	Ruginoasa	11
46	Scheia	9
47	Sirețel	63
48	Slobozia	34
49	Soci	18
50	Stoiesti	1
51	Stolniceni Prajescu	27
52	Stroești	3
53	Targu Frumos	1
54	Tătăruși	42
55	Todirești	126
56	Topile	60
57	Tudor Vladimirescu	1
58	Uda	16
59	Valcica	6
60	Valea Seaca	61
61	Vanatori	18
62	Verșeni	11
63	Vinatori	8
64	Vladicut	1
65	Volintiresti	10

ORAȘUL HÂRLĂU

În Orașul Hârlău, în perioada cursurilor școlare, se deplasează un număr de 1200 de elevi navetiști proveniți din 31 localități, care urmează cursurile de dimineață și de după-amiază.

Tabel 23 Numărul elevilor care fac naveta către Orașul Hârlău

Nr. crt.	Localitatea de proveniență	Nr. elevi navetiști
1	Bădeni	46
2	Boroșoaia	1
3	Boscoteni	13
4	Buhalnița	42
5	Cârjoaia	48
6	Ceplenița	41
7	Cireșeni	8
8	Coarnele Caprei	1
9	Coasta Măgurii	2
10	Cotnari	26
11	Deleni	210
12	Făgăd	5
13	Feredeni	32
14	Fetești	43
15	Frumușica	5
16	Horodiștea	13

Nr. crt.	Localitatea de proveniență	Nr. elevi navetiști
17	Lupăria	9
18	Maxut	96
19	Pârcovaci	176
20	Plugari	1
21	Poiana	52
22	Poiana Mărului	46
23	Rădeni	17
24	Scobinți	94
25	Slobozia	36
26	Sticlăria	72
27	Valea Raicului	7
28	Vlădeni	2
29	Zagavia	42
30	Zbereni	8
31	Zlodica	6

ORAȘUL PODU ILOAIEI

În Orașul Podu Iloaiei, în perioada cursurilor școlare, se deplasează un număr de 171 de elevi navetiști proveniți din 23 localități, care urmează doar cursurile de dimineață.

Tabel 24 Numărul elevilor care fac naveta către Orașul Podu Iloaiei

Nr. crt.	Localitatea de proveniență	Nr. elevi navetiști
1	Bălțați	6
2	Bocnița	1
3	Boureni	1
4	Budăi	11
5	Cosițeni	6
6	Crucea	1
7	Doroșcani	11
8	Hărpășești	12
9	Hoisești	14
10	Holm	9
11	Lungani	2
12	Mădârjești	4

Nr. crt.	Localitatea de proveniență	Nr. elevi navetiști
13	Obrîjeni	5
14	Pădureni	2
15	Popești	39
16	Războieni	2
17	Românești	3
18	Sârca	13
19	Scobâlțeni	21
20	Sinești	4
21	Stornești	1
22	Valea Oilor	1
23	Vama - Popești	2

ORAȘUL TÂRGU FRUMOS

În Orașul Târgu Frumos, în perioada cursurilor școlare, se deplasează un număr de 719 de elevi navetiști proveniți din 70 localități, care urmează cursurile de dimineață și de după-amiază.

Tabel 25 Numărul elevilor care fac naveta către Orașul Târgu Frumos

Nr. crt.	Localitatea de proveniență	Nr. elevi navetiști
1	ALBESTI	7
2	Bădeni com Scobinți	2
3	BAHLUIU	1
4	BĂICENI	5
5	Balș	53
6	Bălțați	51
7	BĂRBĂTEȘTI	5
8	Boureni	54
9	Brăiești	32
10	Bratulești	8
11	BUDA	10
12	Buhalnița	1
13	Butea	8
14	BUZNEA	62
15	CIREȘENI	1
16	Costești	11
17	Cotnari	3
18	COTU VAMEȘ	1
19	Cristești	42
20	Crivești	3
21	CRUCEA	3
22	Cucuteni	12
23	DĂDEȘTI	2
24	Deleni	3
25	DUMBRAVITA	1
26	Fărcășeni	43
27	FEDELEȘENI	3
28	FETEȘTI	1
29	FILIAȘI	4
30	Frumușica	1
31	Gănești	19
32	GÂȘTEȘTI	1
33	Giurgești	4
34	Goești	5
35	GURA VĂII	1
36	Hăbășești	8

Nr. crt.	Localitatea de proveniență	Nr. elevi navetiști
37	HÂNDREȘTI	21
38	HĂRMĂNEȘTI	1
39	Hîrlău	3
40	HORODIȘTEA	1
41	HORPAZ	1
42	ION NECULCE	8
43	Liteni	1
44	Lungani	16
45	Mădărjac	1
46	MADIRJESTI	1
47	Maxut	1
48	MICLĂUȘENI	2
49	MIROSLOVEȘTI	1
50	Oțeleni	9
51	PODIȘU	28
52	POIANA	1
53	POIANA MĂRULUI	1
54	Prigoreni	18
55	Războieni	64
56	REDIU	12
57	ROMĂNEȘTI	1
58	Ruginoasa	3
59	SĂCĂREȘTI	9
60	SÂRCA	12
61	Șcheia	3
62	SCOBINȚI	1
63	Stornești	2
64	STRUNGA	8
65	TOTOIEȘTI	1
66	Ulmi	1
67	VALEA OILOR	13
68	Zagavia	1
69	Zbereni	1
70	ZMEU	1

COMUNA CIUREA, SAT LUNCA CETĂȚUII

În Satul Lunca Cetățuii care aparține de Comuna Ciurea, în perioada cursurilor școlare, se deplasează un număr de 9 elevi navetiști proveniți din 7 localități, care urmează doar cursurile de dimineață.

Tabel 26 Numărul elevilor care fac naveta către Satul Lunca Cetățuii

Nr. crt.	Localitatea de proveniență	Nr. elevi navetiști
1	Bordea	1
2	Budești	1
3	Grajduri	1
4	Mironeasa	2

Nr. crt.	Localitatea de proveniență	Nr. elevi navetiști
5	Mogoșești	1
6	Slobozia	2
7	Vala Satului	1

COMUNA COZMEȘTI

În Comuna Cozmești, în perioada cursurilor școlare, se deplasează un număr de 6 de elevi navetiști proveniți din 3 localități, care urmează doar cursurile de dimineață.

Tabel 27 Numărul elevilor care fac naveta către Comuna Cozmești

Nr. crt.	Localitatea de proveniență	Nr. elevi navetiști
1	Bazga	2
2	Bohotin	2
3	Răducăneni	2

COMUNA HĂLĂUCEȘTI

În Comuna Hălăucești, în perioada cursurilor școlare, se deplasează un număr de 22 de elevi navetiști proveniți din 4 localități, care urmează doar cursurile de dimineață.

Tabel 28 Numărul elevilor care fac naveta către Comuna Hălăucești

Nr. crt.	Localitatea de proveniență	Nr. elevi navetiști
1	Bratesti	2
2	Iugani	18

Nr. crt.	Localitatea de proveniență	Nr. elevi navetiști
3	Izvoarele	1
4	Topile	1

COMUNA MIROSLAVA

În Comuna Miroslava, în perioada cursurilor școlare, se deplasează un număr de 129 de elevi navetiști proveniți din 28 localități, care urmează doar cursurile de dimineață.

Tabel 29 Numărul elevilor care fac naveta către Comuna Miroslava

Nr. crt.	Localitatea de proveniență	Nr. elevi navetiști
1	Alexeni	1
2	Băiceni	2
3	Bogdănești	1
4	Brădicești	1
5	Brătuleni	1
6	Cogeasca	1
7	Dobrovăț	8
8	Domnița	8
9	Dumesti	2
10	Erbiceni	1
11	Gârbești	12
12	Glodeni Gândului	4
13	Horlești	6
14	Lungani	1

Nr. crt.	Localitatea de proveniență	Nr. elevi navetiști
15	Mogoșești	1
16	Osoi	1
17	Pădureni	1
18	Poiana Mănăstirii	2
19	Schit Hadâmbu	1
20	Schitu Stăvnic	13
21	Scoposeni	3
22	Slobozia	22
23	Țibana	8
24	Șipote	1
25	Urșița	4
26	Valea Oilor	2
27	Voinești	20
28	Vocotești	1

COMUNA RĂDUCĂNENI

În Comuna Răducăneni, în perioada cursurilor școlare, se deplasează un număr de 52 de elevi navetiști proveniți din 6 localități, care urmează doar cursurile de dimineață.

Tabel 30 Numărul elevilor care fac naveta către Comuna Răducăneni

Nr. crt.	Localitatea de proveniență	Nr. elevi navetiști	Nr. crt.	Localitatea de proveniență	Nr. elevi navetiști
1	Colțu-Cornii	3	4	Podolenii de Jos	3
2	Cozmești	5	5	Podolenii de Sus	7
3	Grozești	21	6	Roșu	13

COMUNA VLĂDENI

În Comuna Vlădeni, în perioada cursurilor școlare, se deplasează un număr de 41 de elevi navetiști proveniți din 6 localități, care urmează doar cursurile de dimineață.

Tabel 31 Numărul elevilor care fac naveta către Comuna Vlădeni

Nr. crt.	Localitatea de proveniență	Nr. elevi navetiști	Nr. crt.	Localitatea de proveniență	Nr. elevi navetiști
1	Borșa	2	4	M. Kogalniceanu	1
2	Chișcăreni	2	5	Mitoc	5
3	Hălțeni	23	6	Șipote	8

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. Informațiile sunt sintetizate în cele ce urmează, pe categorii de unități administrativ-teritoriale și fac referire doar la observațiile și propunerile privind desfășurarea serviciului de transport public județean, celelalte informații de ordin statistic și social, precum și informațiile legate de stațiile de transport public furnizate de unitățile administrativ-teritoriale fiind prezentate în anexă la studiu.

MUNICIPII

Iași: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Pașcani: Primăria Pașcani nu a primit și nu are propuneri/solicitări/observații referitoare la transportul județean de persoane prin curse regulate.

ORAȘE

Hârlău: S-au propus mai multe curse regulate pe rutele Hârlău-Pașcani și retur prin Cotnari (DN281) și Hârlău-Iași și retur prin Coarnele Caprei (DN281D) ca alternative la celelalte rute și la tren, în special pentru elevii din UAT-urile de pe aceste trasee care vin la școlile din Hârlău.

Podu Iloaiei: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Târgu Frumos: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

COMUNE

Alexandru I. Cuza: Se dorește prelungirea traseului Pașcani- Volintirești până în satul Șcheia.

Andrieșeni: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Aroneanu: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Bălș: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Bălțați: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Bârnova: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Belcești: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Bivolari: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Brăești: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Butea: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Ceplenița: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Ciohorăni: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Ciortești: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Ciurea: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Coarnele Caprei: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Comarna: Se propun următoarele ore de plecare:

- Din sat Comarna către Iași: 06:00, 07:00, 08:00, 11:00, 15:00, 17:00, 19:00, 22:00
- Din Iași către Comarna: 07:00, 11:00, 13:00, 15:00, 18:00, 20:00, 22:00
- Din sat Osoi către Iași: 06:00, 07:00, 08:00, 11:00, 15:00, 17:00, 19:00, 22:00
- Din Iași către Osoi: 07:00, 11:00, 13:00, 15:00, 18:00, 20:00, 22:00

Costești: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Costuleni: Stațiile de îmbarcare-debarcare călători care aparțin Comunei Costuleni și sunt tranzitate de traseele județene sunt: Costuleni – ramificație Hilița, Hilița – Biserică, Hilița – La Moară, Covasna – "La

Boactăr”, Covasna – Școală, Covasna – Centru iar pentru cursele Iași-Răducăneni: Costuleni-Primărie, Cozia – Școală, Cozia – Biserică.

Cotnari: S-au propus următoarele amplasamente/locații/coordonate:

- **Cod traseu 042 – Hârlău-Auto Dimas, DJ281**
 - Hodora-Magazin Barabulă, coordonate: 47.33829788429335, 27.01845836919556
 - Iosupeni Centru, coordonate: 47.33943334877821, 27.005827722109252
 - Bahlui, intersecție cu DC144 Bahlui-Cotnari, coordonate: 47.35323555871659, 26.984374030269546
- **Cod traseu 067 – Pașcani-Sprinter AGM, DJ281C**
 - Sat Cotnari, denumire populară ”Popas Beșleagă”, coordonate: 47.34756012620255, 26.95653173465426
 - Sat Cotnari, Centru, coordonate: 47.347530592678055, 26.944021760751006
 - Sat Cotnari, stație Pod Graur, coordonate: 47.35197028356977, 26.926310194979166
 - Sat Cîrjoaia, stație Piața Cîrjoaia, coordonate: 47.33891593659141, 26.9198735881328
 - Sat Cîrjoaia, stație Corhană, coordonate: 47.32945266414087, 26.91540155791458
- **Cod traseu 080 – Hârlău-Tg.Frumos-Iași, DN28B**
 - Sat Cotnari, stație Beșleagă, coordonate: 47.3475050778204, 26.956968535313056
- **Cod traseu 087 – Cotnari-Sticlăria, com. Scobinți, DC135**
 - Sat Cotnari, Centru, coordonate: 47.347530592678055, 26.944021760751006
 - Sat Cîrjoaia, stație Piața Cîrjoaia, coordonate: 47.33891593659141, 26.9198735881328
 - Sat Valea Racului, coordonate: 47.35134292891905, 26.885263091921647
 - Sat Cireșeni-intersecție drum sătesc Făgăt, coordonate: 47.36567674711337, 26.851425440931113
 - Sat Zbereni, stație Centru, coordonate: 47.38007450661602, 26.8397454434186
- **Cod traseu 134 – DN 28B și DJ281**
 - Hodora-Magazin Barabulă, coordonate: 47.33829788429335, 27.01845836919556
 - Iosupeni Centru, coordonate: 47.33943334877821, 27.005827722109252
 - Bahlui, intersecție cu DC144 Bahlui-Cotnari, coordonate: 47.35323555871659, 26.984374030269546
 - Sat Cotnari, stație Moara-intersecție, coordonate: 47.3443448145322, 26.958486471591225
- **Cod traseu 137 – DJ281C-DC144-DJ281C**
 - Sat Cotnari, denumire populară ”Popas Beșleagă”, coordonate: 47.34756012620255, 26.95653173465426
 - Sat Cotnari, Centru, coordonate: 47.347530592678055, 26.944021760751006
 - Sat Cotnari, stație Pod Graur, coordonate: 47.35197028356977, 26.926310194979166
 - Sat Cîrjoaia, stație Piața Cîrjoaia, coordonate: 47.33891593659141, 26.9198735881328
 - Sat Cîrjoaia, stație Corhană, coordonate: 47.32945266414087, 26.91540155791458
 - Sat Cotnari, stație Moara-intersecție, coordonate: 47.3443448145322, 26.958486471591225
 - Hodora-Magazin Barabulă, coordonate: 47.33829788429335, 27.01845836919556
 - Iosupeni Centru, coordonate: 47.33943334877821, 27.005827722109252
 - Bahlui, intersecție cu DC144 Bahlui-Cotnari, coordonate: 47.35323555871659, 26.984374030269546

În cazul în care stabilirea amplasamentelor propuse vor fi definitive în noul Program de transport, UAT Cotnari va emite o hotărâre de Consiliu Local privind aprobarea propriului program de transport între localitățile componente UAT-ului.

Cozmești: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Cristești: UAT Cristești propune următorul program de transport:

- Plecări din sat Homița, com. Cristești: 05:50, 07:10, 12:20, 15:00, 16:40
- Plecări din Pașcani: 06:40, 11:40, 14:15, 16:00, 19:30

S-a precizat faptul că la nivelul Consiliului Local Cristești a fost inițiată o hotărâre de Consiliu Local în acest sens urmând ca la nivelul lunii mai să fie supusă aprobării.

Cucuteni: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Dagâța: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Deleni: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Dobrovăț: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Dolhești: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Drăgușeni: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Dumești: Există solicitări pentru crearea unui nou traseu care să includă și satul Hoisești.

Erbiceni: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Fântânele: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Focuri: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Golăiești: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Gorban: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Grajduri: Deoarece satele Poiana cu Cetate și Cărbunari au fost incluse în rețeaua de transport local al UAT Grajduri, nu se mai dorește includerea acestora în rețeaua de transport public județean.

Gropnița: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Grozești: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Hălăucești: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Hărmănești: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Heleşteni: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Holboca: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Horlești: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Ion Neculce: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Ipatele: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Lespezi: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Lețcani: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Lungani: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Mădârjac: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Mircești: S-a precizat că pe raza comunei Mircești sunt 3 stații de îmbarcare-debarcare călători, după cum urmează:

- Coordonate GPS 47.06338, 26.84194, denumire "Stație Poliție", pe strada principală din loc. Mircești
- Coordonate GPS 47.06876, 26.84936, denumire "Stație Biserica Ortodoxă", pe strada Vasile Alecsandri din loc. Mircești
- Coordonate GPS 47.04575, 26.83268, denumire "Stație Pizzerie", pe strada Unirii din loc. Iugani

Mironeasa: Se dorește ca orele de plecare/sosire să rămână aceleași.

Miroslava: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Miroslovești: Se propune schimbarea cursei de transport pe ruta Pașcani 6:45 – 7:15 Soci cu ruta 5:00 Pașcani – 5:30 Soci și suplimentarea cu o cursă pe același traseu 6:45 Pașcani – 7:30 Soci.

Mogoșești: Se dorește ca autobuzele și maxi-taxi care sunt vechi și nu mai corespund normelor de circulație pe drumurile publice ușile nu se închid bine, nu au căldură iarna și vara nu au aer condiționat) să fie înlocuite cu mijloace de transport noi;

- Traseul Iași- Mogoșești:
 - Curse regulate din jumate în jumate de oră, prima cursă plecare din Iași la ora 4:00 și ultima cursă plecare din Iași la ora 22:00,
 - Cursele cu plecare din Iași la orele 5:30, 7:30, 12:00,15:00,19:00, 19:30 să meargă până în satul Budești și cu plecări din satul Budești la orele 6:15, 8:15, 12:30, 15:30,20:00,
 - Prelungirea cursei de ora 11:00 din satul Mogoșești în satele Budești și Mânjești.
- Traseul Iași – Hadâmbu:

- O cursă cu plecare la ora 5:00 din satul Hadâmbu,
- Plecări din Iași la orele 4:00, 7:00, 10:00, 12:00, 16:00, 20:00,
- Prelungirea traseului actual până la Mănăstirea Hadâmbu având în vedere solicitările celor care vizitează monumentul istoric.
- **Includerea satului Mânjești** în rețeaua de transport public județean prin prelungirea traseului Iași-Mogoșești sau **prin înființarea unui nou traseu Iași- Mânjești**:
 - Plecări din satul Mânjești la orele 5:00, 6:15, 7:15, 13:15, 15:15, 17:15, 19:15,
 - Placări din Iași la orele 4:30, 5:30, 6:30, 12:30, 14:30, 16:30, 18:30,
 - Prelungirea cursei de ora 11:00 din satul Mogoșești către satele Budești și Mânjești,
 - Cursele din timpul săptămânii vor avea același program și în zilele de duminică mai ales cea de la ora 5:00.
- Stațiile de îmbarcare/ debarcare călători sunt prevăzute în HCL 23/2021.

Mogoșești-Siret: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Moșna: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Moțca: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Movileni: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Oțeleni: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Plugari: S-a făcut mențiunea că în localitatea Boroșoaia există o stație de transport public de persoane, însă este necesară înființarea celei de-a doua stații, care să fie amplasată în capătul localității, sensul dinspre comuna Coarnele Caprei.

Popești: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Popricani: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Prisăcani: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Proboți: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Răchiteni: Se dorește menținerea variantei actuale de traseu *Răchiteni-Mircești-Pășcani* deoarece varianta de traseu *Butea-Răchiteni-Al.I.Cuza-Pășcani* presupune dublarea distanței Răchiteni-Pășcani, a timpului de parcurs și probabil și a costului, ceea ce nu este agreat de UAT Răchiteni și nici de locuitorii comunei Răchiteni.

Răducăneni: S-a precizat că pe raza Com. Răducăneni nu există organizat transport public local iar fluxul de călători către celelalte localități ale județului se desfășoară atât particular, cât și cu transportul public

județean pe drumurile Răducăneni-Cozmești, Răducăneni-Grozești și Iași-Albița. Pe raza comunei sunt amplasate 6 stații de îmbarcare-debarcare călători, astfel:

Traseul DN28 Iași-Albița

- stația de îmbarcare-debarcare călători Răducăneni (Bazga)
 - partea dreaptă, sens Iași-Albița, coordonate GPS: 46.960965307532184, 27.92188145122929
 - partea stângă, sens Iași-Albița, coordonate GPS: 46.96103061630179, 27.921970762877628
- stația de îmbarcare-debarcare călători Răducăneni (centru)
 - partea dreaptă, sens Iași-Albița, coordonate GPS: 46.958073409734794, 27.94167084637794
 - partea stângă, sens Iași-Albița, coordonate GPS: 46.95798788060764, 27.942293821902823
- stația de îmbarcare-debarcare călători Bohotin (sat nou)
 - partea dreaptă, sens Iași-Albița, coordonate GPS: 46.94765842369525, 27.986417236878423
 - partea stângă, sens Iași-Albița, coordonate GPS: 46.94763423271097, 27.986234956791904
- stația de îmbarcare-debarcare călători Isaiia
 - partea dreaptă, sens Iași-Albița, coordonate GPS: 46.93672532816844, 28.007690890170032
 - partea stângă, sens Iași-Albița, coordonate GPS: 46.9368205623055, 28.0078732803648

Traseul Iași-Cozmești

- stația de îmbarcare-debarcare călători Răducăneni (Bazga)
 - partea dreaptă, sens Iași-Cozmești, coordonate GPS: 46.960965307532184, 27.92188145122929
 - partea stângă, sens Iași-Cozmești, coordonate GPS: 46.96103061630179, 27.921970762877628
- stația de îmbarcare-debarcare călători Răducăneni (centru)
 - partea dreaptă, sens Iași-Cozmești, coordonate GPS: 46.958073409734794, 27.94167084637794
 - partea stângă, sens Iași-Cozmești, coordonate GPS: 46.95798788060764, 27.942293821902823
- stația de îmbarcare-debarcare călători Bohotin (sat nou)
 - partea dreaptă, sens Iași-Cozmești, coordonate GPS: 46.94765842369525, 27.986417236878423
 - partea stângă, sens Iași-Cozmești, coordonate GPS: 46.94763423271097, 27.986234956791904
- stația de îmbarcare-debarcare călători Bohotin (sat vechi)
 - partea dreaptă, sens Iași-Cozmești, coordonate GPS: 46.93877763990313, 27.97667603635679
 - partea stângă, sens Iași-Cozmești, coordonate GPS: 46.9406678845826, 27.97720001595948
- stația de îmbarcare-debarcare călători limita Bohotin-Moșna
 - partea dreaptă, sens Iași-Cozmești, coordonate GPS: 46.93031005218286, 27.97118258475506
 - partea stângă, sens Iași-Cozmești, coordonate GPS: 46.93015922652114, 27.970166609066755

Traseul Iași-Colțul Cornii

- stația de îmbarcare-debarcare călători Răducăneni (Bazga)
 - partea dreaptă, sens Iași-Colțul Cornii, coordonate GPS: 46.960965307532184, 27.92188145122929
 - partea stângă, sens Iași-Colțul Cornii, coordonate GPS: 46.96103061630179, 27.921970762877628
- stația de îmbarcare-debarcare călători Răducăneni (centru)
 - partea dreaptă, sens Iași-Colțul Cornii, coordonate GPS: 46.958073409734794, 27.94167084637794
 - partea stângă, sens Iași-Colțul Cornii, coordonate GPS: 46.95798788060764, 27.942293821902823
- stația de îmbarcare-debarcare călători Bohotin Nou
 - partea dreaptă, sens Iași-Colțul Cornii, coordonate GPS: 46.94765842369525, 27.986417236878423
 - partea stângă, sens Iași-Colțul Cornii, coordonate GPS: 46.94763423271097, 27.986234956791904

De asemenea, s-a constatat că pe raza UAT Răducăneni nu este necesar un program de transport local între localitățile componente.

Rediu: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Românești: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Roșcani: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Ruginoasa: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Scânteia: S-a precizat că se va menține Programul de transport public județean privind cursele regulate aprobate prin HCL nr. 65/26.08.2021.

Schitu Duca: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Scobinți: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Sinești: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Sirețel: Având în vedere numărul mare al persoanelor navetiste, se solicită ca traseele Slobozia-Pășcani și Sirețel-Pășcani să fie deservite în continuare cu mijloace de transport de tip autobuz pentru asigurarea confortului călătorilor. În ceea ce privește traseele Humosu-Pășcani și Berezlogi-Pășcani, acestea să fie deservite cu mijloace de transport de tip microbuz.

Stolniceni-Prăjescu: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Strunga: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Șcheia: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Șipote: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Tansa: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Tătăruși: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Todirești: S-a propus mărirea numărului de curse, inclusiv dinspre Pășcani spre Todirești deoarece ultima cursă în prezent este la ora 19:15 iar călătorii au nevoie de transport și după orele 20:00. Se doresc mai mulți operatori de transport public județean.

Tomești: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Trifești: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Țibana: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Țibănești: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane, curse regulate care operează fiind suficiente.

Țigănași: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Țuțora: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Ungheni: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Valea Lupului: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Valea Seacă: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Vânători: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Victoria: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Vlădeni: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

Voinești: Nu există propuneri/solicitări/observații referitoare la programul de transport județean de persoane prin curse regulate.

În Anexa 16 – "Informații furnizate de UAT-uri" sunt prezentate în mod extins informațiile furnizate de UAT-uri și de care s-a ținut cont în elaborarea prezentului studiu de trafic care stă la baza propunerii de program de transport.

2.2 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 (Anexa 17) format din 18 întrebări a putut fi completat atât pe hârtie la sediile primăriilor, cât și în mediul online prin accesarea link-ului <https://docs.google.com/forms/d/1ySABnUuSPF05sTEW6OuQcQn9hvvZ194LZtbgd8gDRz0/edit?pli=1>.

Autorităților publice locale (primăriile localităților componente județului Iași) li s-a pus la dispoziție un chestionar (Anexa 18) 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 (Anexa 19) ce a cuprins un număr de 4 întrebări pentru a putea identifica rutele de transport, programul de transport și numărul persoanelor transportate.

2.2.1 Rezultate chestionar aplicat în rândul populației

Răspunsurile colectate la chestionarul aplicat în rândul populației județului Iași (363 respondenți) sunt analizate în cele ce urmează pe fiecare dintre cei 18 itemi ai chestionarului.

1. Care este localitatea dumneavoastră de domiciliu?

Respondenții își au domiciliul în localitățile:

Localitate	Procent respondenți din total respondenți - %
Andrieșeni	0,57
Balș	0,57
Bălțați (Bălțați, Mădârjești, Sârca)	2,30
Bivolari	0,29
Butea (Butea, Miclăușeni)	10,63
Ceplenița (Buhalnița, Poiana Mărului)	0,86
Ciohorăni	0,29
Ciorțești (Ciorțești, Coropceni, Rotăria, Deleni, Șerbești)	8,62
Ciurea (Hlincea, Slobozia)	0,86
Comarna (Comarna, Osoi)	2,01
Costuleni	0,57
Cotnari (Cârjoaia, Cotnari, Horodiștea)	5,46
Cozmești	0,29
Dagâța	0,86
Deleni (Deleni, Maxut, Poiana, Feredeni)	5,75
Drăgușeni	0,57
Dumești (Dumești, Banu, Păușești, Hoișești)	6,03
Fântânele	0,29
Gorban (Gorban, Gura Bohotin)	2,01
Grajduri	0,29
Grozești (Colțu Cornii, Grozești)	1,44
Hârlău (Hârlău, Pârcovaci)	8,62
Horlești	0,29
Iași	4,89
Ion Neculce	0,29
Lungani	0,29
Mădârjac	0,57
Mironeasa	0,29
Miroslava	0,29
Miroslovești	0,29
Mogoșești	1,72

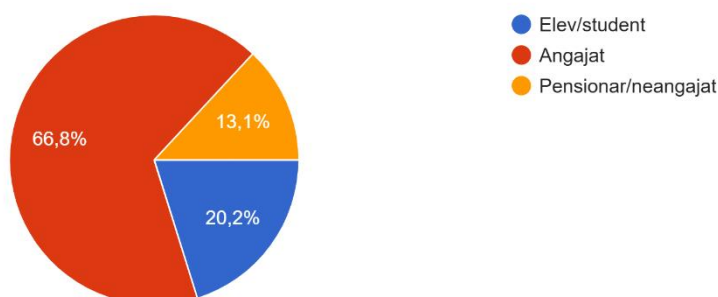
Localitate	Procent respondenți din total respondenți - %
Moșna	0,86
Movileni	0,29
Oțeleni (Hândrești, Oțeleni)	1,44
Pașcani	1,44
Plugari	0,29
Podu Iloaiei	0,29
Popești (Popești, Hărpășești, Obrijeni, Doroșcani, Pădureni, Vama)	5,75
Prisăcani	0,29
Răchiteni	0,29
Răducăneni	0,57
Românești	0,29
Roșcani	0,29
Șcheia	0,86
Scobinți	0,29
Scobinți (Scobinți, Sticlăria)	1,44
Sirețel	0,29
Stolniceni-Prajescu	0,57
Strunga (Brătulești, Fărcășeni, Fedeleșeni, Gura Văii)	3,16
Tătăruși	0,29
Țibana	0,29
Țibănești	0,29
Țigănași	4,31
Țuțora (Chiperești, Oprișeni)	2,87
Valea Seacă	0,29
Vânători (Crivești, Gura Bâdiliței, Hârtoape)	4,89

2. Care este vârsta dumneavoastră?

Persoanele care au răspuns la chestionar au vârsta cuprinsă între 12 și 78 de ani, cu o medie de vârstă de 37 ani (4% - persoane de vârstă școlară, 81% - persoane cu vârsta cuprinsă între 20-64 ani și 15% - persoane cu vârsta de 65 și peste 65 ani).

3. Care este statutul dumneavoastră?

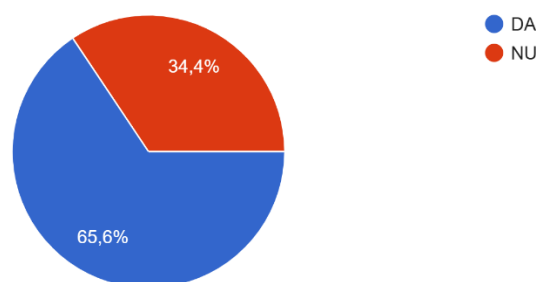
352 de răspunsuri



Cei mai mulți dintre respondenți sunt angajați fiind urmați ca pondere de elevi.

4. Faceți naveta?

349 de răspunsuri



Majoritatea persoanelor care au răspuns la chestionar fac naveta între diferite localități ale județului Iași.

5. În cazul în care faceți naveta, care este localitatea de destinație spre care vă deplasați (localitatea unde aveți locul de muncă sau unde este unitatea de învățământ)?

Localitățile de destinație ale respondenților navetiști sunt:

- Iași – 45,42% dintre respondenți
- Hârlău – 12,98% dintre respondenți
- Pașcani – 8,78% dintre respondenți
- Târgu Frumos – 5,73% dintre respondenți
- Cotnari (Cotnari, Horodiștea, Valea Racului) – 4,58% dintre respondenți
- Butea – 1,91% dintre respondenți
- Popești – 1,91% dintre respondenți
- Deleni – 1,53% dintre respondenți
- Românești – 1,53% dintre respondenți
- Cozmești – 1,15% dintre respondenți

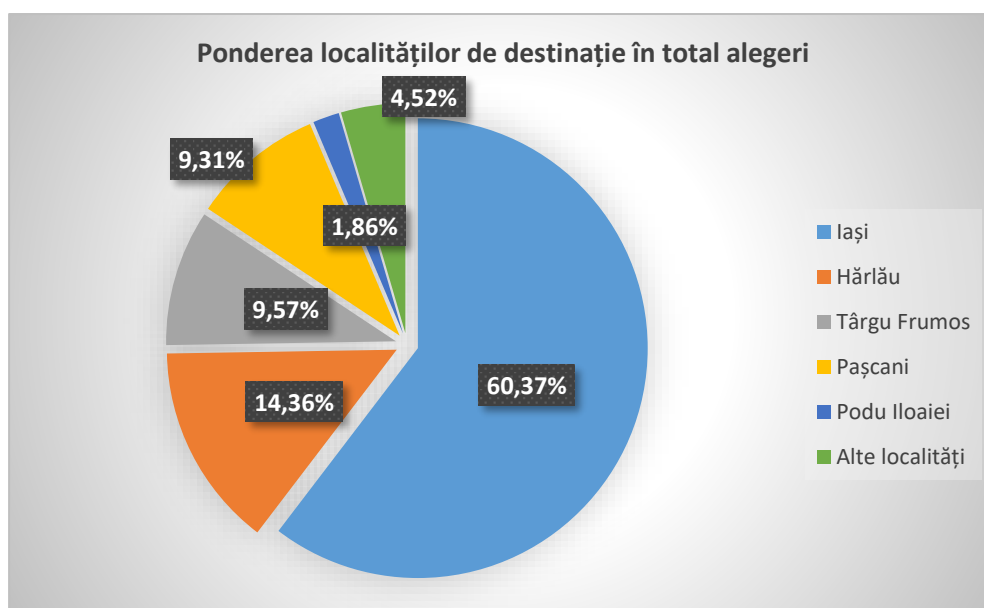
- Scobinți (Scobinți, Fetești, Sticlăria) - 1,15% dintre respondenți
- Hârtoape - 1,15% dintre respondenți

Alte localități de destinație a respondenților navetiști (cu un procent de răspunsuri de sub 1%): Miroslava, Ceplenița (Ceplenița, Poiana Mărului), Ciortești, Gorban, Grozești, Șerbești, Bivolari, Coropcenii, Costești, Drăgușeni (Frenciugi), Grajduri, Vânători, Miroslavești, Mogoșești, Belcești (Munteni), Oțeleni, Erbiceni, Sârca, Drăgușeni, Cozmești, Lungani, Țibana, Țuțora, Valea Lupului, Voinești, Urșița.

O parte dintre respondenții navetiști (2,7%) au precizat că fac naveta la Roman, în județul Neamț.

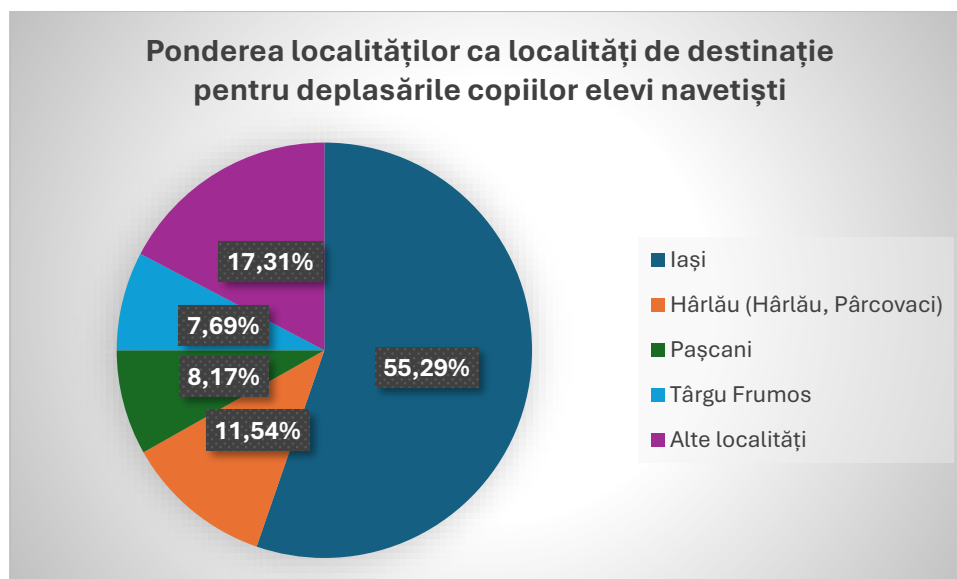
6. Spre care dintre localitățile următoare din județul Iași efectuați frecvent deplasări din localitatea de domiciliu: Iași, Pașcani, Hârlău, Podu Iloaiei, Târgu Frumos?

Cele mai multe deplasări sunt efectuate, cum era și de așteptat, spre localitățile urbane ale județului: reședința județului - Iași – 60,73%, urmată de orașul Hârlău, mun. Pașcani, orașul Târgu Frumos, oraș Podu Iloaiei. Între alte localități menționate de respondenți ca și localități de destinație a deplasărilor, amintim: Butea, Cozmești, Hârtoape, Popești, Ciortești, Comarna, Dumești, Mogoșești, Munteni (comuna Belcești), Românești, Sirețel, Tătăruși, Țuțora.



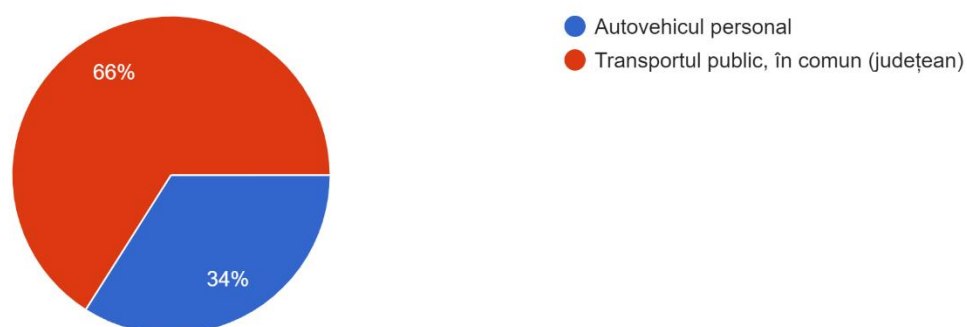
7. În cazul în care aveți copii elevi și aceștia fac naveta, care este localitatea de destinație a acestora?

Ca mai mare pondere a copiilor respondenților, în situația în care fac naveta, o fac la unități de învățământ din Iași (55,29%), Hârlău (11,54%), Pașcani (8,17%), Târgu Frumos (7,69%) și din alte localități din județul Iași (Cotnari, Deleni, Sticlărie - Strunga, Butea, Hârtoape, Răducăneni, Țigănași, Avântu (com. Românești), Balș, Banu (comuna Dumești), Bivolari, Ciortești, Colțu Cornii (com. Grozești), Coropcenii, Doroșcani (com. Popești), Grozești, Lețcani, Miroslavești, Mogoșești, Oțeleni, Pădureni (com. Popești), Poiana și la Roman, județul Neamț.



8. Ce mijloc de transport folosiți cel mai des?

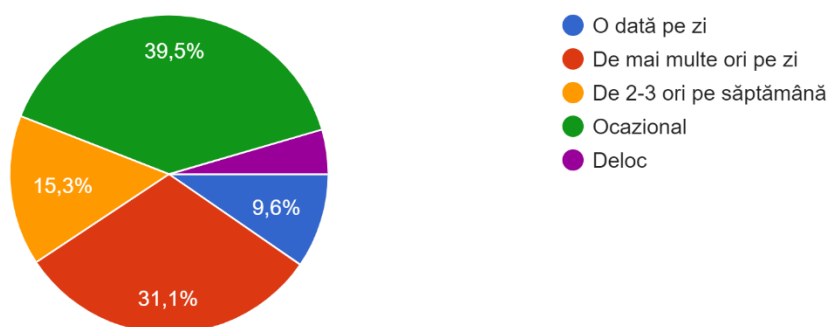
353 de răspunsuri



Respondenții utilizează cel mai frecvent transportul public în comun (județean) pentru deplasările care le efectuează.

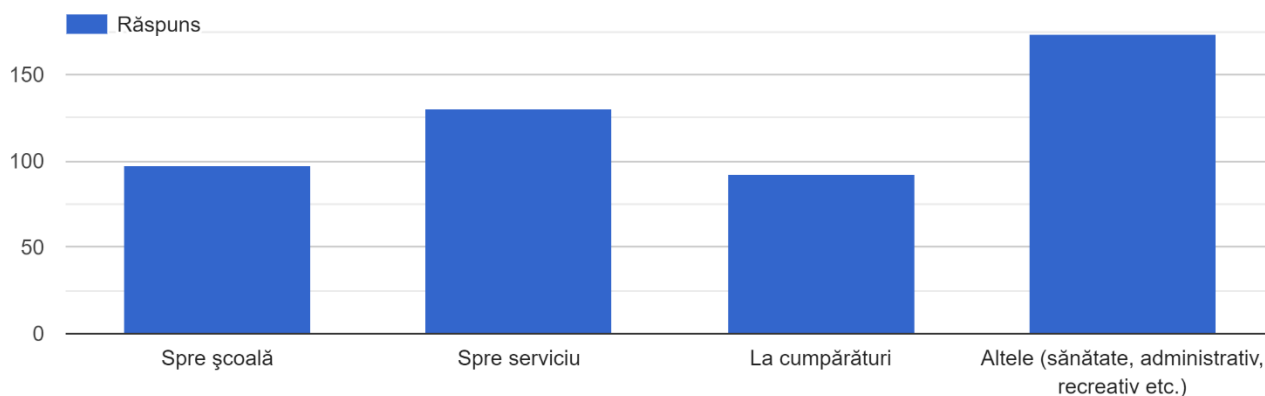
9. Cât de des utilizați transportul public județean?

354 de răspunsuri



În ce privește utilizarea transportului public județean, cei mai mulți dintre cei chestionați afirmă că îl utilizează de mai multe ori pe zi și ocazional; în ordinea opțiunilor, urmează cei care utilizează transportul public de 2-3 ori pe săptămână și o dată pe zi.

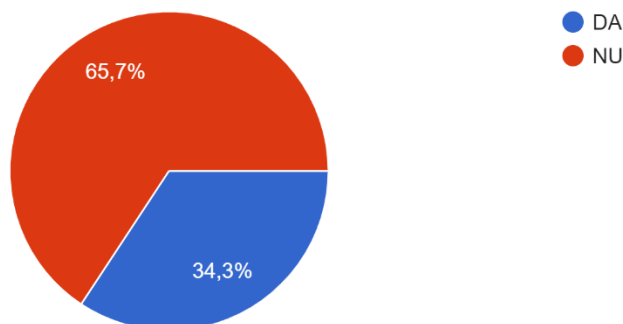
10. În cazul în care utilizați transportul public județean, în ce scop îl utilizați?



Utilizarea transportului public județean de către respondenți este realizată în principal pentru scopuri personale și deplasări (174) și pentru deplasările la serviciu (130) și pentru deplasările la școală (98) și cumpărături (92).

11. Considerați că numărul autobuzelor care circulă pe ruta utilizată de dvs. satisface necesarul populației?

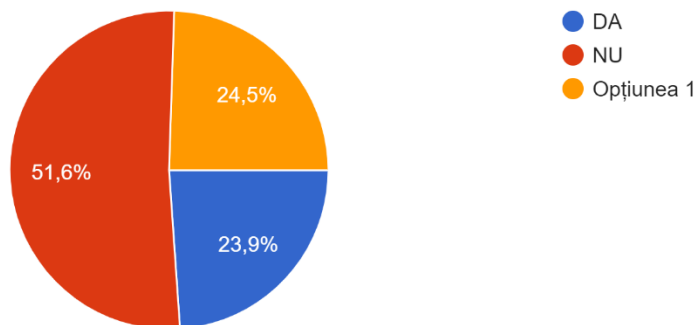
350 de răspunsuri



Cea mai mare pondere a respondenților consideră că numărul autobuzelor de pe ruta de transport județean pe care circulă nu satisface necesarul populației.

12. Considerați că liniile de transport public asigură o acoperire suficientă a județului?

339 de răspunsuri



Circa jumătate din respondenți consideră că liniile de transport public nu asigură o acoperire suficientă a județului. În continuarea acestui răspuns, în sensul în care s-a ales opțiunea "NU" respondenții au fost solicitați să specifice zonele care nu sunt acoperite de transportul public județean de persoane.

13. Dacă la întrebarea precedentă ați răspuns "Nu", vă rugăm să specificați zonele care nu sunt acoperite de transportul public județean de persoane.

În răspunsurile furnizate, o parte dintre respondenți au indicat că anumite zone și/sau relații între diferite localități nu sunt acoperite de transportul public județean de persoane. **Precizăm totuși că o parte din localitățile indicate de respondenți ca nefiind acoperite de transportul public județean de persoane, sunt însă deservite de serviciul de transport județean** iar între aceste localități amintim: Avântu, Banu, Butea în

relație cu Pașcani și Tg. Frumos, Ciortești, Comarna, Osoi, Dumești, Țigănași, Coropcenii, Costuleni, Cozmești, Zbereni, Frenciugi (există stație de transport public la ramificație cu drumul spre Frenciugi), Grozești – Colțu Cornii, Grozești – Răducăneni, Hârlău – Pașcani, Hârtoape, Hârtoape – Pașcani, Hoișești, Hoișești-Cotnari, Horpaz, Iași – Comarna, Iași – Mogoșești, Iași – Podu Iloaiei – Românești, Iași – Tg. Frumos – Butea, Miclăușeni, Butea, Mihail Kogălniceanu, Oțeleni, Pașcani – Hârtoape, Hoișești, Miclăușeni (Butea), Munteni (Belcești), satele Crucea, Zmeu, Goești din comuna Lungani, Hadâmbu, Urșița, Scobinți, Scobinți – Hârlău, sat Stânca din comuna Comarna (este stație prevăzută la ramificație), Tătăruși, Țigănași, Țigănași – Iași.

Există localități și/sau relații între localități care nu sunt deservite de transportul public județean: Boatca (din comuna Dagâța), Cărbunari (comuna Grajduri), Chilișoia – Hoișești, comuna Ciurea – Iași (pe această relație este transport metropolitan), Făgăt, Cireșeni, Gura Văii (Strunga), Horodiștea – Cotnari, Rotăria, Românești dinspre ruta Iași – Lețcani – Podu Iloaiei, Vlădnicuț (com. Vânători), Mânjești, Curagău, Stejarii (com. Țigănași).

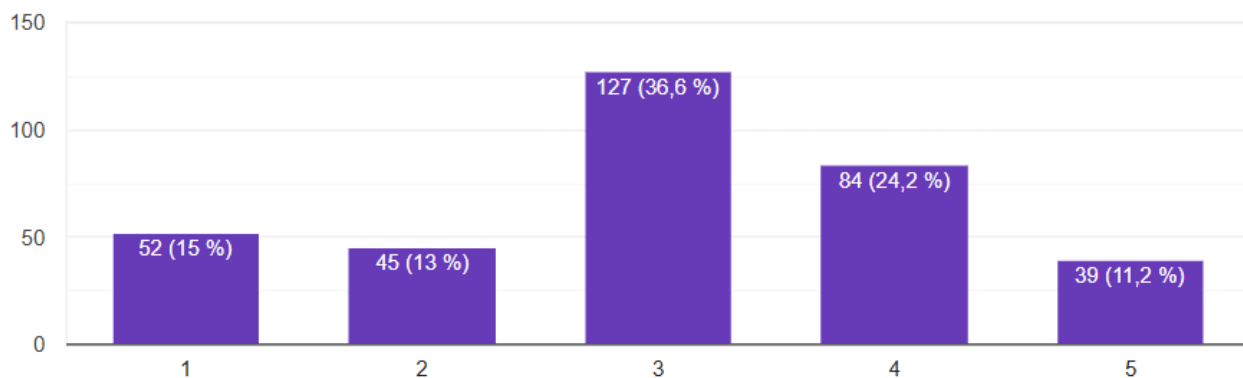
Unii respondenți menționează localitatea Hlicea din comuna Ciurea ca nefiind acoperită de serviciul de transport județean de persoane. Menționăm că dar deservirea comunei Ciurea este asigurată prin serviciul de transport metropolitan.

Alte observații și propuneri ale respondenților:

- Pe relația Dagâța – Hârlău transport greu de găsit spre Iași, disponibil doar la intervale foarte mari între ele;
- Se dorește acoperirea relației de transport Oțeleni – Pașcani;
- În Obrieni nu există stație directă care să treacă prin sat;
- Fără acoperire transport în comuna Cotnari compusă din 11 sate dispersate;
- Frecvență mai mare a curselor
- Pe relația Iași-Butea nu sunt curse regulate
- În comuna Mogoșești ar fi de preferat să mai existe și alte rute ale transportului public;
- În localitatea Borosoia (comuna Plugari) este înființată o stație de transport public, însă este necesară înființarea celei de-a doua stații, în capătul localității;
- Ocazional nu se merge în toate stațiile din Colțu Cornii;
- Aglomerația din autobuze;
- Timp de așteptare prea mare între curse;
- Un respondent de la Stolniceni Prăjescu afirmă că problema nu e că nu e acoperită zona, ci că nu sunt suficiente autobuze: "de la ora 19 nu mai ai cu ce ajunge acasă";
- Pe ruta Iași – Hârlău s-a precizat că sunt puține autovehicule cu număr redus de locuri;
- Aglomerarea autobuzelor;
- Pe ruta Iași – Hârlău – se solicită oprirea în stații, de multe ori autobuzele nu opresc la Cotnari, deoarece sunt pline de la Hârlău.

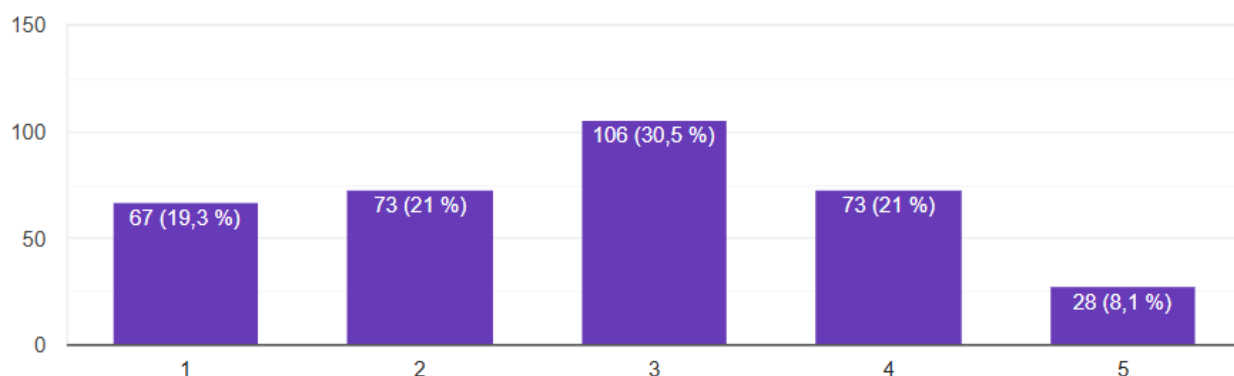
Unii respondenți fac referire la transportul public local din municipiul Iași și la transportul interjudețean – asigurarea legăturilor din diferite localități din Iași și Roman, Suceava.

14. În cazul în care utilizați transportul public județean, pe o scală de la 1 la 5 (1-grad redus de siguranță; 5-grad ridicat de siguranță) apreciați gradul de siguranță pe care îl simțiți pe parcursul călătoriilor cu mijloacele de transport în comun.



Circa 72% dintre respondenți apreciază drept mediu și ridicat gradul de siguranță resimțit pe parcursul călătoriilor cu mijloacele de transport în comun.

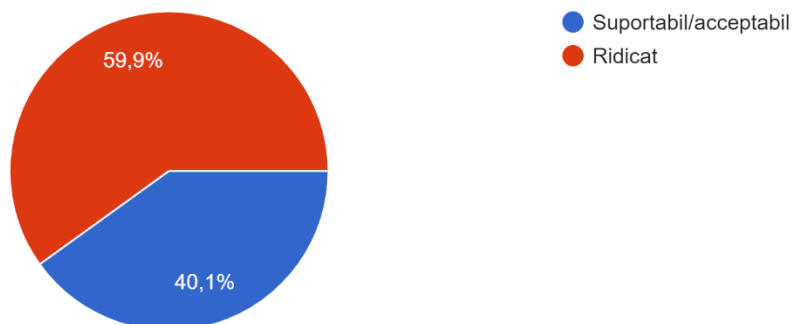
15. În cazul în care utilizați transportul public județean, pe o scală de la 1 la 5 (1-confort redus; 5-confort ridicat) apreciați gradul de confort al mijlocului de transport pe care îl simțiți pe parcursul călătoriilor cu mijloacele de transport în comun



În ce privește gradul de confort pe parcursul călătoriilor cu mijloacele de transport în comun, 59,6% dintre respondenți apreciază nivelul de confort al mijloacelor de transport pe parcursul călătoriilor ca fiind mediu și ridicat.

16. În cazul în care utilizați transportul public județean, cum apreciați nivelul tarifelor de călătorie (bilete, abonamente)?

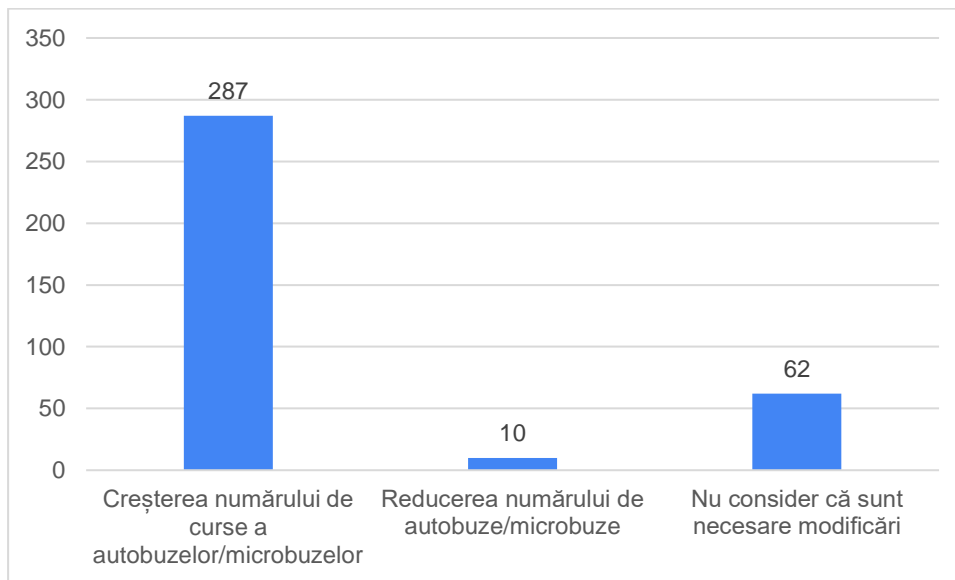
347 de răspunsuri



Peste jumătate dintre respondenți (59,9%) apreciază tarifele de călătorie în transportul public județean ca fiind ridicate.

17. Considerați că este necesar (puteți alege mai multe variante de răspuns):

- Creșterea numărului de curse a autobuzelor/microbuzelor
- Reducerea numărului de autobuze/microbuze
- Nu consider că sunt necesare modificări



Circa 80% dintre persoanele care au răspuns la chestionar au precizat că este necesară creșterea numărului de curse a autobuzelor/microbuzelor, doar 3% au precizat că este necesară reducerea numărului de autobuze/microbuze iar un procent de 17% dintre respondenți au precizat că nu consider necesare modificări.

18. Ce alte modificări considerați necesare în ce privește transportul public județean?

Răspunsurile au indicat ca fiind necesare modificări ce țin de următoarele elemente: programul de transport, tarifele de călătorie, flota de transport, comportamentul șoferilor de autobuz, operatorii de transport, stațiile de îmbarcare-debarcare, îmbunătățirea condițiilor de călătorie, a confortului, accesibilitate și mai multe opțiuni de transport. Aspectele pe care respondenții le consideră necesar a fi modificate în ce privește transportul public județean sunt prezentate în detaliu pe fiecare dintre aceste categorii de elemente:

Tarife de transport

- Majoritatea respondenților consideră necesară reducerea tarifelor la bilete și abonamente, ieftinirea lor, acestea fiind apreciate ca foarte scumpe sau exagerate în raport cu numărul de km parcurși (ex. pe relația Pașcani-Hârtoape);
- Reduceri la bilete pentru copii;
- Bilete cu reducere pentru navetiști;
- Biletele de la casa de pensii și cele gratuite de la DGASPC să fie primite pe toate destinațiile;
- Unii respondenți consideră că ar trebui să existe un preț fix pentru călătorie, șoferii luând bani după cum cred ei;
- Gratuitate elevi din mediul rural;
- Pe unele rute să fie posibilitatea ca elevilor și navetiștilor să li se elibereze abonament, să nu fie nevoiți să plătească bilet (ex. la Păușești);
- Posibilitatea realizării abonamentelor de transport zilnic/săptămânal/lunar la toți operatorii de transport public în comun la prețuri accesibile populației;
- În prețul abonamentelor să fie inclusă și posibilitatea de a circula și în week-end, deoarece unele persoane au program de lucru și în week-end;
- Recalcularea prețului biletelor;
- Costuri mai moderate.

Programul de transport

- Curse pt elevii care învață la școli din Iași, în așa fel încât să ajungă la ora 8 la școală – Avântu;
- Introducerea de autobuze și transport și după ora 20:00 – Balș;
- Ore potrivite pentru corelarea cu traficul feroviar - comuna Bălțați cu gara Sârca/ Tg Frumos;
- Program de transport pentru toate categoriile de persoane navetiste, inclusiv pentru cei care termină programul de lucru la ora 22:00-22:30 din Iași – Comarna;
- Programul de weekend – Ciortești;
- Curse și în sate mai mici cum ar fi Boatca, Buzdug, Piscu Rusului, Tarnița, Poienile din comuna Dagâța;
- Încă o cursă din Iași spre Dumești la ora 15 pentru transportul elevilor deoarece aceștia așteaptă de la ora 14 până la ora 16 până vine autobuzul spre Dumești care este foarte aglomerat și abia mai încap în el;
- Includerea în traseul de transport a satului Frenciugi; distanța din sat până în stație este de aproximativ 1,5 Km;
- Transport public de la Gura Văii la Târgu Frumos;
- Curse până în 9:30 din oră în oră și programul de seară să fie până mai târziu, măcar până la 20 ultima cursă – Hărpășești;
- Transport public în satul Hoișești, curse regulate dimineața, prânz și seara, pentru a se putea asigura deplasările la serviciu, respectiv la școală;

- Transport de călători cu plecare din Mihail Kogălniceanu către Iași - menționăm că localitatea Mihail Kogălniceanu este deservită în tranzit;
- Mai multe rute în cadrul comunei Mogoșești;
- Autobuze care să treacă prin satul Obrijeni, ca oamenii să nu mai fie nevoiți să meargă kilometri până la cea mai apropiată stație;
- Introducerea autocarului pe ruta Pașcani – Butea;
- Linie directă Iași - Podu Iloaiei din 20 în 20 de minute;
- Introducerea transportului cel puțin la nivelul a 3 curse săptămânale - Sat Pădureni comuna Popești;
- Interval orar mai amplu (Popești);
- Introducerea de curse la Rotăria;
- Ar putea introduce în circuitul transportului public și satele de pe fostul DJ282E actual DC58A: Poiana de Sus, Runcu, Vadu Vejei și în cealaltă parte a comunei (est): Moara Ciernei, Alexeni, Poiana Mănăstirii, drumuri asfaltate;
- Introducerea transportului public din comuna Tiganași către Iași (Copou) sau legarea cu linia 601;
- Efectuarea curselor până în satul Urșița și Schitul Hadâmbului;
- Introducerea transportului cu microbuze – Vânători;
- Capacitate de transport mai mare a vehiculelor astfel încât să se evite aglomerația și transportul peste limita numărului de scaune a autovehiculelor de pe traseele care deservesc localitățile: Coropcenii, Oțelenii, Țigănași, Hârtoape, Mădărjac, Poiana (com. Deleni), Popești, Hândrești, Pârcovaci, Mogoșești, Larga Jijia (comune Movilenii).
- Suplimentarea numărului de autobuze pe traseele care deservesc localitățile: Coropcenii, Ciortești, Dumești, Buhalnița, Gura Bădilei ("Să fie mijloace de transport mai dese și să fie dublate cursele la orele de maxim aglomerație (ora 12 , 14 și 16)'), Cotnari, Coasta Măgurii, Deleni, Butea.
- Suplimentarea numărului de curse pe traseele care deservesc localitățile: Colțu Cornii, Șcheia, Cotnari, Sticlăria, Deleni, Păușești, Țuțora.

Flota de transport

- Înnoirea parcului auto, autobuze noi, mai mari, mai încăpătoare, moderne, cu aer condiționat care să asigure siguranță și confort;
- Creșterea gradului de curățenie a autovehiculelor;
- Mijloace de transport mai sigure, cu revizia tehnică la zi;
- Respectarea capacității de transport;
- Schimbarea autovehiculelor pentru condiții decente de transport;
- Autovehicule dubluri pentru evitarea aglomerației;
- Autobuze electrice pe ruta Pașcani - Stolniceni Prăjescu, până la ora 22:00.

Comportamentul șoferilor de autobuz și a operatorilor de transport

- Adoptarea de către șoferii de autobuze a unui comportament adecvat, civilizat fiind sesizate cazuri în care aceștia au un comportament agresiv verbal, nu eliberează bilete, refuză accesul în microbuze sau dau călătorii jos din autobuze;
- Bun simț, maniere, limbaj adecvat în cazul majorității șoferilor;
- Modificarea comportamentului conducătorilor auto, față de călători, mai ales față de elevi;
- Oferirea bonurilor de călătorie de către șoferi și respectarea numărului de locuri din autobuz, fără supraaglomerare;
- Șoferi mai politicoși;
- Respectarea numărului de locuri din transport;

- Îmbunătățirea comportamentului patronilor operatorilor de transport în relația cu călătorii și consultarea cu navetiștii atunci când cresc tarifele de călătorie;
- Operatorii de transport să dețină pagini web pentru o informare corespunzătoare privind transportul public județean, îndeosebi a orarului curselor;

Stațiile de îmbarcare-debarcare

- Se doresc stații amenajate în fiecare localitate pentru a nu mai fi necesar să se circule printre mașini;
- Stații clar definite, delimitate;
- Orar stabilit în fiecare localitate cu programul microbuzelor.
- În satul Gîrbești ar mai trebui înființate cel puțin 2 stații.

Alți respondenți consideră necesare: modernizarea infrastructurii, bandă dedicată autobuzelor de transport în comun, realizarea de campanii de informare privind transportul public județean, oferirea sau deschiderea rutelor alternative și creșterea frecvenței mijloacelor de transport, introducerea trenului urban, accesul la capătul de traseu printr-o zonă accesibilă în oraș.

Unele propuneri de modificare vizează transportul interjudețean, spre exemplu asigurarea relației directe Butea – Roman, curse spre județul Neamț, la Roman, dat fiind locuitorii care se deplasează pentru spital, cumpărături sau școală la Roman.

Propunerile de modificare a programului de transport au fost analizate din punct de vedere a obiectivității și oportunității implementării lor, fiind transpuse în noua propunere de program de transport.

În vederea asigurării unei flote mai noi de transport, a unor autobuze sigure, confortabile, moderne, în cadrul procedurii de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului factorii de evaluare a ofertelor vor avea în vedere selecția acelor oferte în cadrul cărora se vor prezenta autovehicule ce vor obține punctajele cele mai mari la vechime, nivel de poluare, grad de confort, capacitate de transport, dotarea cu instalație de aer condiționat.

În ce privește comportamentul conducătorilor auto și a operatorilor de transport, acest aspect se reglementează prin prevederile contractuale, respectiv regulamentul serviciului și caietul de sarcini al serviciului, atât verificarea, controlul îndeplinirii obligațiilor cât și sancționarea neîndeplinirii obligațiilor făcând obiectul acestora.

În ce privește tarifele de călătorie, în cadrul viitoarelor contracte de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean, acestea se vor calcula de către consiliul județean în baza tarifelor medii lei/km/loc ofertate de operatorii de transport în cadrul procedurii de atribuire, nivelul tarifului fiind unul dintre cei mai importanți factori de evaluare ai ofertelor iar ofertele cu cele mai mici tarife vor primi punctajul maxim.

2.2.2 Rezultate chestionar aplicat în cadrul UAT-urilor

Răspunsurile obținute la chestionar sunt prezentate în cele ce urmează pe fiecare item al acestuia.

La chestionarul privind transportul public la nivelul județului Iași aplicat în rândul autorităților publice locale de pe raza județului Iași au fost furnizat răspunsuri următoarele unități administrativ teritoriale:

1. Unități administrativ teritoriale

Nr. crt.	Unitate administrativ-teritorială
1	ALEXANDRU I. CUZA
2	ANDRIEȘENI
3	BALȘ
4	BĂLȚAȚI
5	BELCEȘTI
6	BIVOLARI
7	BUTEA
8	CEPLENIȚA
9	CIOHORANI
10	CIORTEȘTI
11	COMARNA
12	COSTEȘTI
13	COSTULENI
14	COTNARI
15	COZMEȘTI
16	CRISTEȘTI
17	DAGÂȚA
18	DELENI
19	DRĂGUȘENI
20	DUMEȘTI
21	FÂNTÂNELE
22	GORBAN
23	GRAJDURI
24	GROPNIȚA
25	GROZEȘTI
26	HĂLĂUCEȘTI
27	HĂRMĂNEȘTI
28	LUNGANI
29	MĂDĂRJAC
30	MIRONEASA
31	MIROSLOVEȘTI
32	MOGOȘEȘTI

Nr. crt.	Unitate administrativ-teritorială
33	MOGOȘEȘTI-SIRET
34	MOȘNA
35	MOȚCA
36	OȚELENI
37	PAȘCANI
38	PLUGARI
39	POPEȘTI
40	POPRICANI
41	PRISĂCANI
42	PROBOTA
43	RĂCHITENI
44	ROMÂNEȘTI
45	ROȘCANI
46	SCÂNTEIA
47	SCOBINȚI
48	SINEȘTI
49	STOLNICENI PRĂJESCU
50	STRUNGA
51	SIRETEL
52	ȘCHEIA
53	ȘIPOTE
54	TĂTĂRUȘI
55	TÂRGU FRUMOS
56	TODIREȘTI
57	TRIFEȘTI
58	ȚIBANA
59	ȚIGĂNAȘI
60	ȚUȚORA
61	VÂNĂTORI
62	VLĂDENI
63	VOINEȘTI

2. Considerați că serviciile de transport public județean disponibile pe raza unității administrativ-teritoriale pe care o reprezentați (prin programul actual de transport județean), satisfac nevoile de mobilitate ale populației în interiorul localității și în cadrul județului Iași?

Nr. crt.	UAT: Răspuns
1	Comuna Alexandru I. Cuza: DA

Nr. crt.	UAT: Răspuns
2	Comuna Andrieșeni: NU

Nr. crt.	UAT: Răspuns
3	Comuna Balș: DA
4	Comuna Bălțați: DA
5	Comuna Belcești: DA
6	Comuna Bivolari: DA
7	Comuna Butea: NU
8	Comuna Ceplenița: DA
9	Comuna Ciohorăni: NU
10	Comuna Ciortești: DA
11	Comuna Comarna: NU
12	Comuna Costești: DA
13	Comuna Costuleni: DA
14	Comuna Cotnari: DA
15	Comuna Cozmești: DA
16	Comuna Cristești: DA
17	Comuna Dagâța: DA
18	Comuna Deleni: DA
19	Comuna Drăgușeni: DA
20	Comuna Dumești: NU
21	Comuna Fântânele: DA
22	Comuna Gorban: DA
23	Comuna Grajduri: NU
24	Comuna Gropnița: DA
25	Comuna Grozești: NU
26	Comuna Hălăucești: NU
27	Comuna Hărmănești: DA
28	Comuna Lungani: NU
29	Comuna Mădărjac: NU
30	Comuna Mironeasa: DA
31	Comuna Miroslovești: DA
32	Comuna Mogoșești: NU
33	Comuna Mogoșești-Siret: DA

Nr. crt.	UAT: Răspuns
34	Comuna Moșna: NU
35	Comuna Moțca: DA
36	Comuna Oțeleni: DA
37	Municipiul Pașcani: DA
38	Comuna Plugari: DA
39	Comuna Popești: NU
40	Comuna Popricani: DA
41	Comuna Prisăcani: NU
42	Comuna Proboata: NU
43	Comuna Răchiteni: DA
44	Comuna Românești: DA
45	Comuna Roșcani: NU
46	Comuna Scânteia: DA
47	Comuna Scobinți: DA
48	Comuna Sinești: DA
49	Comuna Stolniceni Prăjescu: DA
50	Comuna Strunga: DA
51	Comuna Sirețel: NU
52	Comuna Șcheia: NU
53	Comuna Șipote: DA
54	Comuna Tătăruși: DA
55	Oraș Târgu Frumos: DA
56	Comuna Todirești: NU
57	Comuna Trifești: DA
58	Comuna Țibana: DA
59	Comuna Țigănași: NU
60	Comuna Țuțora: DA
61	Comuna Vânători: DA
62	Comuna Vlădeni: DA
63	Comuna Voinești: DA

Astfel, 68,25% dintre unitățile administrativ teritoriale care au răspuns la chestionar, consideră că serviciile de transport public județean disponibile pe raza unității administrativ-teritoriale prin programul actual de transport județean, satisfac nevoile de mobilitate ale populației în interiorul localității și în cadrul județului lași, în timp ce restul (31,75%) consideră că acestea nu satisfac nevoile de mobilitate ale populației.

3. În situația în care răspunsul la întrebarea anterioară este "NU", vă rugăm să ne precizați care sunt aspectele ce necesită optimizare (ex. frecvența curselor, alte ore de plecare în curse, autovehicule cu capacitate mai mare de transport, confortul mijloacelor de transport etc.)

Precizăm că unele unități administrativ-teritoriale chiar dacă au răspuns cu "DA" la întrebarea anterioară, considerând că serviciile de transport public județean satisfac nevoile de mobilitate ale populației, au furnizat răspunsuri și la întrebarea referitoare la aspectele ce necesită optimizare.

- Comuna Andrieșeni: Curse zilnice spre Iași sunt doar 2 la 6.00 și la 11.00 ar mai trebui măcar una;
- Comuna Butea: Curse mai multe spre mai multe destinații, stații bine definite, orar bine definit și respectat, capacitate mai mare de transport;
- Comuna Ceplenița: Frecvența curselor;
- Comuna Ciohorăni: Autovehicule cu capacitate mai mare;
- Comuna Comarna: frecvența curselor, alte ore de plecare în curse, autovehicule cu capacitate mai mare de transport, confortul mijloacelor de transport;
- Comuna Dumești: Avem nevoie de traseu spre Hoișești;
- Comuna Grajduri: Frecvența este prea rară și sunt momente din zi când aceste mașini sunt prea pline (ar trebui să fie de capacitate mare);
- Comuna Grozești: Orarul și confortul călătorilor;
- Comuna Hălăucești: Realizarea unei curse Pascani-Iași care să treacă prin Hălăucești -Mircești, pod Siret;
- Comuna Lungani: Frecvența curselor;
- Comuna Mădârjac: prelungirea traseului mijloacelor de transport public în comun în satele Frumușica și Bojila în conformitate cu H.C.L. nr. 11/15.02.2021

MĂDÂRJAC-IAȘI - 5,30

IAȘI-MĂDÂRJAC - 13,00

IAȘI MĂDÂRJAC - 7,30

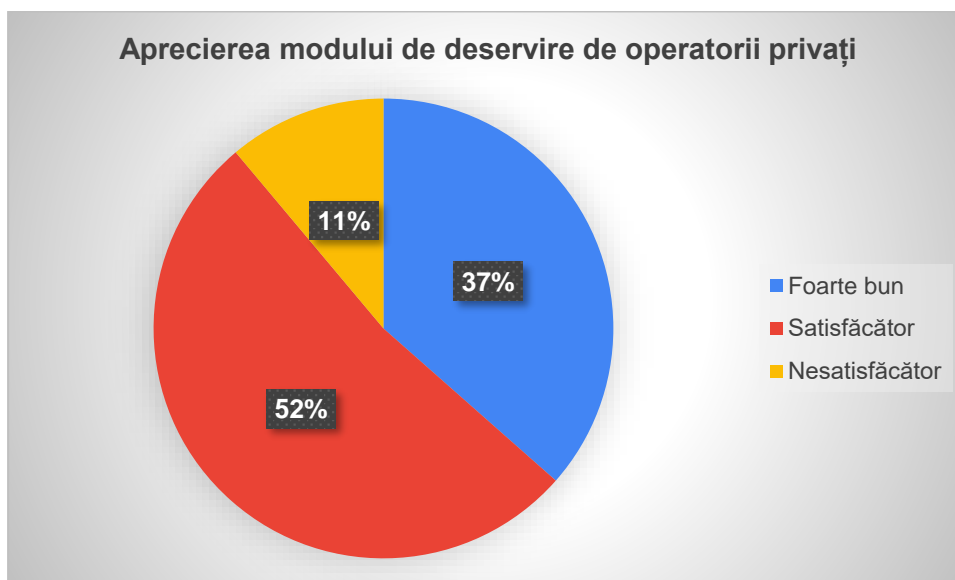
MĂDÂRJAC-IAȘI - 14,50

MĂDÂRJAC-IAȘI - 9,50

IAȘI-MĂDÂRJAC - 17,00

- Comuna Mogoșești: Creșterea frecvenței curselor în satele componente ale comunei. Alte ore de plecare în curse (dimineața și ultima cursă seara). Autovehicule cu capacitate mai mare de transport - autobuze în loc de maxi-taxi. Confortul mijloacelor de transport - înlocuirea mijloacelor de transport vechi cu unele noi;
- Comuna Moșna: Mijlocul de transport să aibă un program fix în zilele de sâmbătă și duminică;
- Comuna Popești: Nu avem transport public județean pe raza comunei. Trebuie precizat că în actualul program de transport deservirea comunei Popești este realizată în tranzit de 3 trasee: 028 Iași – Mădârjac, 029 Iași – Osoi, 030 Iași – Hârpășești;
- Comuna Prisăcani: Trebuie reconfigurată frecvența curselor, alte ore de plecare și venire, trebuie introduse curse noi, la maxim 2 ore între curse, trebuie autovehicule cu capacitate mai mare de transport la orele de vârf (dimineața, prânz și seara), confortul autovehiculelor lăsat de dorit;
- Comuna Proboata: Ar trebui mai multe curse, cât și autovehicule cu capacitate mai mare de transport;
- Comuna Roșcani: Introducerea unor curse regulate;
- Comuna Sirețel: Pe ruta SLOBOZIA -SIREȚEL-PAȘCANI, autovehicule cu capacitate mai mare de transport;
- Comuna Șcheia: frecvența curselor, alte ore de plecare în curse, autovehicule cu capacitate mai mare de transport, confortul mijloacelor de transport;
- Comuna Todirești: numărul de locuri prezente în autobuz sunt insuficiente pentru toți călătorii, confort inexistent, atitudinea șoferilor lăsat de dorit și sunt dați în care călătorii nu sunt luați și întârzie fie la serviciu fie la școală;

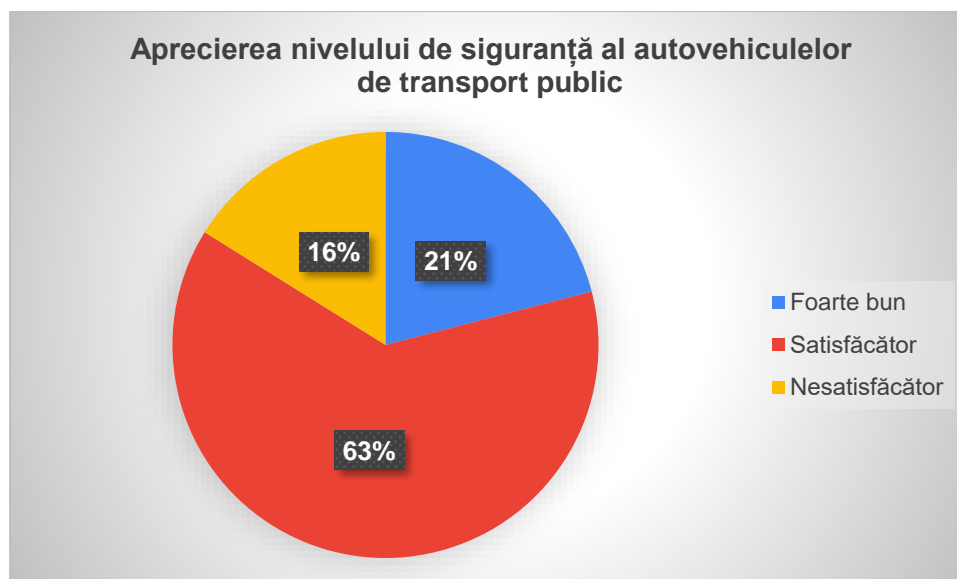
- Comuna Țigănași: frecvența curselor, alte ore de plecare în curse, autovehicule cu capacitate mai mare de transport.
4. Cum apreciați modul de deservire a transportului județean de persoane prin curse regulate de către operatorii privați ce efectuează traseele din localitatea/localitățile dvs. în ce privește respectarea programului, efectuarea curselor?



Per ansamblu, reprezentanții unităților administrativ-teritoriale apreciază ca satisfăcător și foarte bun modul de deservire a transportului județean de persoane prin curse regulate de către operatorii privați ce efectuează traseele din localitățile reprezentate de aceștia.

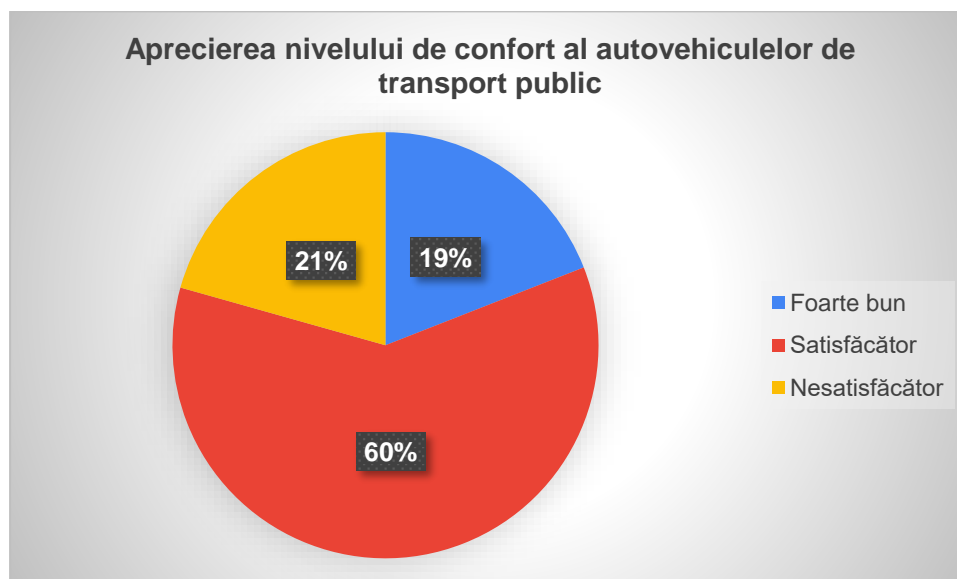
Următoarele unități administrativ-teritoriale apreciază ca nesatisfăcător modul de deservire a serviciului de transport public județean de către operatorii de transport private: Butea, Ciohorăni, Comarna, Grozești, Moșna, Todirești, Prisăcani.

5. Cum apreciați nivelul de siguranță al autovehiculelor cu care se efectuează serviciile de transport public județean?



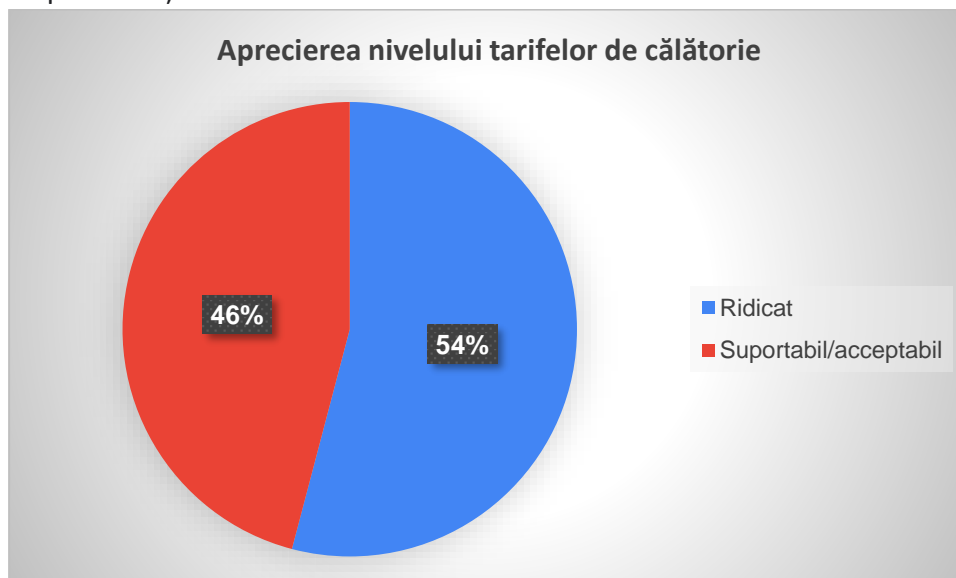
Nivelul de siguranță al autovehiculelor utilizate pentru efectuarea serviciului de transport public județean este apreciat de cea mai mare parte din unitățile administrative-teritoriale ca fiind satisfăcător și foarte bun. Cu toate acestea, 16% din unitățile administrativ-teritoriale apreciază acest nivel ca nesatisfăcător: Ciohorăni, Comarna, Drăgușeni, Dumești, Grajduri, Grozești, Prisăcani, Mogoșești, Moșna, Todirești.

6. Cum apreciați nivelul de confort al vehiculelor cu care se efectuează serviciile de transport public județean?



Nivelul de confort conferit de autovehiculele utilizate pentru transportul public județean este apreciat ca și satisfăcător și foarte bun de cele mai multe din unitățile administrativ-teritoriale care au răspuns. 21% dintre acestea apreciază ca și nesatisfăcător nivelul de confort al autovehiculelor de transport public: Alexandru I. Cuza, Ciohorăni, Cotnari, Comarna, Dumești, Drăgușeni, Grajduri, Grozești, Mogoșești, Moșna, Popești, Prisăcani, Todirești.

7. Cum apreciați nivelul tarifelor la bilete și abonamente practicate de operatorii de transport public județean pe traseele care tranzitează unitatea administrativ-teritorială pe care o reprezentați?



Puțin peste jumătate dintre unitățile administrativ-teritoriale respondente apreciază drept ridicat nivelul tarifelor de călătorie în transportul public județean de persoane, între aceste amintim:

1	ALEXANDRU I. CUZA
2	BALȘ
3	BIVOLARI
4	BUTEA
5	CIOHORĂNI
6	COMARNA
7	COSTEȘTI
8	COSTULENI
9	COTNARI
10	DELENI
11	DUMEȘTI
12	FÂNTÂNELE
13	GORBAN
14	GRAJDURI
15	GROZEȘTI
16	HĂLĂUCEȘTI
17	HĂRMĂNEȘTI

18	LUNGANI
19	MIROSLOVEȘTI
20	MOGOȘEȘTI
21	OȚELENI
22	PLUGARI
23	POPEȘTI
24	PRISĂCANI
25	PROBOTA
26	RĂCHITENI
27	SCÂNTEIA
28	ȘCHEIA
29	ȘIPOSE
30	STOLNICENI PRĂJESCU
31	TĂTĂRUȘI
32	VLĂDENI
33	VOINEȘTI

8. Câți operatori de transport rutier privați (companii de transport) operează traseele care tranzitează localitățile unității administrativ teritoriale pe care o reprezentați?

Nr. crt.	Unitate administrativ teritorială	Câți operatori de transport rutier operează traseele care tranzitează localitățile UAT
1	ALEXANDRU I. CUZA	Nu avem cunoștință
2	ANDRIEȘENI	1
3	BALȘ	3
4	BĂLȚAȚI	Nu avem cunoștință
5	BELCEȘTI	1
6	BIVOLARI	2
7	BUTEA	1
8	CEPLENIȚA	Nu avem cunoștință
9	CIOHORĂNI	1
10	CIORTEȘTI	1
11	COMARNA	2
12	COSTEȘTI	Nu avem cunoștință
13	COSTULENI	Nu avem cunoștință
14	COTNARI	2
15	COZMEȘTI	1
16	CRISTEȘTI	2
17	DAGÂȚA	1
18	DELENI	2
19	DRĂGUȘENI	1
20	DUMEȘTI	1
21	FĂNTÂNELE	1
22	GORBAN	3
23	GRAJDURI	2
24	GROPNIȚA	3
25	GROZEȘTI	1
26	HĂLĂUCEȘTI	2
27	HĂRMĂNEȘTI	1
28	LUNGANI	3
29	MĂDĂRJAC	2
30	MIRONEASA	1
31	MIROSLOVEȘTI	1
32	MOGOȘEȘTI	1
33	MOGOȘEȘTI	2

Nr. crt.	Unitate administrativ teritorială	Câți operatori de transport rutier operează traseele care tranzitează localitățile UAT
	SIRET	
34	MOȘNA	1
35	MOȚCA	1
36	OȚELENI	1
37	PAȘCANI	Nu avem cunoștință
38	PLUGARI	3
39	POPEȘTI	2
40	POPRICANI	2
41	PRISĂCANI	1
42	PROBOTA	Nu avem cunoștință
43	RĂCHITENI	2
44	ROMÂNEȘTI	1
45	ROȘCANI	1
46	SCÂNTEIA	Nu avem cunoștință
47	ȘCHEIA	1
48	SCOBINȚI	Nu avem cunoștință
49	SINEȘTI	1
50	ȘIPOTE	2
51	SIRETEL	2
	STOLNICENI	
52	PRĂJESCU	3
53	STRUNGA	Nu avem cunoștință
	TÂRGU	
54	FRUMOS	3
55	TĂTĂRUȘI	1
56	ȚIBANA	3
57	ȚIGĂNAȘI	2
58	TODIREȘTI	1
59	TRIFEȘTI	3
60	ȚUȚORA	Nu avem cunoștință
61	VÂNĂTORI	2
62	VLĂDENI	Nu avem cunoștință
63	VOINEȘTI	1

Cea mai frecventă situație (41,27%) este aceea în care traseele care deservesc unitățile administrativ-teritoriale sunt efectuate de către un singur operator, urmată fiind de cea în care traseele care deservesc o localitate sau alta sunt efectuate de către 2 operatori (24,40%). Într-un număr mai redus de cazuri, traseele care deservesc o unitate amdinistrativ-teritorială sunt efectuate de 3 operatori (14,29%). Circa 19,05% din unitățile administrativ-teritoriale, prin reprezentanții săi au precizat că nu au cunoștință de numărul operatorilor de transport rutier care efectuează traseele care deservesc unitatea administrativ-teritorială care o reprezintă.

9. Pentru a veni în sprijinul nevoilor de mobilitate ale locuitorilor localității dumneavoastră, vă rugăm să ne precizați care sunt localitățile din județul Iași cu care este necesar să se asigure legături directe de transport pentru transportul regulat de persoane?

Nr. crt.	Unitate administrativ-teritorială	Localitățile din județul Iași cu care este necesar să se asigure legături directe de transport pentru transportul regulat de persoane
1	ALEXANDRU I. CUZA	Pașcani, Iași
2	ANDRIEȘENI	Iași
3	BALȘ	Tg. Frumos, Pașcani, Iași, Hârlău
4	BELCEȘTI	Iași, Hârlău, Focuri
5	BUTEA	Iași, Pașcani, Tg. Frumos, Miclăușeni, Roman
6	CEPLENIȚA	Iași, Tg. Frumos, Pașcani și Hîrlău
7	CIOHORĂNI	Pașcani / Roman
8	CIORTEȘTI	Ciortești, Coropcenii, Deleni, Rotăria și Șerbești
9	COMARNA	Comarna, Osoi, Stâncă
10	COSTEȘTI	Târgu Frumos, Pașcani
11	COSTULENI	Avem legături directe din fiecare sat
12	COTNARI	Hârlău
13	COZMEȘTI	Iași
14	CRISTEȘTI	Pașcani
15	DELENI	Pașcani
16	DUMEȘTI	Iași
17	FÂNTÂNELE	Fântânele - Șipote
18	GORBAN	Iași
19	GRAJDURI	Cărbunari, Poiana cu Cetate
20	GROPNIȚA	Sângerii
21	GROZEȘTI	Răducănenii și municipiul Iași
22	HĂLĂUCEȘTI	Iași, Bacău, Suceava
23	HĂRMĂNEȘTI	Pașcani
24	LUNGANI	Iași, Tg. Frumos, Podu Iloaiei, Pașcani
25	MĂDĂRJAC	Iași
26	MIROSLOVEȘTI	Miroslovești, Ciohorăni, Suceava, Roman, Pașcani, Iași
27	MOGOȘEȘTI	Comuna Miroslava și Comuna Mironeasa
28	MOGOȘEȘTI SIRET	Mogoșești-Siret - Pașcani - Iași
29	MOȘNA	Moșna - Iași
30	MOȚCA	Pașcani
31	OȚELENI	Tg. Frumos, Iași
32	POPEȘTI	Târgu Frumos
33	PRISĂCANI	Prisăcani - Moreni - Țuțora - Tomești - Iași Prisăcani - Osoi - Costuleni - Răducănenii Prisăcani - Măcărești - Grozești - Răducănenii Prisăcani - Osoi - Tomești - Iași
34	PROBOTA	Probota
35	RĂCHITENI	Pașcani

Nr. crt.	Unitate administrativ-teritorială	Localitățile din județul Iași cu care este necesar să se asigure legături directe de transport pentru transportul regulat de persoane
36	ROMÂNEȘTI	Românești
37	SCÂNTEIA	Iași
38	ȘCHEIA	Satu Nou, Poiana Șcheii din comuna Șcheia, județul Iași
39	SCOBINȚI	Scobinți - Hârlău
40	SINEȘTI	Orasul Roman, întrucât a fost modernizată legătura comunei Sinești prin Slobozia-Bîra-Șagna cu județul Neamț iar distanța între localitatea noastră și acest oraș este de 36 de km
41	ȘIPOSE	Iazu Vechi, Iazu Nou
42	SIREȚEL	Pașcani
43	TÂRGU FRUMOS	Târgu Frumos - Pașcani; Târgu Frumos - Iași; Târgu Frumos - Roman; Târgu Frumos - Hârlău - Botoșani.
44	TĂTĂRUȘI	Vâlcica, Pietrosu, Uda, Tătăruși, Iorcani
45	ȚIBANA	Pașcani
46	ȚIGĂNAȘI	Iași
47	TODIREȘTI	Todirești-Stroești-Băiceni-Pașcani, Todirești-Stroești-Băiceni-Iași
48	VÂNĂTORI	Pașcani
49	VOINEȘTI	Iași

10. Care este numărul de persoane navetiste (elevi și angajați) de la nivelul localităților unității administrativ teritoriale pe care o reprezentați?

Nr. crt.	Unitate administrativ-teritorială	Care este numărul de persoane navetiste (elevi și angajați) de la nivelul localităților unității administrativ teritoriale pe care o reprezentați?
1	ALEXANDRU I. CUZA	32
2	ANDRIEȘENI	100-125
3	BALȘ	Număr elevi -60; Nr. angajați - 60~70
4	BĂLȚAȚI	238
5	BELCEȘTI	200
6	BIVOLARI	200
7	BUTEA	150
8	CEPLENIȚA	50-60
9	CIOHORĂNI	44
10	CIORTEȘTI	100
11	COMARNA	50
12	COSTEȘTI	150
13	COSTULENI	175
14	COTNARI	25
15	COZMEȘTI	56
16	CRISTEȘTI	180
17	DAGÂȚA	50
18	DELENI	Nu cunoaștem cu exactitate numărul acestora
19	DRĂGUȘENI	30

Nr. crt.	Unitate administrativ-teritorială	Care este numărul de persoane navetiste (elevi și angajați) de la nivelul localităților unității administrativ teritoriale pe care o reprezentați?
20	DUMEȘTI	23
21	FÂNTÂNELE	60
22	GORBAN	Nu avem cunoștință
23	GRAJDURI	300
24	GROPNIȚA	150
25	GROZEȘTI	35
26	HĂLĂUCEȘTI	Aproximativ 75
27	HĂRMĂNEȘTI	155
28	LUNGANI	400
29	MĂDÂRJAC	Circa 60 persoane
30	MIRONEASA	150 navetiști (salariați și elevi)
31	MIROSLOVEȘTI	90-100
32	MOGOȘEȘTI	200
33	MOGOȘEȘTI SIRET	40-50
34	MOȘNA	Circa 120
35	MOȚCA	75
36	OȚELENI	45
37	PAȘCANI	Nu avem date
38	PLUGARI	150
39	POPEȘTI	50 elevi, 200 navetiști
40	POPRICANI	Nu cunoaștem
41	PRISĂCANI	Aproximativ 300 persoane elevi și angajați
42	PROBOTA	200
43	RĂCHITENI	20
44	ROMÂNEȘTI	56
45	ROȘCANI	Aprox. 50
46	SCÂNTEIA	Nu avem cunoștință
47	ȘCHEIA	Nu avem date exacte
48	SCOBINȚI	-
49	SINEȘTI	Numarul fluctuează în funcție de angajările în câmpul muncii a cetățenilor, acesta aflându-se între 60-45 de persoane
50	ȘIPOSE	15
51	SIREȚEL	200
52	STOLNICENI PRĂJESCU	52 persoane
53	STRUNGA	Nu avem cunoștință
54	TÂRGU FRUMOS	Nu deținem informații
55	TĂTĂRUȘI	300
56	ȚIBANA	350
57	ȚIGĂNAȘI	396
58	TODIREȘTI	400
59	TRIFEȘTI	Aproximativ 100 persoane
60	ȚUȚORA	200
61	VÂNĂTORI	158

Nr. crt.	Unitate administrativ-teritorială	Care este numărul de persoane navetiste (elevi și angajați) de la nivelul localităților unității administrativ teritoriale pe care o reprezentați?
62	VLĂDENI	Aproximativ 200 persoane
63	VOINEȘTI	100

11. Vă rugăm să ne precizați care sunt stațiile existente de transport public de pe teritoriul unității administrativ-teritoriale pe care o reprezentați și totodată amplasarea acestora și dacă considerați necesară înființarea de alte stații de transport public pe teritoriul localității.

Municipiul Pașcani: Nu este necesară înființarea altor stații.

Orașul Târgu Frumos: Zona Statie Spital Boli Cronice; Zona Statie OMV Petrom; Zona Statie Hotel; Zona Statie Bloc 26.

Comuna Alexandru I. Cuza: Stația Șcheia 1, Stația Șcheia 2, Stația Al.I. Cuza, Stația Volintirești 1, Stația Volintirești 2, Stația Kogălniceni 1, Stația Kogălniceni 2;

Comuna Andrieșeni: Glăvănești, Andrieșeni, Fântânele, Spineni - Nu mai trebuie înființate ale stații;

Comuna Balș: Balș = 3 (dus, intors); Boureni = 6(dus, intors); Coasta Măgurii = 1;

Comuna Bălțați: Sârca - Bălțați - Valea Oilor – Podișu;

Comuna Belcești: Centrul Civic, Primărie, Școala Satu Nou, Școala Munteni. Nu necesită înființarea de noi stații;

Comuna Bivolari: 1 Stație Tabăra, 2 Stații Bivolari, 1 Stație Soloneț;

Comuna Butea: Stație Miclăușeni nr. 1 - "La Europeana", stație Centru Butea nr. 3, stație nr. 2 "Baza Sportivă"

Comuna Ceplenița: Stația: „La Cruce - Ramificație,, situată în extravilanul comunei, la intersecția DN 28B cu DJ 281D;

Comuna Ciohorăni: E85 și centrul localității;

Comuna Ciortești: Statia Coropcenii, Statia Ciortești, Stația Deleni, Stația Rotăria și Stația Șerbești;

Comuna Comarna: Statiile de calatori sunt bine stabilite si deservesc populația;

Comuna Costești: Stația "Terasa Aurel", aferentă DN28A, stația Giurgești aferentă DN28A;

Comuna Costuleni: Costuleni- Intersecție, Costuleni-Ramificație Hilița, Hilița-Intrare sat, Hilița-La moară, Hilița-Biserică, Covasna-"La Boactă", Covasna- Școală, Covasna-Centru, Iași-Răducăneni, Costuleni-primărie, Cozia-Școală, Cozia-Biserică;

Comuna Cotnari: Sat Cotnari

Comuna Cozmești: Podolenii de Sus, Podolenii de Jos, Cozmești

Comuna Cristești: Cristești 9 stații, Homița 2 stații

Comuna Dagâța: Sat Dagâța și sat Mănăstirea

Comuna Drăgușeni: Cămin Cultural Drăgușeni și intrare sat Frenciugi

Comuna Dumești: La Hoisești

Comuna Fântânele: Biserica Satu Nou, Primăria Fântânele, Cămin Cultural Fântânele, "La Cumpătă", "La Olaru"

Comuna Gorban: SAT GORBAN, SAT SCOPOSENI, SAT GURA BOHOTIN, SAT ZBEROAIA, SAT PODU HAGIULUI

Comuna Grajduri: 6

Comuna Gropnița: Comuna Gropnița are 6 sate: Mălăești, Forăști, Gropnița, Bulbucani, Sângeri și Săveni. Primele 4 sate sunt străbătute de DJ 282 și sunt stații în fiecare sat. În ultimele 2 sate, respectiv Sângeri și Săveni nu se asigură transport județean deși există multe cereri în acest sens.

Comuna Grozești: 2 stații în loc. Grozești, 1 stație în loc. Sălăgeni, 2 stații în loc Colțu-Cornii

Comuna Hălăucești: Luncasi, Halaucesti Bolta, Halaucesti Gara.

Comuna Hărmănești: Stație Pod Boldești, Stație Școala Hărmăneștii Vechi, Stație Centru Hărmăneștii Vechi, Stație Căminul Cultural Hărmăneștii Noi, Stație Blăgești Intersecție DS 589 DN 28 A. Nu considerăm necesară înființarea de alte stații de transport public pe teritoriul comunei.

Comuna Lungani: Sat Goești 2 stații, sat Lungani, Sat Zmeu 2 stații, sat Crucea 2 stații

Comuna Mădârjac: Stații existente: stație sat Mădârjac jud. Iași - magazinul lui Hulubei Vasilică-Dănuț, stație Primăria Mădârjac.

Înființarea stațiilor după cum urmează:

1. Stație sat Mădârjac (fost Frumușele) în dreptul locuinței lui Ciofu Dumitru;
2. Stație sat Frumușica în dreptul magazinului I.F. Ipate Mihaela;
3. Stație sat Bojila în dreptul magazinului I.I. Buzilă Petronel-Ioan;
4. Stație sat Bojila - vis-a-vis de P.F.A. Vieru Ionuț-Andrei.

În consecință la nivel UAT comuna Mădârjac solicităm ca transportul public să se efectueze în conformitate cu mențiunile din prezentul formular și a prevederilor H.C.L. UAT comuna Mădârjac nr. 11/15.02.2021.

Comuna Mironeasa: Căminul Cultural, La Dumitrache, Frunziș

Comuna Miroslovești: Stațiile existente de transport public sunt:

Ruta Pașcani - Mitești

Nr. Crt.	Denumire stație	Coordonate GPS	
1	GOSPODARU	47.17208	26.66013
2	AURSEI-TUTU	47.16286	26.65169
3	CAMIN CULTURAL MIROSLOVESTI	47.15629	26.64939
4	BISERICA SF. TREIME	47.15208	26.64676
5	COCOI	47.14734	26.64545
6	FOST CAP VERSENI	47.11584	26.64249
7	CAMIN CULTURAL MITESTI	47.1010	26.64309

Ruta Pașcani - Soci

Nr. Crt.	Denumire stație	Coordonate GPS
----------	-----------------	----------------

1	PERJU FLORIN	47.19163	26.65106
2	MOARA SOCI	47.18797	26.64360
3	CAMIN CULTURAL SOCI	47.18544	26.64291
4	SCOALA GIMNAZIALA SOCI	47.1827	26.64307
5	FILOTE	47.17918	26.64151
6	LA TUNURI	47.17539	26.63339
7	CAPRITA	47.15123	26.64222
8	PADURARU	47.15775	26.64386
9	GOSPODARU	47.16531	26.64944
10	TUTU	47.16304	26.65184
11	GRIGORE	47.17222	26.66026

e) Stabilirea amplasamentelor stațiilor de îmbarcare/debarcare s-a făcut în așa fel încât să nu fie amplasate în curbe sau în locuri lipsite de vizibilitate care să pună în pericol siguranța îmbarcării/debarcării, să beneficieze de alveole construite sau naturale astfel încât autobuzele opresc în afara părții carosabile, semnalizând corespunzător și optional, dotate cu refugii acoperite. În cazul capetelor de traseu acestea s-au stabilit în locurile în care infrastructura permite efectuarea manevrelor de întoarcere ale autobuzelor.

Comuna Mogoșești:

Traseul Iași – Mogoșești cu următoarele stații:

Nr.crt. Locul situării stației Denumirea stației (satul) Reper stații Coordonate GPS Obs.

1. Extravilan Șanta Ciubotaru DJ 248 47.051970 27.543754

47.052035 27.543888

2. Intravilan Șanta Agop DJ 248 47.046332 27.545019

47.045872 27.545016

3. Intravilan Șanta Ramificație Intersecție DJ 248 cu 248 C 47.042770 27.544514 47.042734

27.544509

4. Intravilan Poligon Mogoșești DJ 248 C 47.043935 27.535901

47.043844 27.535670

5. Intravilan Intrare sat Mogoșești Troiță DJ 248 C 47.043880 27.522444

47.043831 27.522294

6. Intravilan Mogoșești Monument DJ 248 C

Centru comună 47.042414 27.515089 47.042271 27.515150

- prelungirea cursei de ora 11:00 din satul Mogoșești spre satele Budești și Mânjești.

Traseul Iași – Hadâmbu, cu următoarele stații:

Nr.crt. Locul situării stației Denumirea stației (satul) Reper stații Coordonate GPS Obs.

1. Extravilan Șanta Ciubotaru DJ 248 47.051970 27.543754
47.052035 27.543888
 2. Intravilan Șanta Agop DJ 248 47.046332 27.545019
47.045872 27.545016
 3. Intravilan Șanta Ramificație Intersecție DJ 248 cu 248 C 47.042770 27.544514 47.042734
27.544509
 4. Intravilan Poligon Mogoșești DJ 248 C 47.043935 27.535901
47.043844 27.535670
 5. Intravilan Intrare sat Mogoșești Troiță DJ 248 C 47.043880 27.522444
47.043831 27.522294
 6. Intravilan Mogoșești Monument DJ 248 C
Centru comună 47.042414 27.515089 47.042271 27.515150
 7. Intravilan Sat Mogoșești
Amariei/Ciuntu DJ 248 C Familiile Amariei/Ciuntu 47.041887 27.510186
47.041852 27.510073
 8. Intravilan Mogoșești Chirilă DJ 248 C
Intersecție Chirilă 47.044353 27.505578 47.044062 27.505594
 9. Intravilan Mogoșești fostul CAP DJ 248 C
Fostul CMI Ostapov 47.047778 27.502094
47.047219 27.502552
 10. Intravilan Budești intrare sat Intersecție DJ 248 C cu DJ 248 B 47.053877 27.492635 47.053760
27.492677
 11. Intravilan Budești ieșire sat DJ 248 B 47.049395 27.482075
47.049357 27.482.213
 12. Extravilan Hadâmbu – Rusovici DJ 248 B 47.022739 27.461720
47.022685 27.461816
 13. Intravilan Hadâmbu –centru Intersecție DJ 248 B cu DC 49 47.015818 27.457018 47.015839
27.457104
 14. Intravilan Sat Schit Hadâmbu Mănăstirea Hadâmbu 47.011653 27.431012
- prelungirea traseului actual până la Mănăstirea Hadâmbu, având în vedere solicitările celor care vizitează monumentul istoric.

- Includerea satului Mânjești în rețeaua de transport public județean prin prelungirea traseului Iași-Mogoșești sau prin înființarea unui nou traseu Iași – Mânjești, cu următoarele stații:

Nr.crt. Locul situării stației Denumirea stației (satul) Reper stații Coordonate GPS Obs.

1. Extravilan Șanta Ciubotaru DJ 248 47.051970 27.543754
47.052035 27.543888
2. Intravilan Șanta Agop DJ 248 47.046332 27.545019
47.045872 27.545016
3. Intravilan Șanta Ramificație Intersecție DJ 248 cu 248 C 47.042770 27.544514 47.042734
27.544509
4. Intravilan Poligon Mogoșești DJ 248 C 47.043935 27.535901
47.043844 27.535670
5. Intravilan Intrare sat Mogoșești Troiță DJ 248 C 47.043880 27.522444
47.043831 27.522294
6. Intravilan Mogoșești Monument DJ 248 C Centru comună 47.042414 27.515089 47.042271
27.515150
7. Intravilan Sat Mogoșești Amariei/Ciuntu DJ 248 C
Familiile Amariei/Ciuntu 47.041887 27.510186 47.041852 27.510073
8. Intravilan Mogoșești Chirilă DJ 248 C
Intersecție Chirilă 47.044353 27.505578 47.044062 27.505594
9. Intravilan Mogoșești fostul CAP DJ 248 C
Fostul CMI Ostapov 47.047778 27.502094 47.047219 27.502552
10. Intravilan Budești intersecție Intersecție DJ 248 C cu DJ 248 B 47.054169 27.492874 47.054163
27.492764
11. Intravilan Mânjești intrare sat DJ 248 B 47.061452 27.480432
47.061358 27.480384
12. Intravilan Mânjești Găliță DJ 248 B 47.062525 27.477190

Comuna Mogoșești-Siret: Stația Muncelu de Sus-Pășcani tur-retur și stația Mogoșești-Siret;

Comuna Moșna: La nivelul UAT-ului nostru există o singură stație, dar se mai poate înființa una pentru o accesibilitate mai mare a călătorilor;

Comuna Moțca: Moțca - Intersecție DN2 - DN28A, Cămin Cultural Moțca, Dumbrava, Codrii Pașcanilor; Boureni - Intersecție DN2 - DC111 (Str. Valeria Sturza), Școala, Centru. Necesară înființare stație intersecție Str. Dragoș Vodă - Str. Fagului;

Comuna Oțeleni: Oțeleni "Centru", Oțeleni "La Gheorghiu", Oțeleni "La Moraru", Hândrești "La Stație", Hândrești "Dr. Marton". Nu este necesară înființarea de alte stații;

Comuna Plugari: Plugari (3), Onești (1), Boroșoaia: (3);

Comuna Popești: Stație Sat Hărpășești, Sat Doroșcani, Popești. Considerăm necesară înființarea unor noi stații în satele din comună.

Comuna Popricani: Popricani, Vânători, Cârlig

Comuna Prisăcani: 1. Capăt Moreni, 2. Poarta Țării Moreni, 3. Biserica Moreni, 4. Magazin Moreni, 5. Casa Parohială Prisăcani, 6. Magazin Mixt Prisăcani, 7. Primăria Prisăcani, 8. Școala Satu Nou, 9. Moara Veche Satu Nou, 10. Capăt Măcărești, 11. Oficiul Poștal Măcărești, 12. Intersecția cu strada Tămășești, 14. Centru Măcărești, 15. Magazin Măcărești, 16. Capăt Măcărești. Ținând cont de faptul că, Comuna Prisăcani, se afla în lungul DJ249, pe o lungime de 20 km, trebuie înființate 2 stații de autobuz. 1. La Școala Generală Prisăcani, 2 la Școala Măcărești.

Comuna Probota: Pe teritoriul comunei noastre nu avem amplasate astfel de stații și considerăm că este necesară înființarea lor.

Comuna Răchiteni: Răchiteni - centru, primărie; Ursărești - centru; Necesare Izvoarele - centru

Comuna Scânteia: Avem stații în localitățile: Bodești, Borosești, Ciocârlești, Lunca Rateș, Scânteia. Propunem înființarea a câte o stație și în satele Reditu, Tufestii de Sus;

Comuna Sinești: sunt aferente fiecărui sat din componenta comunei, anume Bocnița, Sinești, Stornești și Osoi;

Comuna Sirețel: Traseu Sirețel - Pascani (La Olaru, Centru, Tei, Andron), Traseu Slobozia-Pășcani (La Gărcioia Ștefan, La Biserica Slobozia, La Tapoi Costică, La Olaru, Centru, Tei, Andron), traseu Berezlogi-Pășcani (La Rusu Petru, La Școala Berezlogi, La Cluci Nicanor, La Mitrea-Sirețel, La Olaru, Centru, Tei, Andron);

Comuna Stolniceni Prăjescu: 3 stații Stolniceni Prăjescu, 4 stații, Cozmești 3 stații Brătești

Comuna Strunga: Strunga – Hăbășești – Brătulești – Fedeleșeni – Cucova – Fărcășeni

Comuna Șcheia:

Sat Șcheia:

1. Stația VASLUIANU cu următoarele coordonate GPS: 46.93056 - 27.51110

2. Stația VICA ȚUGULIA cu următoarele coordonate GPS: 46.92954 - 27.50599

3. Stația De PIATRĂ cu următoarele coordonate GPS: 46.93304 - 27.48556

4. Stația PRISACĂ cu următoarele coordonate GPS: 46.94721 - 27.47546

Sat Căuești:

5. Stația ZOLOTOVICI cu următoarele coordonate GPS: 46.91890 - 27.54470

6. Stația PIETRĂRIE cu următoarele coordonate GPS: 46.92351 - 27.53132

Sat Cioca-Boca:

7.Stația MOARA cu următoarele coordonate GPS: 46.95016 - 27.46482

Comuna Șipote: Iazu Vechi, Iazu Nou;

Comuna Tătăruși: Satul Vâlcica, Satul Pietrosu, Satul Uda - Bârleanu, Satul Tătăruși - Centru, Satul Uda - La Moara, Satul Iorcani - Deal, Satul Iorcani - Centru Sat;

Comuna Todirești: 1 Capătul Satului, 2 Trașcău, 3 Cămin, 4 Cizmaru, 5 Balcan, 6 Școală Deal, 7 Satul Nou, 8 Centru Stroești, 9 Intrare Băiceni, 10 Școală Baiceni;

Comuna Trifești: Există câte două stații (dus-întors) pentru fiecare dintre cele 4 localități ale UAT-ului. Nu sunt necesare alte stații;

Comuna Țibana: Cimitir sat Domnița, Stația locuință Familia Niță, Școala Domnița, Intersecția intrarea cătun Secătura, Intersecția DJ 248A cu intrare satul Poiana de Sus, Centru sat Țibana, stația din cătunul Dealul lui Mocanu, sație intrare str. Principală Gârbești, satație Școala Gimnazială Gârbești, stație coop. Gârbești, stație intersecția Fam Popescu, stație intersecția DJ 248A la ieșire sat Glodeni;

Comuna Țigănași: 2 Țigănași, 2- Cârniceni, 2- Mihail Kogălniceanu;

Comuna Țuțora: Oprișeni-capăt, Primăverii-Oprișeni, Pruteț-Oprișeni, Hotar Țuțora, Satul Nou-Țuțora, Centru Țuțora, Valea Domnească-Țuțora, Chiperești;

Comuna Vânători: 1. Cămin Cultural Vânători (47,35882 latitudine - 26,76318 longitudine); 2. La Gîrban Vânători(47,36746 latitudine - 26,76318 longitudine); 3. Magazin Gura Bădiliței (47,29956 latitudine - 26,74843 longitudine) ; 4. Pavel Budeanu Crivești (47,31313 latitudine - 26,77137 longitudine); 5. Casa Parohială Crivești(47,31822 latitudine - 26,77609 longitudine); 6. Școala Crivești (47,32433 latitudine - 26,78158 longitudine); La Crupiță Crivești (47,32781 latitudine - 26,791394 latitudine); 7. Blejușcă Petru Hârtoape (47,29956 latitudine - 26,73774 longitudine); 8. Dispensar Hârtoape (47,31345 latitudine - 26,73087); 9. Manolache Florin Hârtoape (47,32506 latitudine 26,72194 longitudine); 10. SC INTER BOSELI Hârtoape (47,330745 latitudine - 26,713778 longitudine).

Comuna Vlădeni: 2 stații în localitatea Borșa și 1 stație în localitatea Vlădeni

Comuna Voinești: Voinești - 4, Slobozia - 2, Schitu Stăvnic - 2, Lungani -1 , Vocotești - 1

2.2.3 Rezultate chestionar aplicat în rândul agenților economici

La chestionarul aplicat în rândul agenților economici de pe raza județului Iași s-a obținut doar un răspuns din partea Lear Corporation România (LCR). Traseele asigurate de agentul economic LCR angajaților care lucrează în 3 schimburi, sunt în număr de 30 și cuprind 142 de localități, după cum urmează:

- | | | |
|------------------------------------|----------------------------|---|
| 1. Alexandru cel Bun – 3 angajați; | 8. Barlești – 4 angajați; | 15. Borsa – 11 angajați; |
| 2. Andrieseni – 21 angajați; | 9. Belcești – 94 angajați; | 16. Boureni – 11 angajați; |
| 3. Avantu – 1 angajat; | 10. Blagești – 1 angajat; | 17. Boureni (Targu Frumos) - 1 angajat; |
| 4. Baiceni – 2 angajați; | 11. Bocanita – 2 angajați; | 18. Bratulești - 1 angajat; |
| 5. Bals – 17 angajați; | 12. Bogonos – 2 angajați; | 19. Budai – 2 angajați; |
| 6. Baltati – 24 angajați; | 13. Bohotin – 1 angajat; | 20. Budești – 3 angajați; |
| 7. Banu – 5 angajați; | 14. Bordea – 2 angajați; | |

21. Buhalnita – 7 angajati;
22. Bulbucani – 6 angajati;
23. Buznea – 1 angajat;
24. Ceplenita – 4 angajati;
25. Chiscareni – 18 angajati;
26. Cioca Boca – 2 angajati;
27. Ciurbesti – 1 angajat;
28. Ciurea – 1 angajat;
29. Coarnele Caprei – 12 angajati;
30. Coasta Maguriri – 1 angajat;
31. Cogeasca – 22 angajati;
32. Costesti – 15 angajati;
33. Costuleni – 1 angajat;
34. Cotargaci – 1 angajat;
35. Cotnari – 11 angajati;
36. Cuza Voda – 7 angajati;
37. Dancu – 1 angajat;
38. Domnita – 2 angajati;
39. Draguseni – 1 angajat;
40. Dumbravita – 26 angajati;
41. Dumesti – 12 angajati;
42. Erbiceni – 37 angajati;
43. Fantanele – 3 angajati;
44. Fedeleseni 1 angajat;
45. Focuri – 11 angajati;
46. Forasti - 1 angajat;
47. Frenciugi – 5 angajati;
48. Garbesti – 6 angajati;
49. Giurgesti – 8 angajati;
50. Glodenii Gandului – 3 angajati;
51. Goiesti – 13 angajati;
52. Gropnita – 1 angajat;
53. Hadambu – 3 angajati;
54. Halcenii – 1 angajat;
55. Handresti – 7 angajati;
56. Harlau – 6 angajati;
57. Harmaneasa – 1 angajat;
58. Harmanestii Vechi – 6 angajati;
59. Helesteni – 1 angajat;
60. Henci – 6 angajati;
61. Hodora – 2 angajati;
62. Holboca – 1 angajat;
63. Horlesti – 21 angajati;
64. Horlesti (Reditu) – 9 angajati;
65. Horpaz – 2 angajati;
66. Iasi – 179 angajati;
67. Iazu Nou – 3 angajati;
68. Iepureni – 2 angajati;
69. Iepureni (Movileni) – 4 angajati;
70. Ion Neculce – 3 angajati;
71. Iosupeni – 2 angajati;
72. Ipatele – 11 angajati;
73. Larga Jijia – 1 angajat;
74. Letcani – 14 angajati;
75. Liteni – 14 angajati;
76. Lunca Cetatuii – 5 angajati;
77. Lungani – 16 angajati;
78. Madarjesti – 14 angajati;
79. Malaiesti – 1 angajat;
80. M. Kogalniceanu - 8 angajati;
81. Mironeasa – 2 angajati;
82. Miroslova – 5 angajati;
83. Mitoc – 2 angajati;
84. Mogosesti - 1 angajat;
85. Mosna – 1 angajat;
86. Movileni – 1 angajat;
87. Munteni – 5 angajati;
88. Negresti – 29 angajati;
89. Obrijeni – 5 angajati;
90. Oteleni – 6 angajati;
91. Pascani – 12 angajati;
92. Pausesti – 18 angajati;
93. Podisu – 9 angajati;
94. Podu Iloaiei – 47 angajati;
95. Poiana de Sus – 3 angajati;
96. Popesti – 36 angajati;
97. Popricani – 3 angajati;
98. Potangeri – 3 angajati;
99. Prigoreni – 3 angajati;
100. Radeni - 1 angajat;
101. Raducaneni – 11 angajati;
102. Razboieni – 17 angajati;
103. Rebricea – 2 angajati;
104. Rediu - 5 angajati;
105. Romanesti – 20 angajati;
106. Ruginoasa – 55 angajati;
107. Sangeri – 9 angajati;
108. Sarca – 29 angajati;
109. Satu Nou Belcesti - 9 angajati;
110. Scheia – 9 angajati;
111. Schitul Savnic – 12 angajati;
112. Scobalteni – 17 angajati;
113. Scobinti – 1 angajat;
114. Scoposeni – 5 angajati;
115. Sinesti – 16 angajati;
116. Sipote – 5 angajati;
117. Slobozia – 1 angajati;
118. Spinoasa – 4 angajati;
119. Stornesti - 23 angajati;
120. Strunga – 4 angajati;
121. Tansa – 10 angajati;
122. Targu Frumos – 53 angajati;
123. Tibana – 12 angajati;
124. Tibanesti – 13 angajati;
125. Tiganasi – 12 angajati;
126. Todiresti – 17 angajati;
127. Tomesti – 3 angajati;
128. Totoesti – 39 angajati;
129. Ulmi – 6 angajati;
130. Uricani – 1 angajat;
131. Ursita – 1 angajat;
132. Ursoaia – 1 angajat;
133. Valea Adanca – 3 angajat;
134. Valea Lupului – 19 angajati;
135. Valea Mare – 2 angajati;
136. Valea Oilor – 1 angajat;
137. Valea Satului – 1 angajat;
138. Valeni – 4 angajati;
139. Vascani – 14 angajati;
140. Vladeni – 8 angajati;
141. Voinesti – 14 angajati;
142. Zmeu – 4 angajati.

2.3 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 formularul de mai jos, 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).

TRASEU	Număr locuri autovehicul completați	Număr înmatriculare autovehicul completați	Nume șofer și semnătura șofer: completați

Nr. Crt.	Stații DUS	Număr Călători Urcați	Număr Călători Coborâți	Ora	Stare stație A - Amenajată (ex.: banca, copertină, indicator) NA - Neamenajată	Stare drum: B – bună M – medie R – rea NAS – neasfaltat
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
	Stații ÎNTORS	Urcați	Coborâți	Ora	Stare stație	Stare drum
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
21						

Figura 26 Formular recensământ circulație

Recensămintele de călători au fost realizate pe parcursul lunii mai 2024 și sunt prezentate pe trasee în cadrul subcapitolului 3.1.

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

Teritoriul analizat în prezentul studiu de trafic este reprezentat de aria administrativ-teritorială a județului Iași iar mai jos sunt prezentate municipiile, orașele și comunele județului cu satele componente.

Municipii:

 Iași (reședință de județ)

- ✚ Pașcani (Blăgești, Boșteni, Gâștești, Lunca, Sodomeni)

Orașe:

- ✚ Târgu Frumos
- ✚ Hârlău (Pârcovaci)
- ✚ Podu Iloaiei (Budăi, Cosițeni, Holm, Scobâlțeni)

Comune și sate aparținătoare:

- ✚ Alexandru I. Cuza (Kogălniceni, Volintirești, Șcheia)
- ✚ Andrieșeni (Buhăeni, Drăgănești, Fântânele, Glăvănești, Iepureni, Spineni)
- ✚ Aroneanu (Dorobanț, Reditu Aldei, Șorogari)
- ✚ Balș (Boureni, Coasta Măgurii)
- ✚ Belcești (Liteni, Munteni, Satu Nou, Tansa, Ulmi)
- ✚ Bivolari (Buruiești, Soloneț, Tabăra, Traian)
- ✚ Brăești (Albești, Buda, Cristești, Reditu)
- ✚ Butea (Miclăușeni)
- ✚ Bârnova (Cercu, Pietrăria, Păun, Todirel, Vișan)
- ✚ Bălțați (Cotârgaci, Filași, Mădârjești, Podișu, Sârca, Valea Oilor)
- ✚ Ceplenița (Buhalnița, Poiana Mărului, Zlodica)
- ✚ Ciohorăni
- ✚ Ciortești (Coropceni, Deleni, Rotăria, Șerbești)
- ✚ Ciurea (Curături, Dumbrava, Hlincea, Lunca Cetățuiei, Picioru Lupului, Slobozia)
- ✚ Coarnele Caprei (Arama, Petroșica)
- ✚ Comarna (Curagău, Osoi, Stâncă)
- ✚ Costești (Giurgești)
- ✚ Costuleni (Covasna, Cozia, Hilița)
- ✚ Cotnari (Bahluu, Cireșeni, Cârjoaia, Făgă, Hodora, Horodiștea, Iosupeni, Lupăria, Valea Racului, Zbereni)
- ✚ Cozmești (Podolenii de Jos, Podolenii de Sus)
- ✚ Cristești (Homița)
- ✚ Cucuteni (Băiceni, Bărbătești, Săcărești)
- ✚ Dagâța (Boatca, Buzdug, Bălușești, Mănăstirea, Piscu Rusului, Poienile, Tarnița, Zece Prăjini)
- ✚ Deleni (Feredeni, Leahu-Nacu, Maxut, Poiana, Slobozia)
- ✚ Dobrovăț
- ✚ Dolhești (Brădicești, Pietriș)
- ✚ Drăgușeni (Frenciugi)
- ✚ Dumești (Banu, Chilișoia, Hoisești, Păușești)
- ✚ Erbiceni (Bârlești, Spinoasa, Sprânceana, Totoești)
- ✚ Focuri
- ✚ Fântânele
- ✚ Golăiești (Bran, Cilibiu, Cotu lui Ivan, Grădinari, Medeleni, Petrești, Podu Jijiei)
- ✚ Gorban (Gura Bohotin, Podu Hagiului, Scoposeni, Zberoaia)
- ✚ Grajduri (Corcodel, Cărbunari, Lunca, Poiana cu Cetate, Pădureni, Valea Satului)
- ✚ Gropnița (Bulbucani, Forăști, Mălăești, Sângeri, Săveni)
- ✚ Grozești (Colțu Cornii, Sălăgeni)
- ✚ Heleșteni (Hărmăneasa, Movileni, Oboroceni)
- ✚ Holboca (Cristești, Dancu, Orzeni, Rusenii Noi, Rusenii Vechi, Valea Lungă)
- ✚ Horlești (Bogdănești, Scoposeni)
- ✚ Hălăucești (Luncași)
- ✚ Hărmănești (Boldești, Hărmăneștii Noi, Hărmăneștii Vechi)

- ✚ Ion Neculce (Buznea, Dădești, Gănești, Prigoreni, Războieni)
- ✚ Ipatele (Alexești, Bâcu, Cuza Vodă)
- ✚ Lespezi (Buda, Bursuc-Deal, Bursuc-Vale, Dumbrava, Heci)
- ✚ Lețcani (Bogonos, Cogeasca, Cucuteni)
- ✚ Lungani (Crucea, Goești, Zmeu)
- ✚ Mircești (Iugani)
- ✚ Mironeasa (Schitu Hadâmbului, Urșița)
- ✚ Mirolava (Balciu, Brătuleni, Ciurbești, Cornești, Dancaș, Găureni, Horpaz, Proselnici, Uricani, Valea Adâncă, Valea Ursului, Vorovești)
- ✚ Miroslovești (Mitești, Soci, Verșeni)
- ✚ Mogoșești (Budești, Hadâmbu, Mânjești)
- ✚ Mogoșești-Siret (Muncelu de Sus, Tudor Vladimirescu)
- ✚ Movileni (Iepureni, Larga-Jijia, Potângenii)
- ✚ Moșna
- ✚ Moțca (Boureni)
- ✚ Mădârjac (Bojila, Frumușica)
- ✚ Oțeleni (Hândrești)
- ✚ Plugari (Borosoia, Onești)
- ✚ Popești (Doroșcani, Hărpășești, Obrijeni, Pădureni, Vama)
- ✚ Popricani (Cotu Morii, Cuza Vodă, Cârlig, Moimești, Rădăuș, Mitropoliei, Vulturi, Vânători, Țipilești)
- ✚ Prisăcani (Moreni, Măcărești)
- ✚ Proboata (Bălteni, Perieni)
- ✚ Rădăuș (Breazu, Horlești, Tăutești)
- ✚ Românești (Avântu, Ursoaia)
- ✚ Roșcani (Rădeni)
- ✚ Ruginoasa (Dumbrăvița, Rădăuș, Vascani)
- ✚ Răchiteni (Izvoarele, Ursărești)
- ✚ Răducăneni (Bohotin, Isăia, Roșu)
- ✚ Schitu Duca (Blaga, Dumitreștii Gălății, Pocreaca, Poiana, Poieni, Satu Nou, Slobozia)
- ✚ Scobinți (Bădeni, Fetești, Sticlăria, Zagavia)
- ✚ Scânteia (Bodești, Boroșești, Ciocârlești, Lunca Rateș, Rădăuș, Tufeștii de Sus)
- ✚ Sinești (Bocnița, Osoi, Stornești)
- ✚ Sirețel (Berezlogi, Humosu, Satu Nou, Slobozia)
- ✚ Stolniceni-Prăjescu (Brătești, Cozmești)
- ✚ Strunga (Brătulești, Crivești, Cucova, Fedeleșeni, Fărcășeni, Gura Văii, Hăbășești)
- ✚ Tansa (Suhuleț)
- ✚ Todirești (Băiceni, Stroești)
- ✚ Tomești (Chicerea, Goruni, Vlădiceni)
- ✚ Trifești (Hermeziu, Vladomira, Zaboloteni)
- ✚ Tătăruși (Iorcani, Pietrosu, Uda, Vâlcica)
- ✚ Ungheni (Bosia, Coada Stâncii, Mânzărești)
- ✚ Valea Lupului
- ✚ Valea Seacă (Conțești, Topile)
- ✚ Victoria (Frăsuleni, Icușeni, Luceni, Sculeni, Stânca, Șendreni)
- ✚ Vlădeni (Alexandru cel Bun, Borșa, Broșteni, Iacobeni, Vâlcelele)
- ✚ Voinești (Lungani, Schitu Stavnic, Slobozia, Vocotești)
- ✚ Vânători (Crivești, Gura Bădiliței, Hârtoape, Vlădnicuț)
- ✚ Șcheia (Cioca-Boca, Căuești, Poiana Șcheii, Satu Nou)
- ✚ Șipote (Chișcăreni, Hălteni, Iazu Nou, Iazu Vechi, Mitoc)

- ✚ Țibana (Alexeni, Domnița, Gârbești, Moara Ciernei, Oproaia, Poiana Mănăstirii, Poiana de Sus, Runcu, Vadu Vejei)
- ✚ Țibănești (Glodenii Gândului, Griești, Jigoreni, Recea, Răsboieni, Tungujei, Vălenii)
- ✚ Țigănași (Cârnicieni, Mihail Kogălniceanu, Stejarii)
- ✚ Țuțora (Chiperești, Opișeni)

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.

Tabel 32 Evoluția PIB, județ Iași. Sursa: INSSE

Macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe	Ani				
	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
	UM: Milioane lei				
	Milioane lei	Milioane lei	Milioane lei	Milioane lei	Milioane lei
Iași	28380,3	31553,1	35992,7	36801,1	41363,3

Legenda: 9999,00 - normal - date definitive; 9999,00 - îngrosat - date revizuite

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.

Tabel 33 Valoarea produsului intern brut pe județe și regiuni. Sursa: Comisia Națională de Strategie și Prognoză

	-miliarde lei, prețuri curente-			
	2024	2025	2026	2027
Regiunea Nord - Est	182,8	198,5	214,6	230,2
Iași	61,0	66,3	71,7	77,0

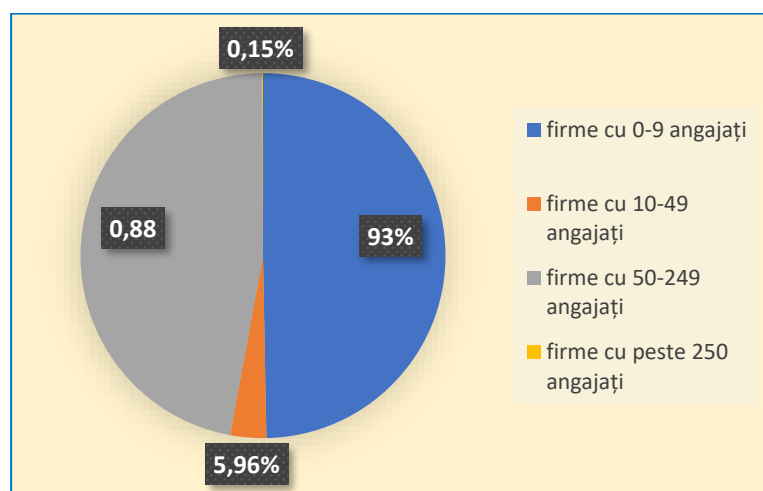
Dinamica societăților comerciale din județul Iași

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%.

Raportat la numărul de angajați, situația se prezintă astfel:

Tabel 34 Numărul firmelor în funcție de numărul angajaților. Sursa: www.listafirme.ro

Nr. Crt.	Numărul angajaților	Numărul firmelor active
1	0 – 9 angajați	20.641
2	10 – 49 angajați	1323
3	50 – 249 angajați	194
4	Peste 250 angajați	33



Grafic 17 Ponderea firmelor funcție de numărul angajaților

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 agențiilor de colectare și a birourilor.

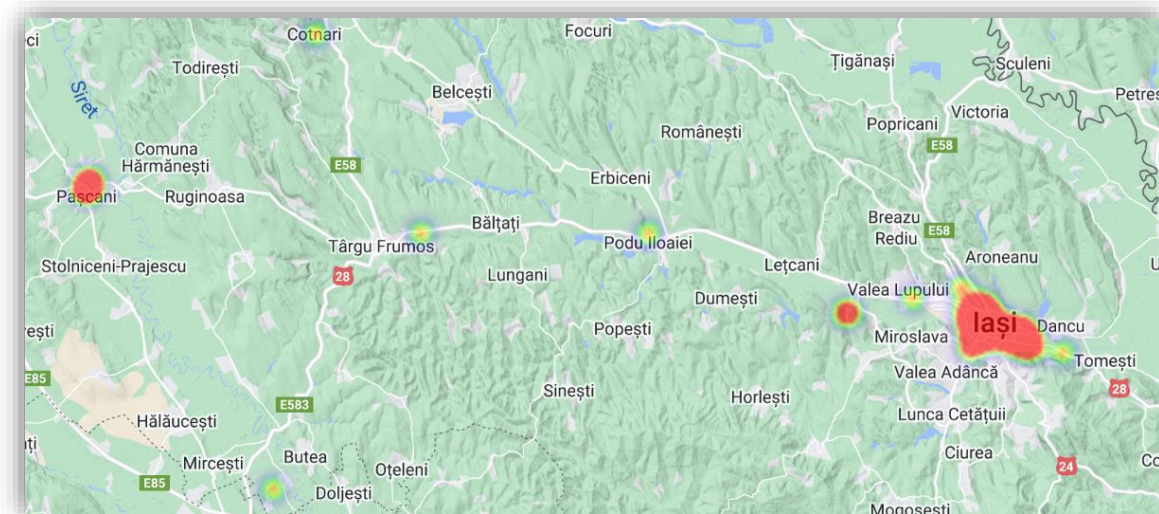


Figura 27 Firme cu peste 250 de angajați. Sursa: www.listafirme.ro

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..*

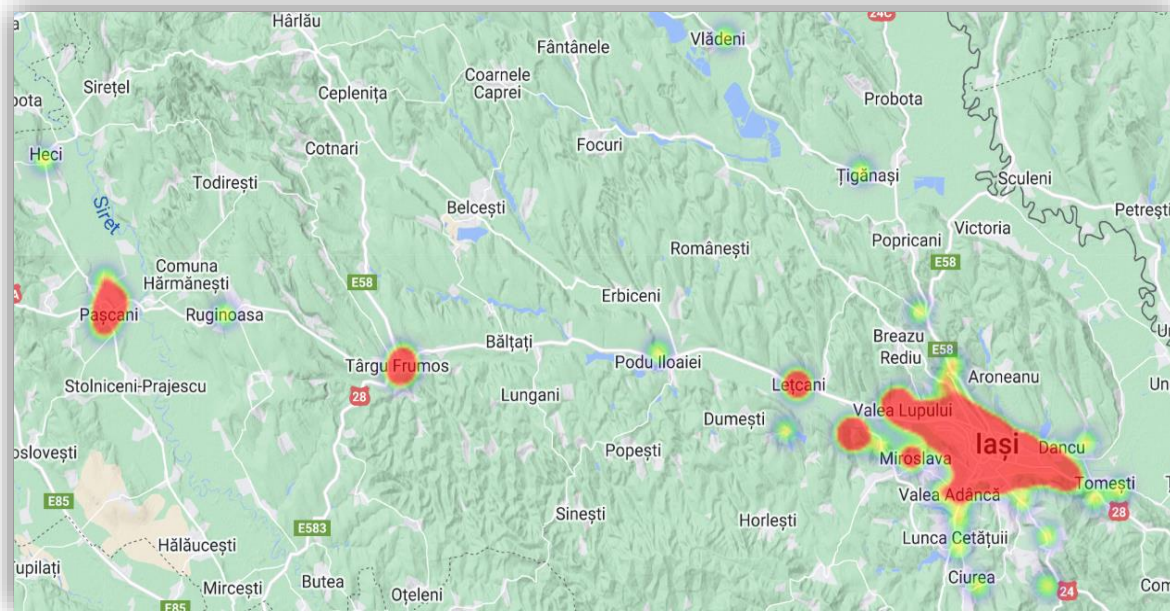


Figura 28 Firme cu 50-249 angajați. Sursa: www.listafirme.ro

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..*

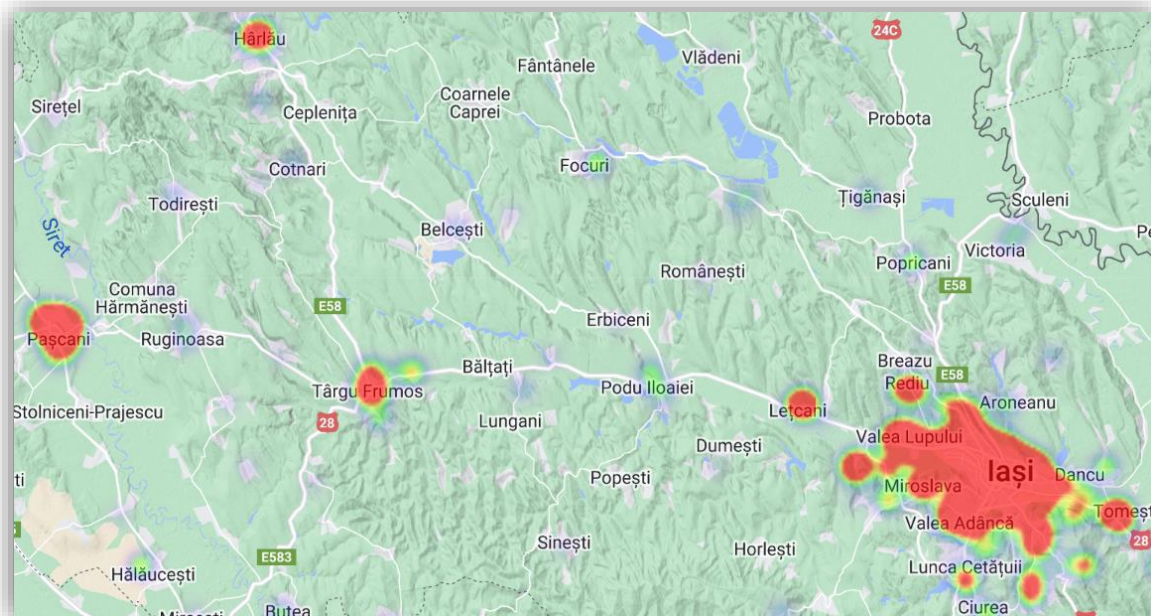


Figura 29 Firme cu 10-49 angajați. Sursa: www.listafirme.ro

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 Municipiul Iași.

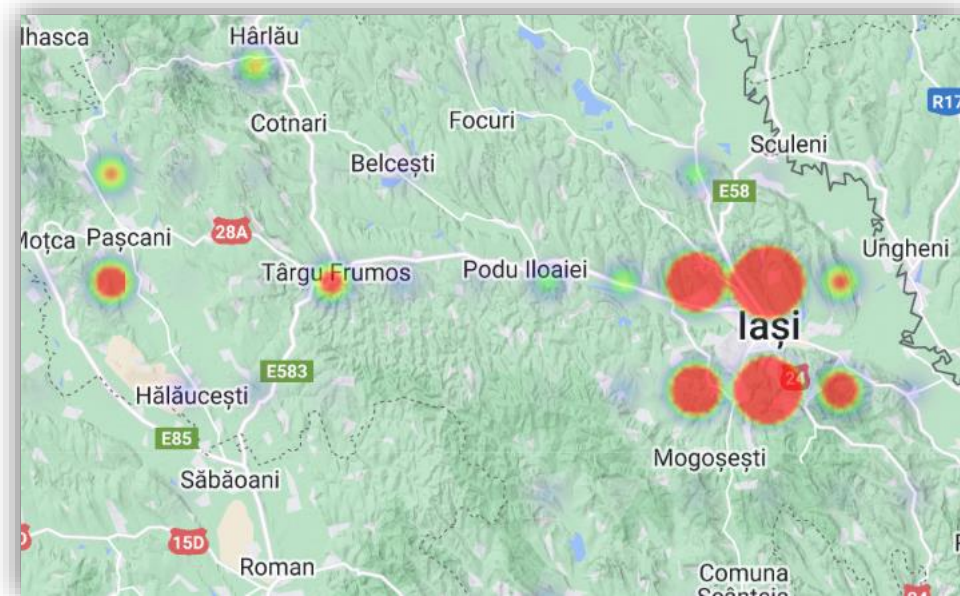


Figura 30 Firme cu 0-9 angajați. Sursa: www.listafirme.ro

Marii angajatori de la nivelul județului Iași își desfășoară activitatea în zonele urbane, cu accent deosebit pe municipiul Iași iar distribuția firmelor active pe localități în județ este prezentată în figura următoare:

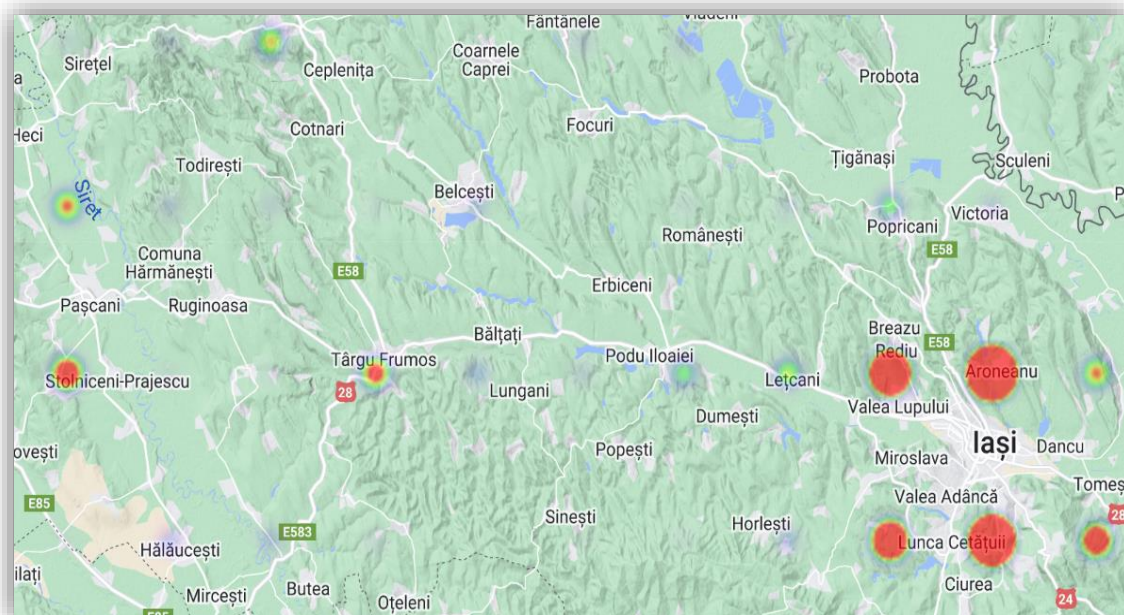


Figura 31 Distribuția firmelor active pe localități în județul Iași, Sursa: www.listafirme.ro

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.

Conform INSSE, unitatea locală este o întreprindere sau o parte a acesteia (atelier, fabrică, depozit, birou, mină sau stație etc.) situată la o adresă identificabilă.

Tabel 35 Distribuția unităților locale active după activitatea principală, județ Iași. Sursa: <http://statistici.insse.ro>

CAEN Rev.2 (activități ale economiei naționale - secțiuni)	Ani
	Anul 2022
	UM: Număr
	Număr
Total	23162
A Agricultură, silvicultură și pescuit	513
B Industria extractivă	17
C Industria prelucrătoare	1709
D Producția și furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	18
E Distribuția apei; salubritate, gestionarea deșeurilor, activități de decontaminare	58
F Construcții	2823
G Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor	5796
H Transport și depozitare	2032
I Hoteluri și restaurante	816
J Informații și comunicații	1792
K Intermedieri financiare și asigurări	230
L Tranzacții imobiliare	952
M Activități profesionale, științifice și tehnice	2920
N Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	899
P Învățământ	373
Q Sănătate și asistență socială	1110
R Activități de spectacole, culturale și recreative	397
S Alte activități de servicii	707

În funcție de numărul de angajați, conform www.listafirme.com firma din județ cu cei mai mulți angajați se află în localitatea Brătuleni (1601 angajați) restul firmelor având sub 1600 de angajați.

Tabel 36 Operatori economici, județ Iași, Sursa: <https://www.listafirme.com>

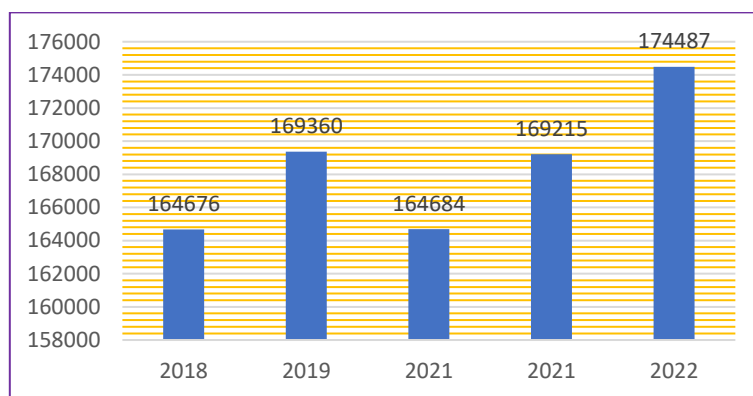
Nr. crt.	Operator economic	Număr angajați	Domeniul de activitate
1	PHINIA DELPHI ROMANIA SRL Loc. Brătuleni	1601	Fabricarea altor piese și accesorii pentru autovehicule și pentru motoare de autovehicule
2	APAVITAL SA Iași	1470	Captarea, tratarea și distribuția apei
3	ANTIBIOTICE SA Iași	1352	Fabricarea produselor farmaceutice de bază
4	COMPANIA DE TRANSPORT PUBLIC IASI SA	1228	Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de calatori
5	SERVICES ROMANIA SRL	1072	Alte activități de servicii privind tehnologia informației

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.

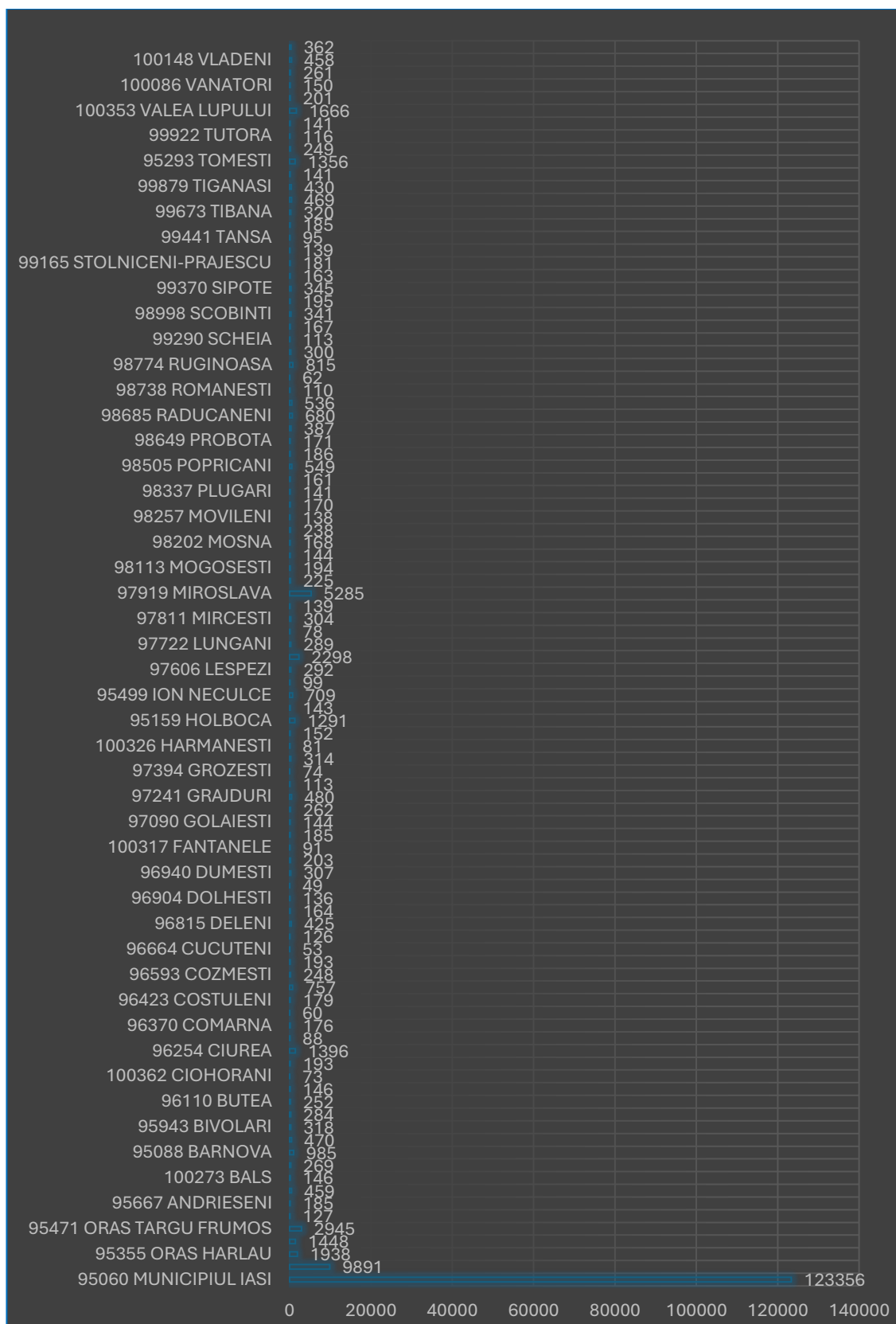
Tabel 37 Numărul mediu al salariaților din județul Iași. Sursa: INSSE

Judete	Localitati	Ani					
		Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021	Anul 2022	
		UM: Numar persoane					
		Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	
Iași	TOTAL	164676	169360	164684	169215	174487	



Grafic 18 Evoluția numărului de angajați din județul Iași, 2018-2022

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



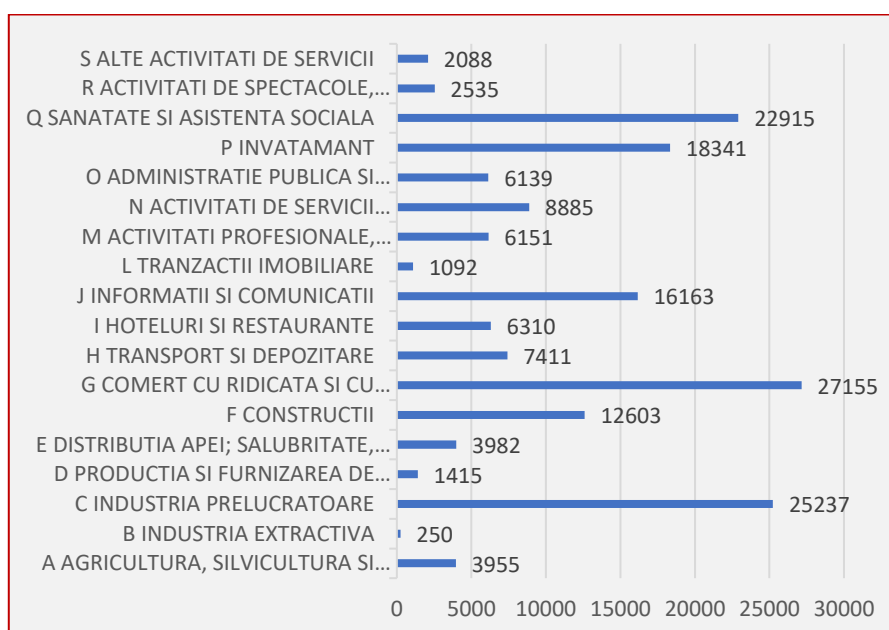
Grafic 19 Distribuția angajaților la nivel județean, anul 2022

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 social (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.

Tabel 38 Numărul mediu al salariaților pe activități ale economiei naționale, 2022, județ Iași. Sursa: INSSE

CAEN Rev.2 (activitati ale economiei nationale)	Ani
	Anul 2022
	UM: Număr persoane
	Număr persoane
A AGRICULTURA, SILVICULTURA SI PESCUIT	3955
B INDUSTRIA EXTRACTIVA	250
C INDUSTRIA PRELUCRATOARE	25237
D PRODUCTIA SI FURNIZAREA DE ENERGIE ELECTRICA SI TERMICA, GAZE, APA CALDA SI AER CONDITIONAT	1415
E DISTRIBUTIA APEI; SALUBRITATE, GESTIONAREA DESEURILOR, ACTIVITATI DE DECONTAMINARE	3982
F CONSTRUCTII	12603
G COMERT CU RIDICATA SI CU AMANUNTUL; REPARAREA AUTOVEHICULELOR SI MOTOCICLETELOR	27155
H TRANSPORT SI DEPOZITARE	7411
I HOTELURI SI RESTAURANTE	6310
J INFORMATII SI COMUNICATII	16163
L TRANZACTII IMOBILIARE	1092
M ACTIVITATI PROFESIONALE, STIINTIFICE SI TEHNICE	6151
N ACTIVITATI DE SERVICII ADMINISTRATIVE SI ACTIVITATI DE SERVICII SUPORT	8885
O ADMINISTRATIE PUBLICA SI APARARE; ASIGURARI SOCIALE DIN SISTEMUL PUBLIC	6139
P INVATAMANT	18341
Q SANATATE SI ASISTENTA SOCIALA	22915
R ACTIVITATI DE SPECTACOLE, CULTURALE SI RECREATIVE	2535
S ALTE ACTIVITATI DE SERVICII	2088



Grafic 20 Numărul de salariați pe activități ale economiei, județ Iași, 2022

Fluxurile principale de călători pe traseele de transport public județean, pe lângă elevii navetiști și călătorii care se deplasează pentru diferite interese personale între localitatea de domiciliu (de regulă sate/comune) și localități urbane, sunt constituite de salariați, scopul deplasărilor pe traseele de transport județean fiind în general pentru deplasările la locul de muncă.

Principalele ramuri economice, în ce privește cifra de afaceri a unităților locale active din județul Iași sunt comerțul cu ridicata, industria prelucrătoare și construcții.

Tabel 39 Cifra de afaceri din unitățile locale active, județ Iași, 2022. Sursa: INSSE

CAEN Rev.2 (activități ale economiei naționale)	Ani
	Anul 2022
	UM: Miliarde lei, lei RON, mii lei RON, milioane lei RON (începând cu 2005)
	Milioane lei RON
B INDUSTRIA EXTRACTIVĂ	321
C INDUSTRIA PRELUCRĂTOARE	9103
D PRODUCȚIA ȘI FURNIZAREA DE ENERGIE ELECTRICĂ ȘI TERMICĂ, GAZE, APA CALDĂ ȘI AER CONDITIONAT	170
E DISTRIBUȚIA APEI; SALUBRITATE, GESTIONAREA DEȘEURILOR, ACTIVITĂȚI DE DECONTAMINARE	717
F CONSTRUCȚII	5661
G COMERT CU RIDICATĂ ȘI CU AMANUNTUL; REPARAREA AUTOVEHICULELOR ȘI MOTOCICLETELOR	25989
H TRANSPORT ȘI DEPOZITARE	2976
I HOTELURI ȘI RESTAURANTE	1214
J INFORMAȚII ȘI COMUNICĂȚII	4015
P ÎNVĂȚĂMÂNT	100
Q SĂNĂTATE ȘI ASISTENȚĂ SOCIALĂ	936
R+S ALTE ACTIVITĂȚI DE SERVICII COLECTIVE, SOCIALE ȘI PERSONALE	717

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.

3. Evaluarea fluxului de călători pe fiecare zonă țintă

3.1 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:

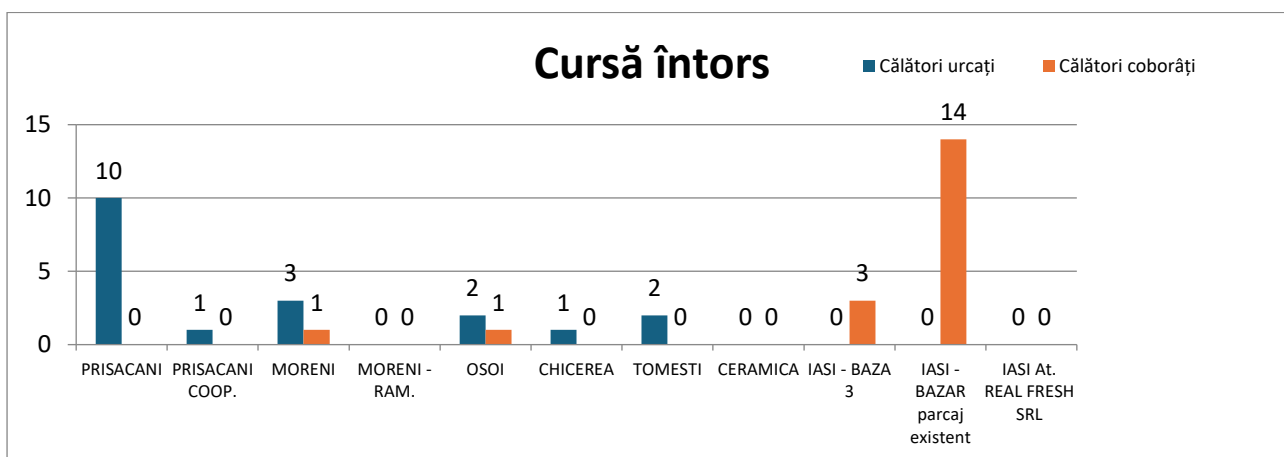
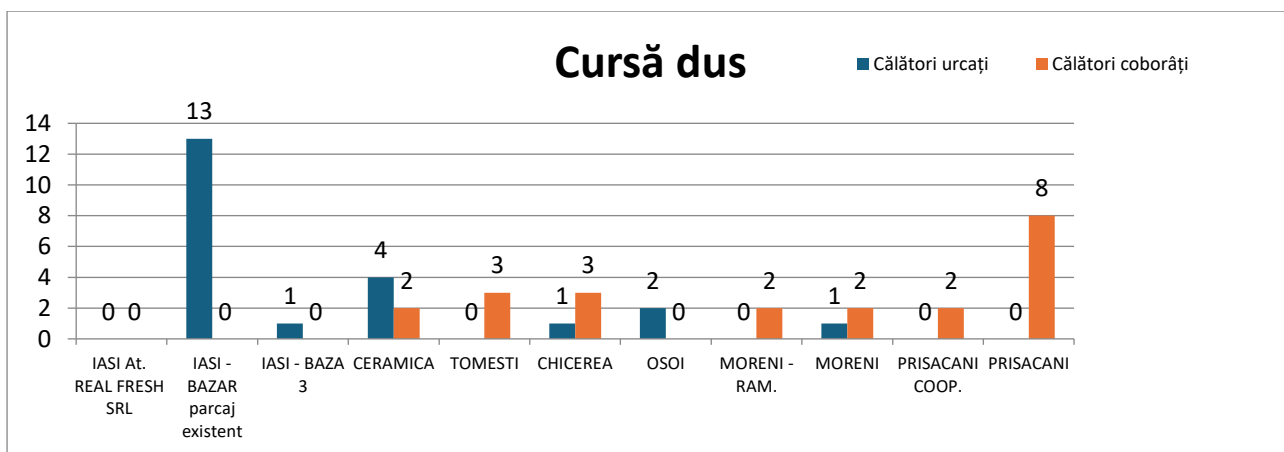
- lungime traseu;
- durata medie a cursei;
- capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport;
- numărul de curse zilnice;
- fluxurile medii de călători pentru cursele evaluate.

În continuare sunt prezentate datele obținute pentru fiecare din traseele identificate.

TRASEUL 002 Iași-Osoi-Prisăcani

Caracteristici de exploatare:

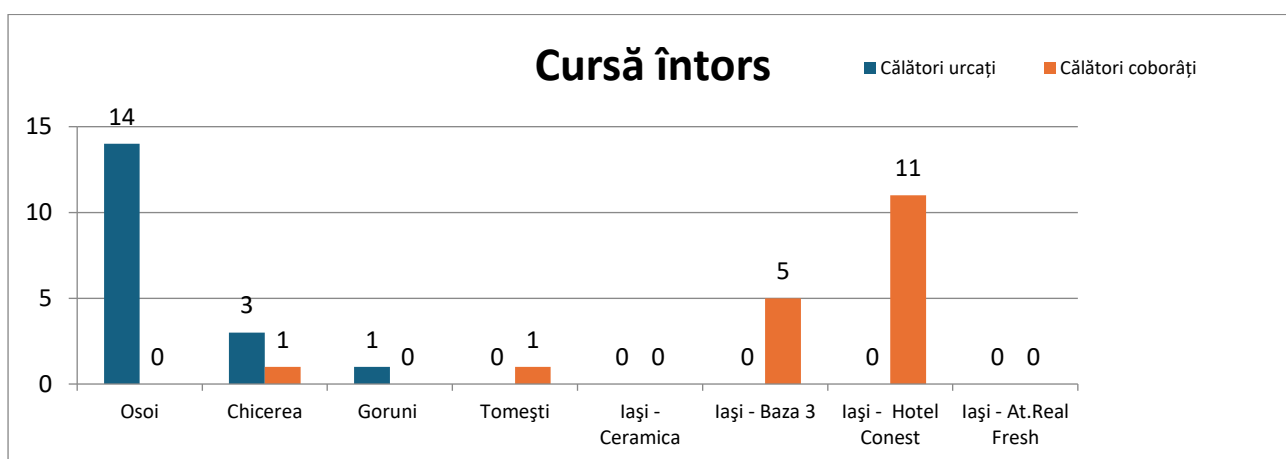
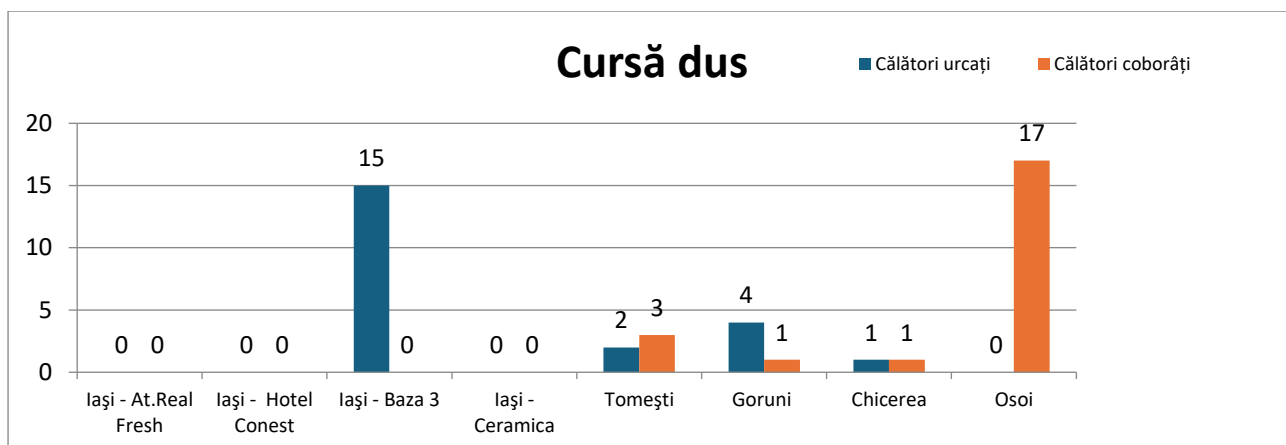
- Lungime traseu = 28 km
- Durata de parcurs: 45 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 5
- flux de călători către Prisăcani = 22 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 19 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 003 Iași-Tomești-Osoi

Caracteristici de exploatare:

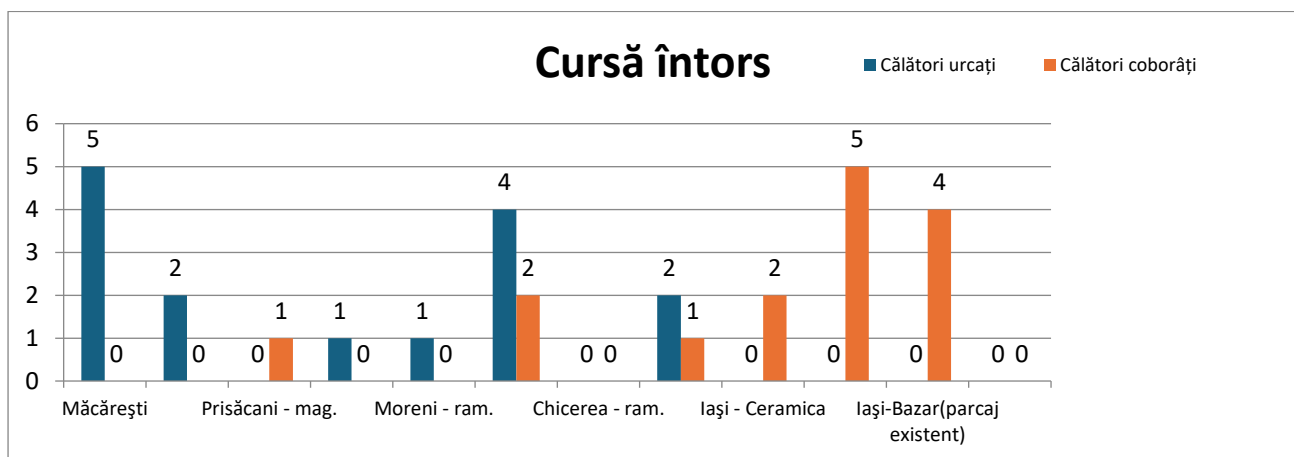
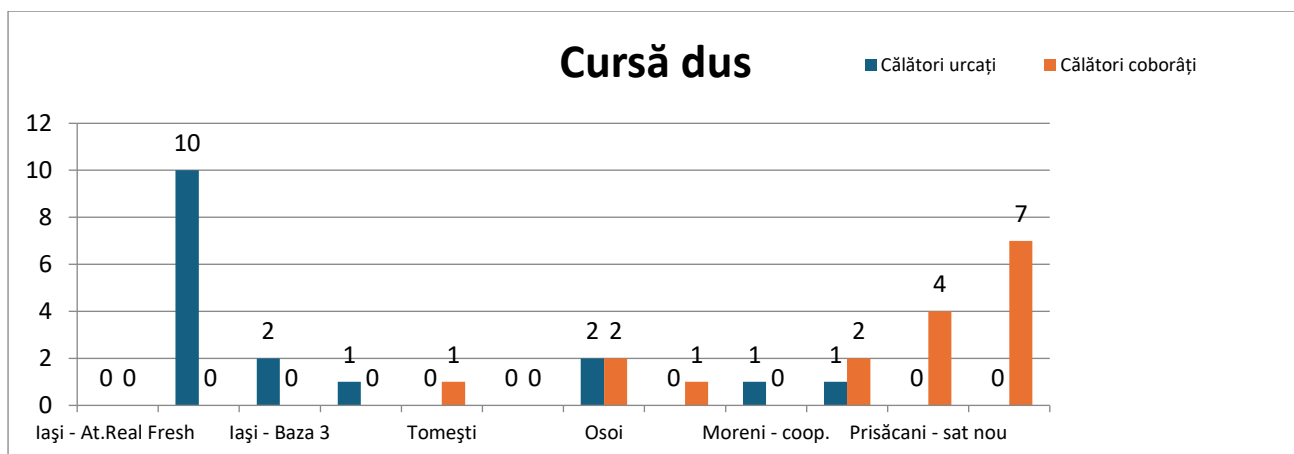
- Lungime traseu = 21 km
- Durata de parcurs: 40 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 2 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 17
- flux de călători către Osoi = 22 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 18 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 005 Iași-Osoi-Măcărești

Caracteristici de exploatare:

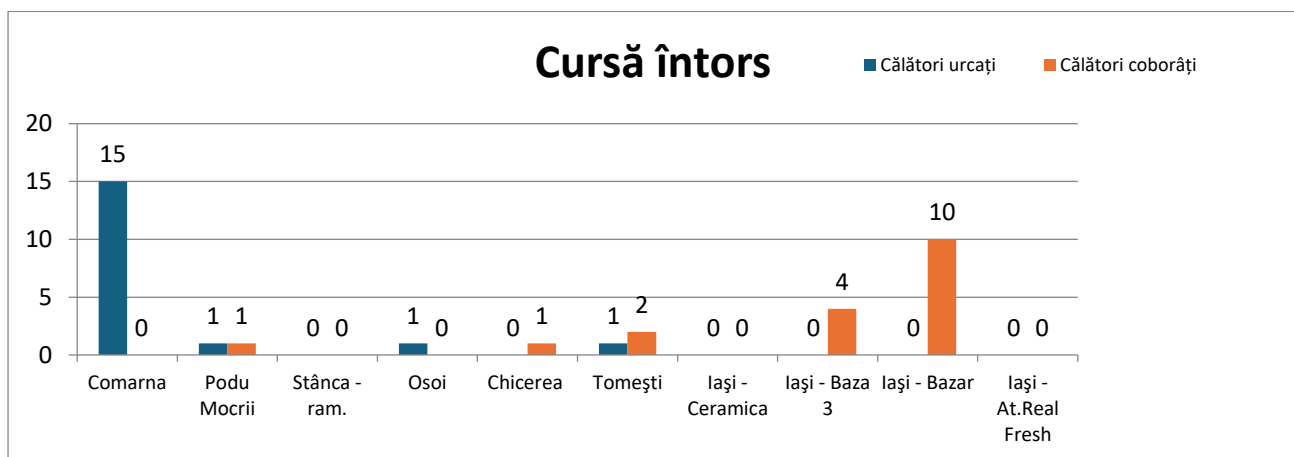
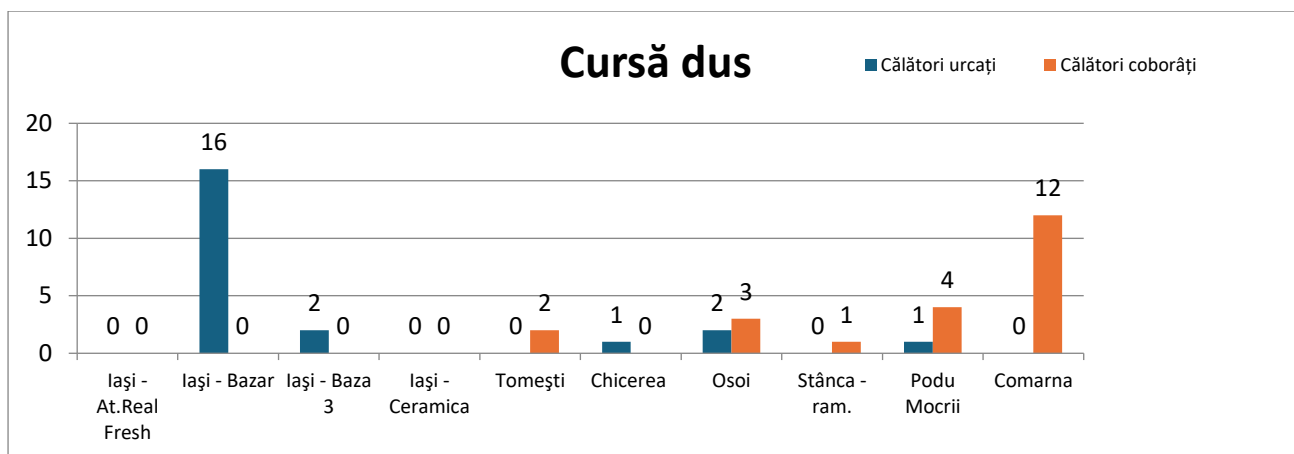
- Lungime traseu = 36 km
- Durata de parcurs: 75 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 2
- flux de călători către Măcărești = 17 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 15 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 006 Iași-Osoi-Comarna

Caracteristici de exploatare:

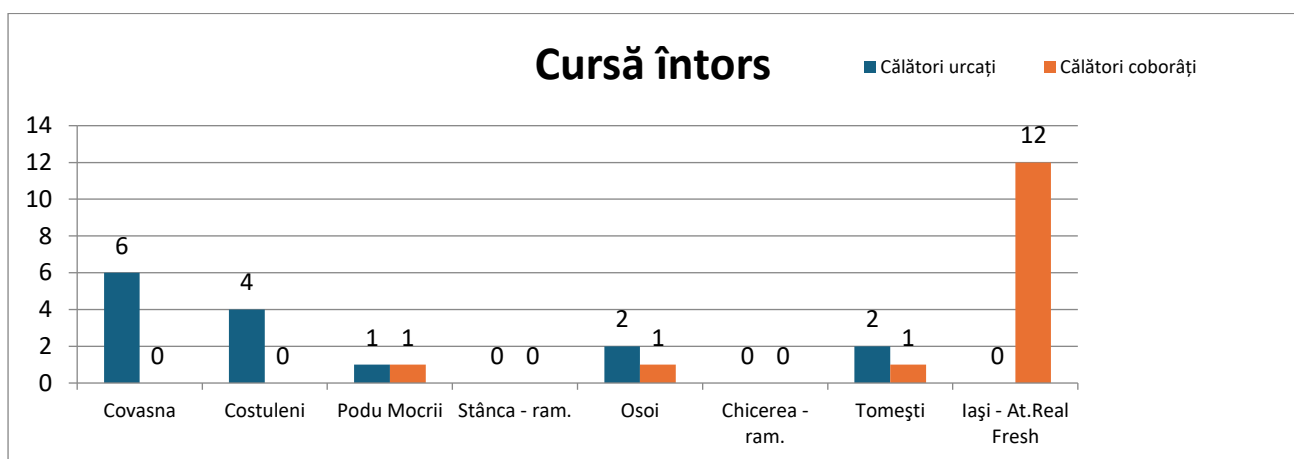
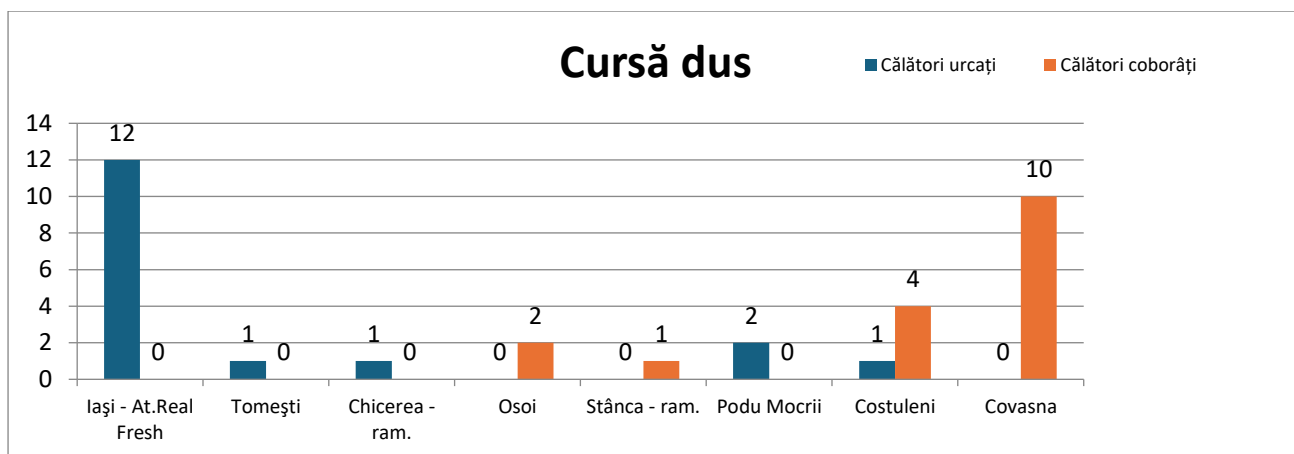
- Lungime traseu = 35 km
- Durata de parcurs: 45 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 6
- flux de călători către Comarna = 22 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 18 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 007 Iași-Osoi-Covasna

Caracteristici de exploatare:

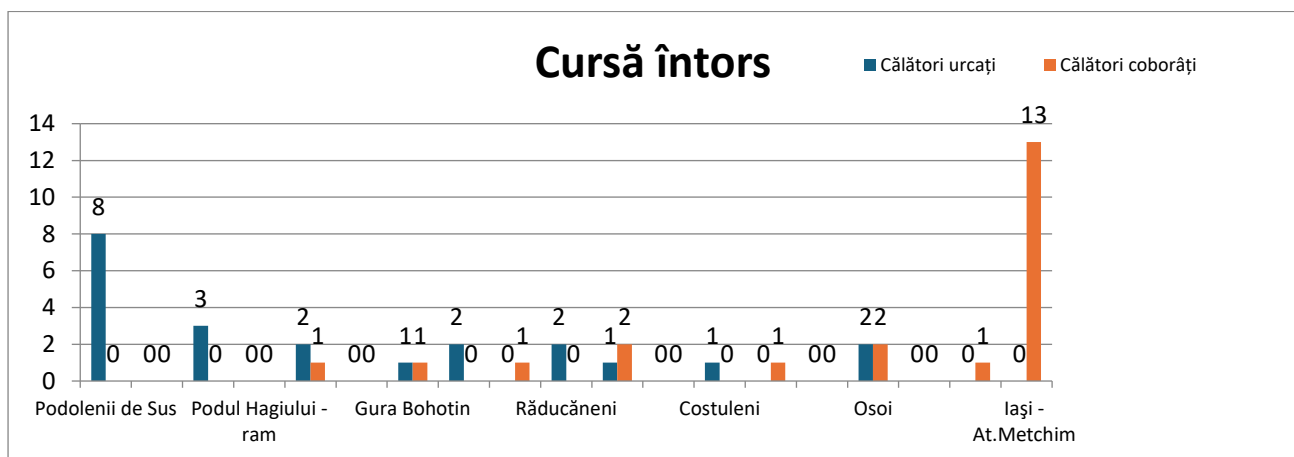
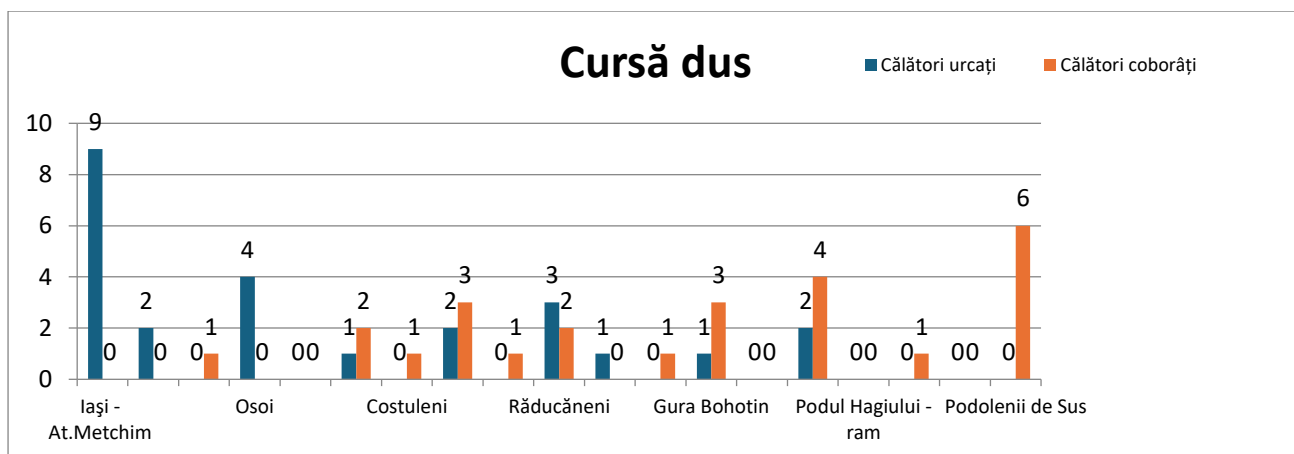
- Lungime traseu = 36 km
- Durata de parcurs: 60 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 3
- flux de călători către Covasna = 17 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 15 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 008 Iași-Răducăneni-Podolenii de Sus

Caracteristici de exploatare:

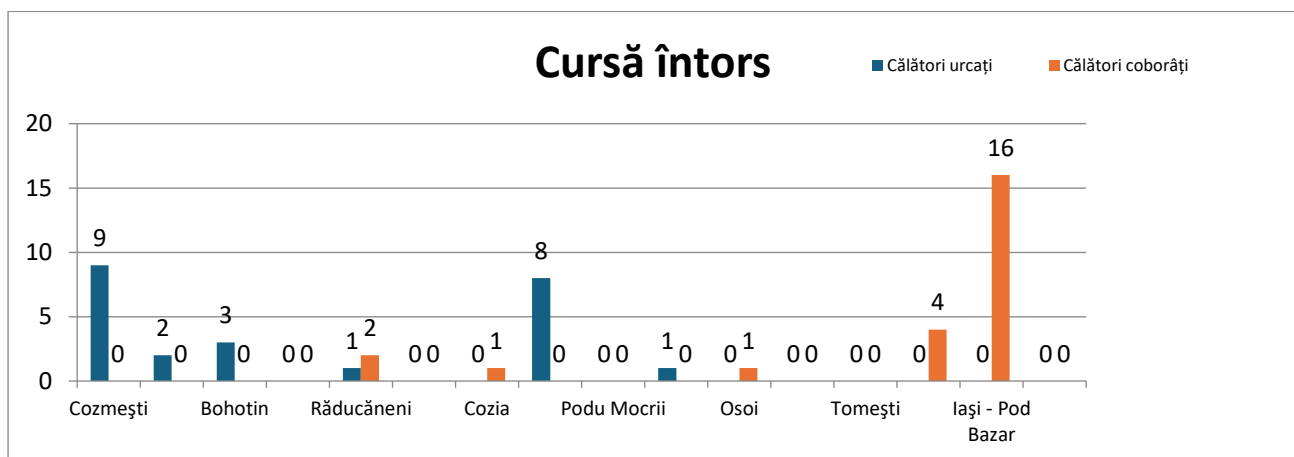
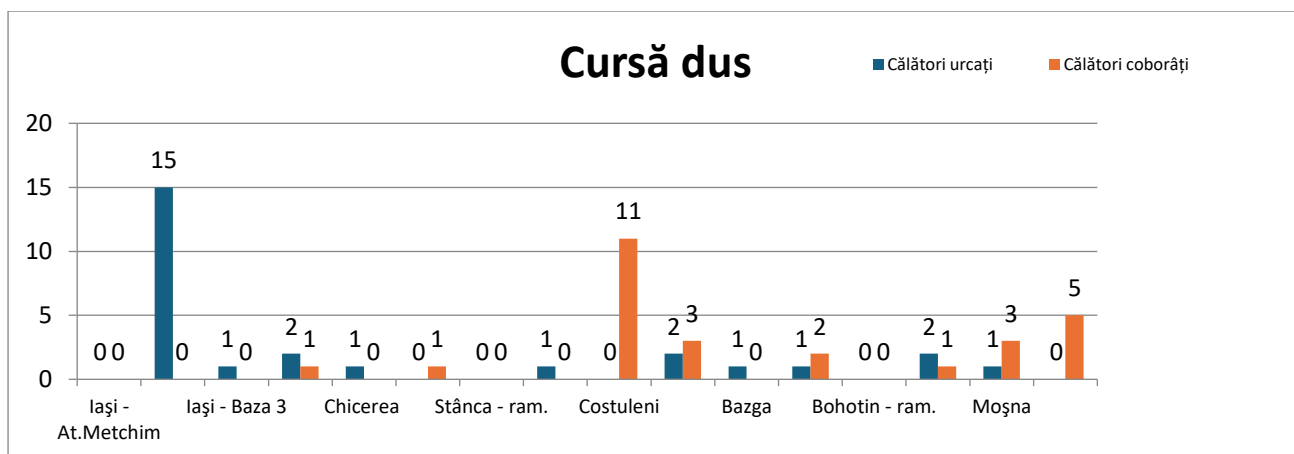
- Lungime traseu = 73 km
- Durata de parcurs: 105 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 3
- flux de călători către Podolenii de Sus = 25 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 22 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 009 Iași-Răducăneni-Cozmești

Caracteristici de exploatare:

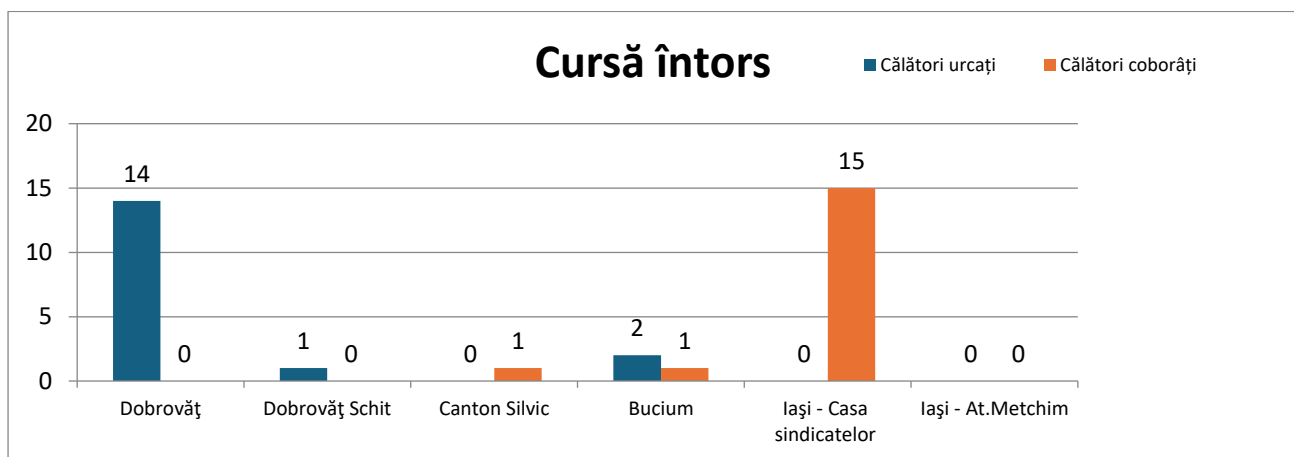
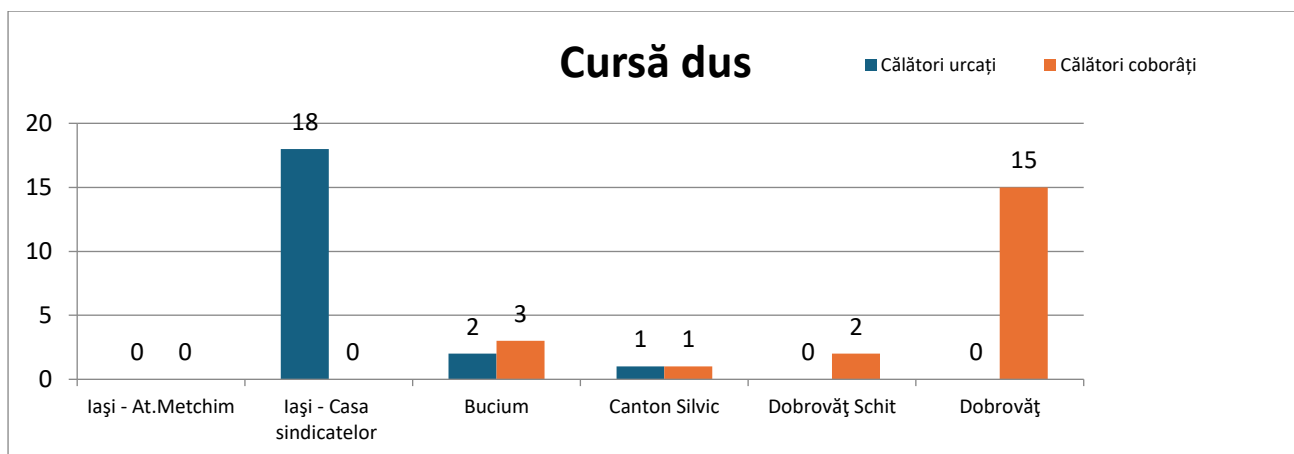
- Lungime traseu = 62 km
- Durata de parcurs: 90 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune și 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 8
- flux de călători către Cozmești = 27 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 24 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 011 Iași-Bucium-Dobrovăț

Caracteristici de exploatare:

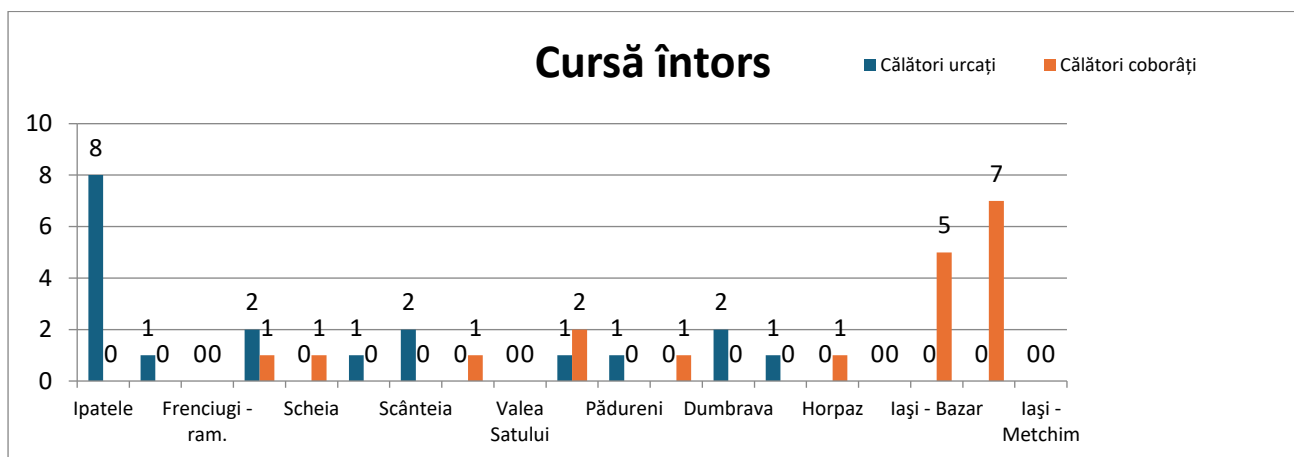
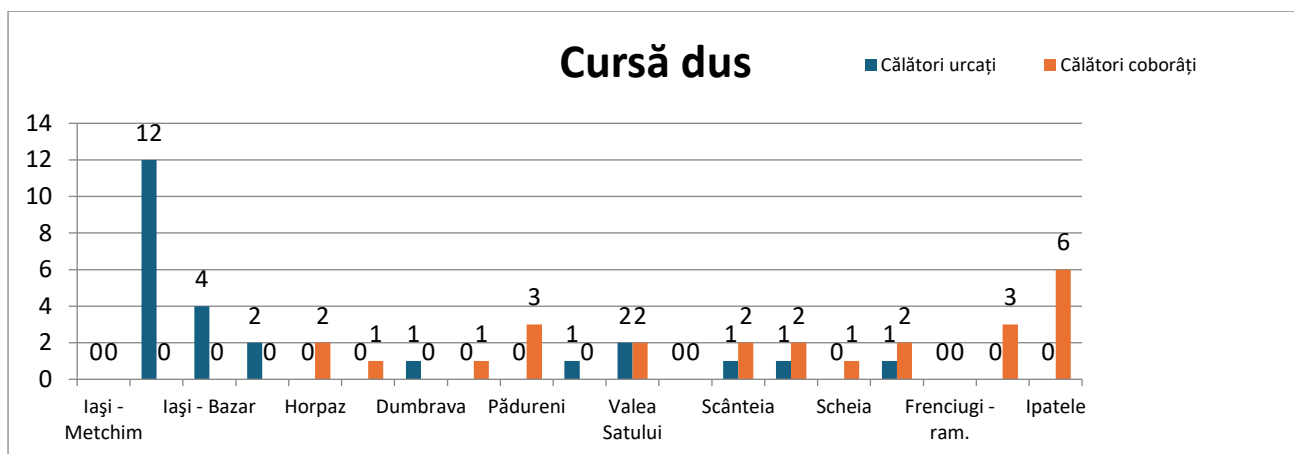
- Lungime traseu = 38 km
- Durata de parcurs: 55 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 2 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 6
- flux de călători către Dobrovăț = 21 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 17 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 012 Iași-Grajduri-Ipatele

Caracteristici de exploatare:

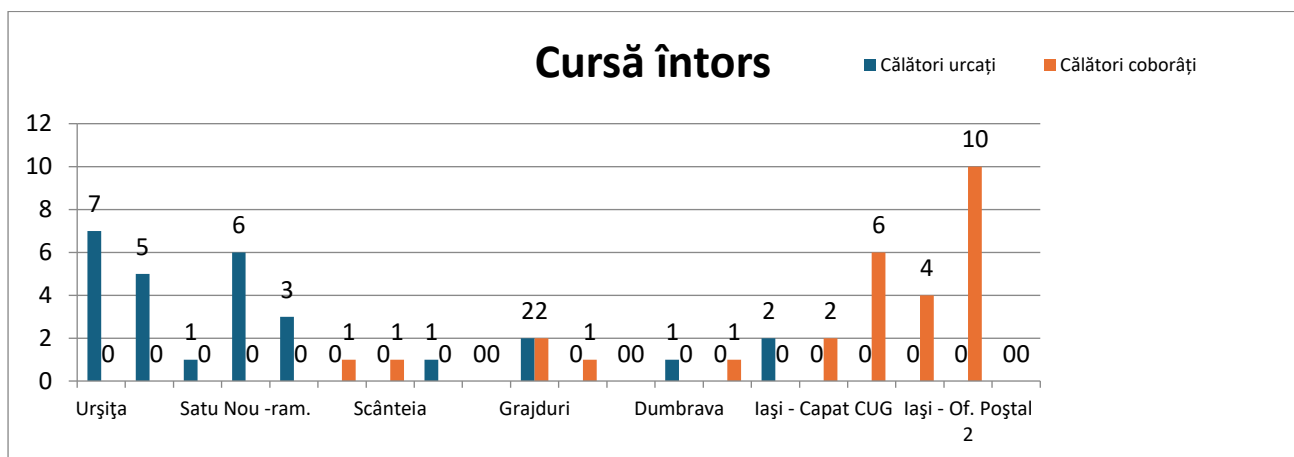
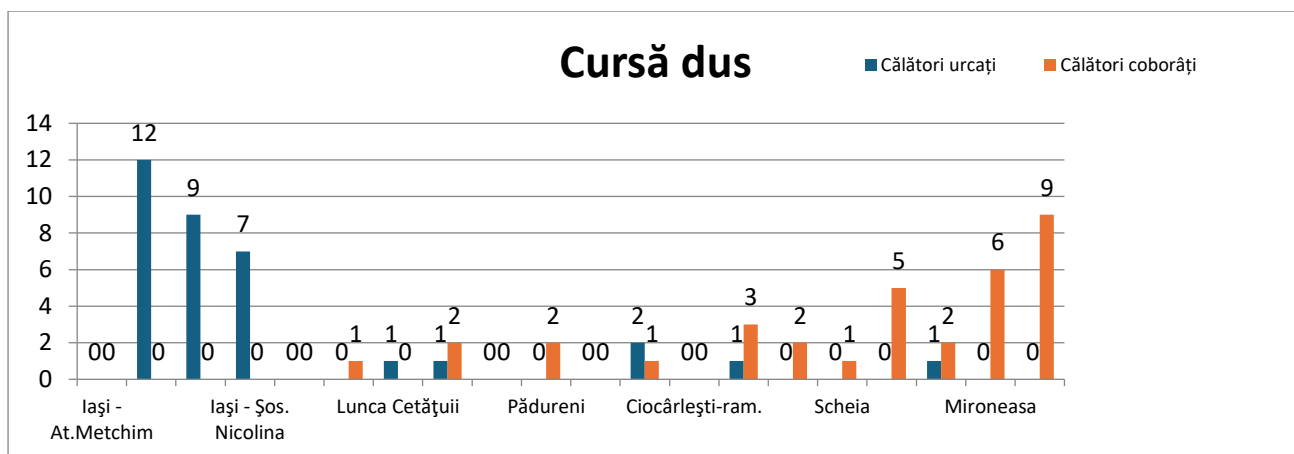
- Lungime traseu =48 km
- Durata de parcurs: 90 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 4
- flux de călători către Ipatele = 25 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 19 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 013 Iași-Grajduiri-Urșița

Caracteristici de exploatare:

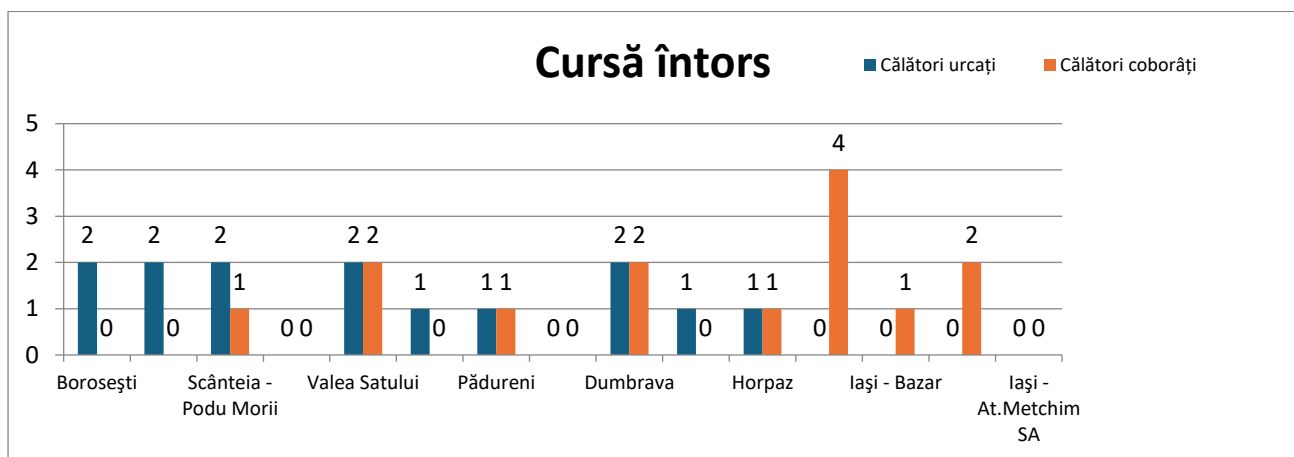
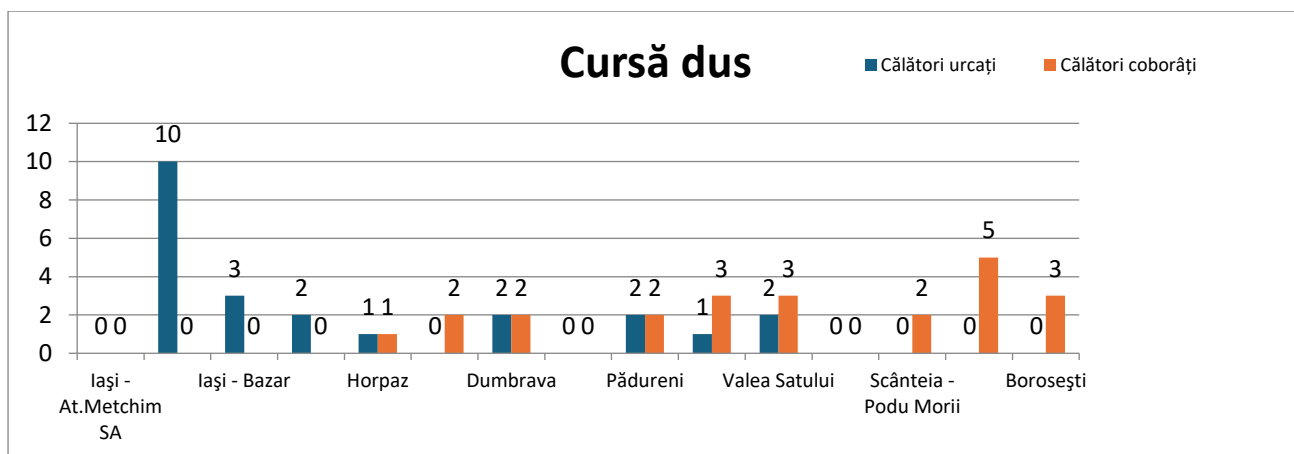
- Lungime traseu = 50 km
- Durata de parcurs: 120 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 3
- flux de călători către Urșița = 34 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 28 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 014 Iași-Grajduri-Borosești

Caracteristici de exploatare:

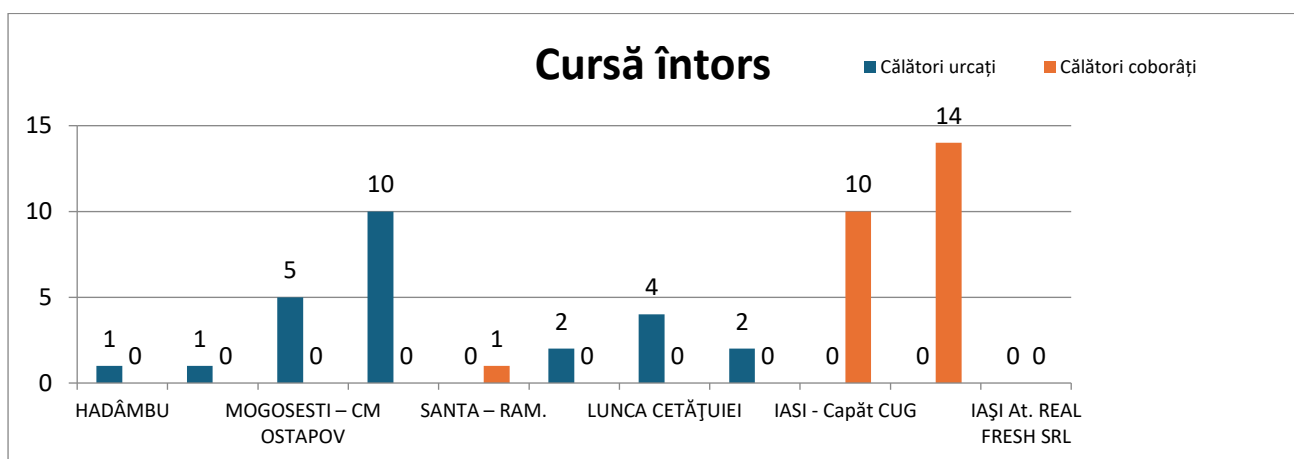
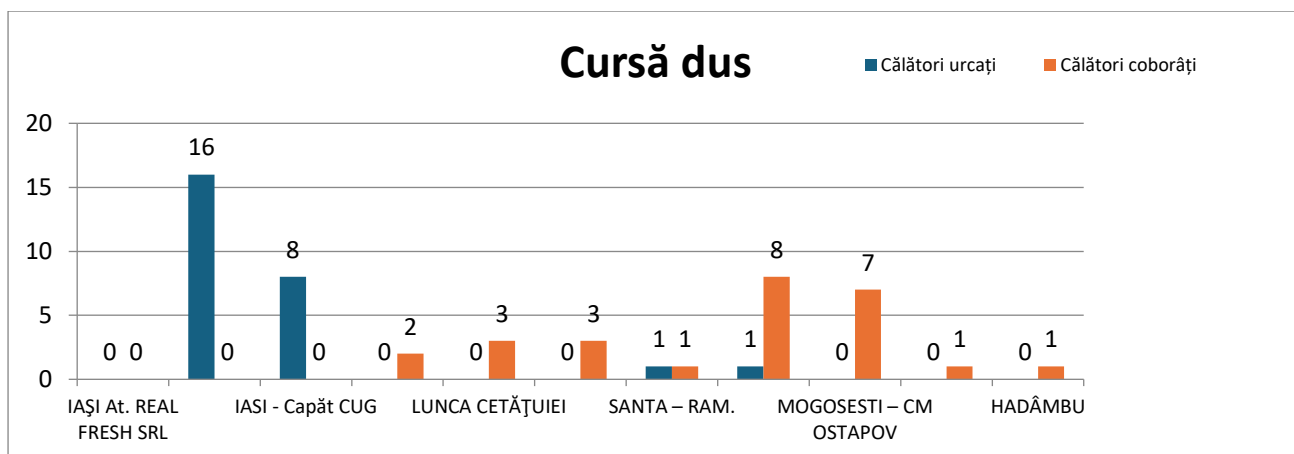
- Lungime traseu = 34 km
- Durata de parcurs: 50 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 4 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 29
- flux de călători către Borosești = 23 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 14 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 015 Iași-Mogoșești-Hadâmbu

Caracteristici de exploatare:

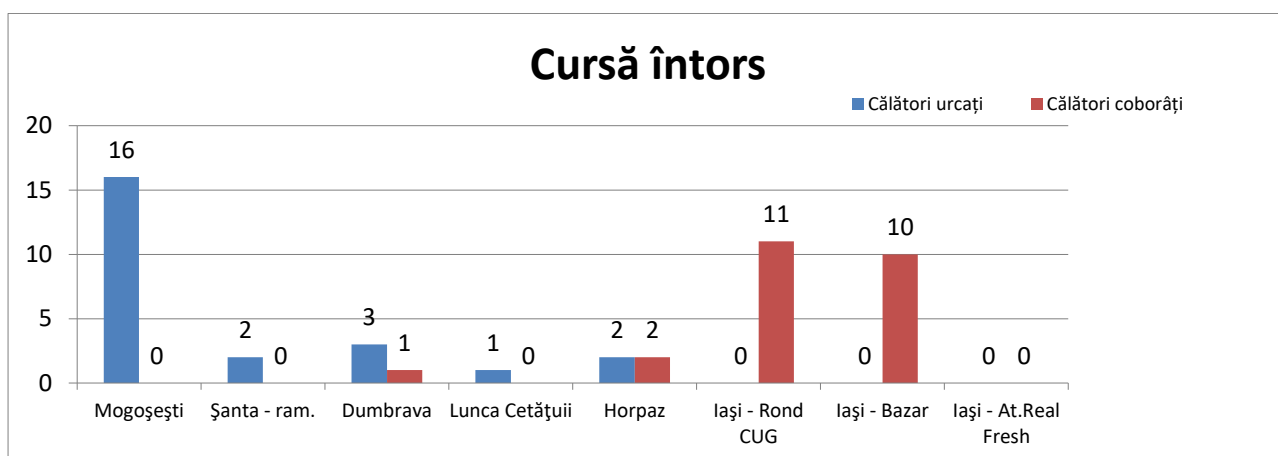
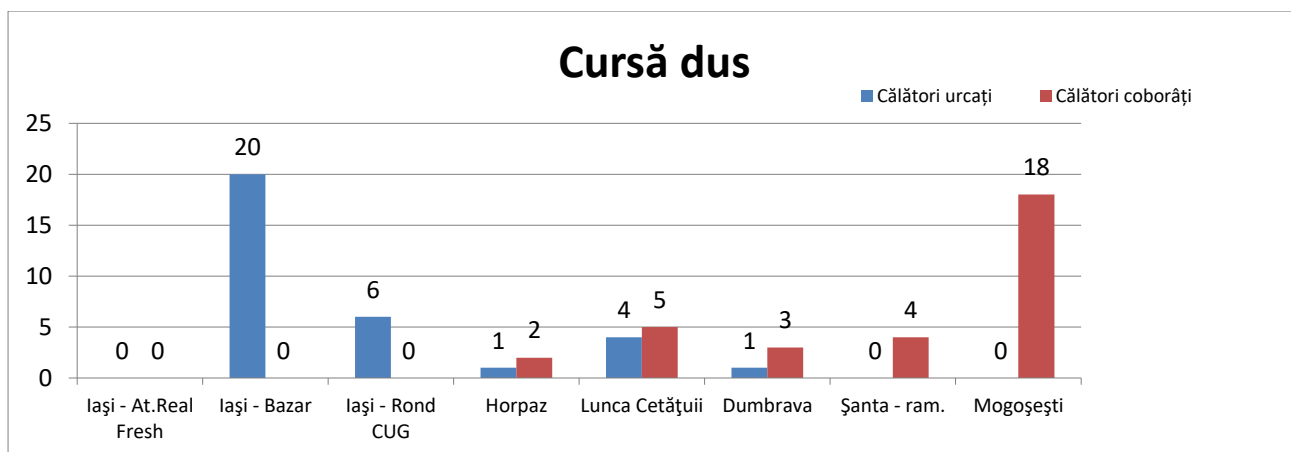
- Lungime traseu = 29 km
- Durata de parcurs: 60 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 4
- flux de călători către Hadâmbu = 26 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 25 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 016 Iași-Horpaz-Mogoșești

Caracteristici de exploatare:

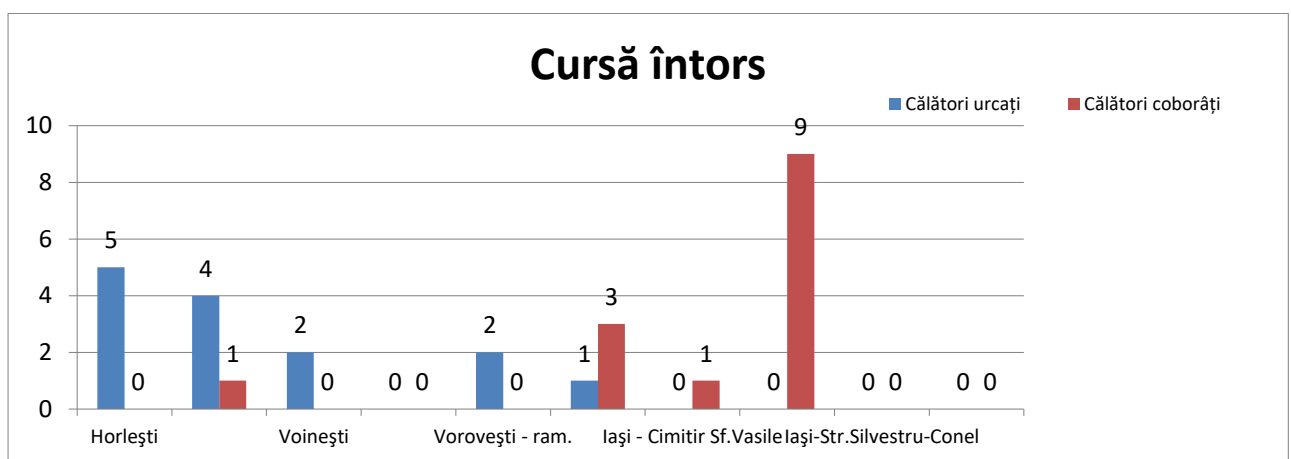
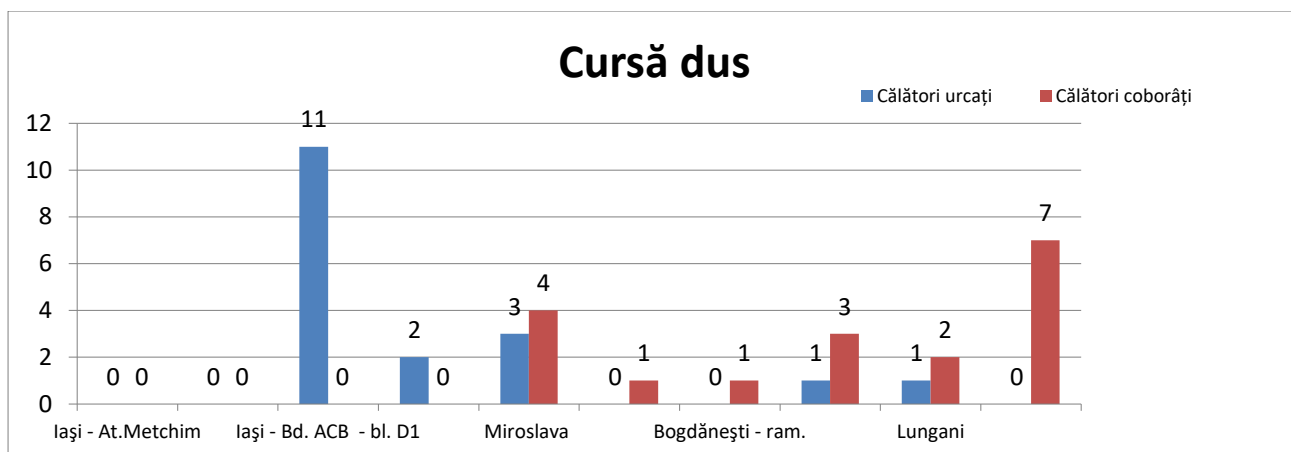
- Lungime traseu = 20 km
- Durata de parcurs: 30 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 3 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 37
- flux de călători către Mogoșești = 32 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 24 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 018 Iași-Voinești-Horlești

Caracteristici de exploatare:

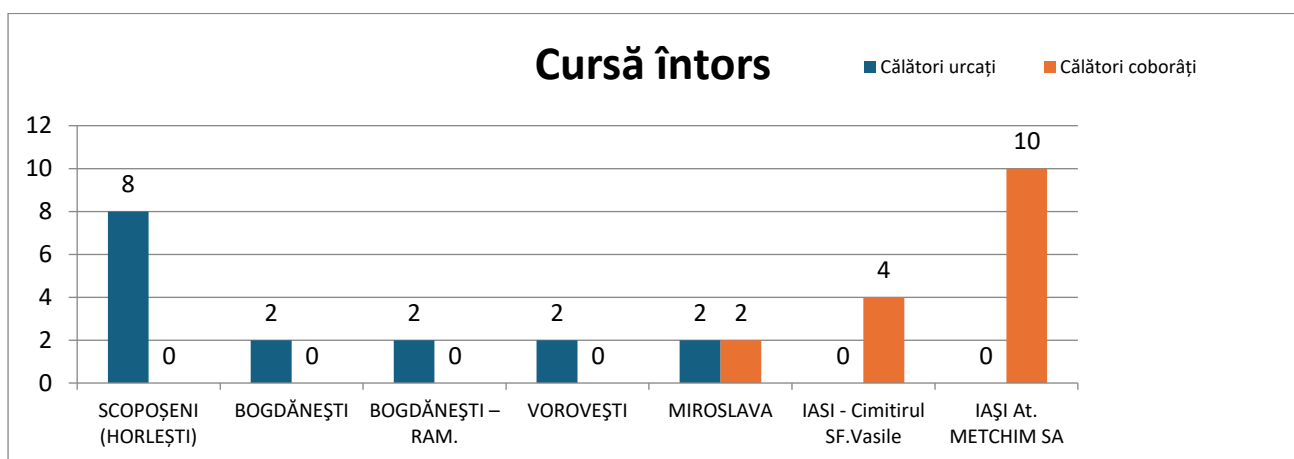
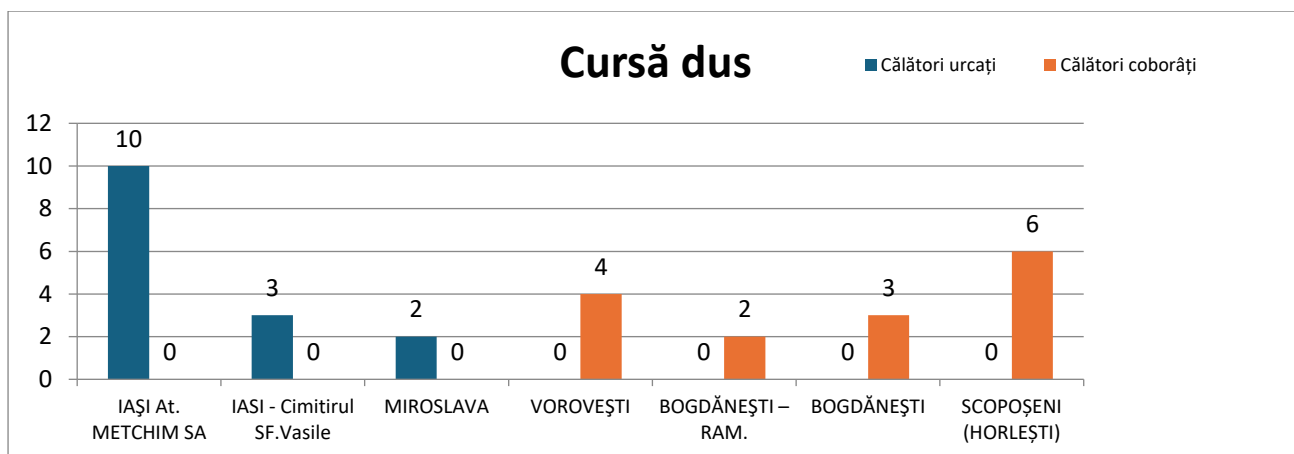
- Lungime traseu = 27 km
- Durata de parcurs: 55 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 2 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 10
- flux de călători către Horlești = 18 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 14 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 020 Iași-Vorovești-Scoposeni

Caracteristici de exploatare:

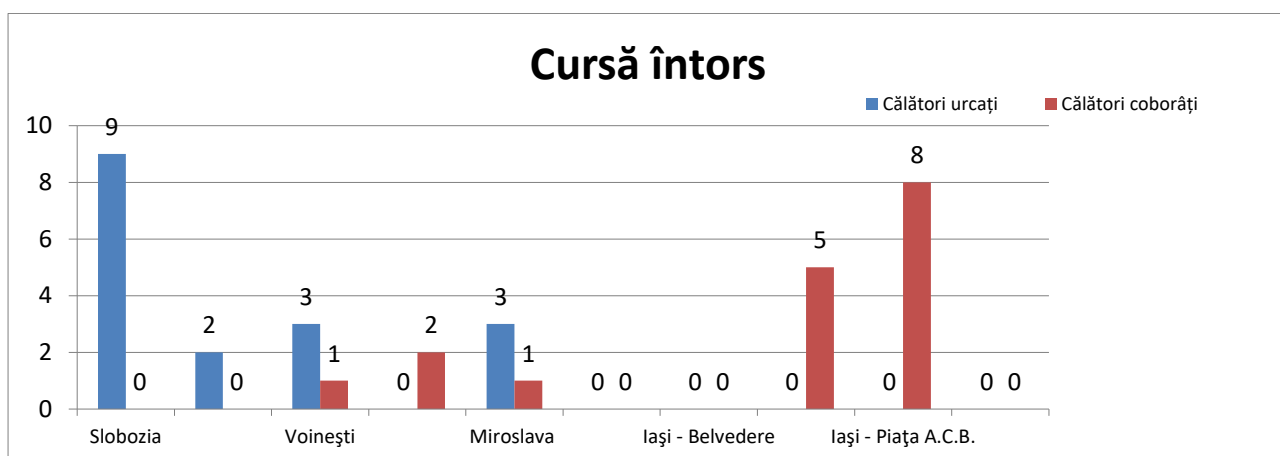
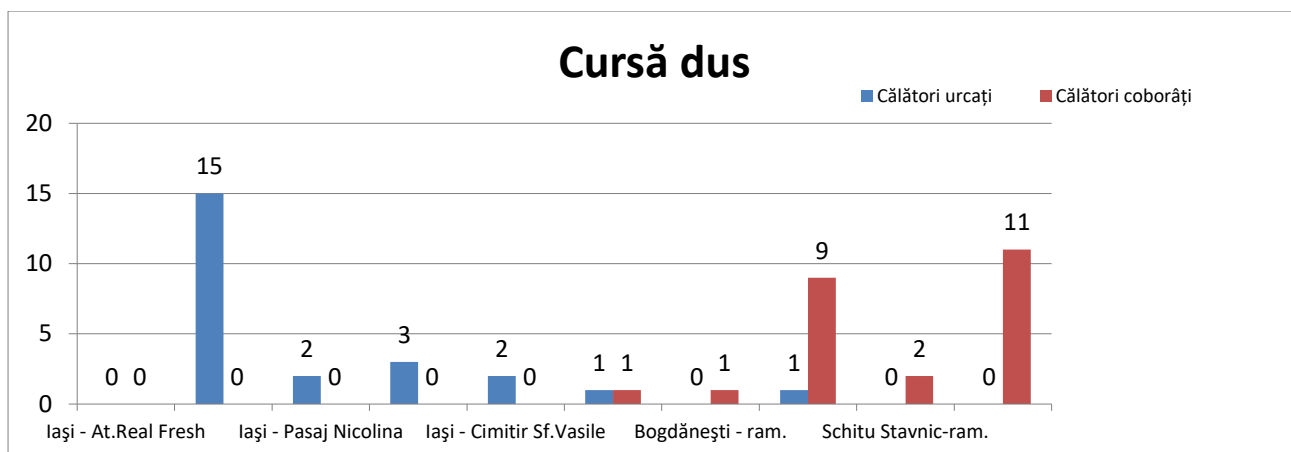
- Lungime traseu =20 km
- Durata de parcurs: 50 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 6
- flux de călători către Scoposeni = 15 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 16 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 021 Iași-Voinești-Slobozia

Caracteristici de exploatare:

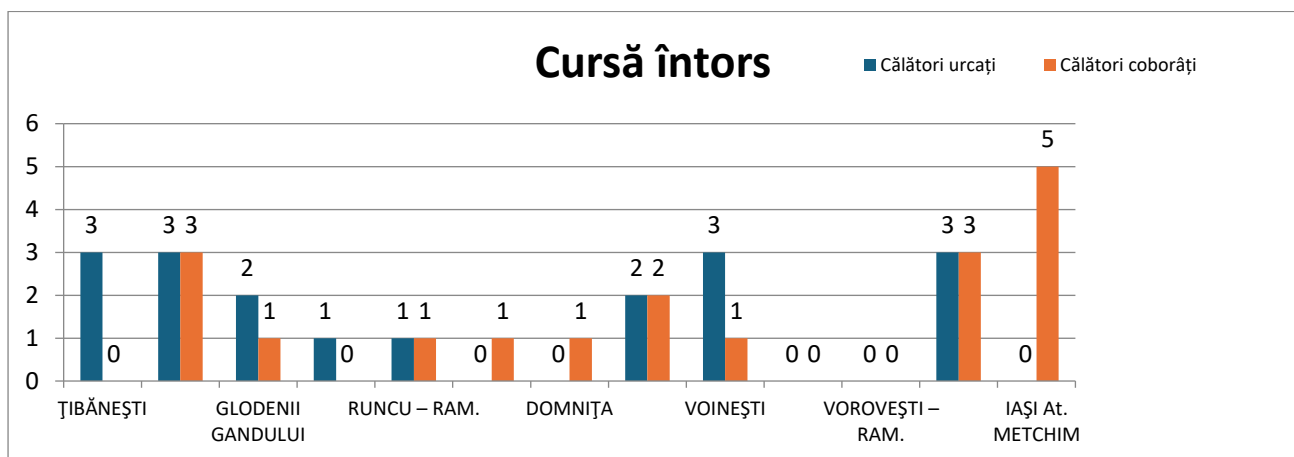
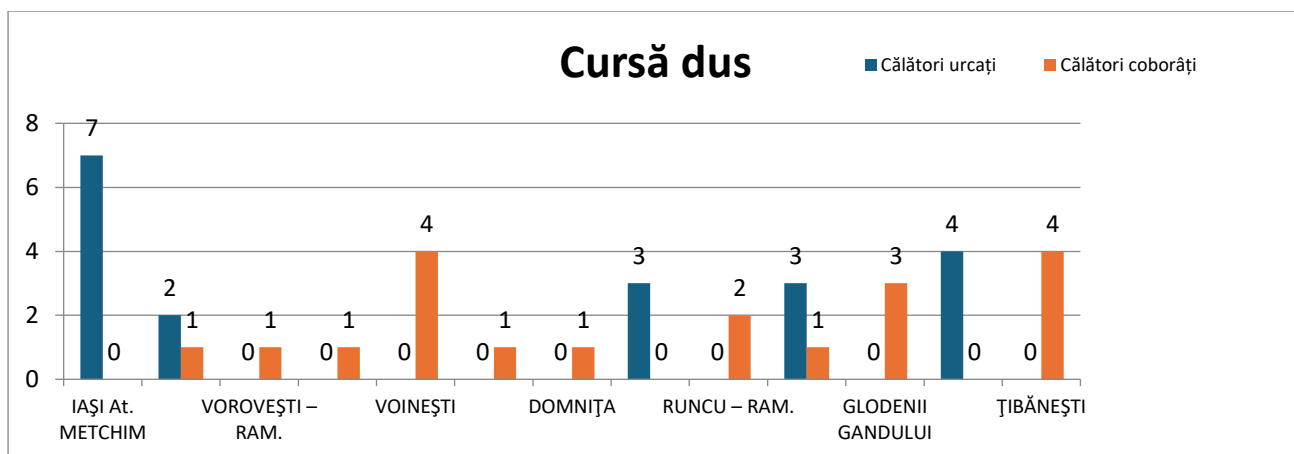
- Lungime traseu = 24 km
- Durata de parcurs: 45 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 4 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 27
- flux de călători către Slobozia = 24 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 17 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 022 Iași-Voinești-Țibănești

Caracteristici de exploatare:

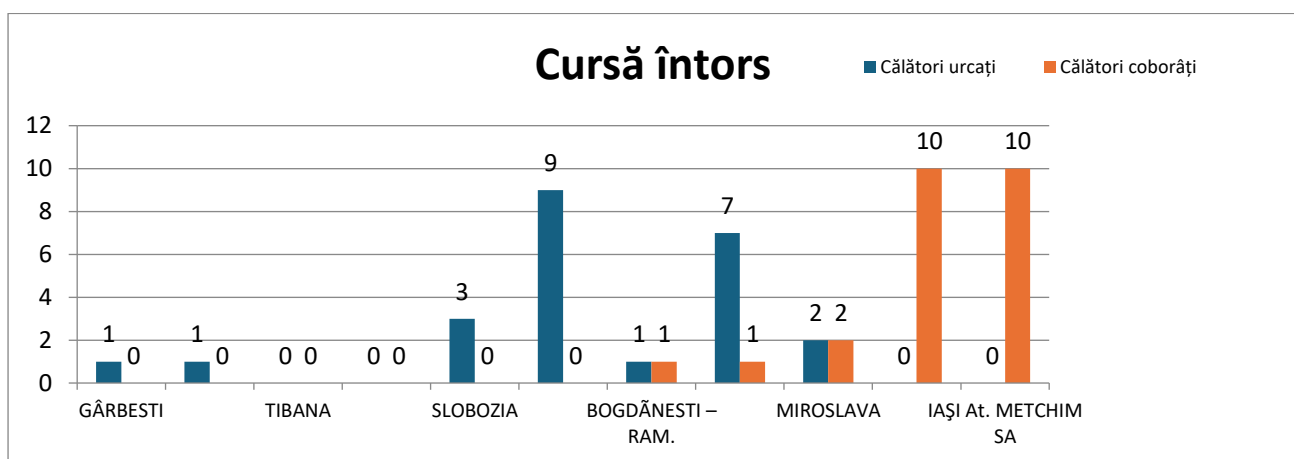
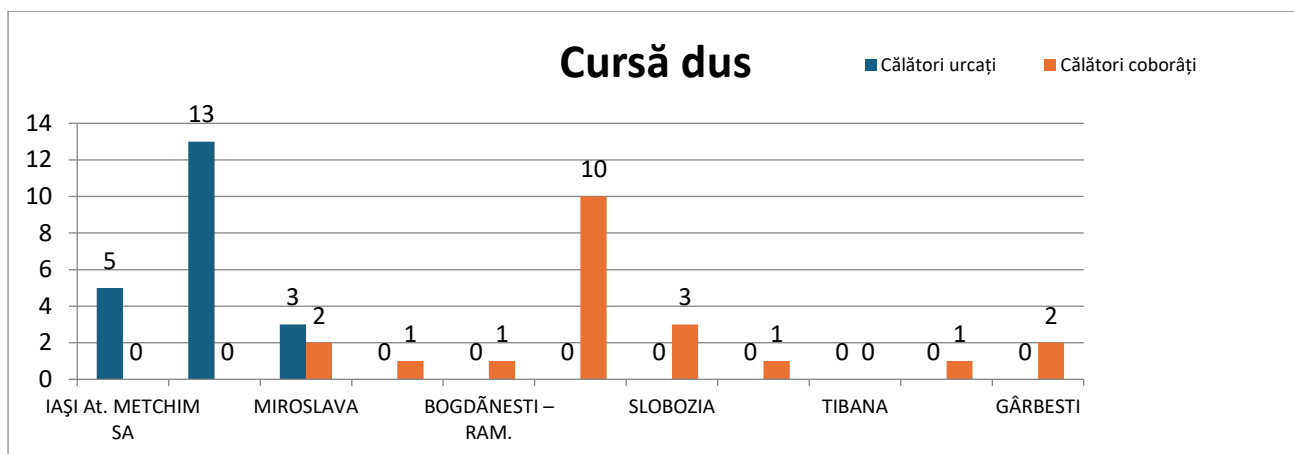
- Lungime traseu = 48 km
- Durata de parcurs: 90 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 2 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 5
- flux de călători către Țibănești = 19 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 18 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 023 Iași-Voinești-Gîrbești

Caracteristici de exploatare:

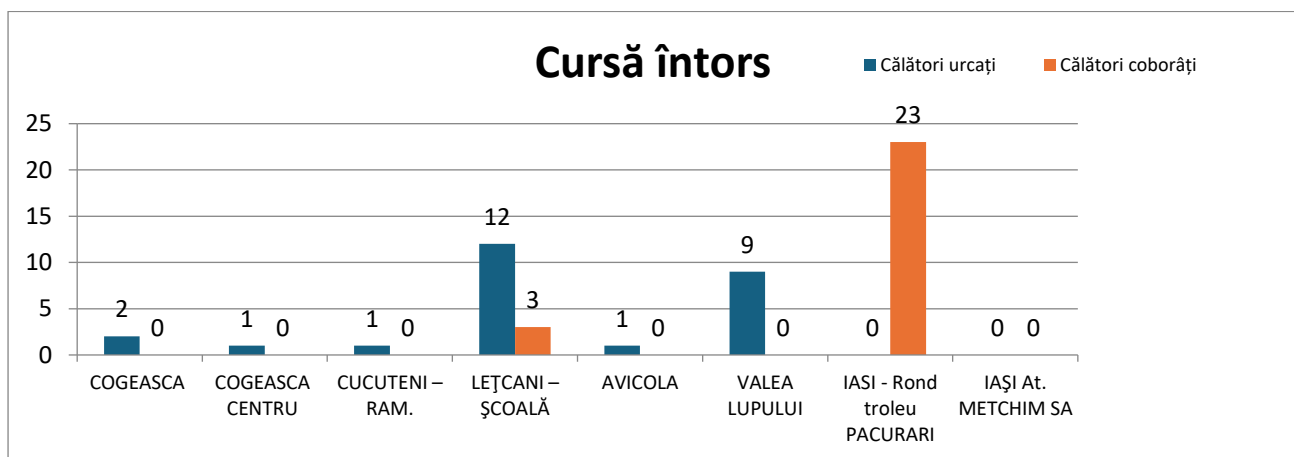
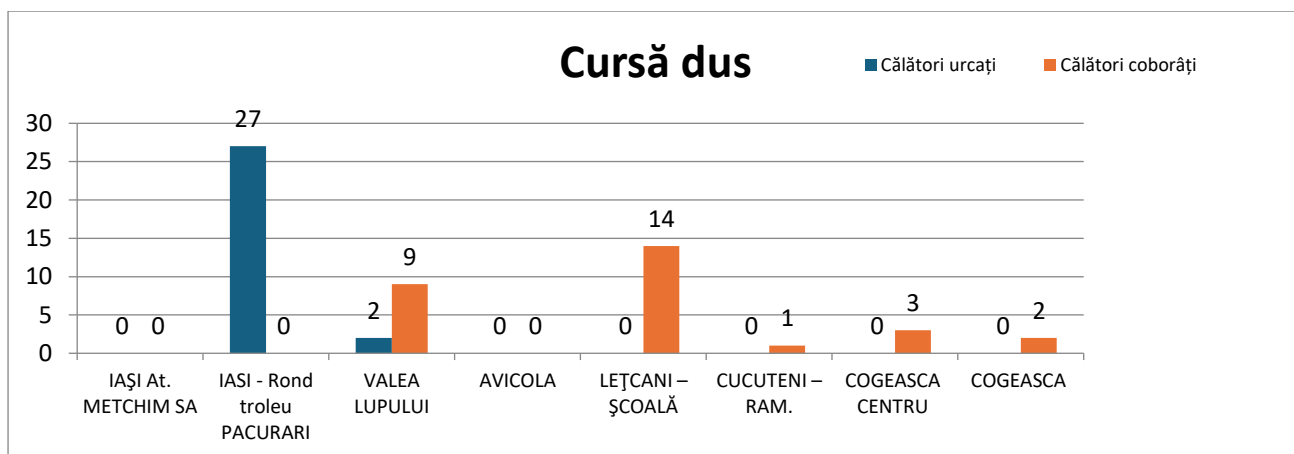
- Lungime traseu = 43 km
- Durata de parcurs: 75 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 2
- flux de călători către Gîrbești = 21 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 24 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 024 Iași-Lețcani-Cogeasca

Caracteristici de exploatare:

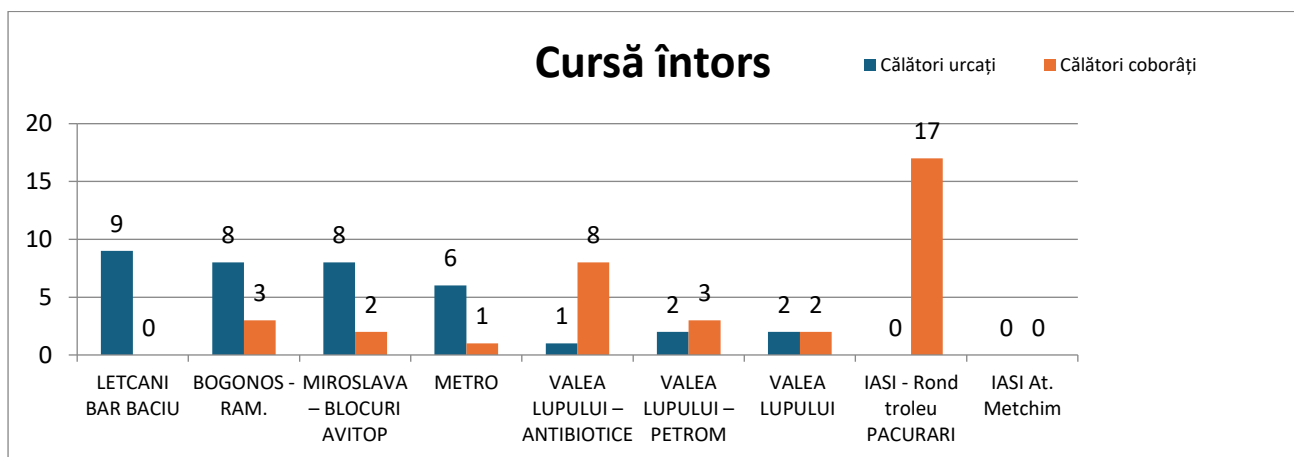
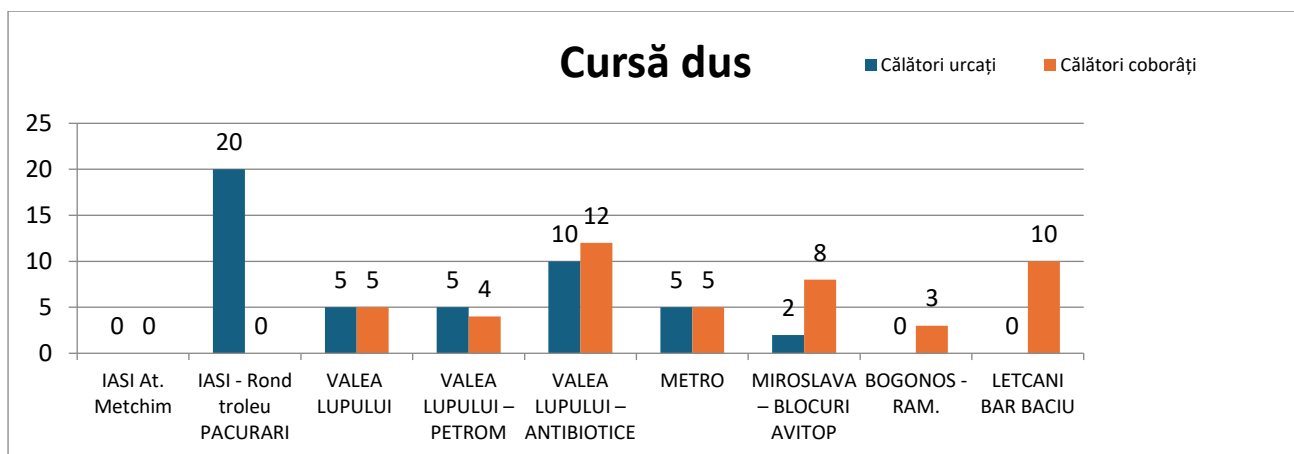
- Lungime traseu = 18 km
- Durata de parcurs: 45 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 3
- flux de călători către Cogeasca = 29 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 26 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 025 Iași-Valea Lupului-Lețcani

Caracteristici de exploatare:

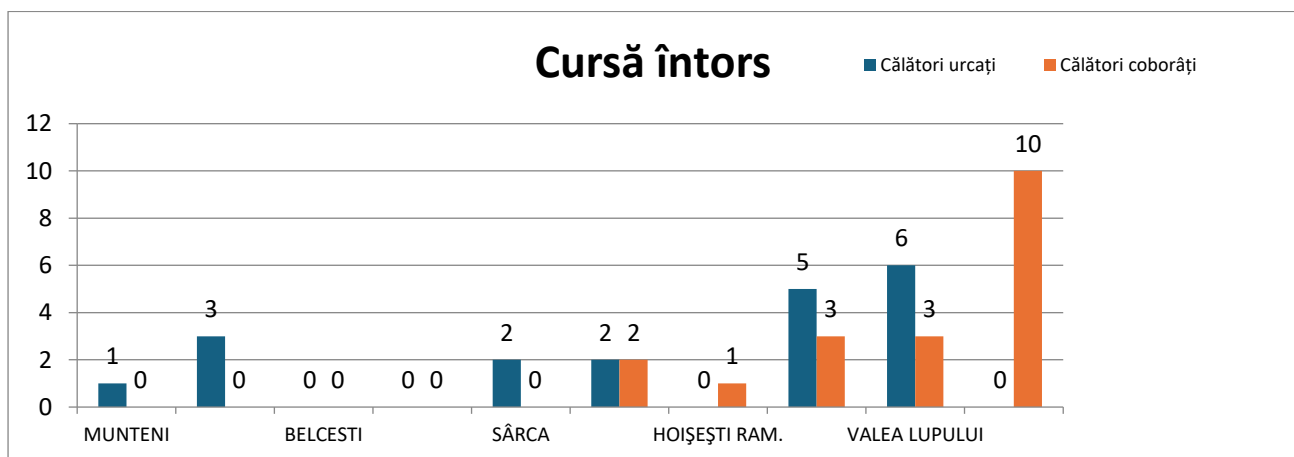
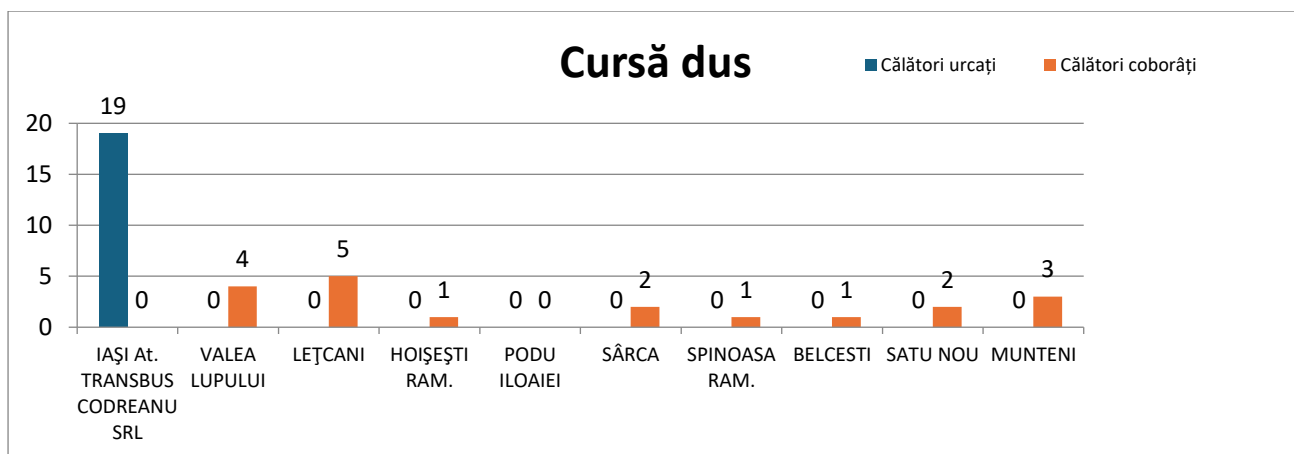
- Lungime traseu =13 km
- Durata de parcurs: 30 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune și 2 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 24
- flux de călători către Lețcani = 47 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 36 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 026 Iași-Podu Iloaiei-Munteni

Caracteristici de exploatare:

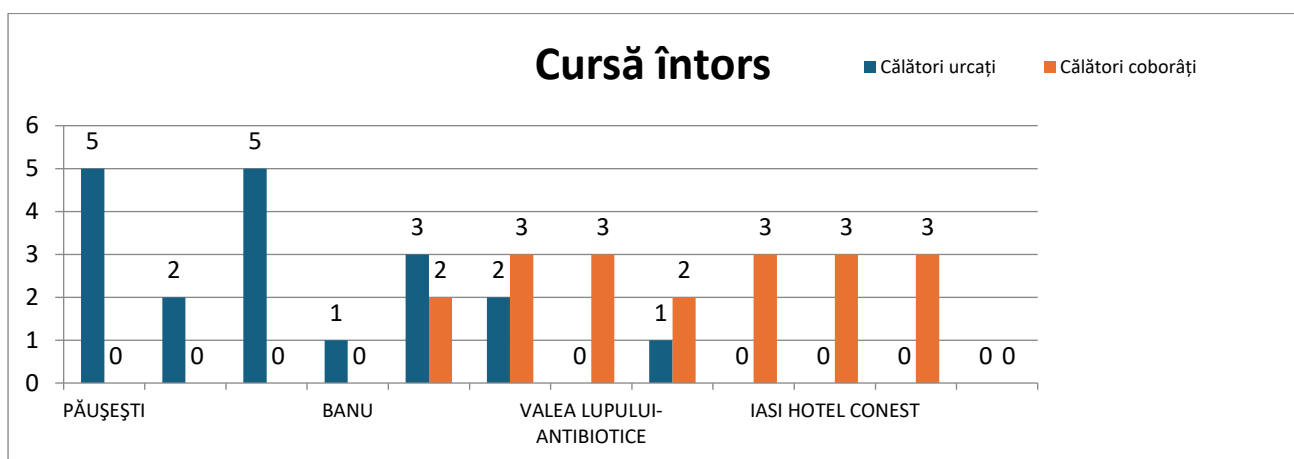
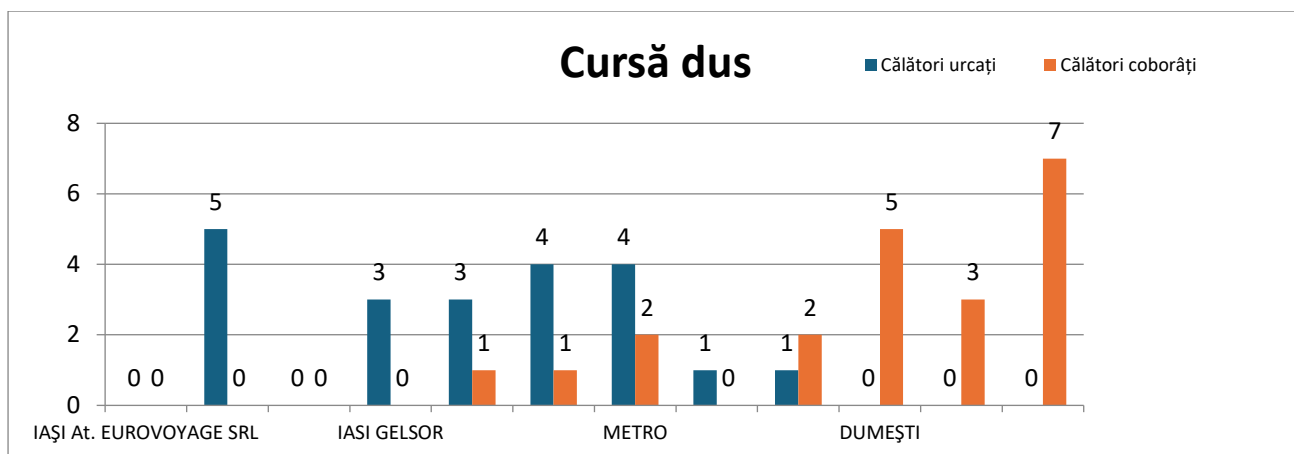
- Lungime traseu = 50 km
- Durata de parcurs: 82 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 4
- flux de călători către Munteni = 19 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 19 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 027 Iași-Lețcani-Păușești

Caracteristici de exploatare:

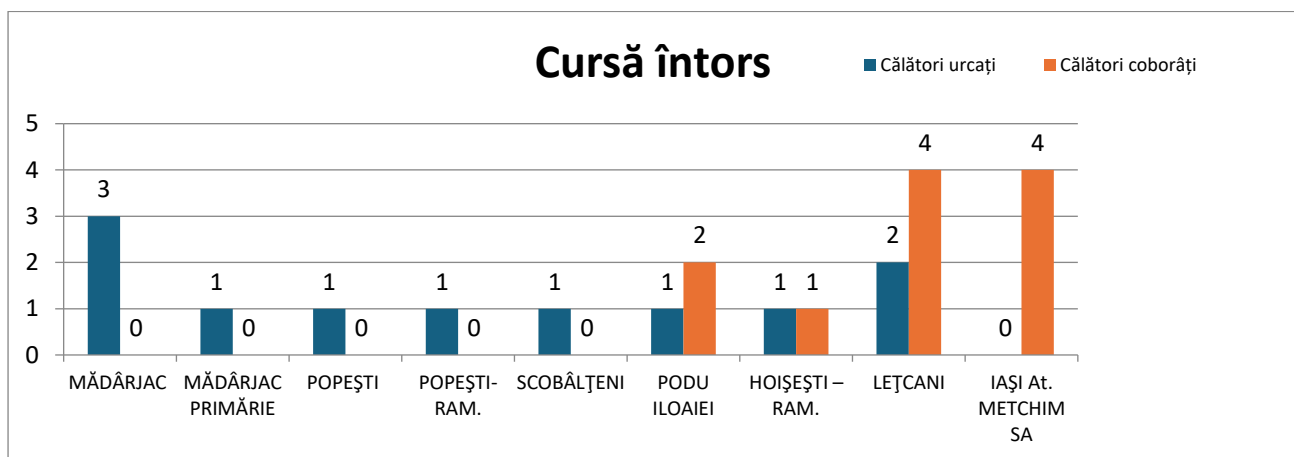
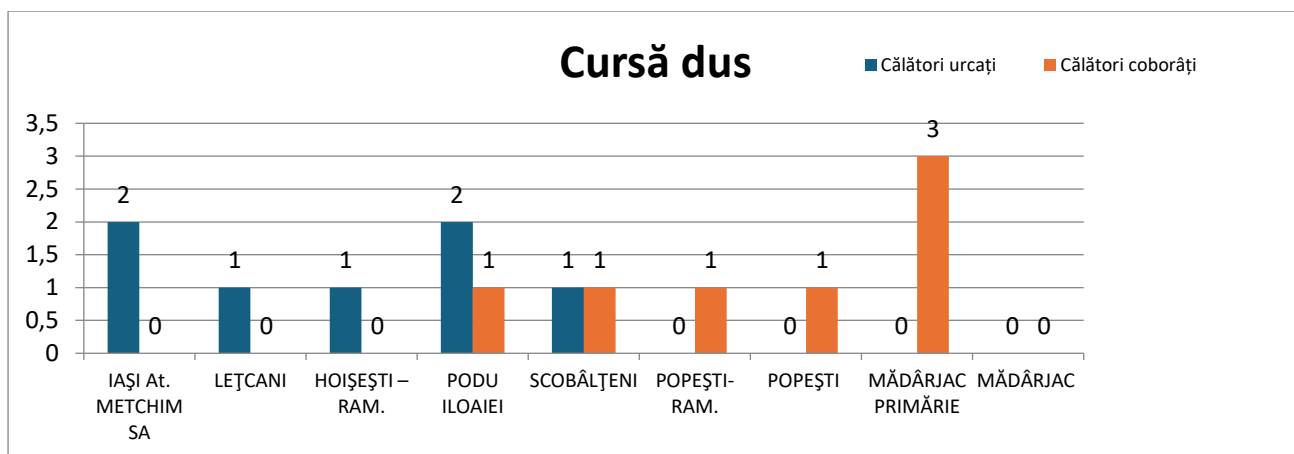
- Lungime traseu = 28 km
- Durata de parcurs: 50 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 2 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 9
- flux de călători către Păușești = 21 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 19 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 028 Iași-Podu Iloaiei-Mădârjac

Caracteristici de exploatare:

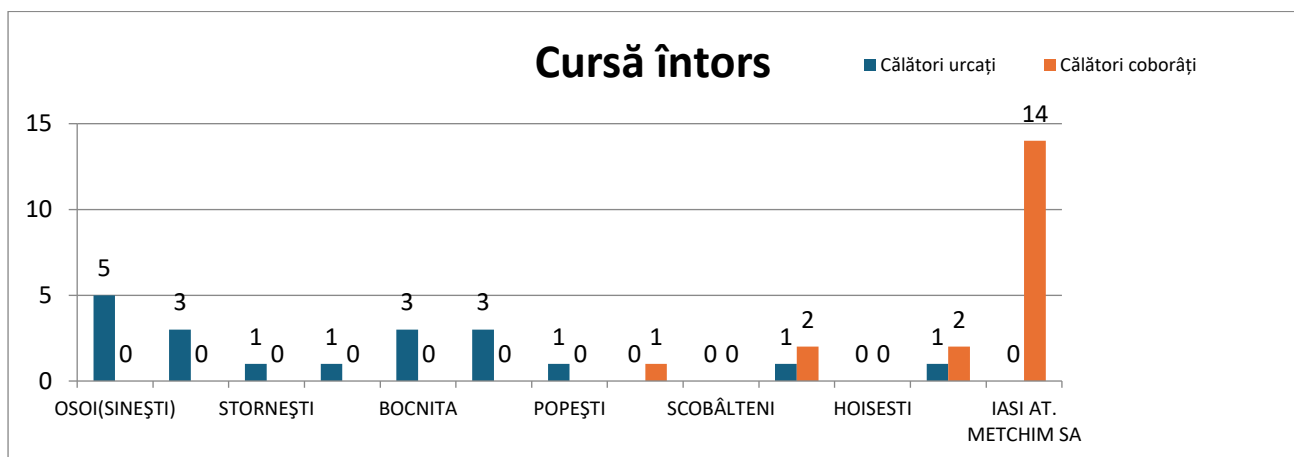
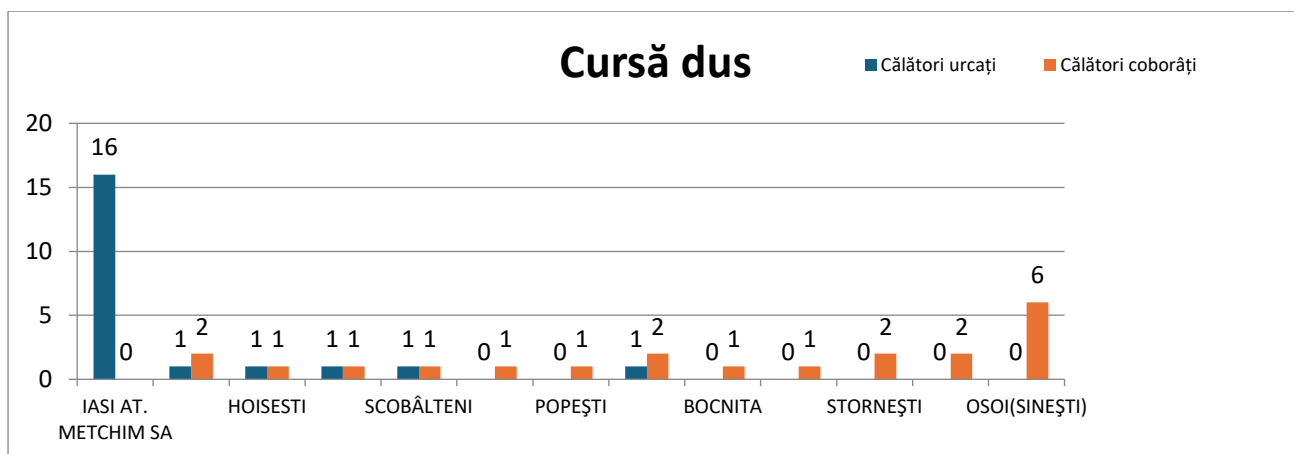
- Lungime traseu = 47 km
- Durata de parcurs: 75 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 3
- flux de călători către Mădârjac = 7 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 11 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 029 Iași-Podu Iloaiei-Osoi

Caracteristici de exploatare:

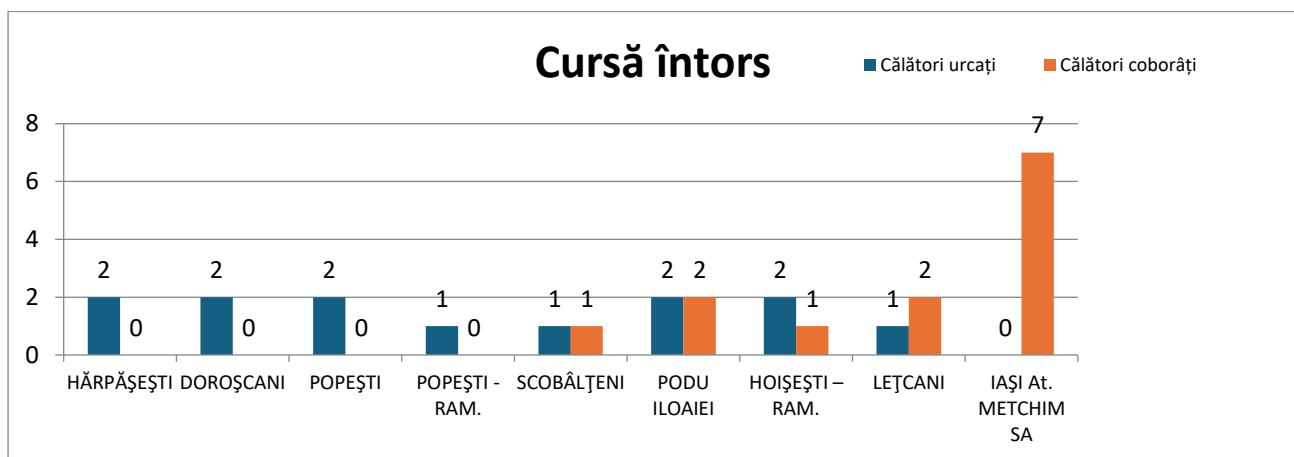
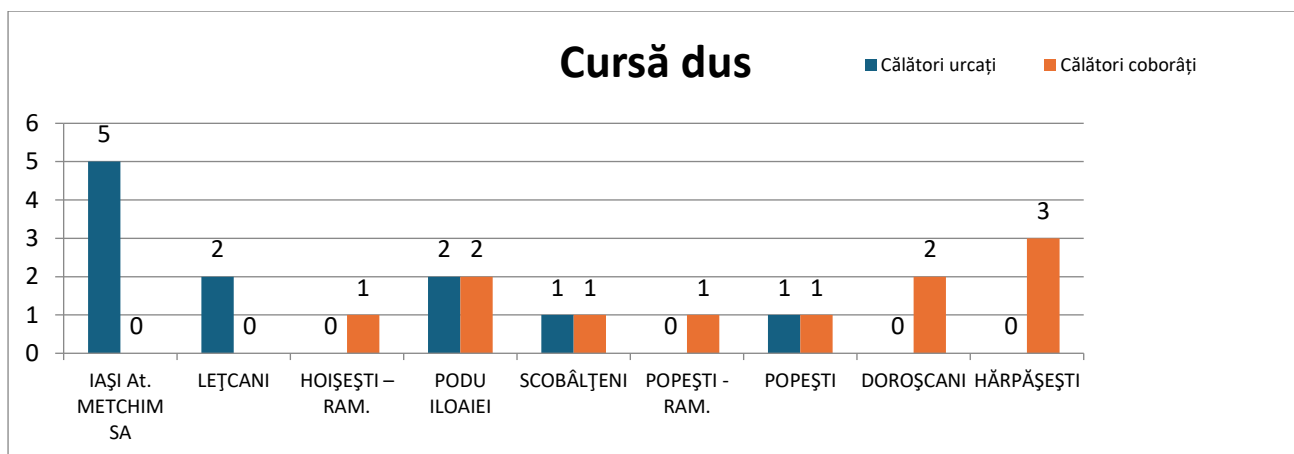
- Lungime traseu = 46 km
- Durata de parcurs: 80 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune și 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 5
- flux de călători către Osoi = 21 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 19 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 030 Iași-Podu Iloaiei-Hârpășești

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 50 km
- Durata de parcurs: 75 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 4
- flux de călători către Hârpășești = 11 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 13 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 031 Iași-Podu Iloaiei-Românești – TRASEU NEEFECTUAT

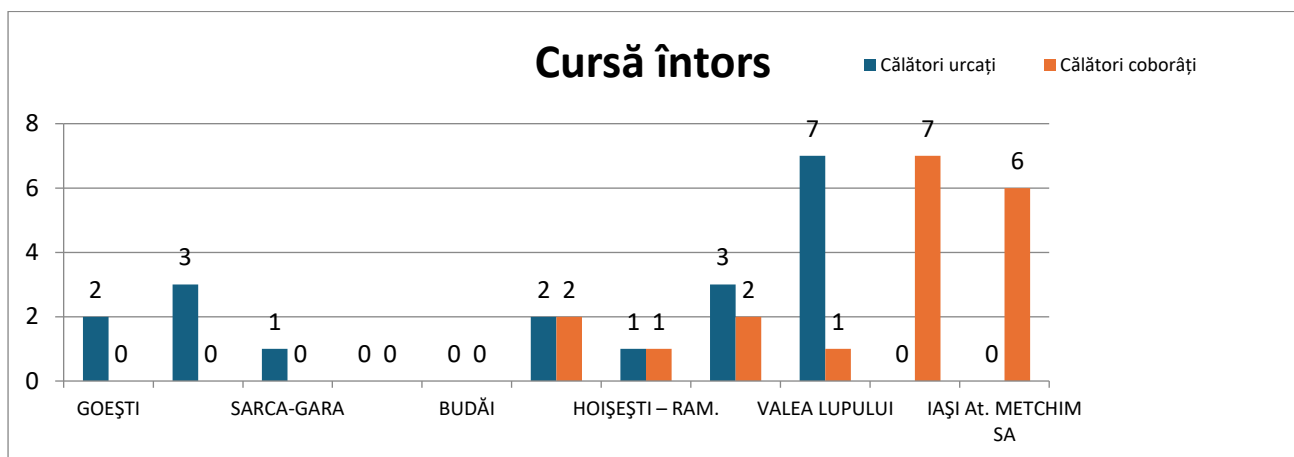
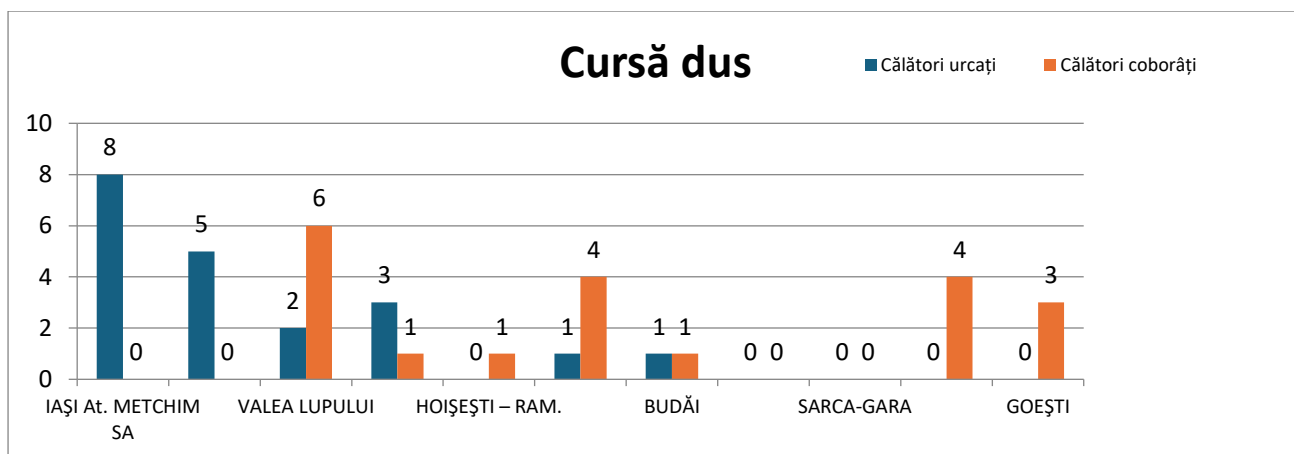
Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 33 km
- Durata de parcurs: 62 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 2

TRASEUL 032 Iași-Sârca-Goești

Caracteristici de exploatare:

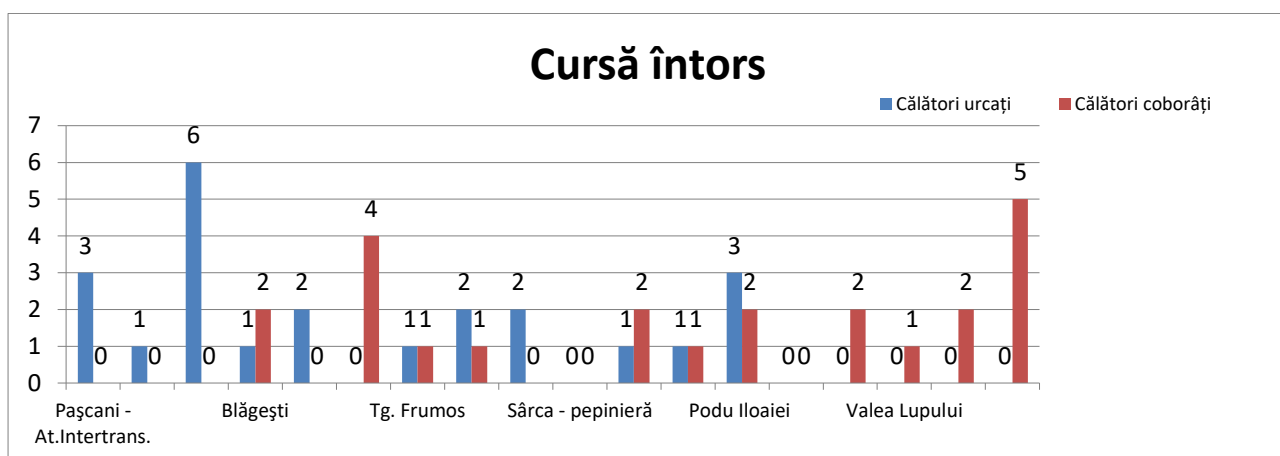
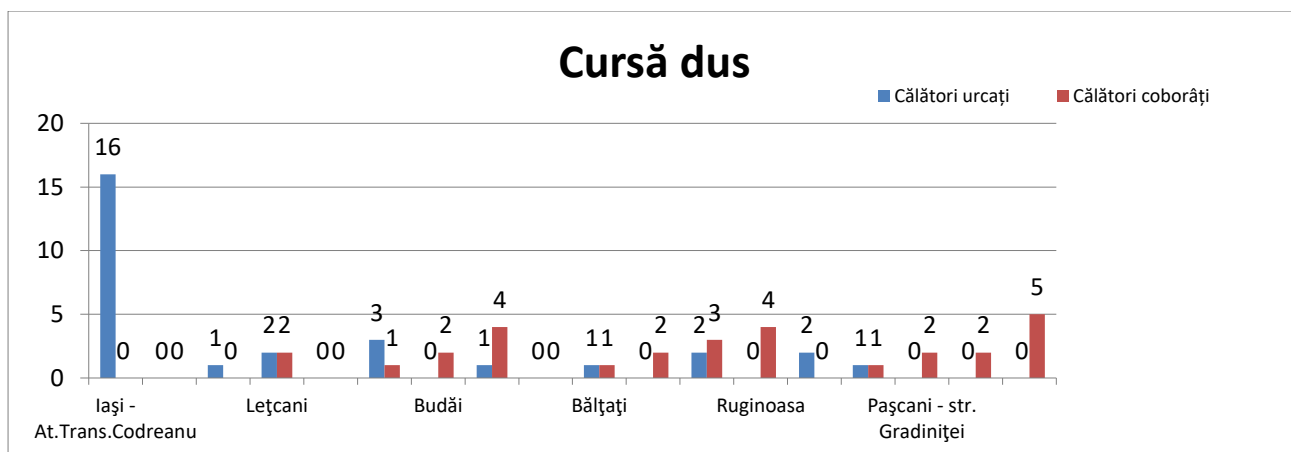
- Lungime traseu = 42 km
- Durata de parcurs: 90 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 3
- flux de călători către Goești = 20 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 19 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 033 Iași-Tg.Frumos-Paşcani

Caracteristici de exploatare:

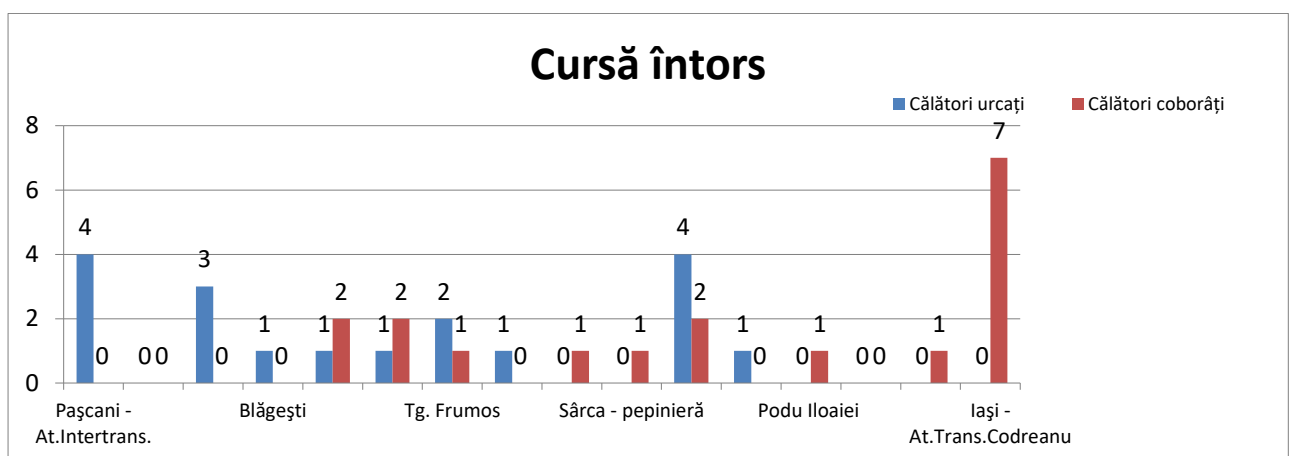
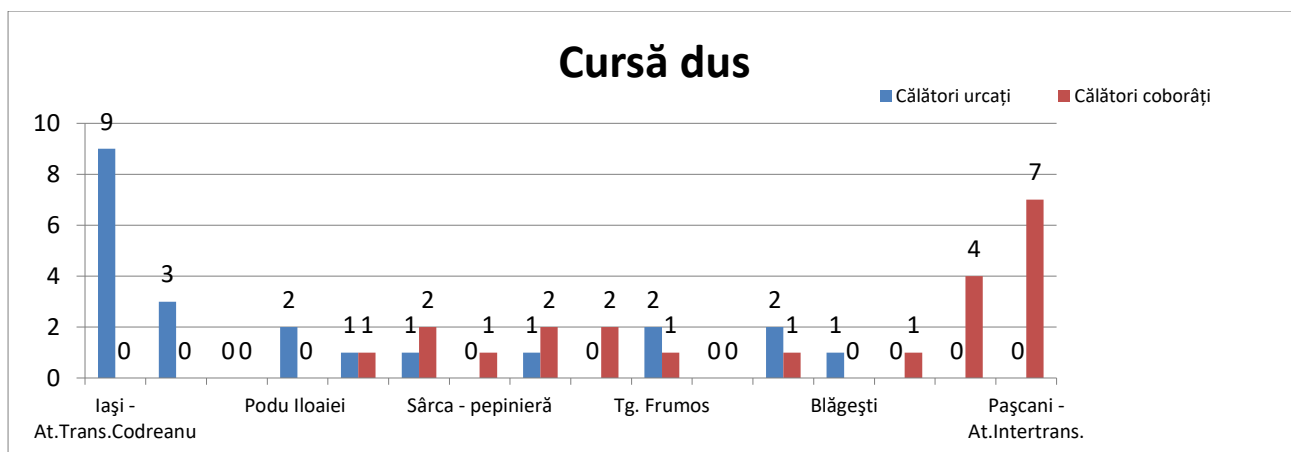
- Lungime traseu = 71 km
- Durata de parcurs: 105 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 2 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 6
- flux de călători către Pașcani = 29 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 23 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 034 Iași-Tg.Frumos-Pașcani

Caracteristici de exploatare:

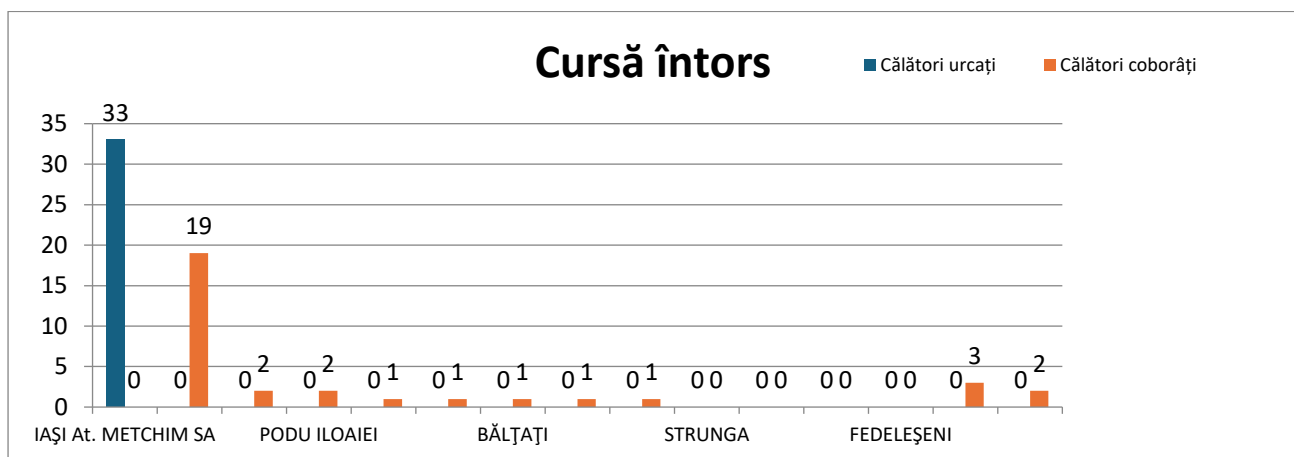
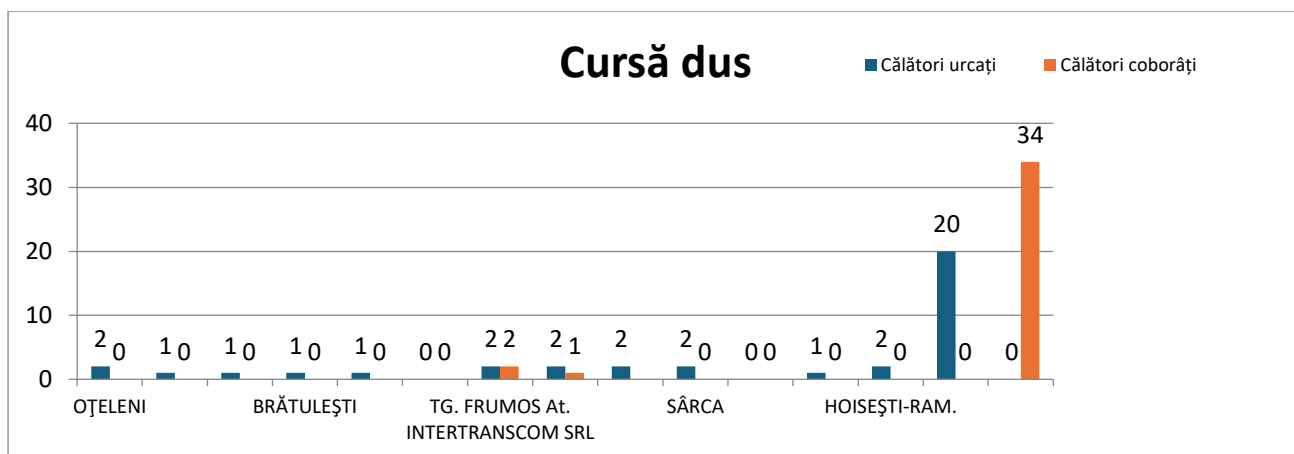
- Lungime traseu = 71 km
- Durata de parcurs: 101 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 6 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 20
- flux de călători către Pașcani = 22 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 18 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 035 Oțeleni-Tg.Frumos-Iași

Caracteristici de exploatare:

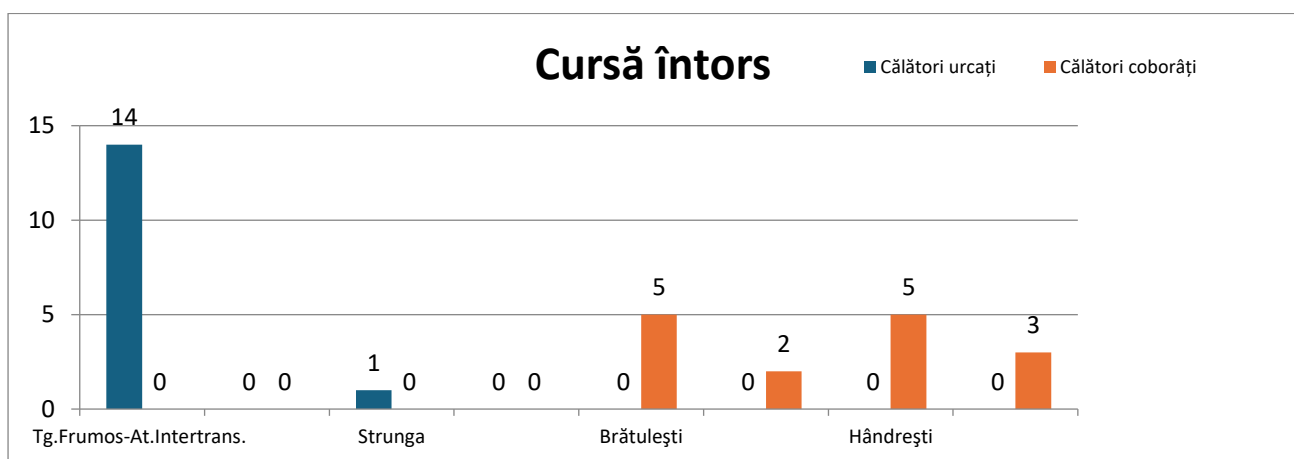
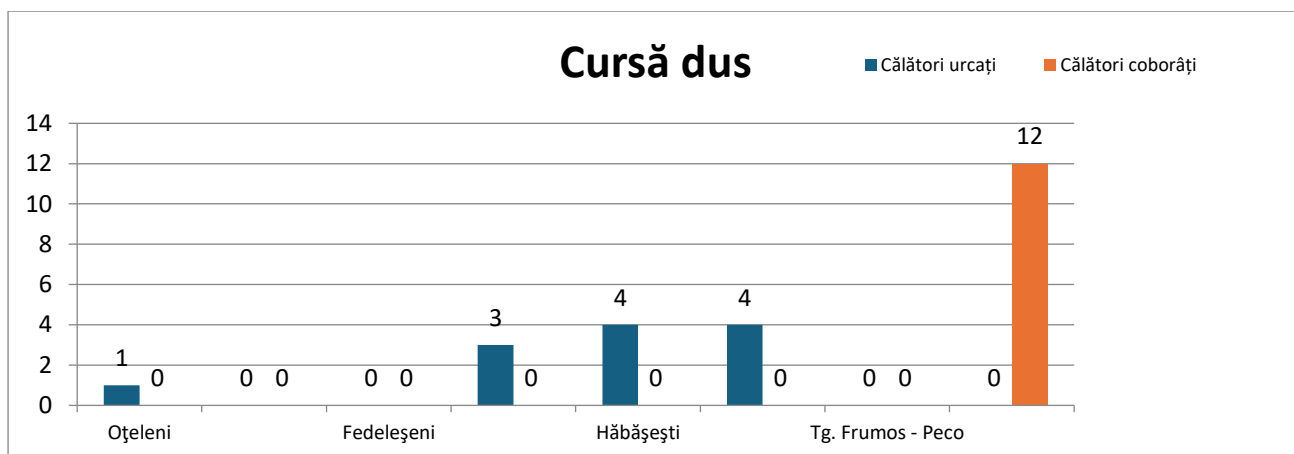
- Lungime traseu = 77 km
- Durata de parcurs: 120 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 2
- flux de călători către Iași = 37 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Oțeleni = 33 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 036 Oțeleni-Strunga-Tg.Frumos

Caracteristici de exploatare:

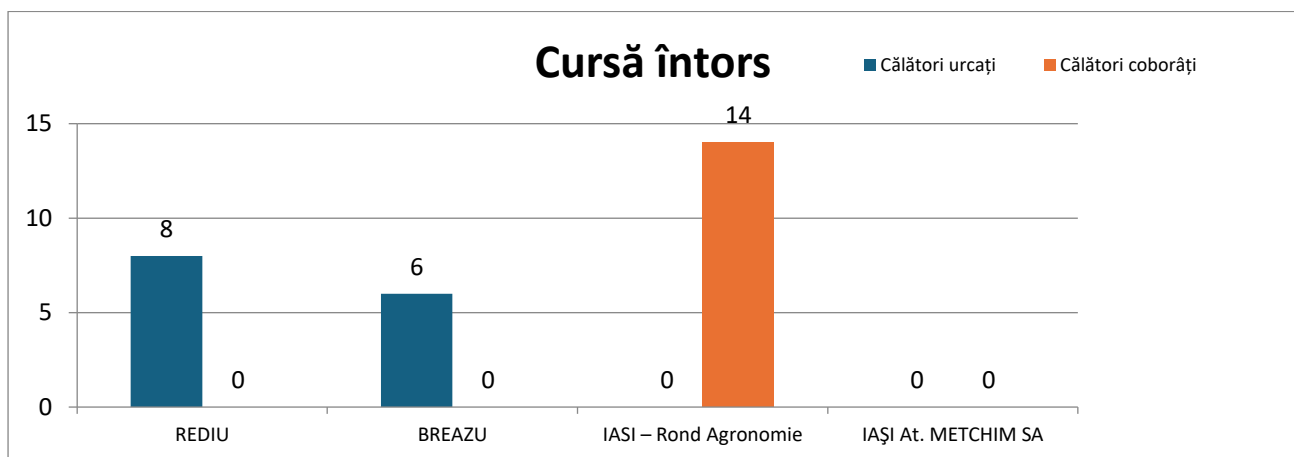
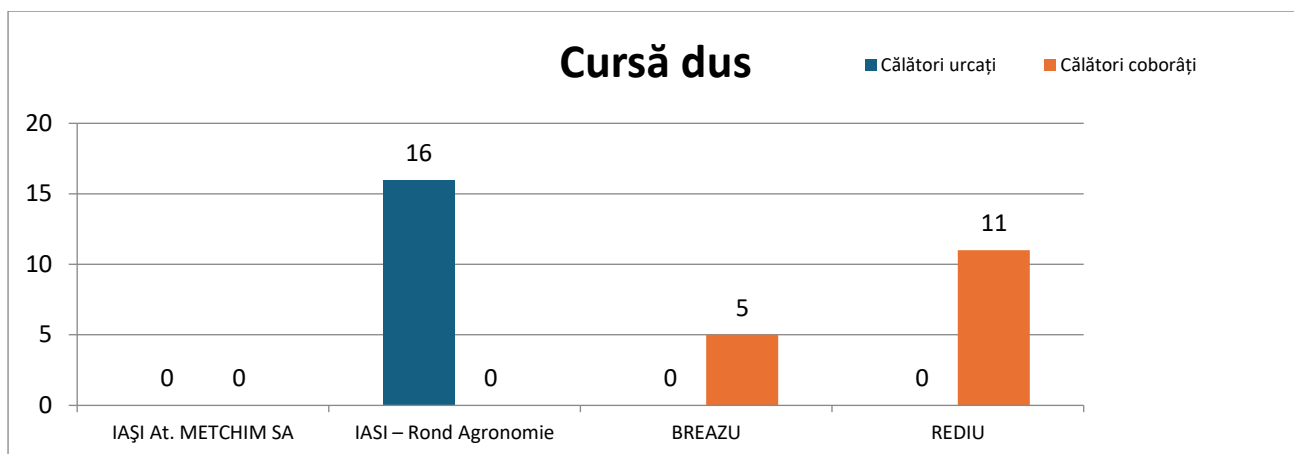
- Lungime traseu = 31 km
- Durata de parcurs: 70 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 3
- flux de călători către Tg. Frumos = 12 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Oțeleni = 15 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 037 Iași-Breazu-Rediu

Caracteristici de exploatare:

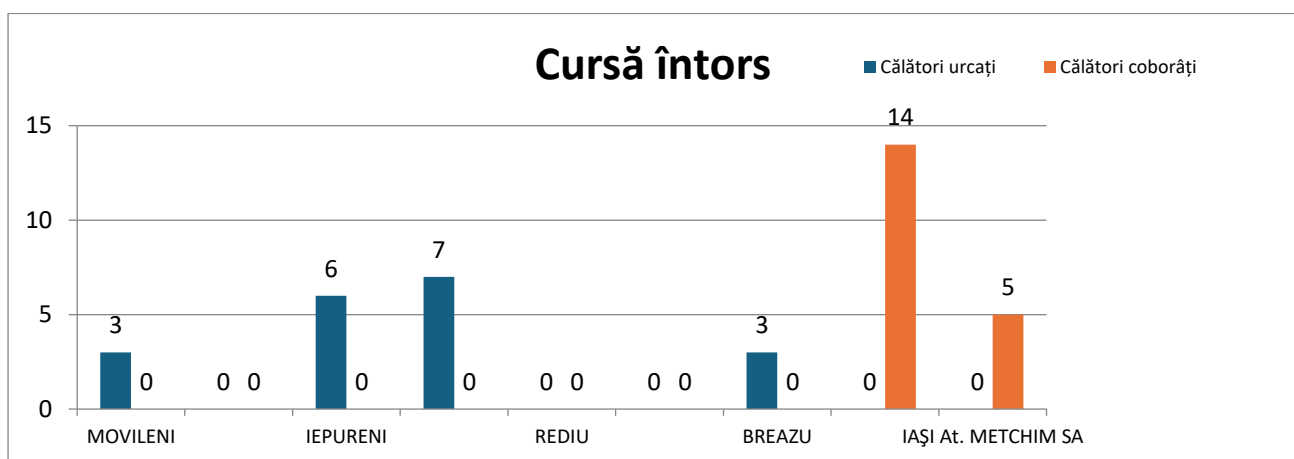
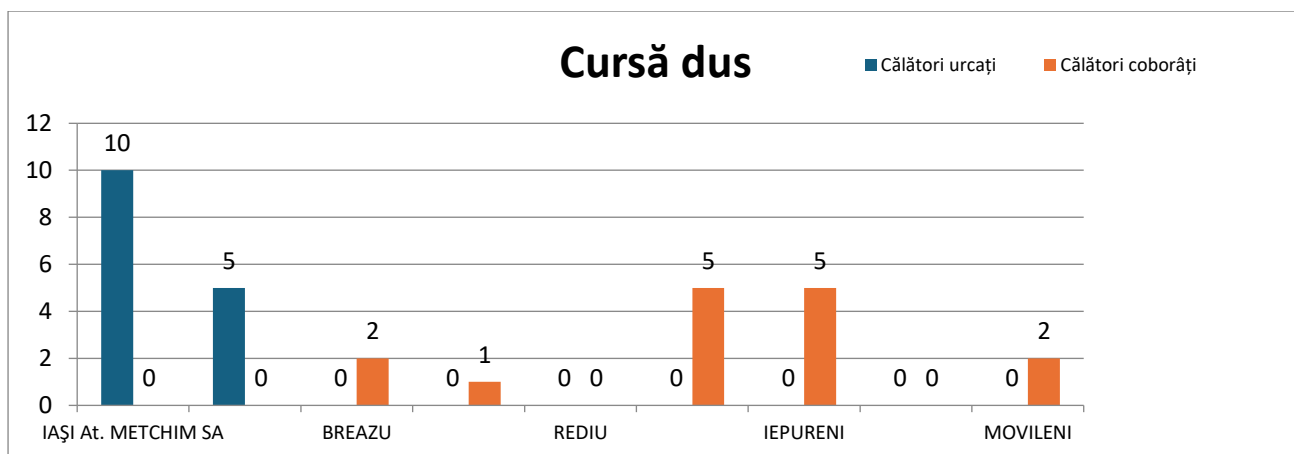
- Lungime traseu =12 km
- Durata de parcurs: 19 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 25
- flux de călători către Rediu = 16 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 14 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 038 Iași-Breazu-Movileni

Caracteristici de exploatare:

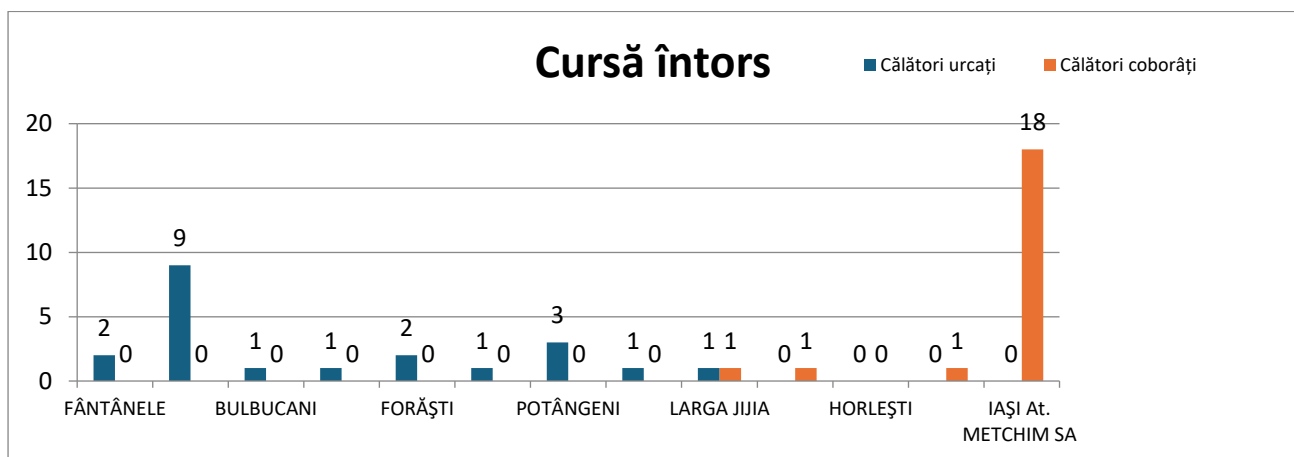
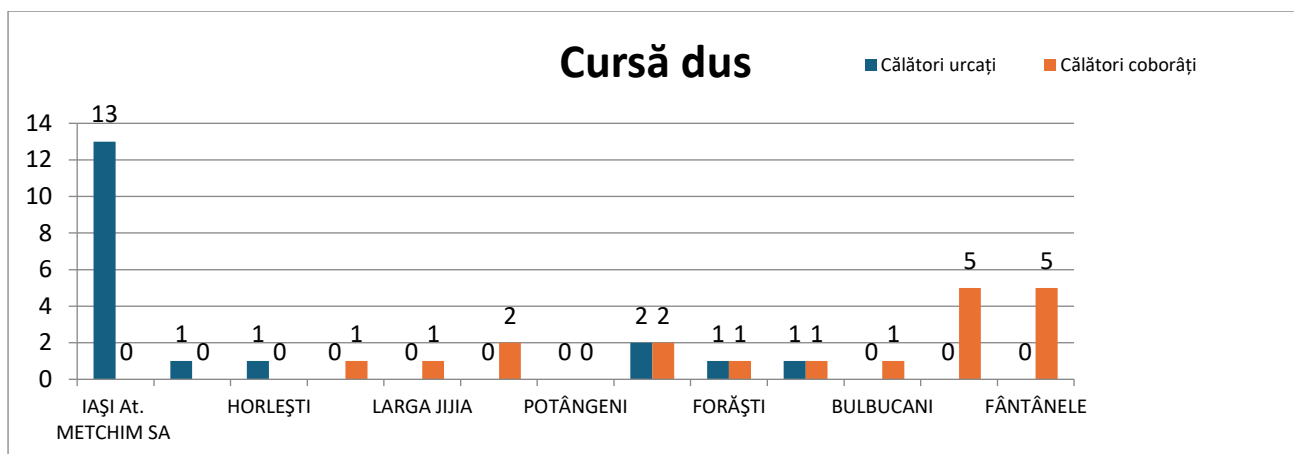
- Lungime traseu = 28 km
- Durata de parcurs: 40 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 2 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 11
- flux de călători către Movileni = 15 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 19 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 039 Iași-Movileni-Fântânele

Caracteristici de exploatare:

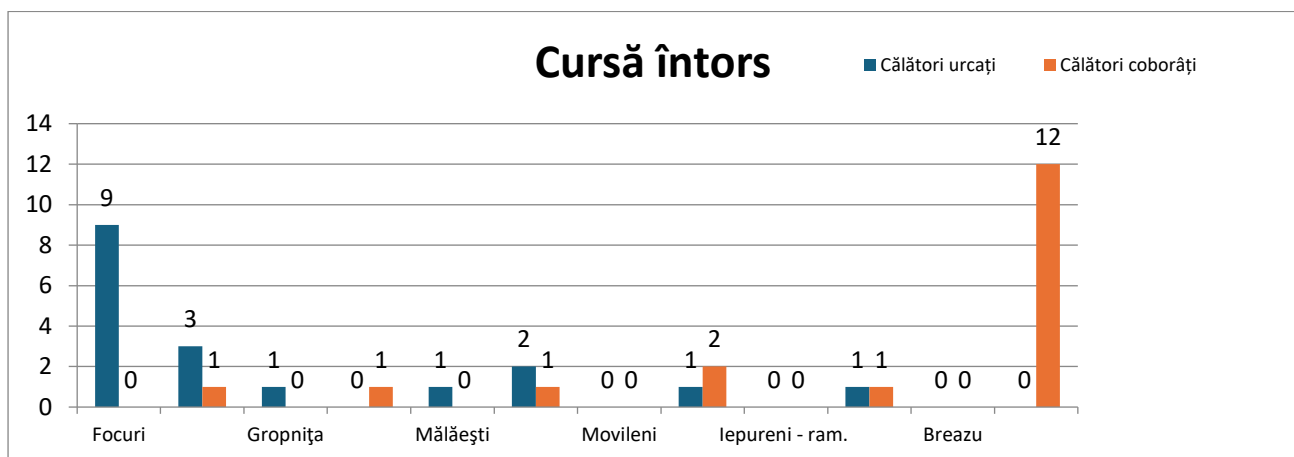
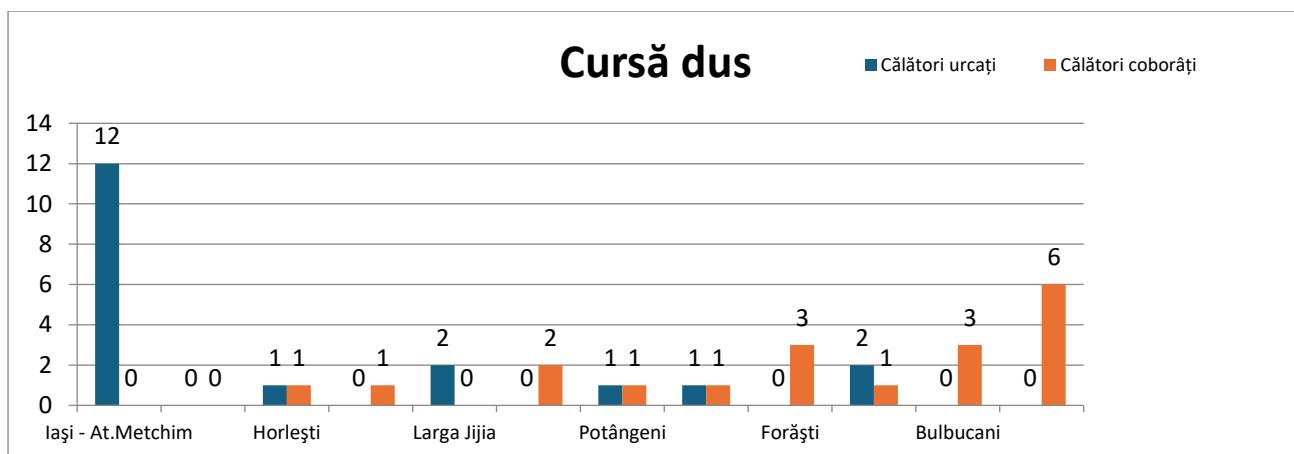
- Lungime traseu = 50 km
- Durata de parcurs: 90 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 3
- flux de călători către Fântânele = 19 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 21 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 040 Iași-Movileni-Focuri

Caracteristici de exploatare:

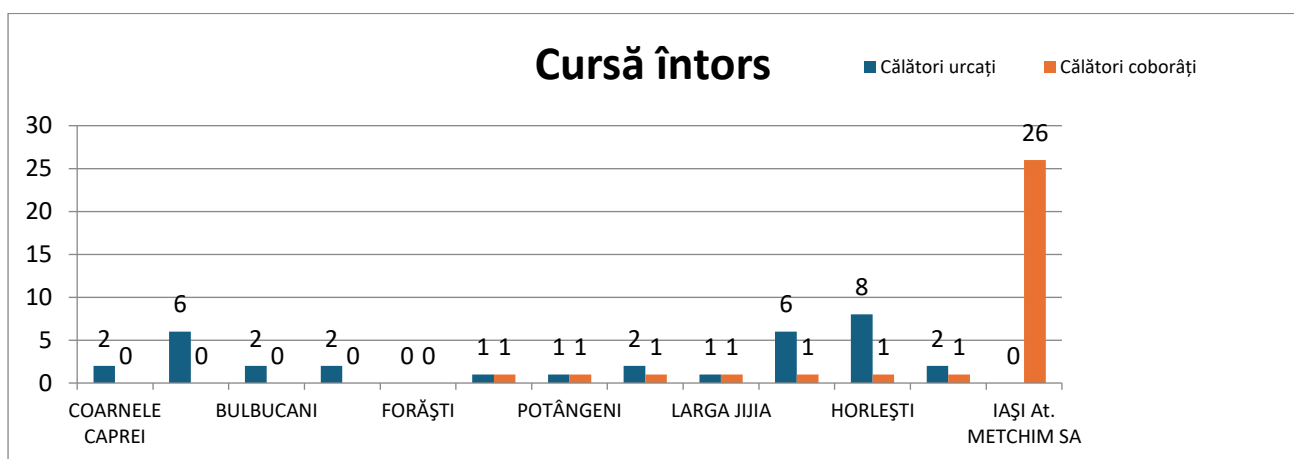
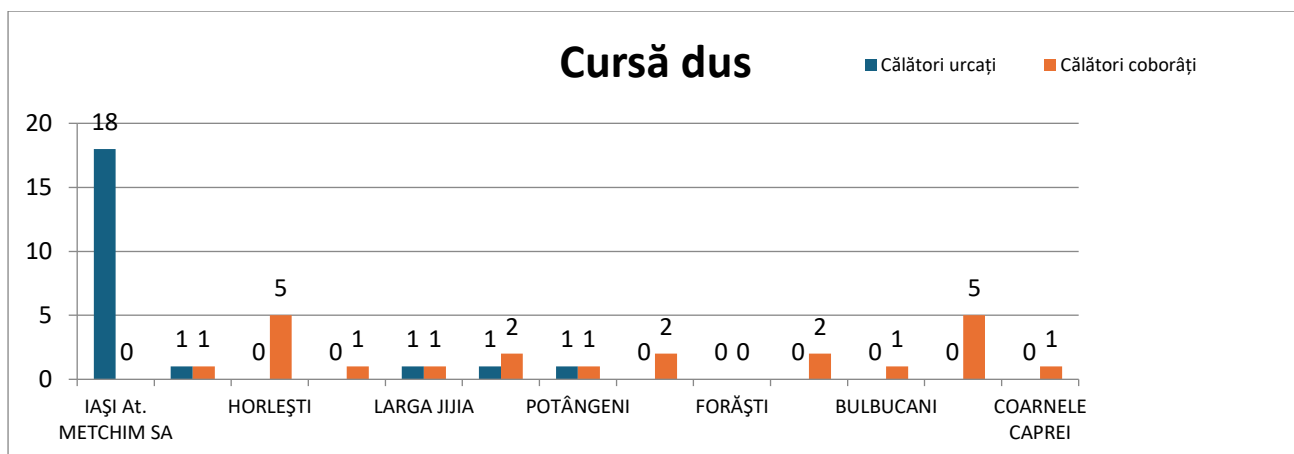
- Lungime traseu = 43 km
- Durata de parcurs: 60 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 2
- flux de călători către Focuri = 19 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 18 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 041 Iași-Movileni-Coarnele

Caracteristici de exploatare:

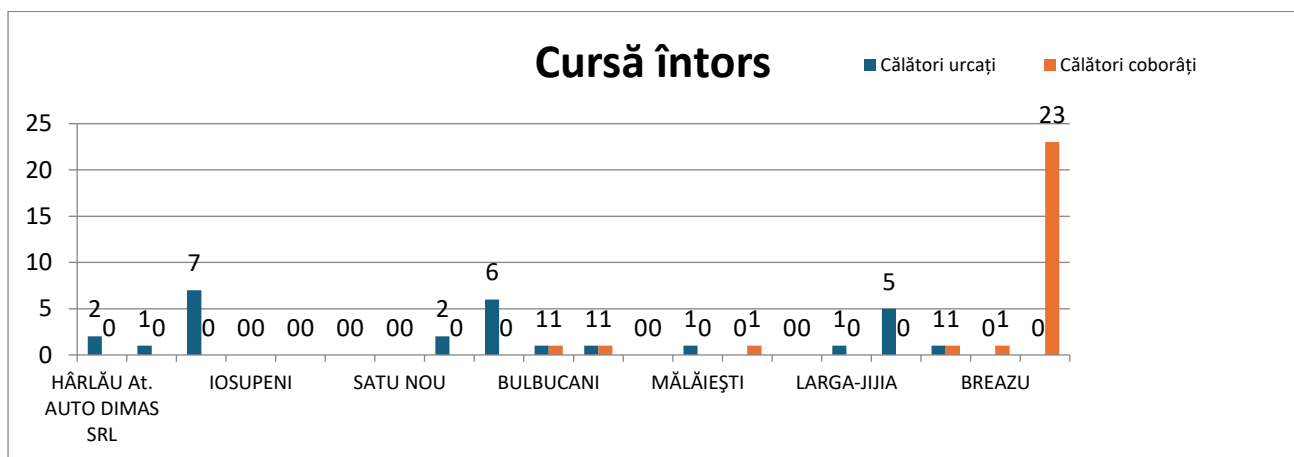
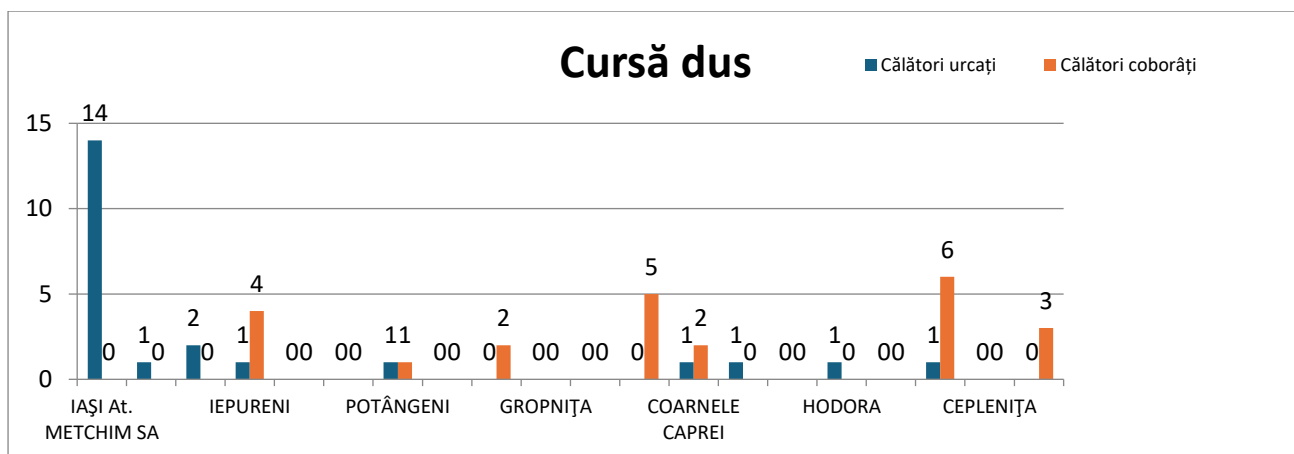
- Lungime traseu = 50 km
- Durata de parcurs: 100 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 2
- flux de călători către Coarnele Caprei = 22 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 33 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 042 Iași-Coarnele Caprei-Hârlău

Caracteristici de exploatare:

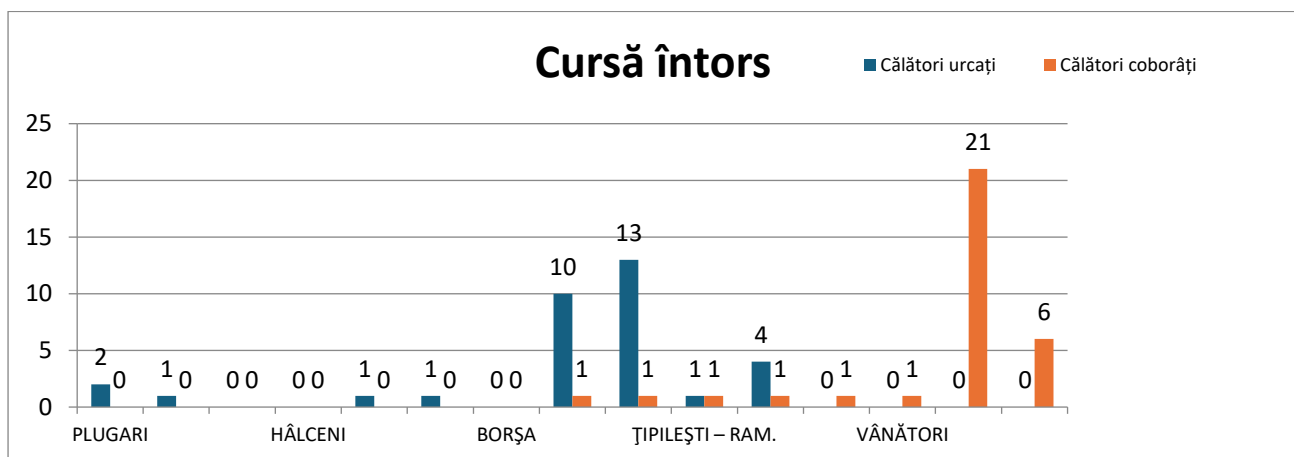
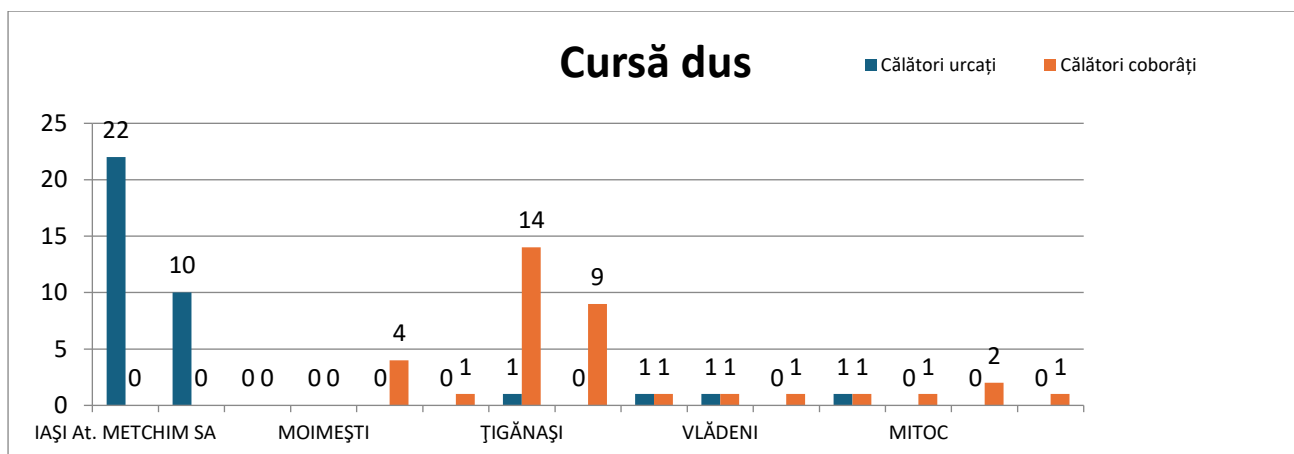
- Lungime traseu = 84 km
- Durata de parcurs: 190 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 2 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 2
- flux de călători către Hârlău = 23 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 28 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 043 Iași-Popricani-Plugari

Caracteristici de exploatare:

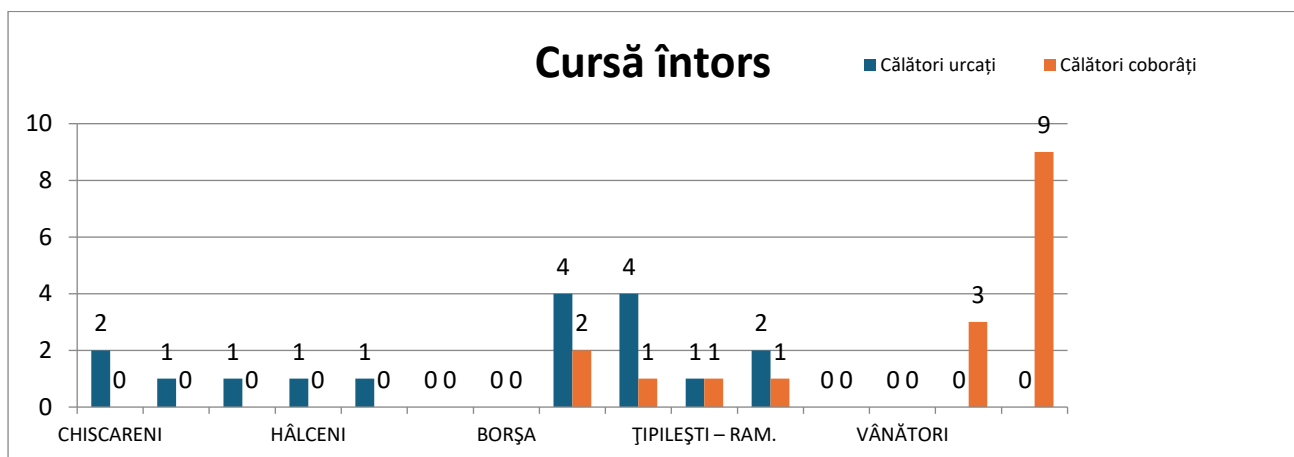
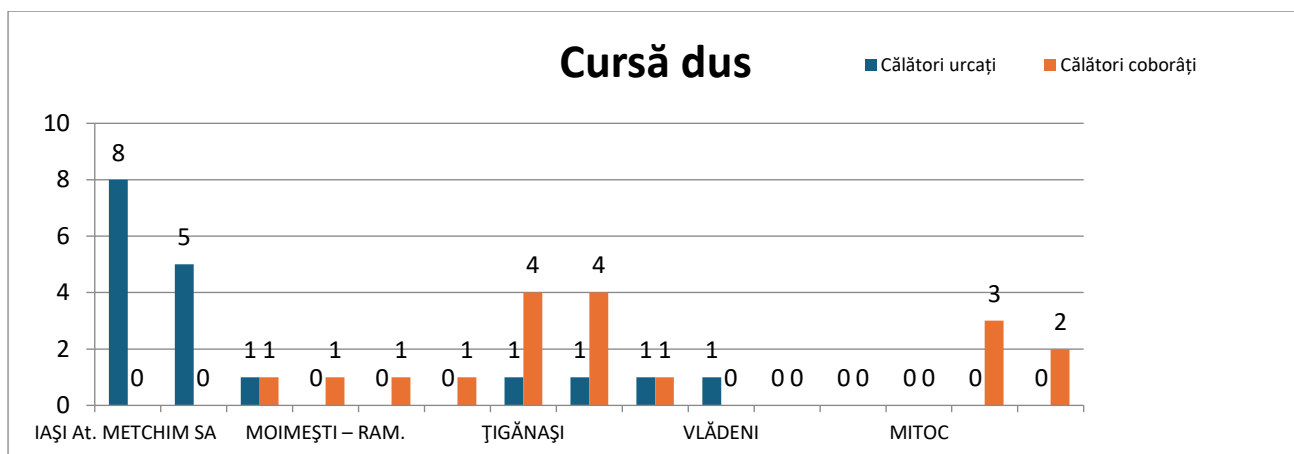
- Lungime traseu = 68 km
- Durata de parcurs: 150 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune și 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 4
- flux de călători către Plugari = 36 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 33 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 044 Iași-Popricani-Chișcăreni

Caracteristici de exploatare:

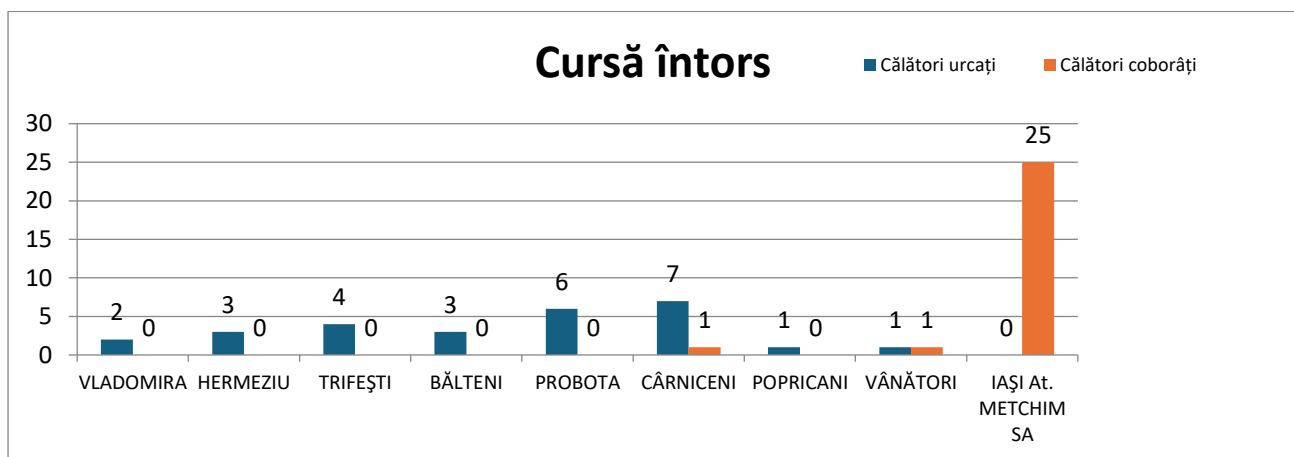
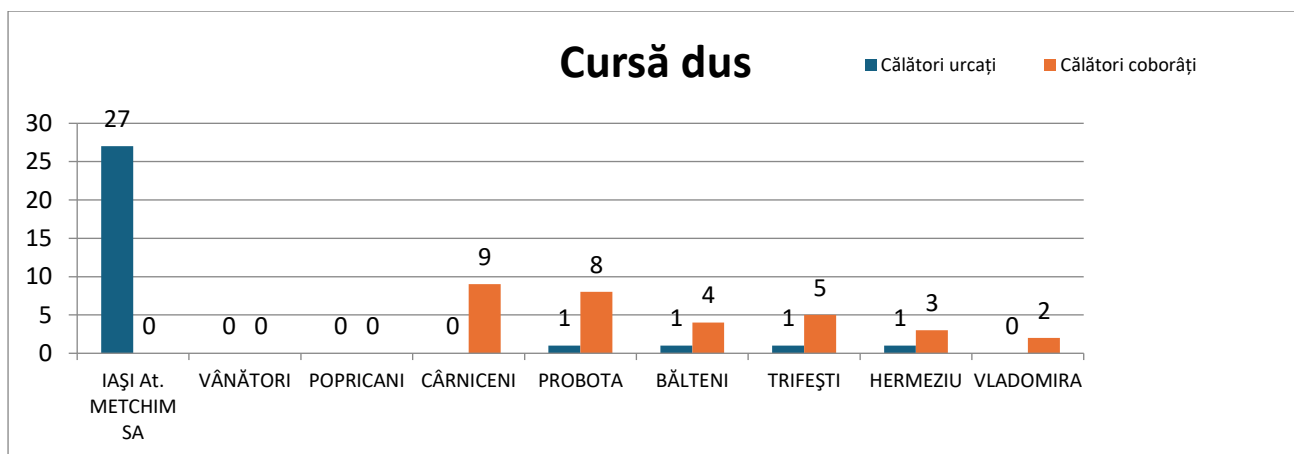
- Lungime traseu = 56 km
- Durata de parcurs: 75 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 4
- flux de călători către Chișcăreni = 18 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 17 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 045 Iași-Popricani-Vladomira

Caracteristici de exploatare:

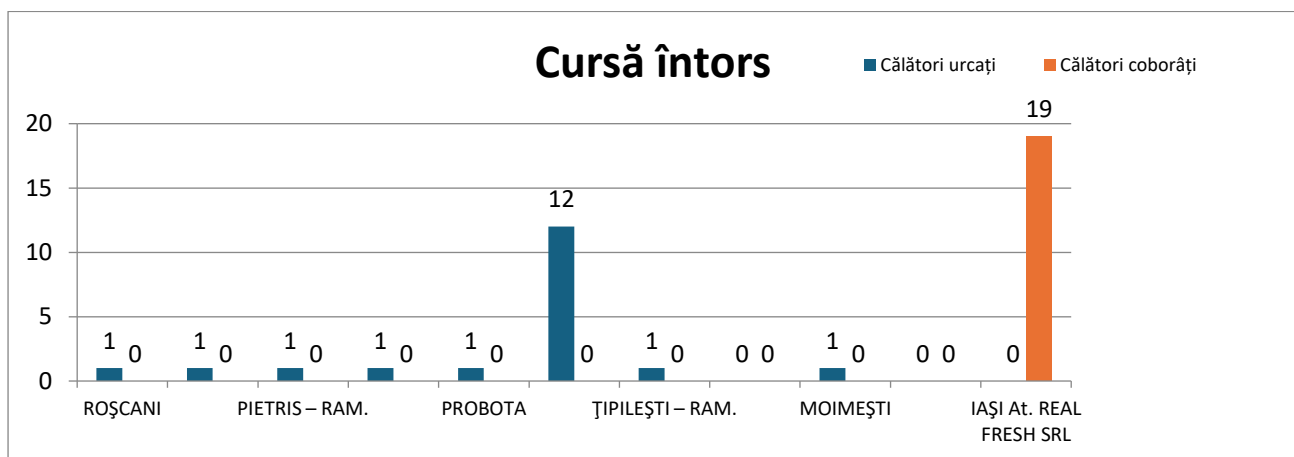
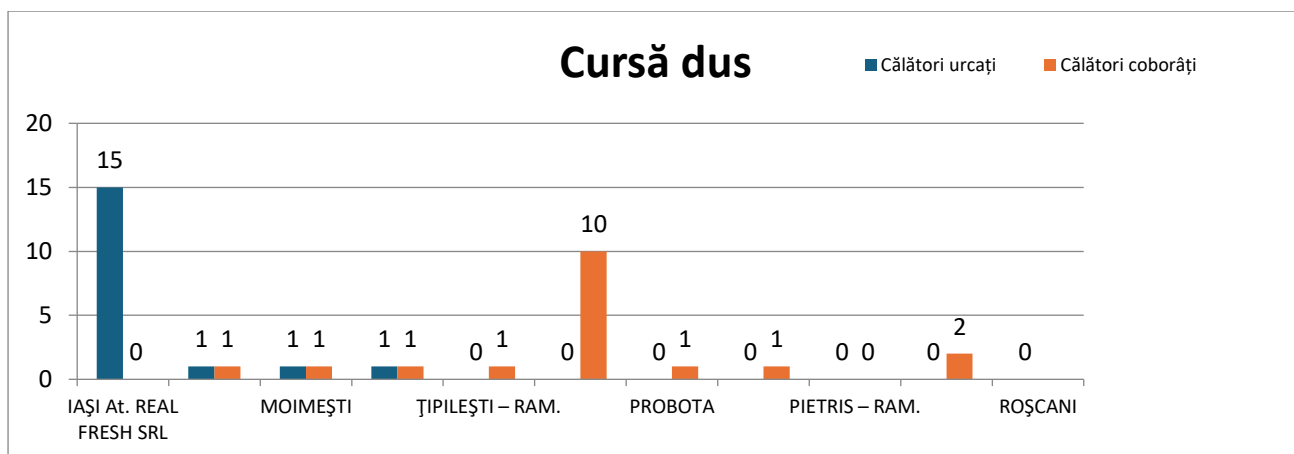
- Lungime traseu = 45 km
- Durata de parcurs: 60 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 5
- flux de călători către Vladomira = 31 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 27 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 046 Iași-Popricani-Roșcani

Caracteristici de exploatare:

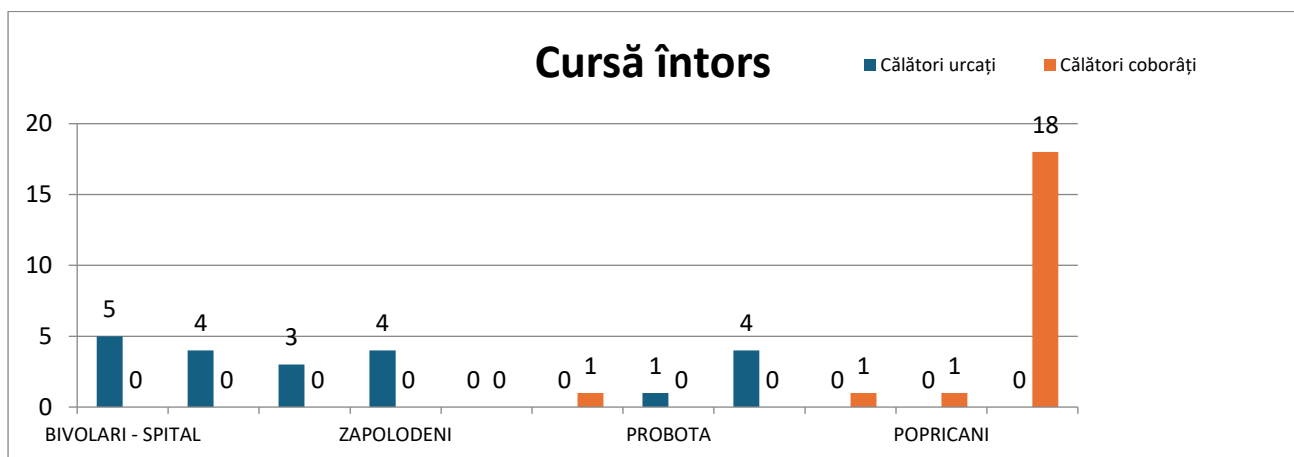
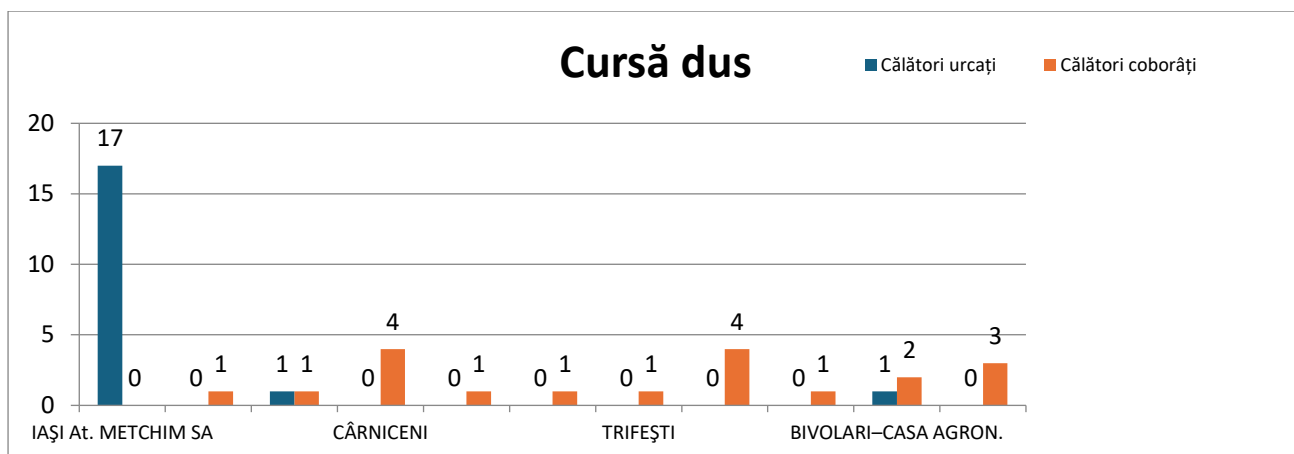
- Lungime traseu = 43 km
- Durata de parcurs: 70 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 2
- flux de călători către Roșcani = 18 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 19 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 047 Iași-Probota-Bivolari

Caracteristici de exploatare:

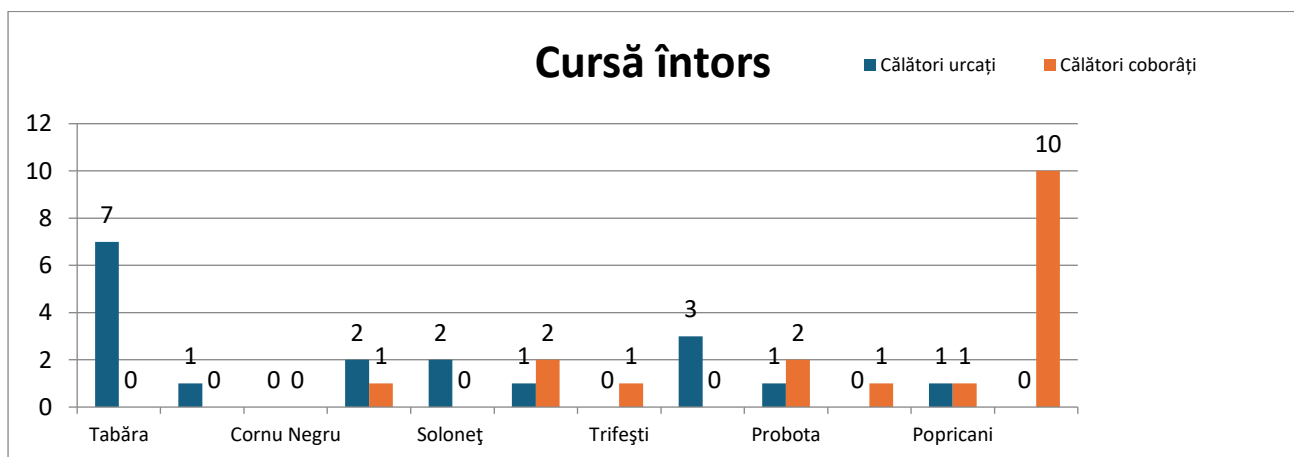
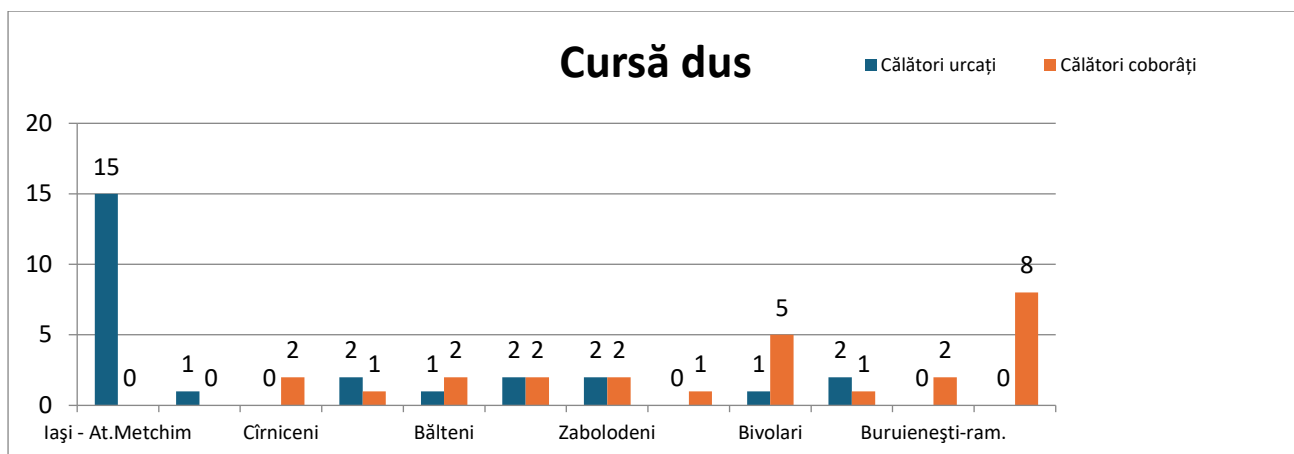
- Lungime traseu = 45 km
- Durata de parcurs: 70 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 2 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 7
- flux de călători către Bivolari = 19 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 21 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 048 Iași-Bivolari-Tabăra

Caracteristici de exploatare:

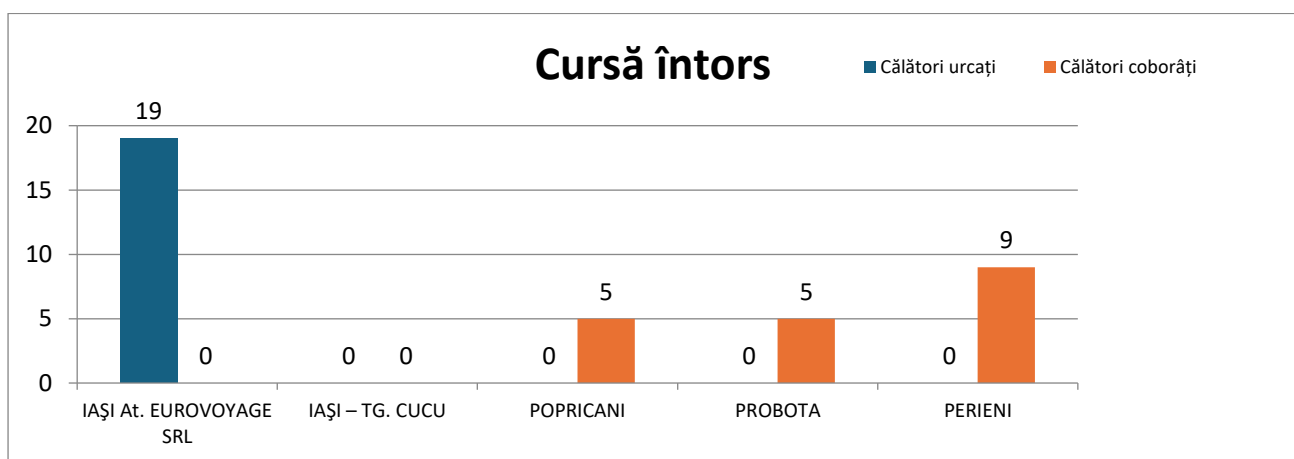
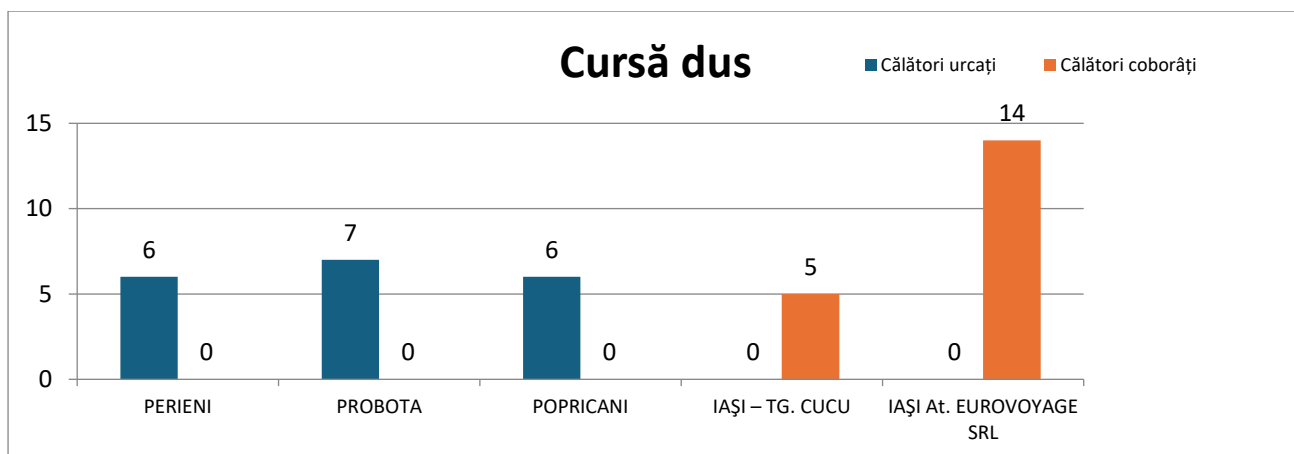
- Lungime traseu = 52 km
- Durata de parcurs: 80 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 2 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 6
- flux de călători către Tabăra = 26 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 18 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 049 Perieni-Popricani-Iași

Caracteristici de exploatare:

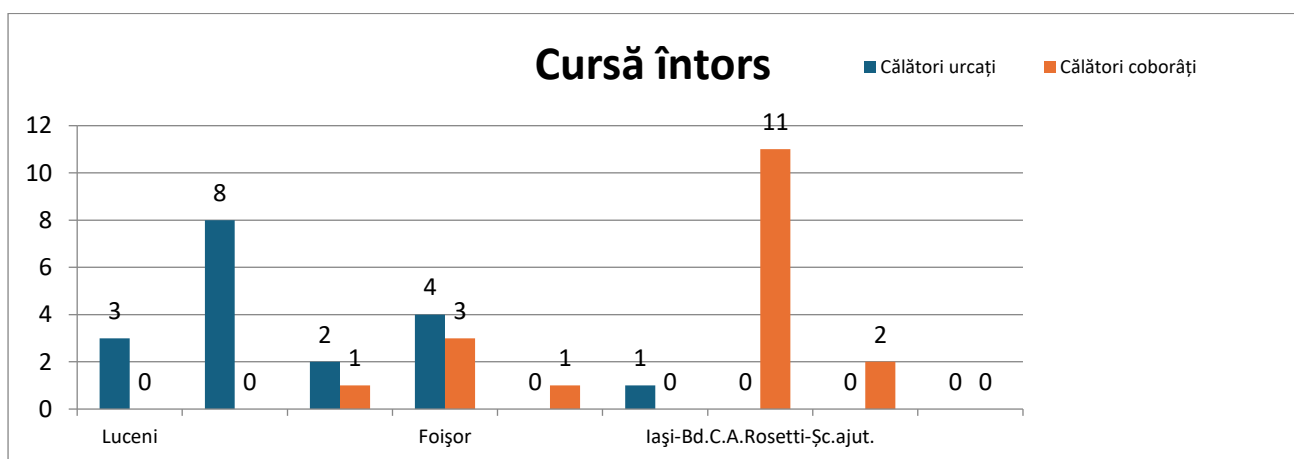
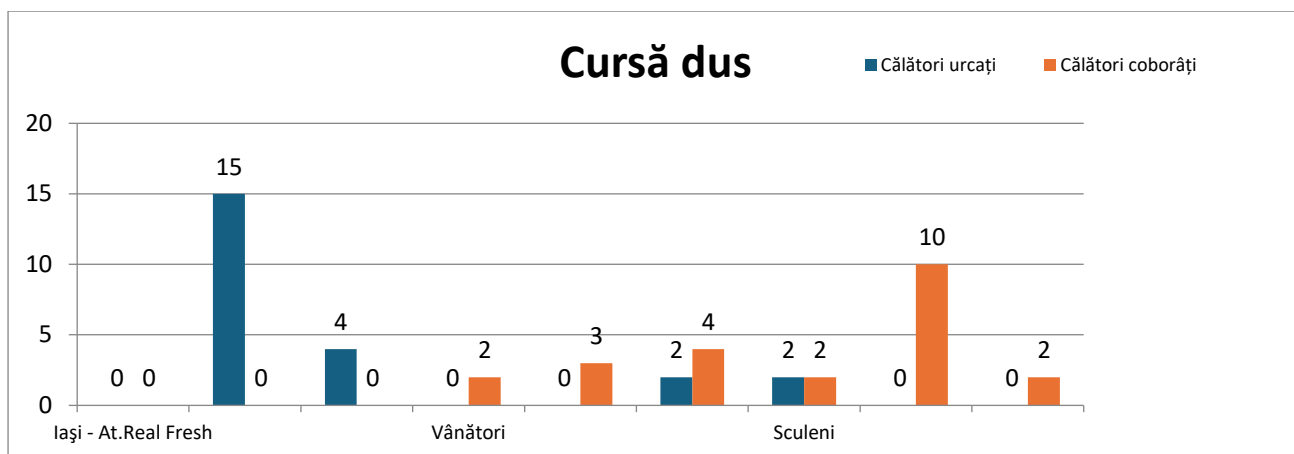
- Lungime traseu = 30 km
- Durata de parcurs: 45 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 5
- flux de călători către Iași = 19 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Perieni = 19 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 050 Iași-Victoria-Luceni

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 42 km
- Durata de parcurs: 50 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 5
- flux de călători către Luceni = 23 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 18 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 051 Iași-Cârlig-Vânători – TRASEU METROPOLITAN

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu =15,2 km
- Durata de parcurs: 25 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 5

TRASEUL 052 Iași-Cârlig-Țipilești – TRASEU METROPOLITAN

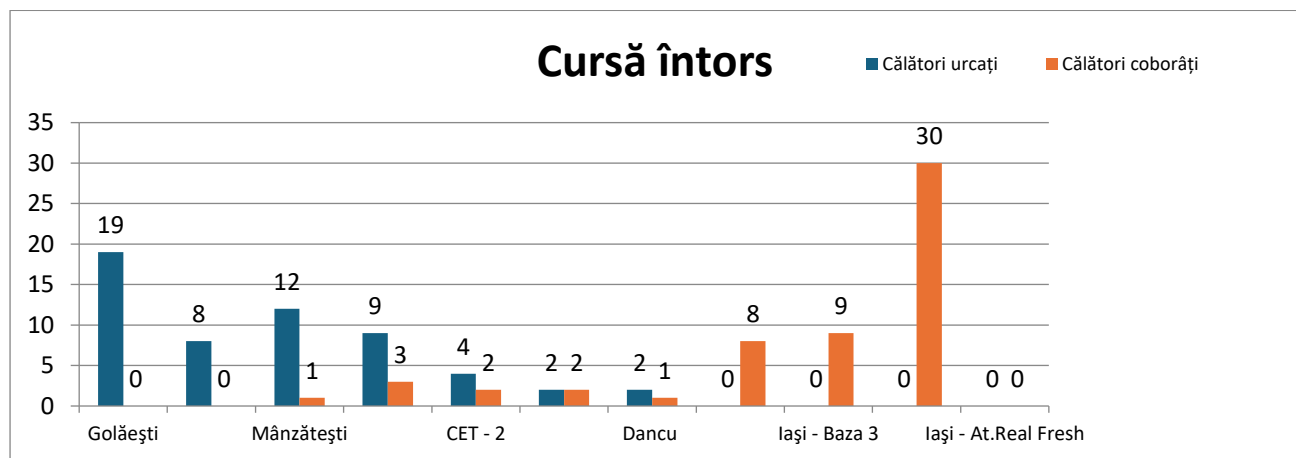
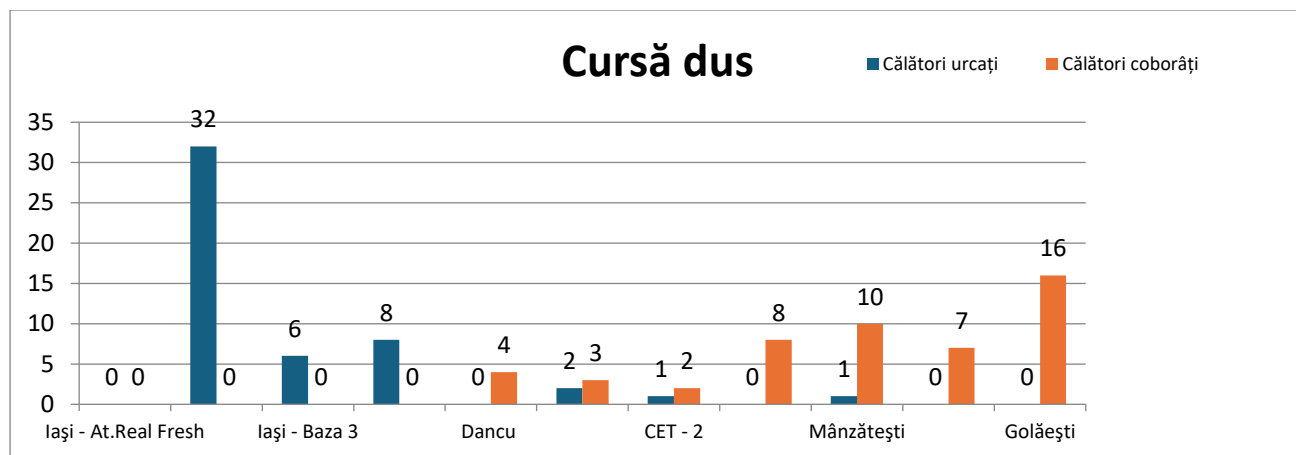
Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu =24 km
- Durata de parcurs: 30 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 2 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 11

TRASEUL 053 Iași-Mânzătești-Golăești

Caracteristici de exploatare:

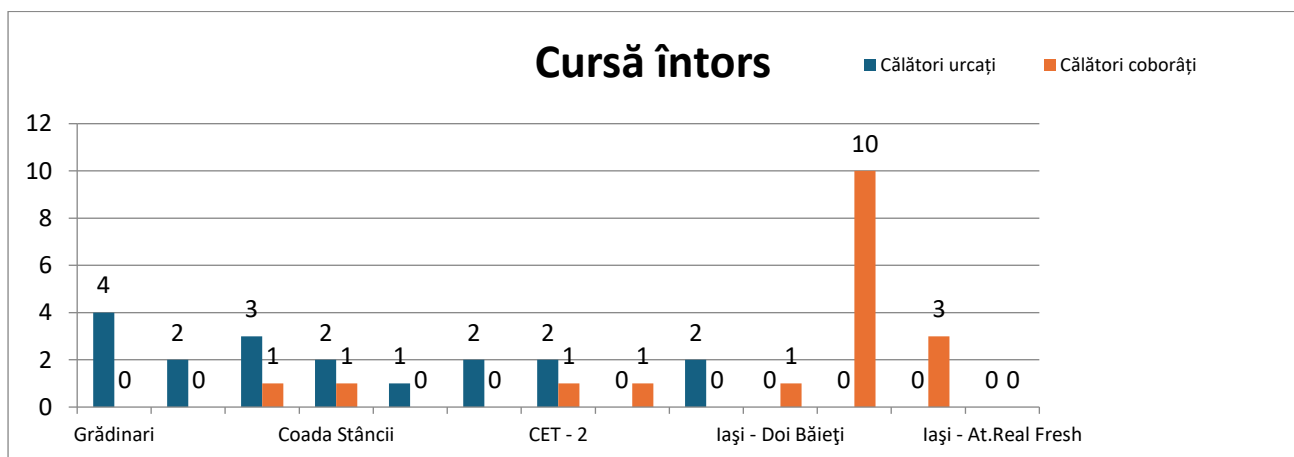
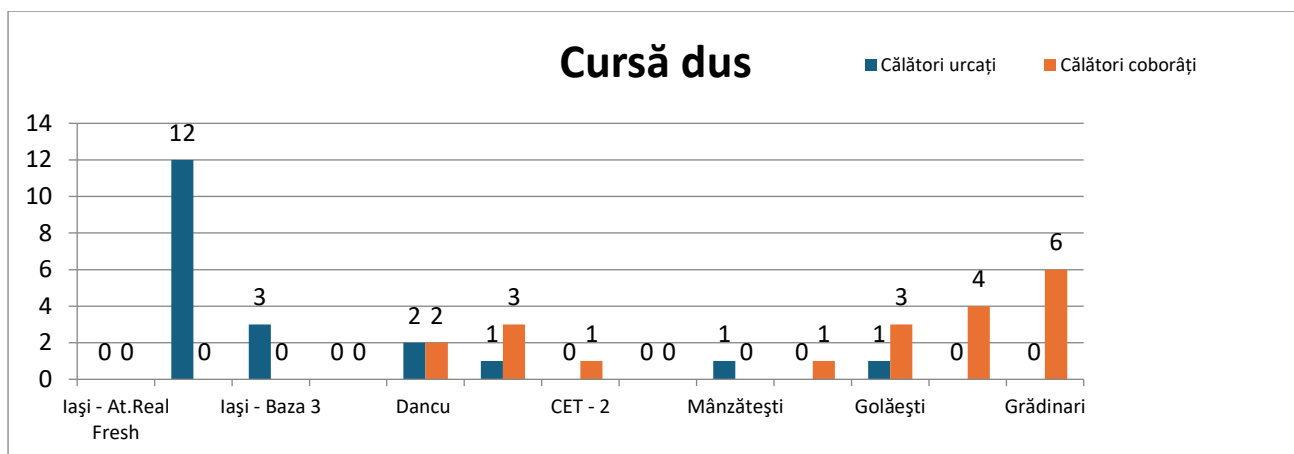
- Lungime traseu = 30 km
- Durata de parcurs: 50 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 2 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 14
- flux de călători către Golăești = 50 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 56 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 054 Iași-Mânzătești-Grădinari

Caracteristici de exploatare:

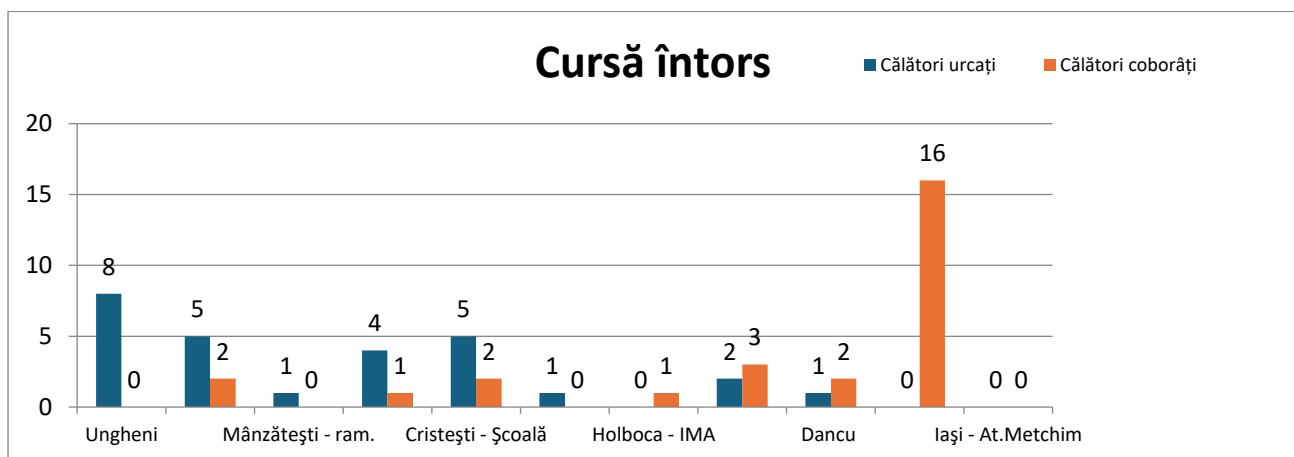
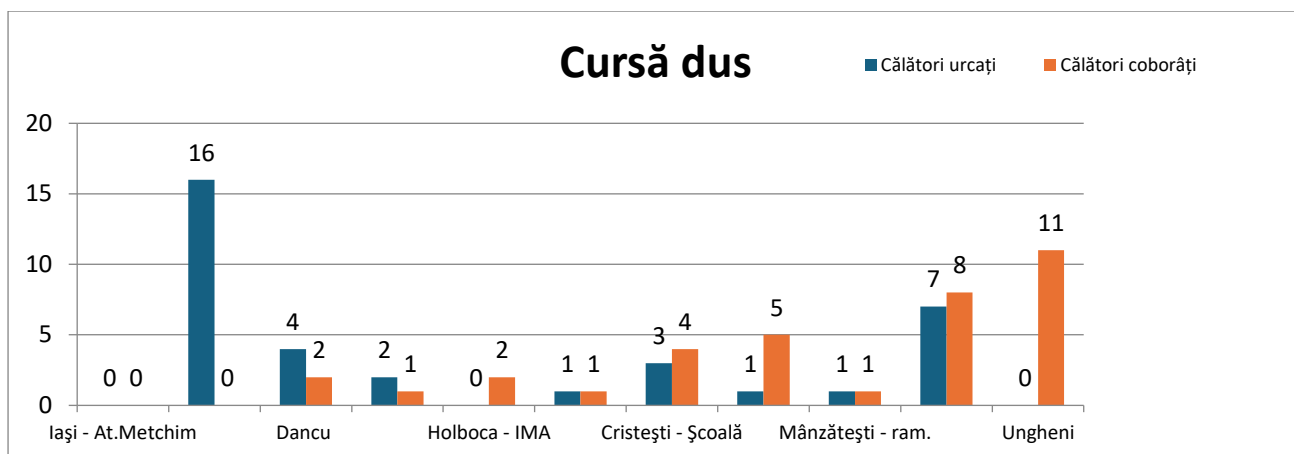
- Lungime traseu = 36 km
- Durata de parcurs: 75 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 1
- flux de călători către Grădinari = 20 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 18 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 055 Iași-Bosia-Ungheni

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 23 km
- Durata de parcurs: 45 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 2 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 18
- flux de călători către Ungheni = 35 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 27 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 061 Iași-Bîrnova – TRASEU METROPOLITAN

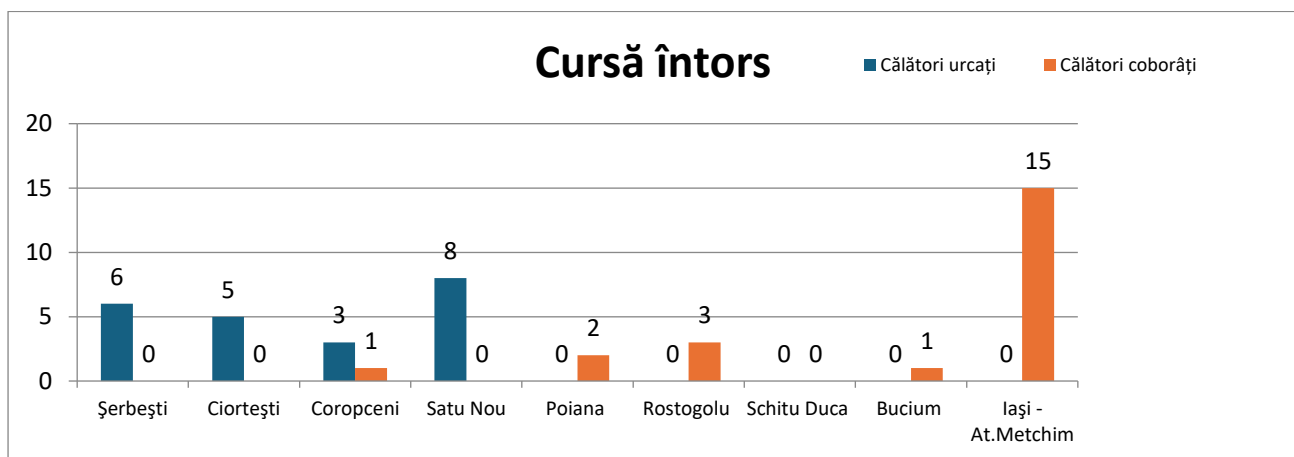
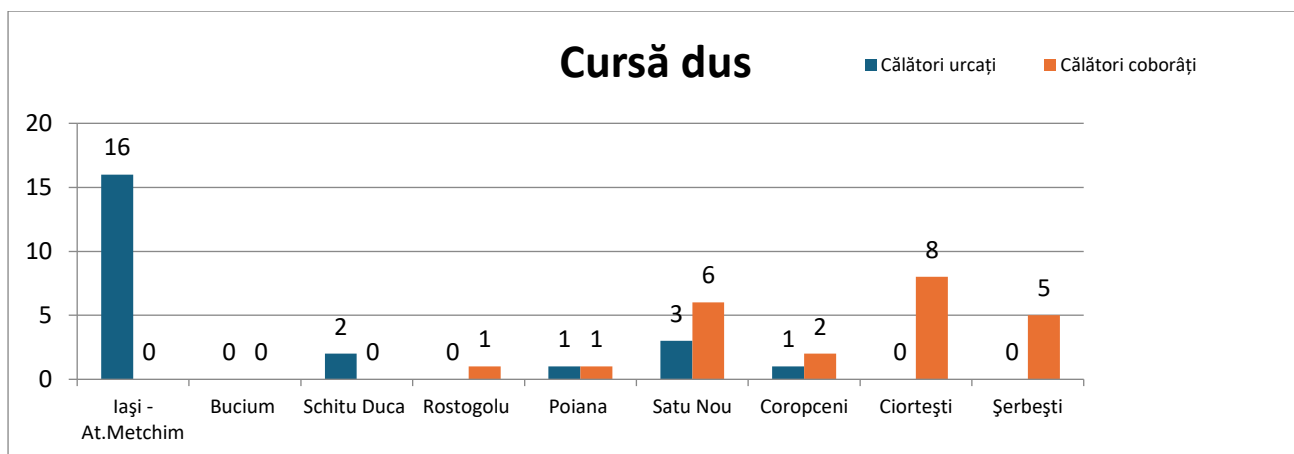
Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu =19 km
- Durata de parcurs: 20 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 14

TRASEUL 062 Iași-Satu Nou-Șerbești

Caracteristici de exploatare:

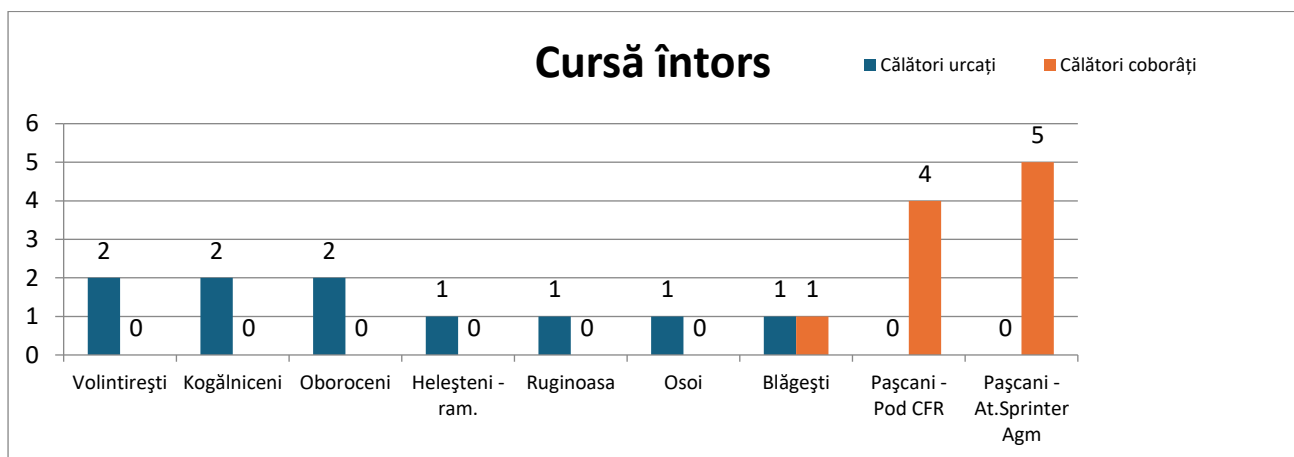
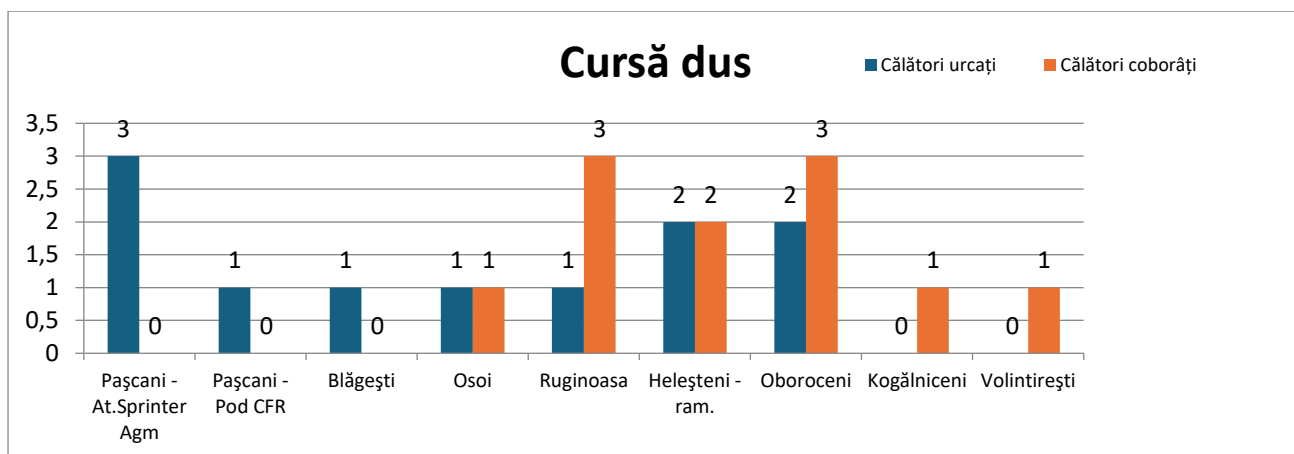
- Lungime traseu =50 km
- Durata de parcurs: 60 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 2 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 12
- flux de călători către Șerbești = 23 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 22 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 064 Pașcani-Blăgești-Volintirești

Caracteristici de exploatare:

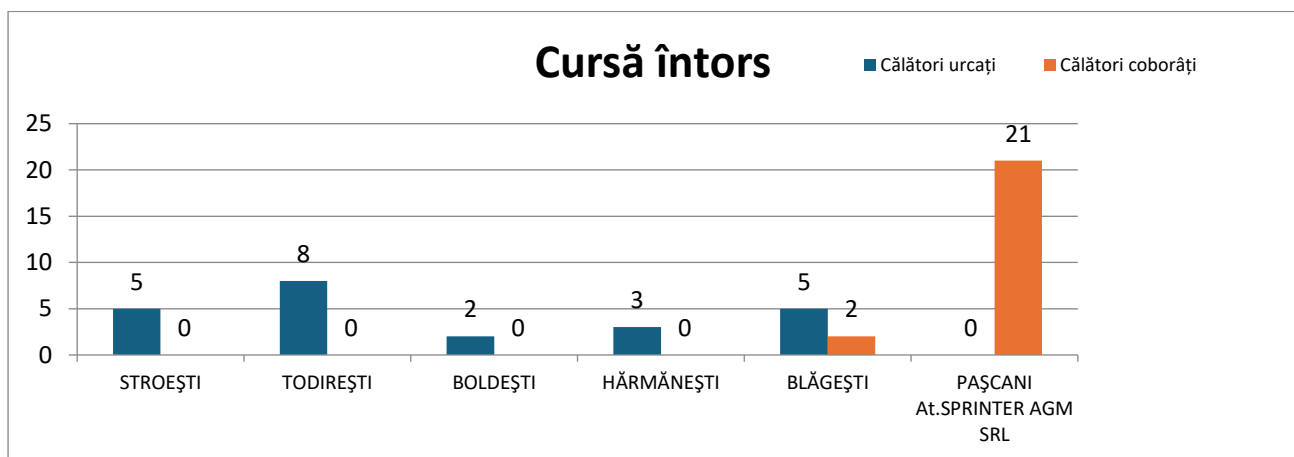
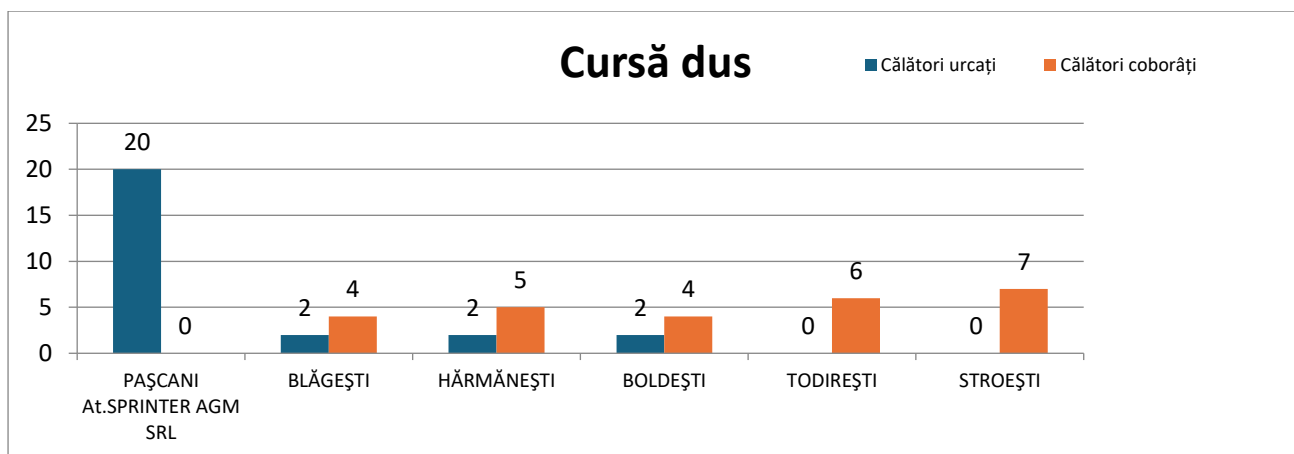
- Lungime traseu = 29 km
- Durata de parcurs: 40 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 7
- flux de călători către Volintirești = 11 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 10 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 065 Pașcani-Boldești-Stroești

Caracteristici de exploatare:

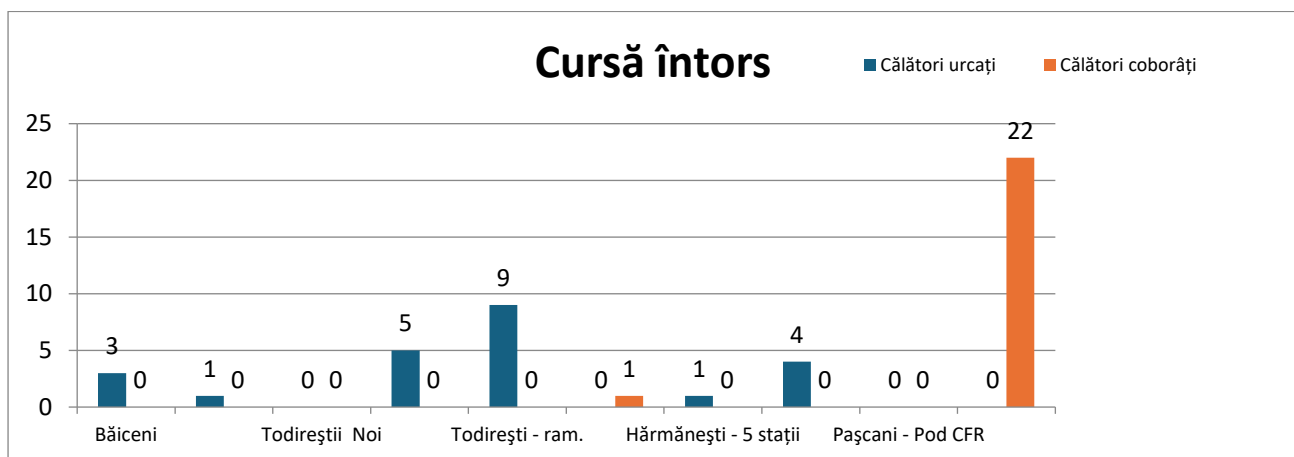
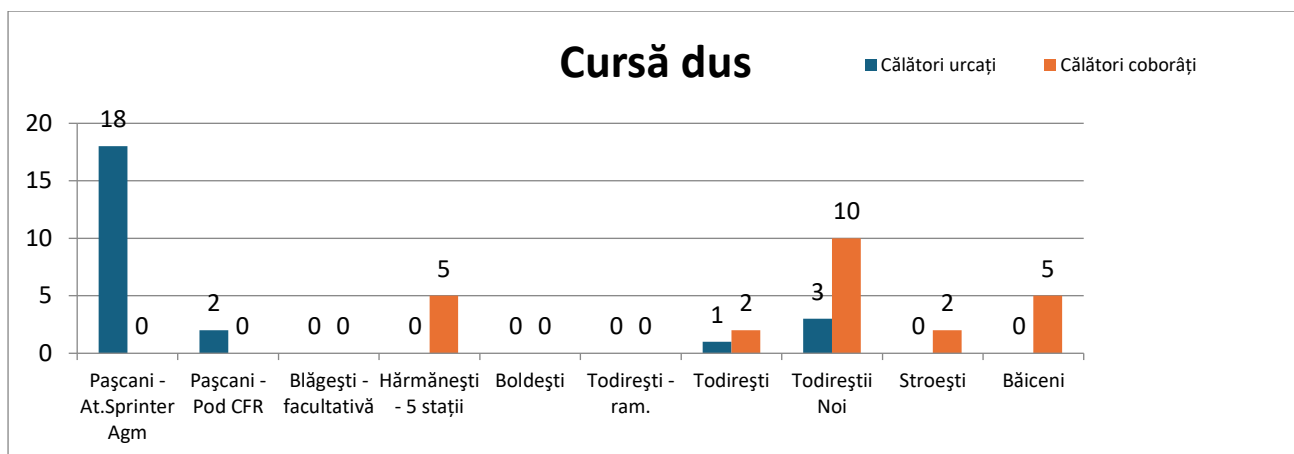
- Lungime traseu = 22 km
- Durata de parcurs: 50 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 2
- flux de călători către Stroești = 26 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 23 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 066 Pașcani-Todirești-Băiceni

Caracteristici de exploatare:

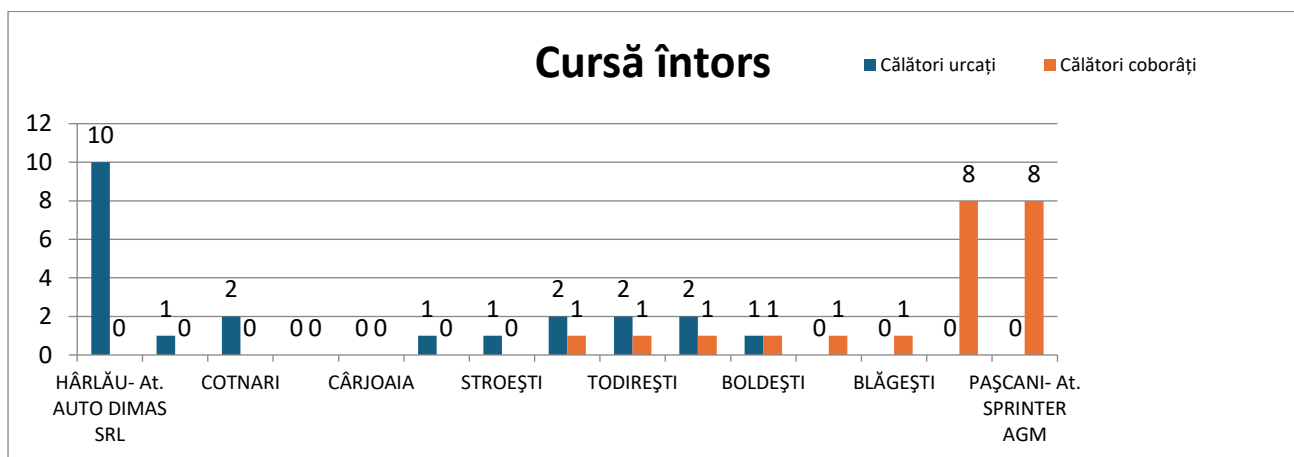
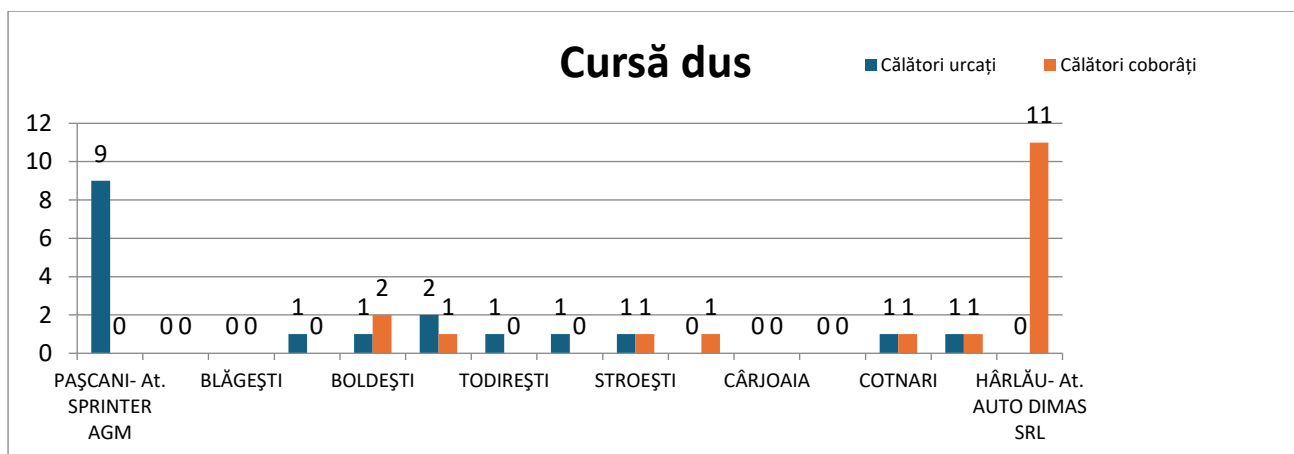
- Lungime traseu = 31 km
- Durata de parcurs: 75 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 3
- flux de călători către Băiceni = 24 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 23 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 067 Pașcani-Băiceni-Hârlău

Caracteristici de exploatare:

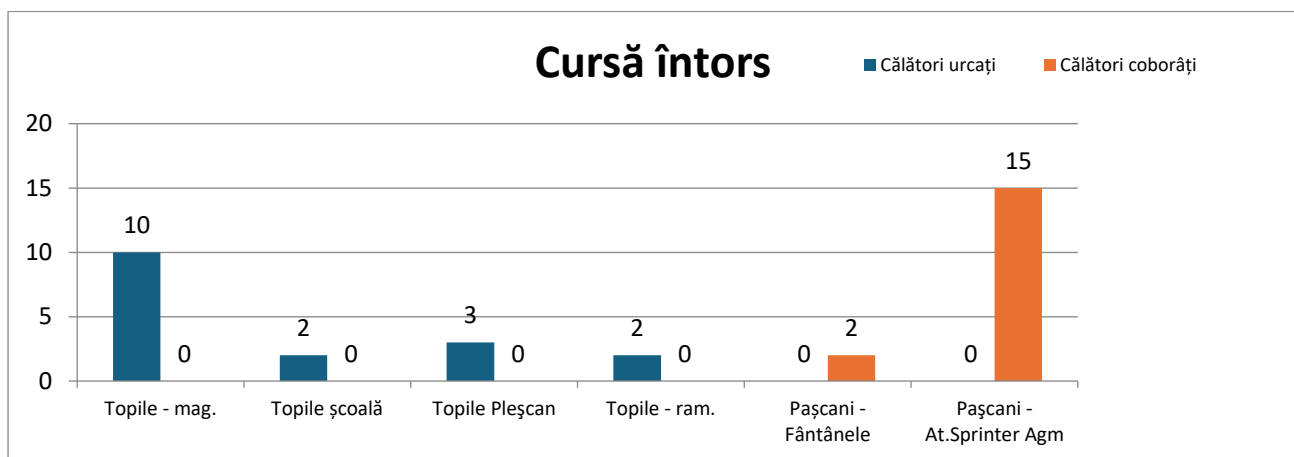
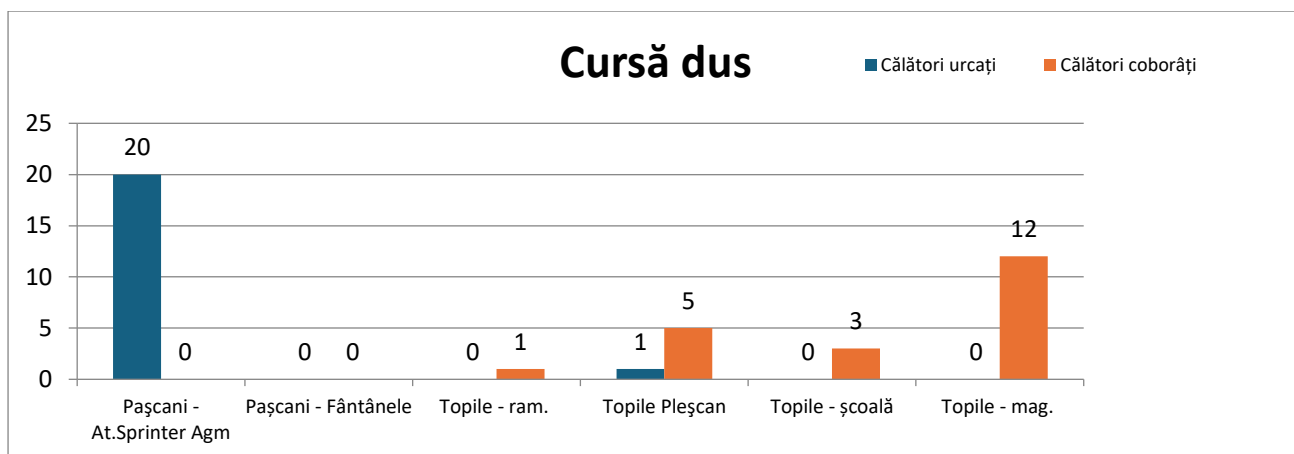
- Lungime traseu =55 km
- Durata de parcurs: 135 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 1
- flux de călători către Hârlău = 18 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 22 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 068 Pașcani-Fântânele-Topile

Caracteristici de exploatare:

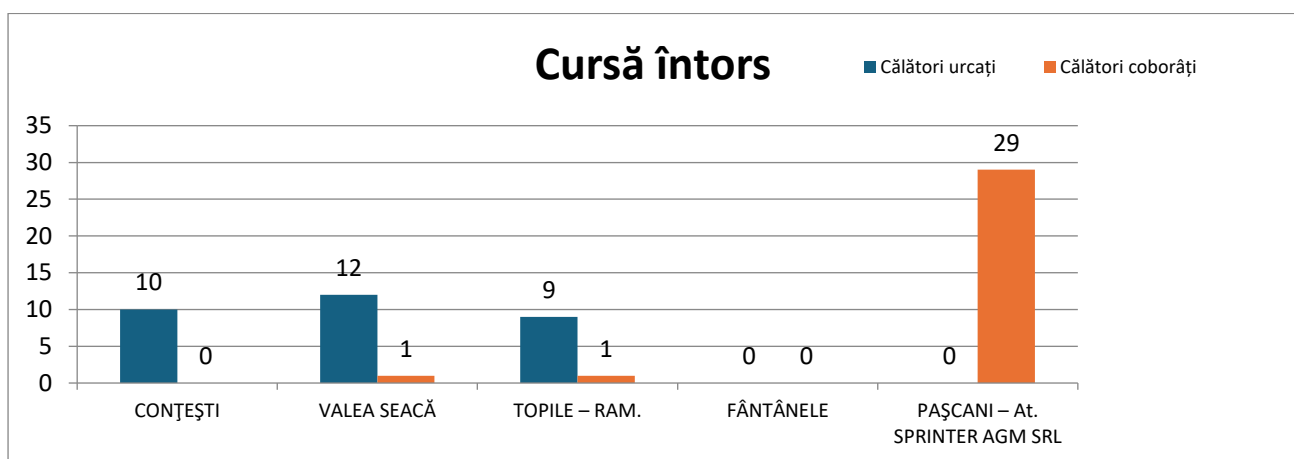
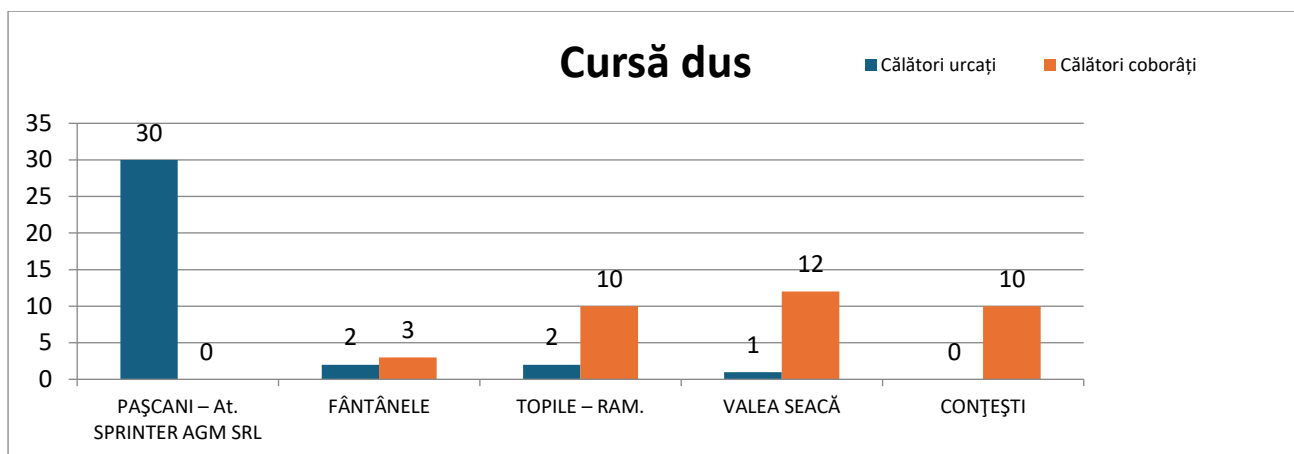
- Lungime traseu = 8 km
- Durata de parcurs: 23 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 12
- flux de călători către Topile = 21 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 17 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 070 Pașcani-Fântânele-Conțești

Caracteristici de exploatare:

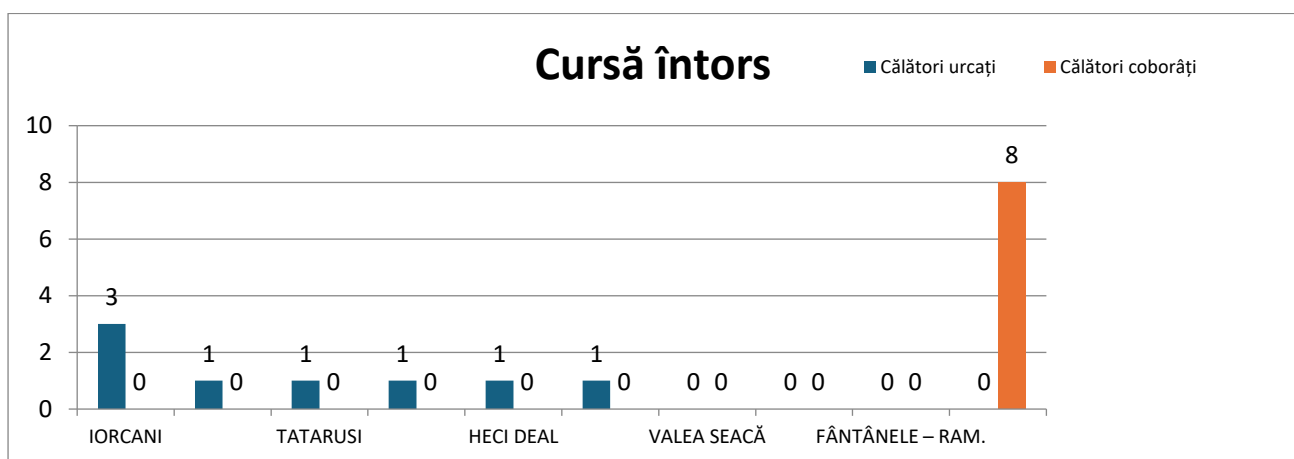
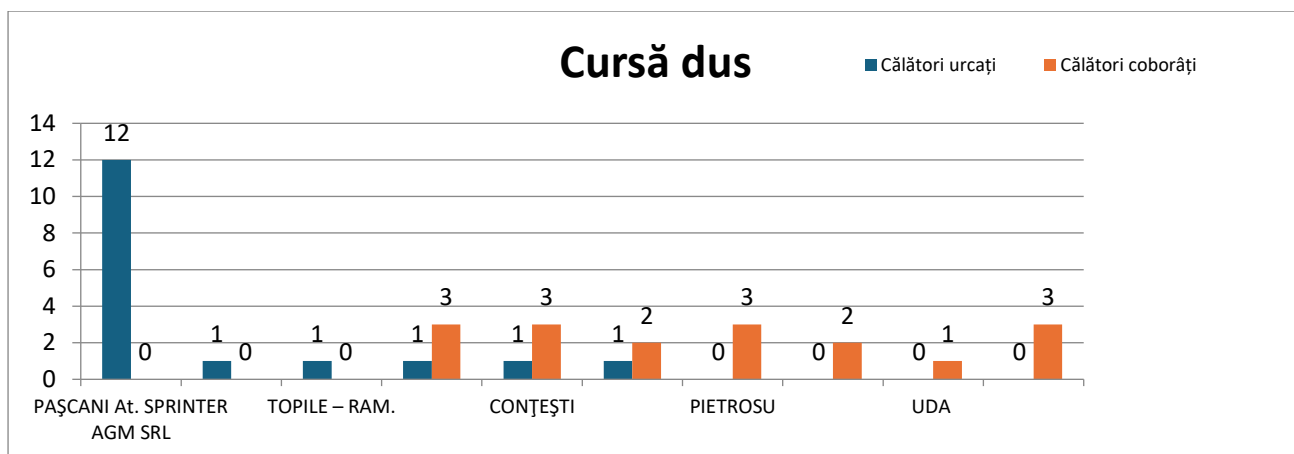
- Lungime traseu =10 km
- Durata de parcurs: 18 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 6
- flux de călători către Conțești = 35 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 31 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 071 Pașcani-Conțești-Iorcani

Caracteristici de exploatare:

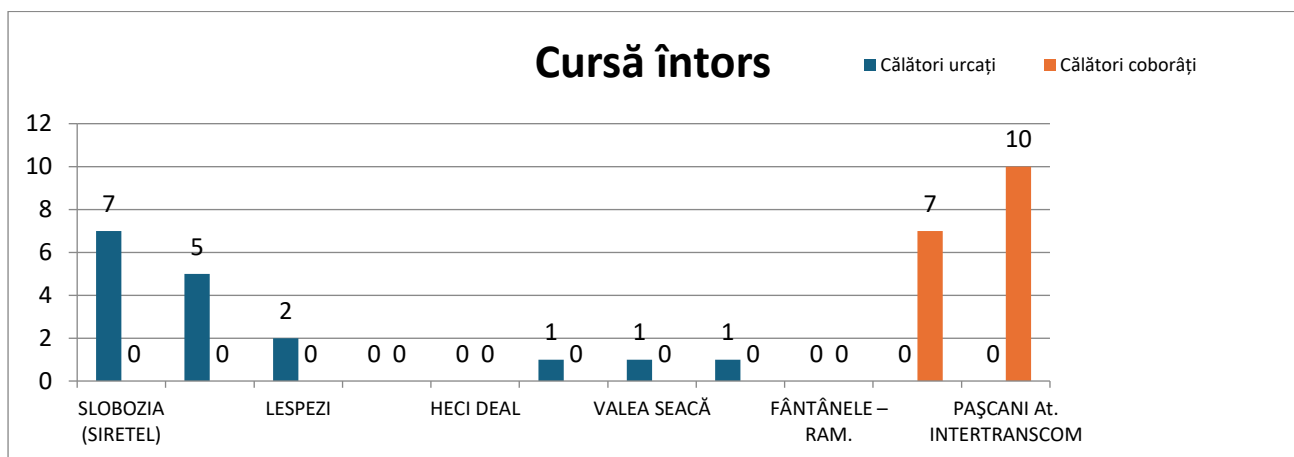
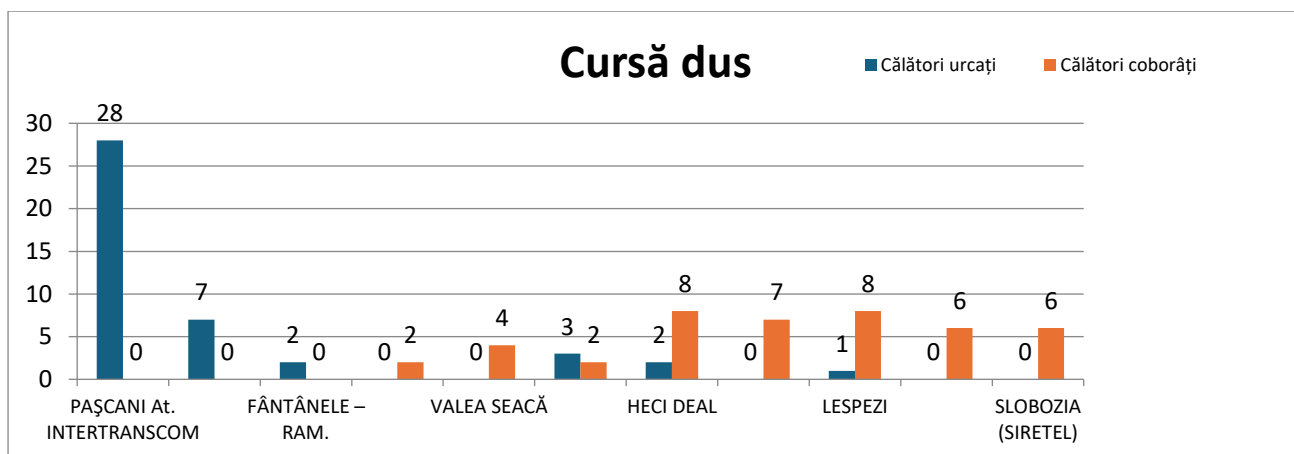
- Lungime traseu = 28 km
- Durata de parcurs: 50 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 1
- flux de călători către Iorcani = 17 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 8 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 072 Pașcani-Lespezi-Slobozia

Caracteristici de exploatare:

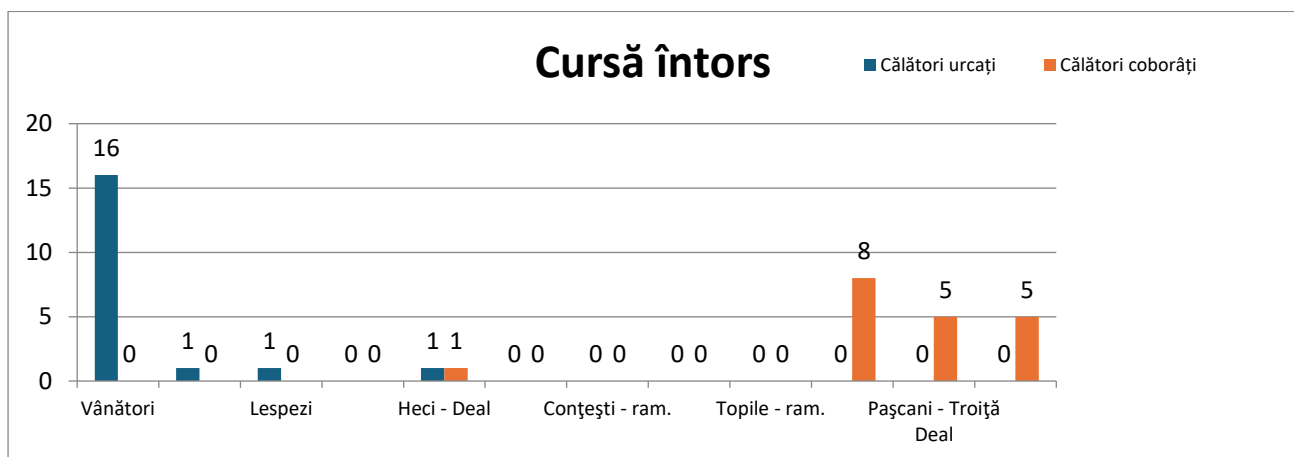
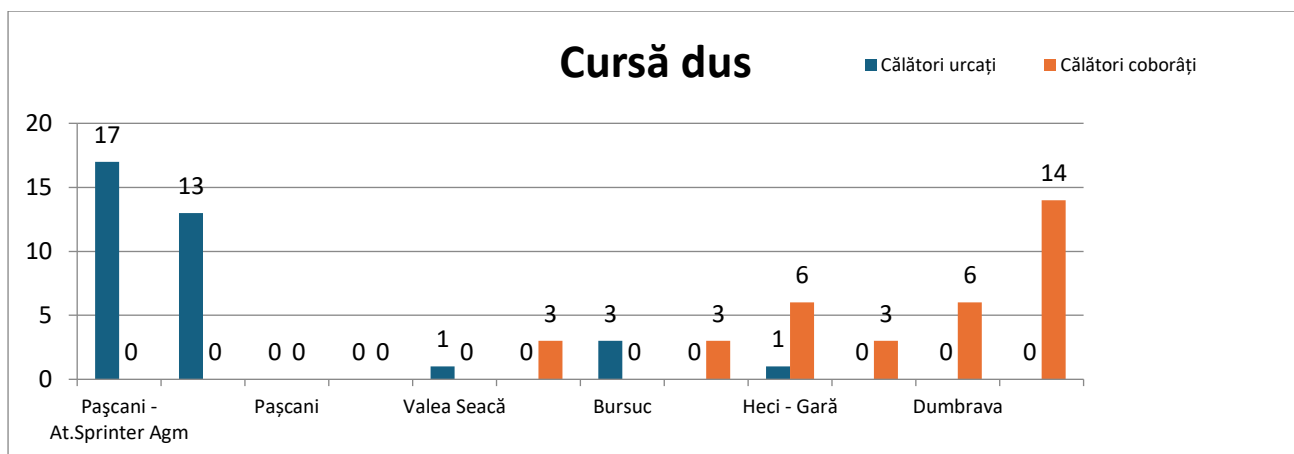
- Lungime traseu = 26 km
- Durata de parcurs: 40 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 7
- flux de călători către Slobozia = 43 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 17 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 073 Pașcani-Lespezi-Vânători

Caracteristici de exploatare:

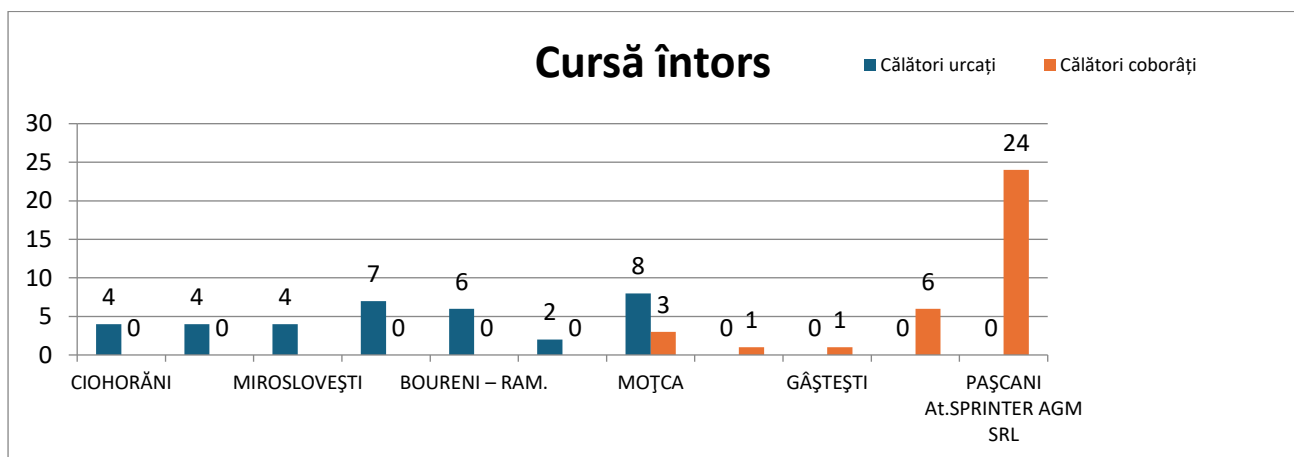
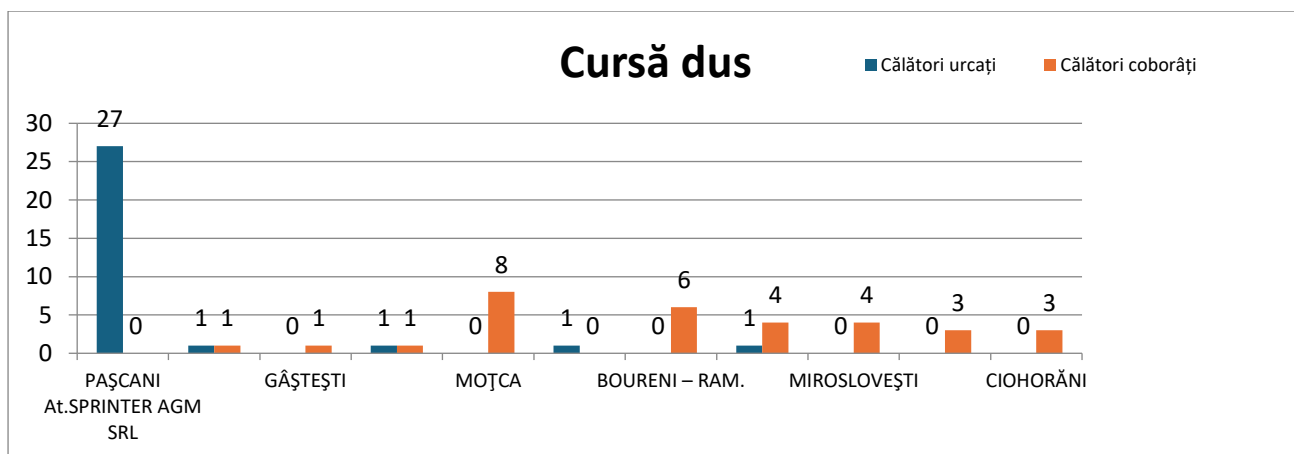
- Lungime traseu = 23 km
- Durata de parcurs: 40 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 6
- flux de călători către Vânători = 35 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 19 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 075 Pașcani-Moțca-Ciohorăni

Caracteristici de exploatare:

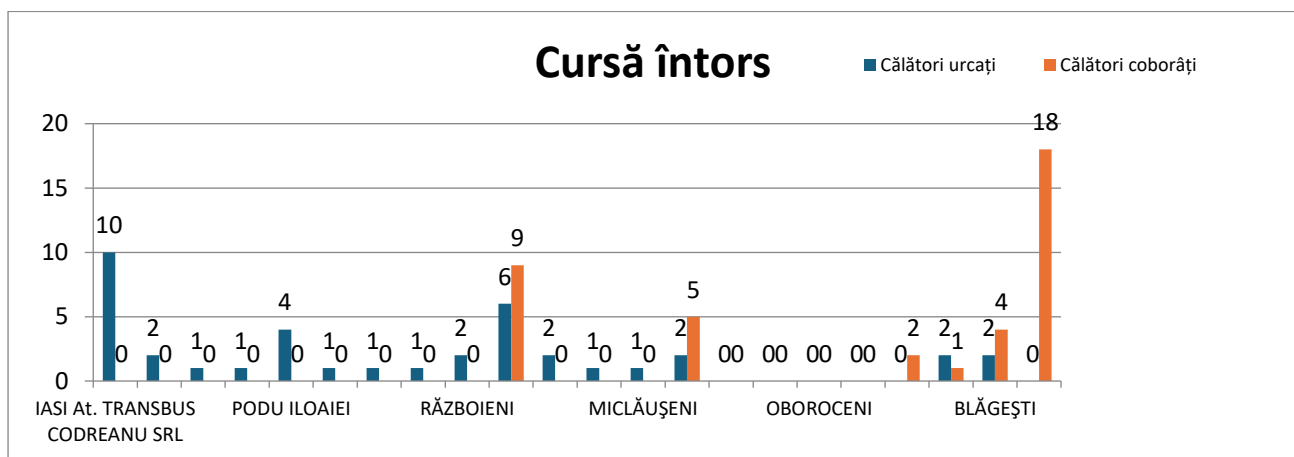
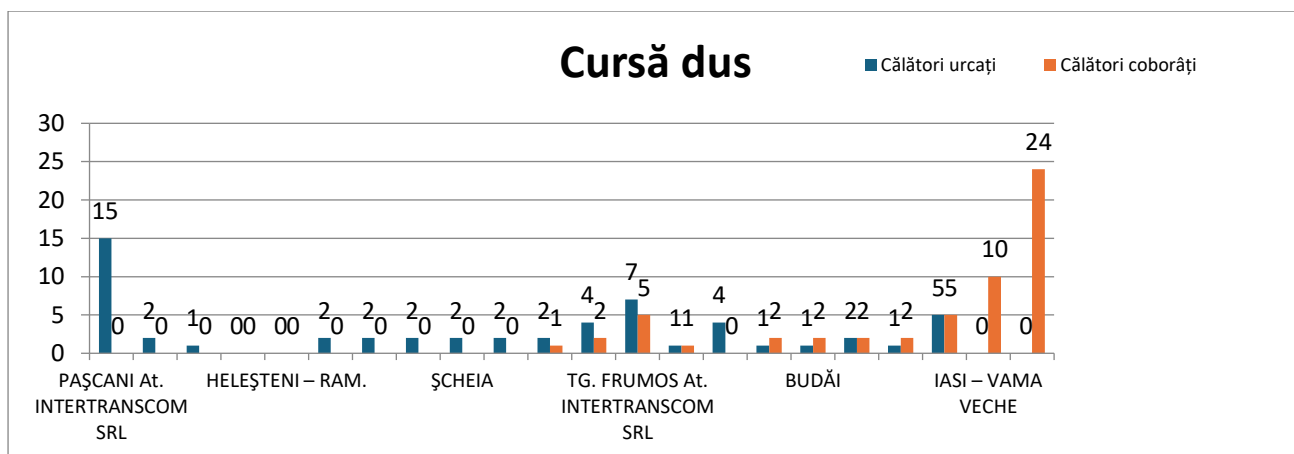
- Lungime traseu = 28 km
- Durata de parcurs: 35 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 6
- flux de călători către Ciohorăni = 31 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 35 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 076 Pașcani-Șcheia-Iași

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 103 km
- Durata de parcurs: 120 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 1
- flux de călători către Iași = 56 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 39 călători - valoare medie pe cursă

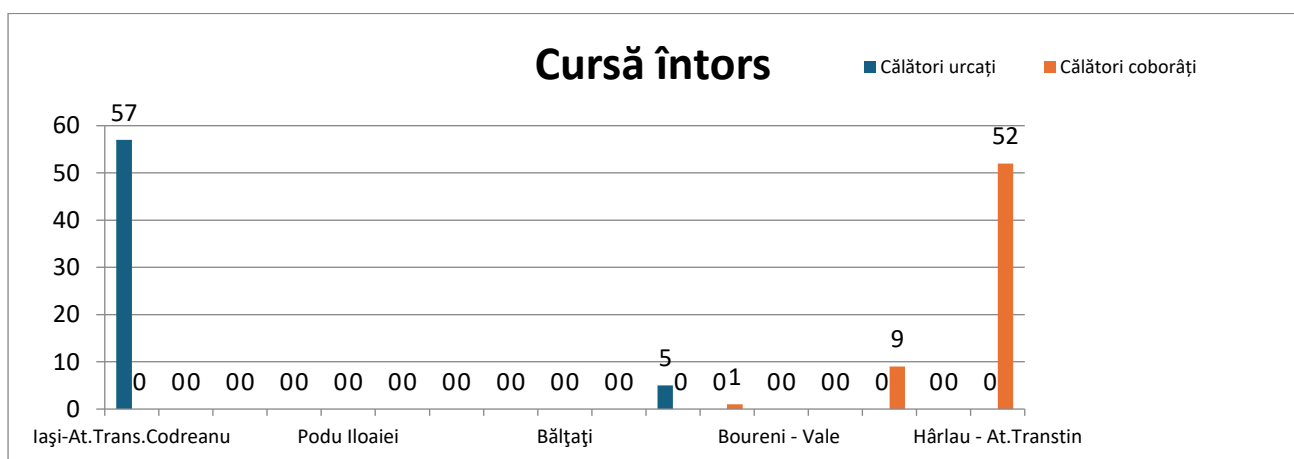
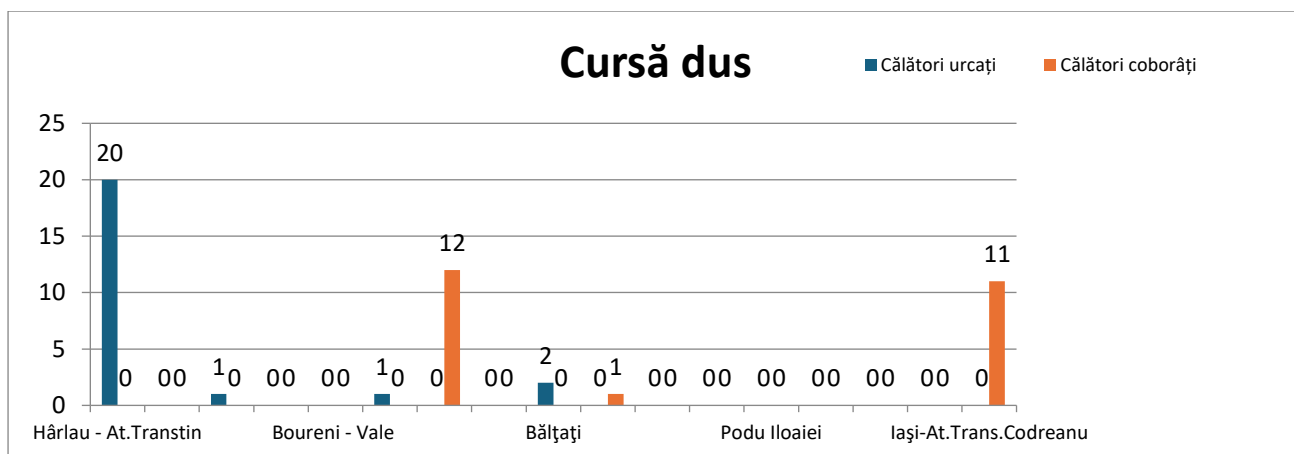


TRASEUL 080 Hârlău-Tg.Frumos-Iași

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 73 km
- Durata de parcurs: 75 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 3
- flux de călători către Iași = 24 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Hârlău = 62 călători - valoare medie pe cursă

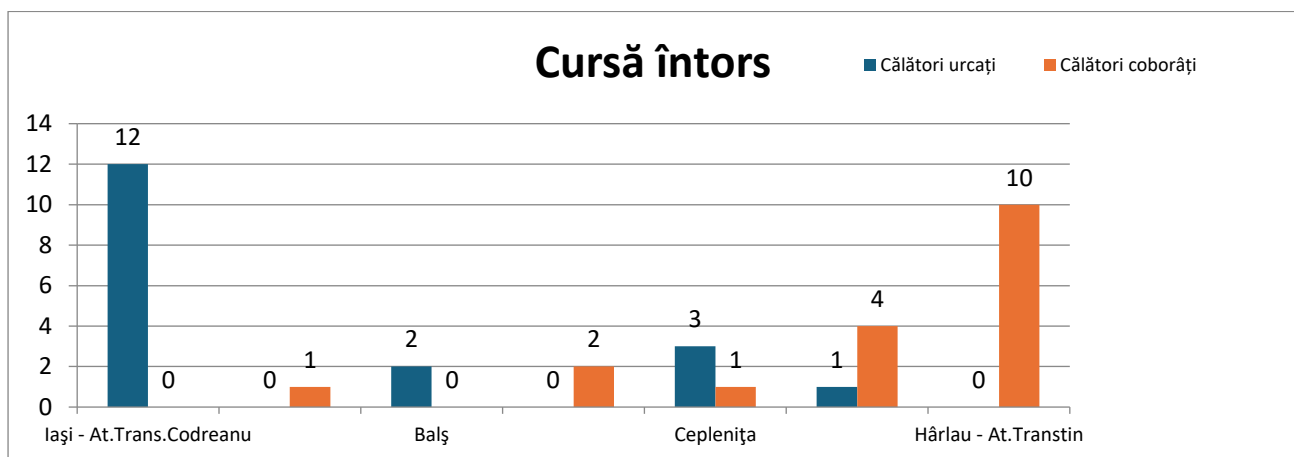
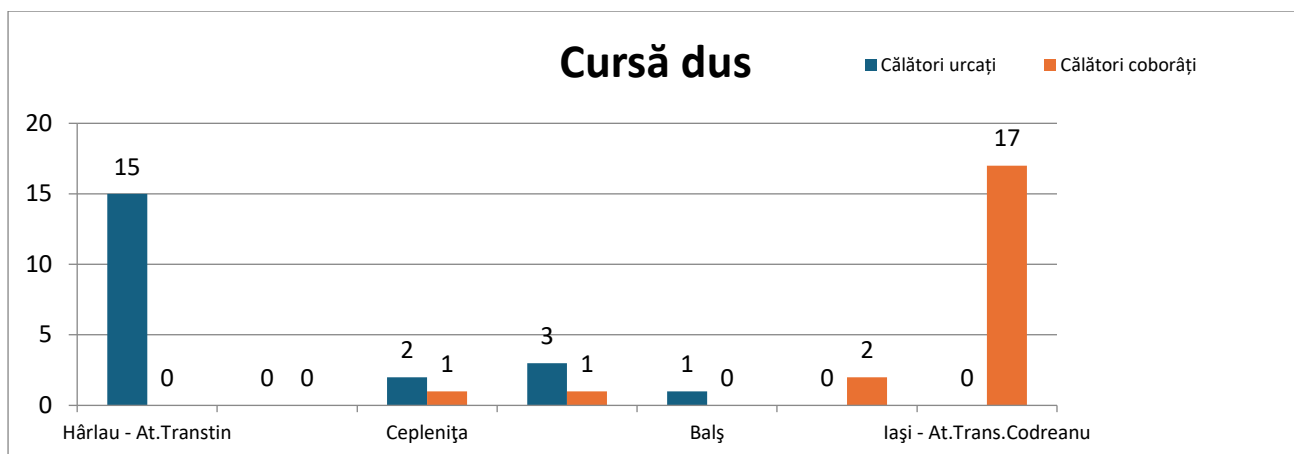
Mențiune: Pe aceste traseu transportul se efectuează cu microbuz și autobuz.



TRASEUL 081 Hârlău-Iași

Caracteristici de exploatare:

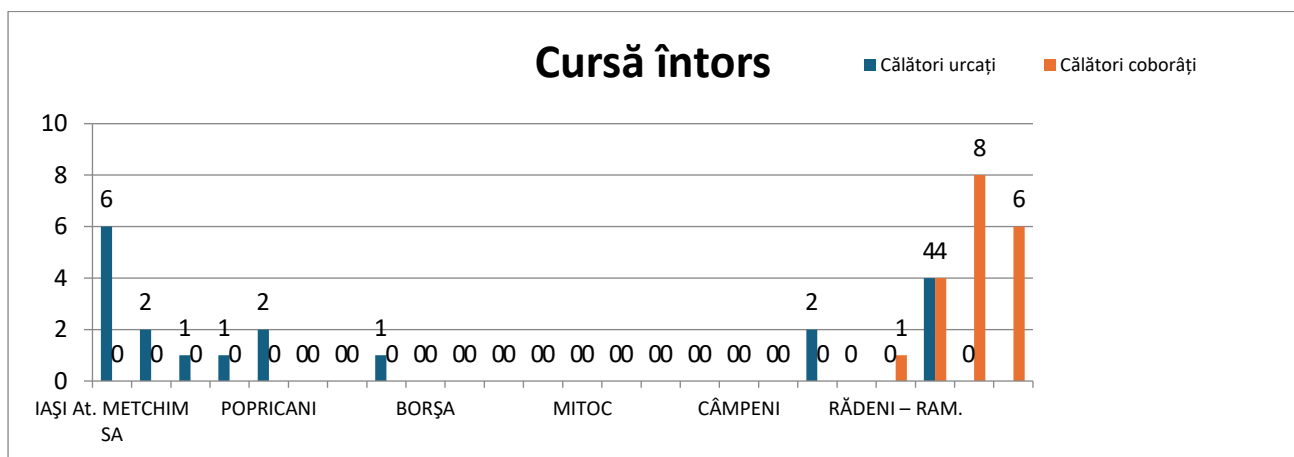
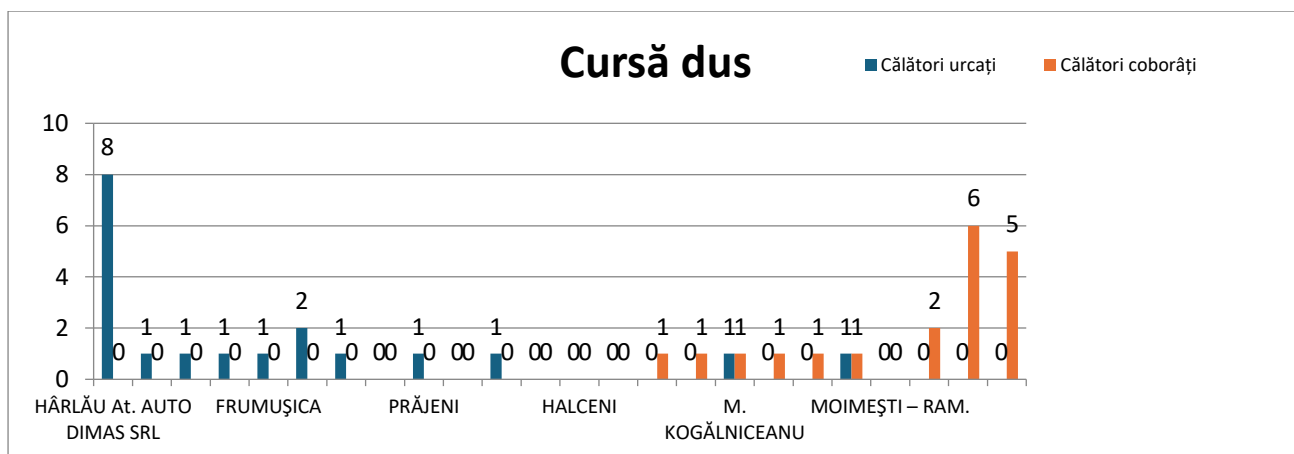
- Lungime traseu = 73 km
- Durata de parcurs: 75 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 6 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 16
- flux de călători către Iași = 21 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Hârlău = 18 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 082 Hârlău-Plugari-Iași

Caracteristici de exploatare:

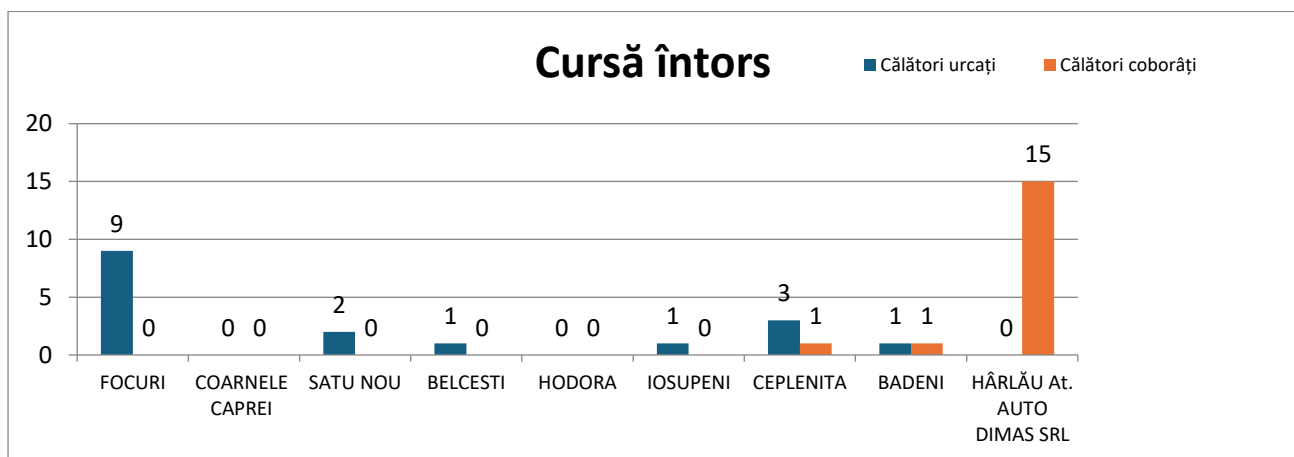
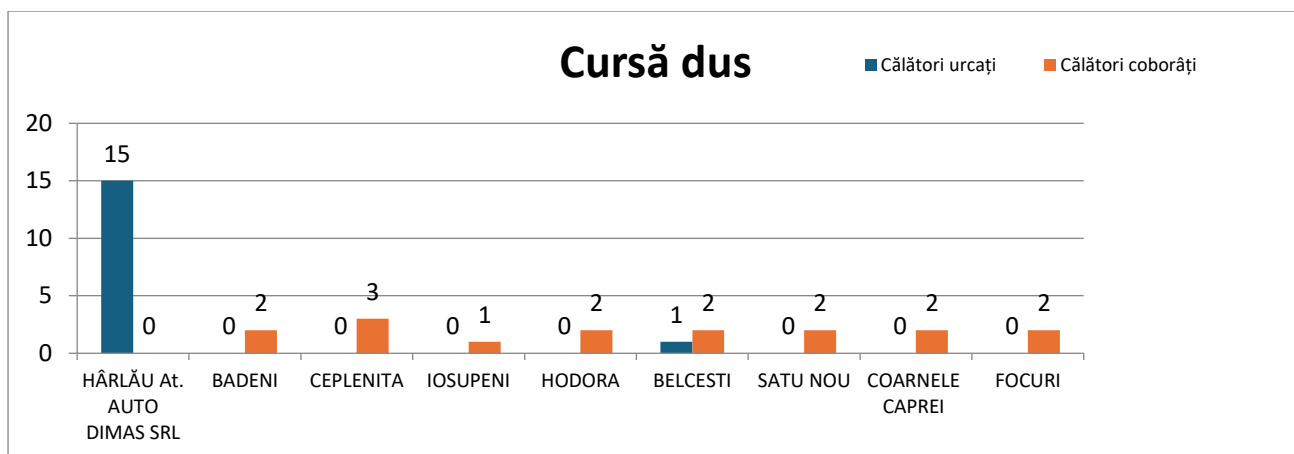
- Lungime traseu = 99 km
- Durata de parcurs: 120 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 2 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 4
- flux de călători către Iași = 19 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Hârlău = 19 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 083 Hârlău-Belcești-Focuri

Caracteristici de exploatare:

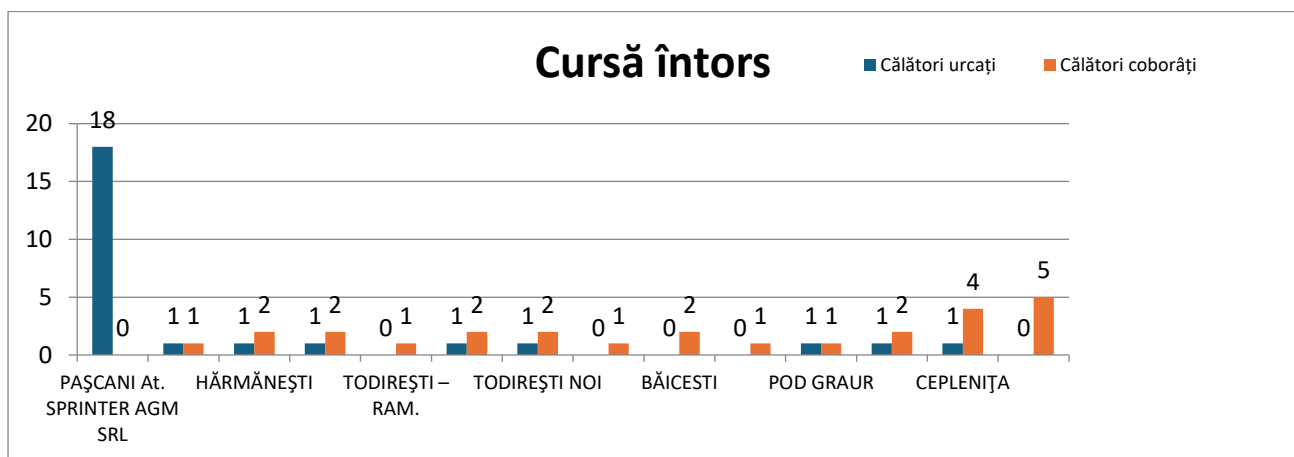
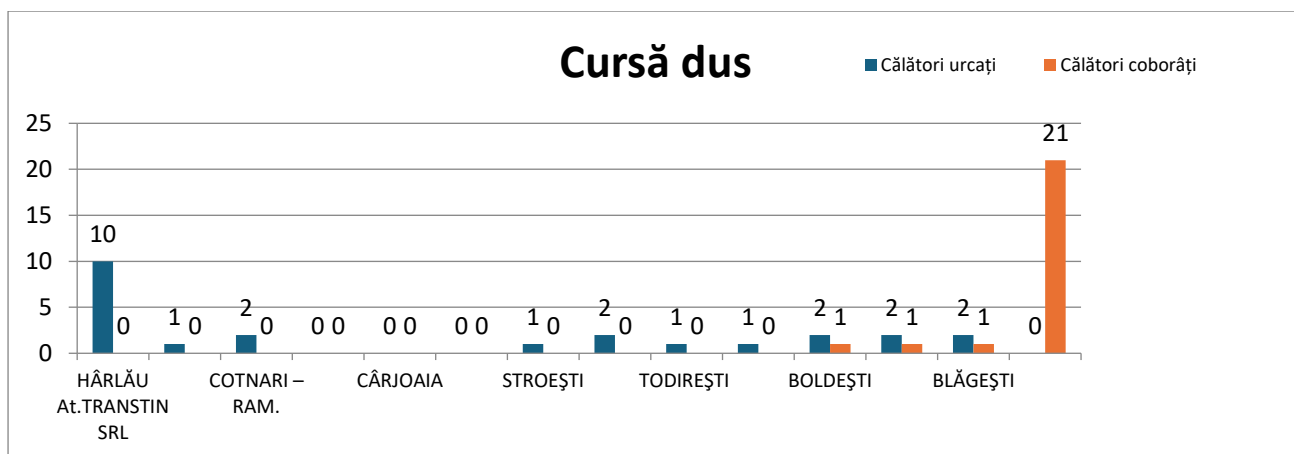
- Lungime traseu = 41 km
- Durata de parcurs: 107 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 230 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 1
- flux de călători către Focuri = 16 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Hârlău = 17 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 084 Hârlău-Cîrjoaia-Pășcani

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 55 km
- Durata de parcurs: 135 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 1
- flux de călători către Pașcani = 24 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Hârlău = 26 călători - valoare medie pe cursă

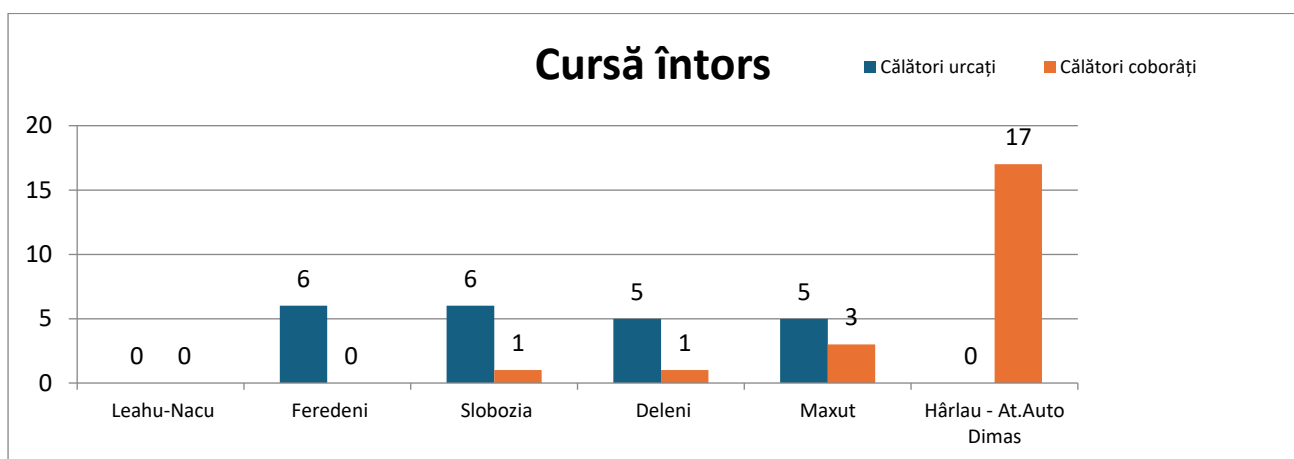
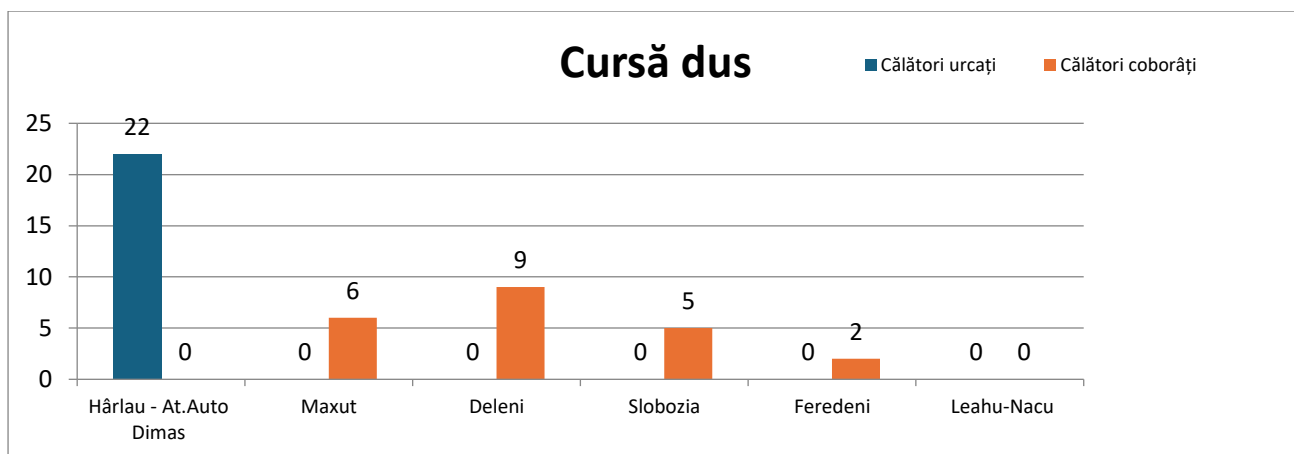


TRASEUL 085 Hârlău-Deleni-Leahu-Nacu

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 13 km
- Durata de parcurs: 25 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 16
- flux de călători către Nacu = 22 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Hârlău = 22 călători - valoare medie pe cursă

Mențiune: În localitatea Leahu Nacu nu mai sunt locuitori.



TRASEUL 086 Hârlău-Șipote-Hălceni – TRASEU NEEFECTUAT

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu =62 km
- Durata de parcurs: 130 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 1

TRASEUL 087 Hârlău-Sticlarie-Cotnari

Caracteristici de exploatare:

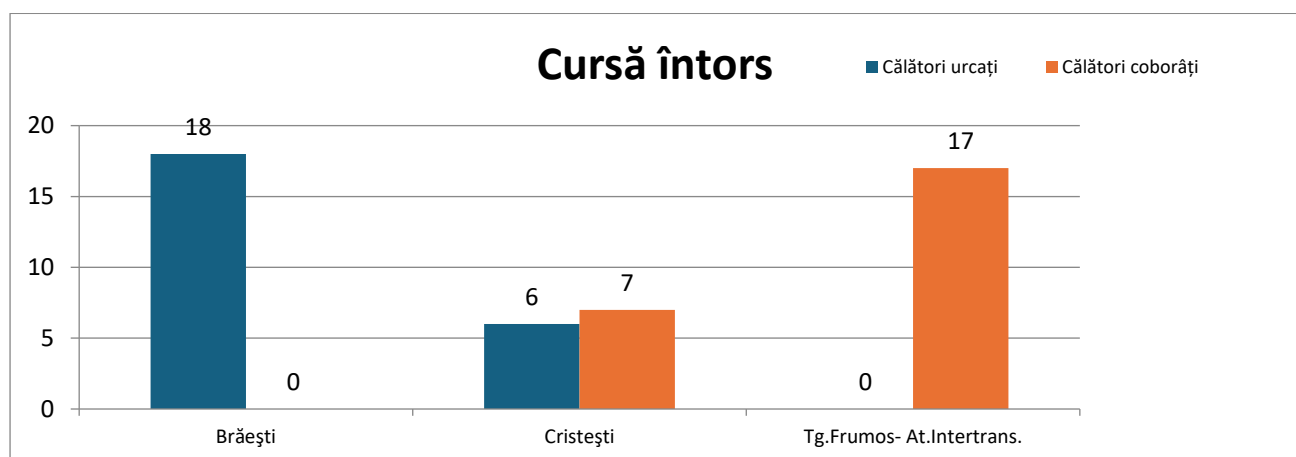
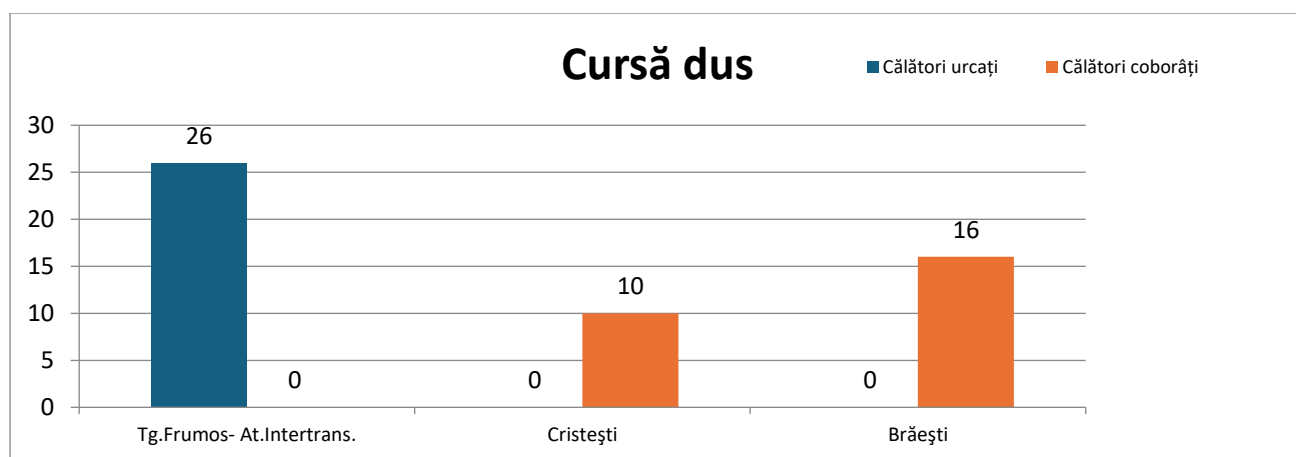
- Lungime traseu =24 km
- Durata de parcurs: 45 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 2

Mențiune: Traseul 087 este efectuat până la Iași, respectiv este comasat cu traseele 080 și 081.

TRASEUL 088 Tg.Frumos-Cristești-Brăești

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 11 km
- Durata de parcurs: 25 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 7
- flux de călători către Brăești = 26 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Tg. Frumos = 24 călători - valoare medie pe cursă



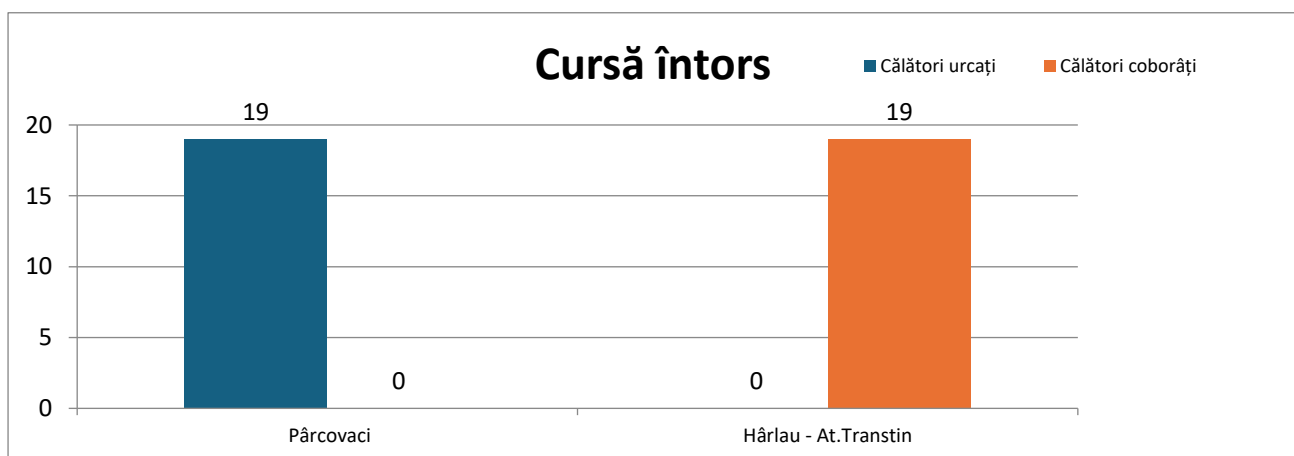
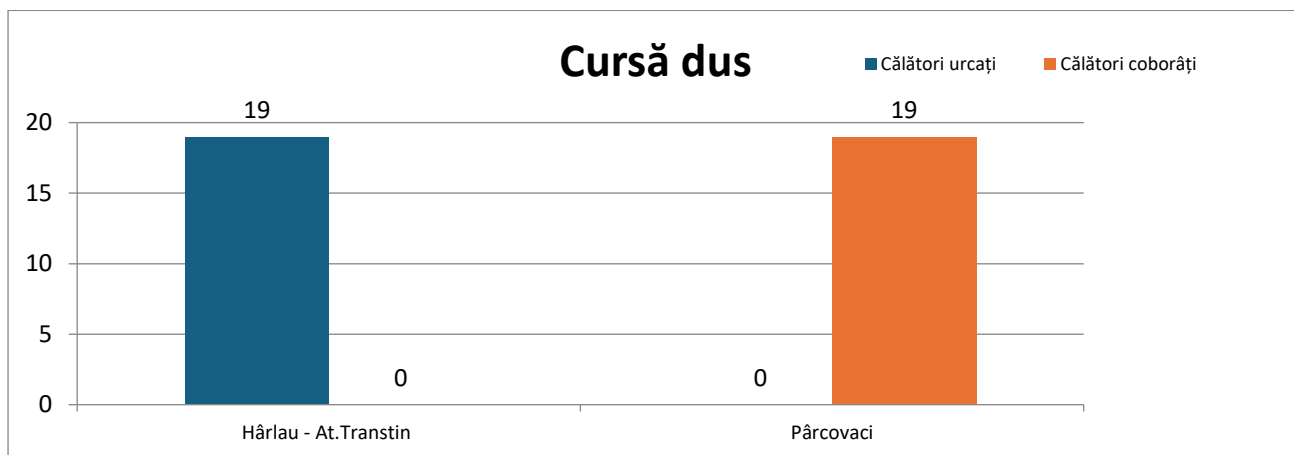
TRASEUL 089 Hârlău-Pârcovaci

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 11 km
- Durata de parcurs: 20 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune

- Număr de curse / zi lucrătoare = 8
- flux de călători către Pârcovaci = 19 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Hârlău = 19 călători - valoare medie pe cursă

Mențiune: În orașul Hârlău există 144 taxi care preiau călătorii transportului județean.



TRASEUL 090 Hârlău-Buhalnita-Cotnari

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 16 km
- Durata de parcurs: 30 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 2

Mențiune: Traseul 090 este efectuat până la Iași, respectiv este comasat cu traseele 080 și 081.

TRASEUL 091 Hârlău-Deleni

Caracteristici de exploatare:

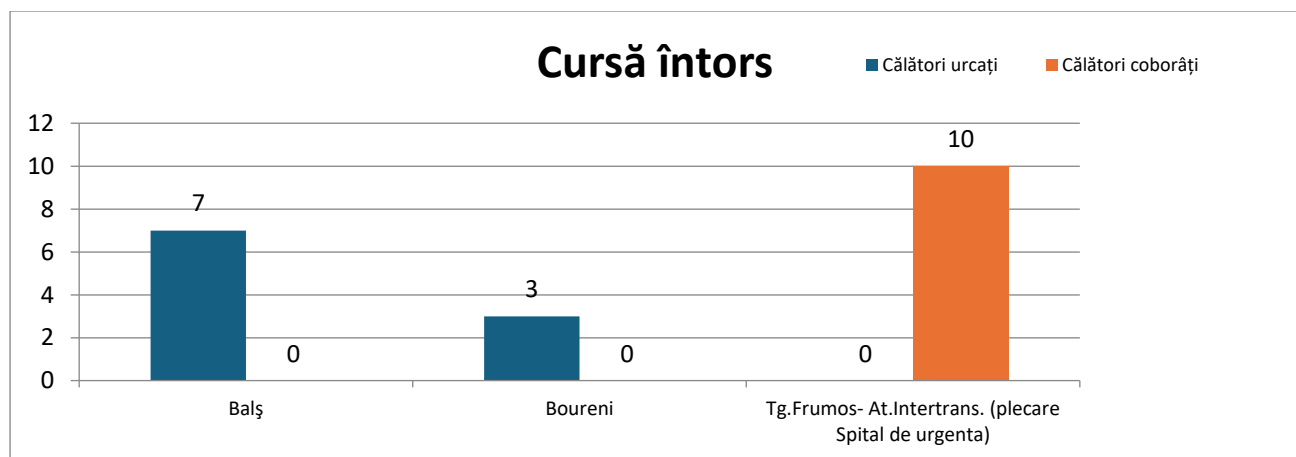
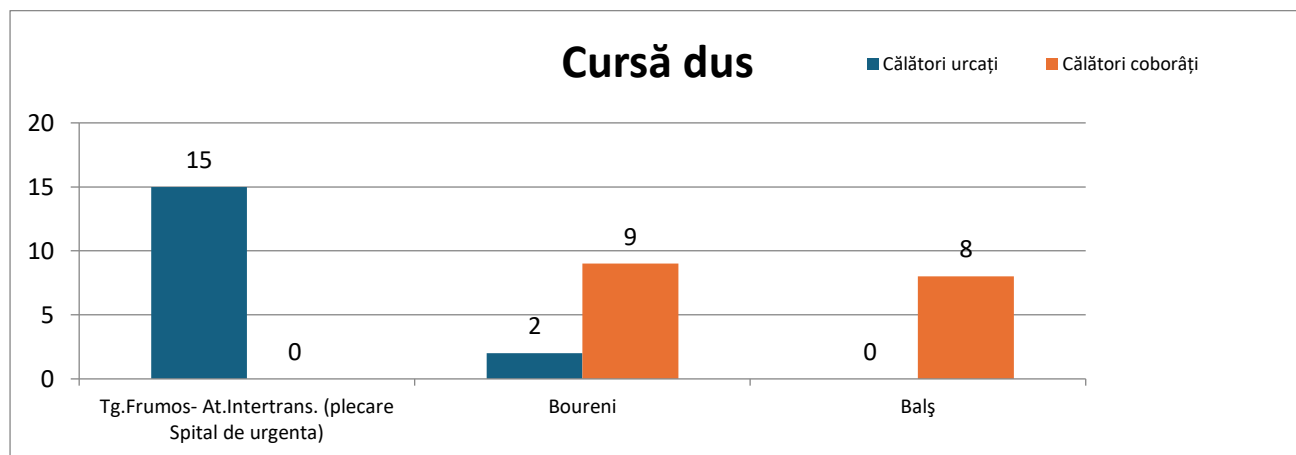
- Lungime traseu = 12 km
- Durata de parcurs: 20 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 2

Mențiune: Traseul 091 este comasat cu traseul 106.

TRASEUL 093 Tg.Frumos-Boureni-Balș

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 12 km
- Durata de parcurs: 20 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 18
- flux de călători către Balș = 17 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Tg. Frumos = 10 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 094 Tg.Frumos-Dădești-Costești – TRASEU NEEFECTUAT

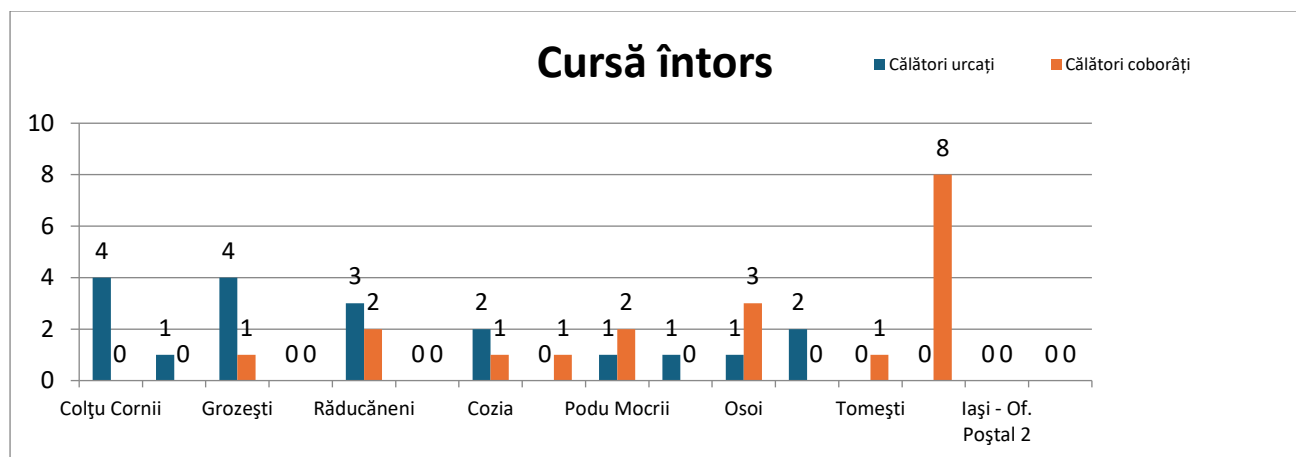
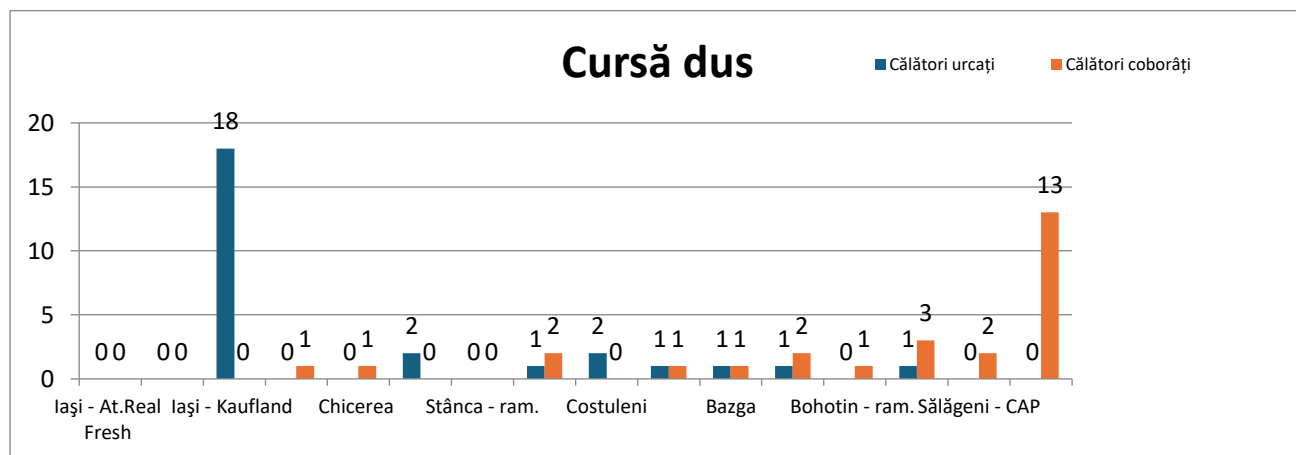
Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 10 km
- Durata de parcurs: 15 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 19

TRASEUL 095 Iași-Răducăneni-Colțu Cornii

Caracteristici de exploatare:

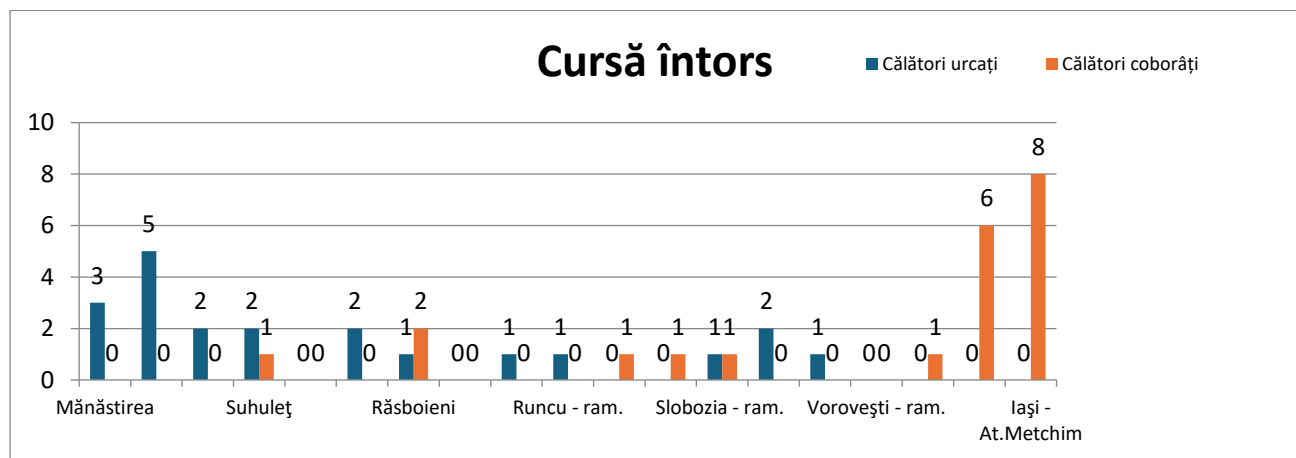
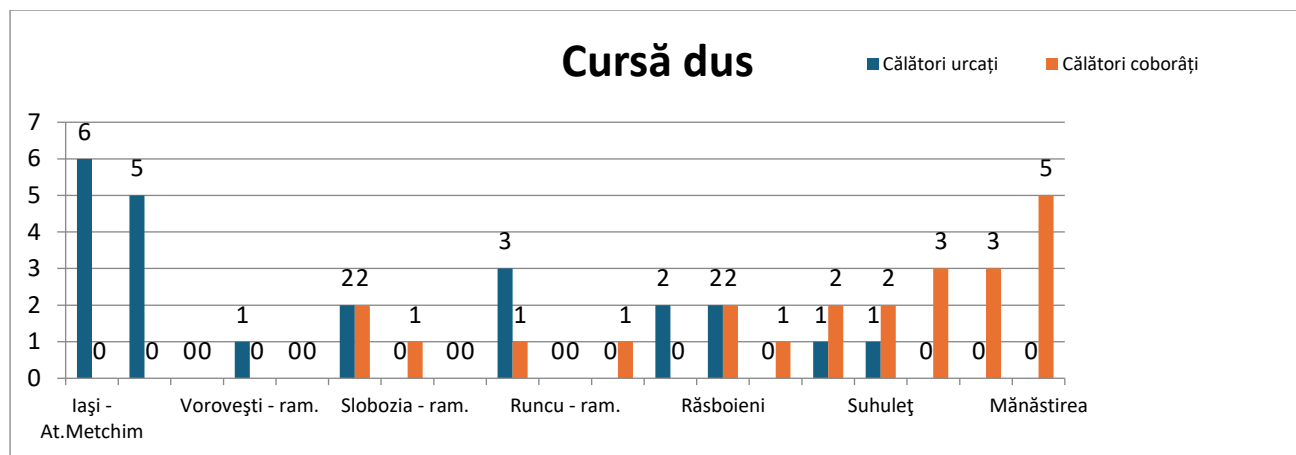
- Lungime traseu = 67 km
- Durata de parcurs: 75 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 3
- flux de călători către Colțu Cornii = 27 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 19 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 097 Iași-Țibănești-Mănăstirea

Caracteristici de exploatare:

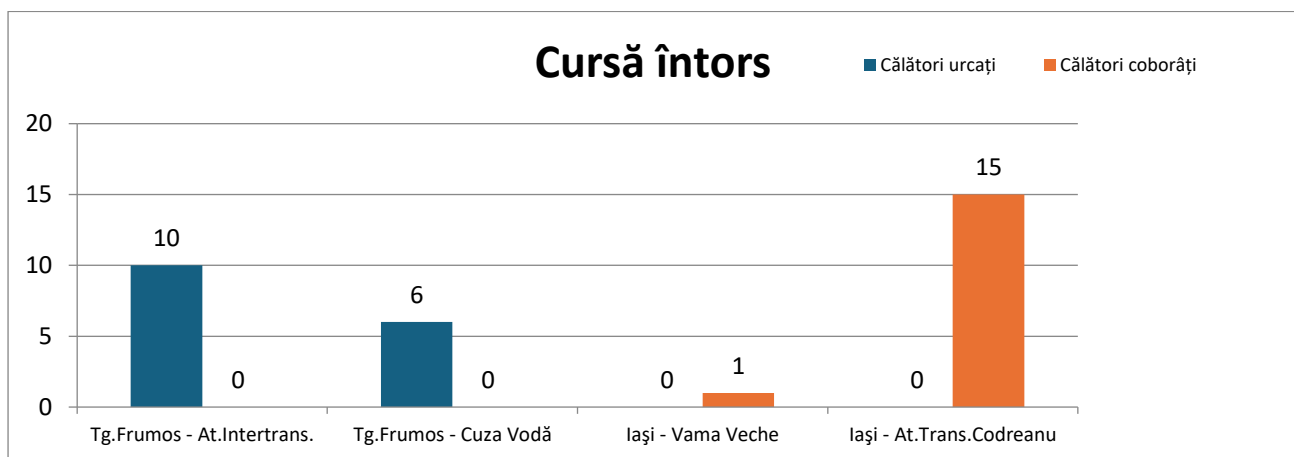
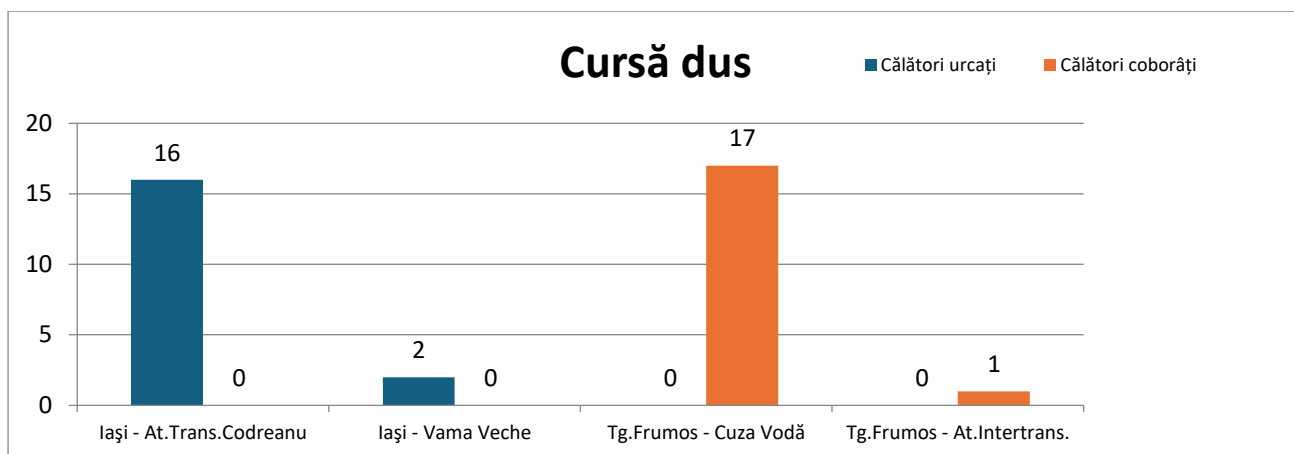
- Lungime traseu = 77 km
- Durata de parcurs: 85 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 4 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 8
- flux de călători către Mănăstirea = 23 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 21 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 099 Iași-Tg.Frumos

Caracteristici de exploatare:

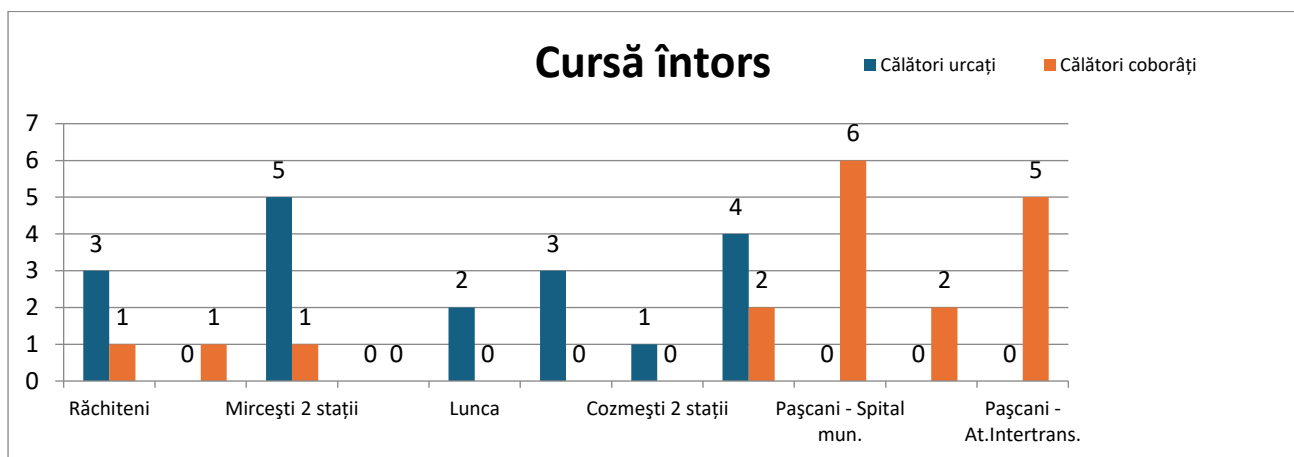
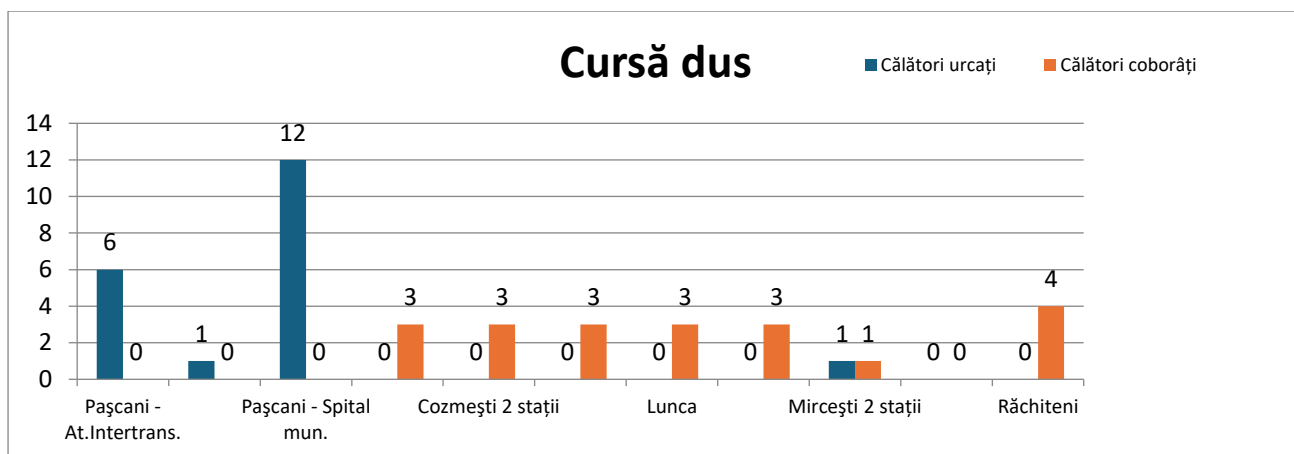
- Lungime traseu = 45 km
- Durata de parcurs: 45 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 2 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 16
- flux de călători către Tg. Frumos = 18 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 16 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 100 Pașcani-Mircești-Răchiteni

Caracteristici de exploatare:

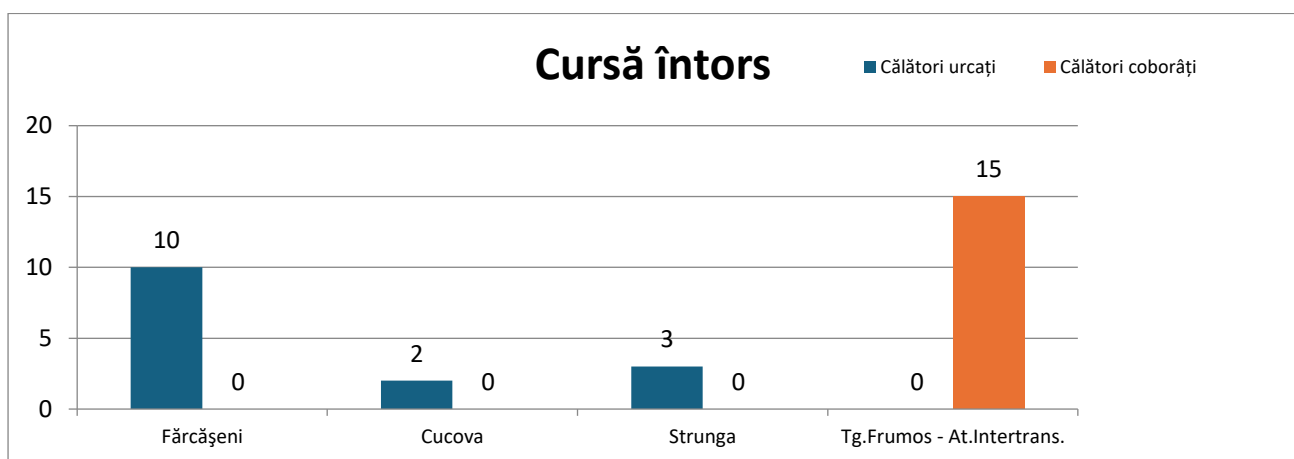
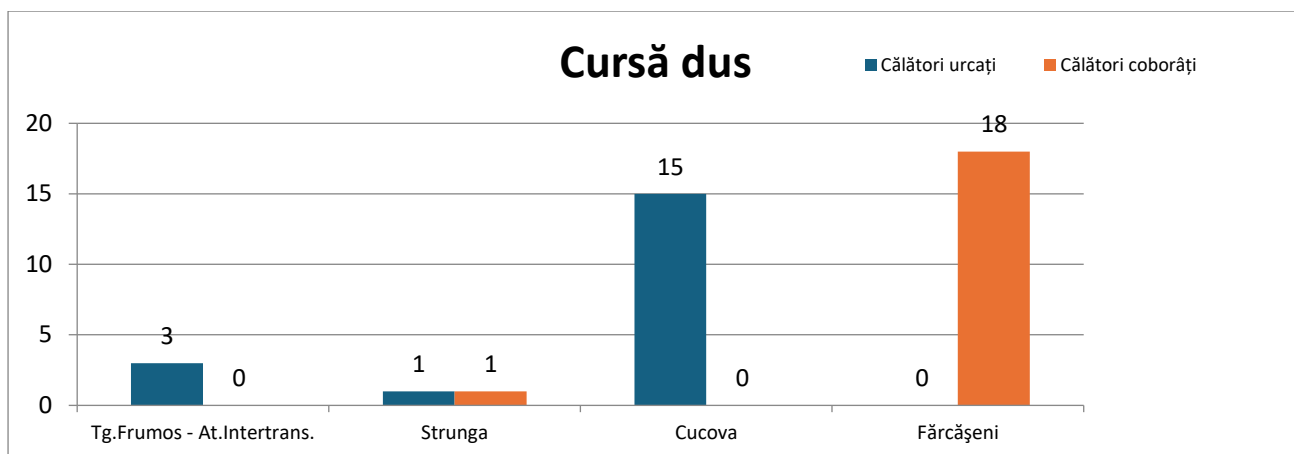
- Lungime traseu = 34 km
- Durata de parcurs: 40 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 2 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 14
- flux de călători către Răchiteni = 20 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 18 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 101 Tg.Frumos-Cucova-Fărcășeni

Caracteristici de exploatare:

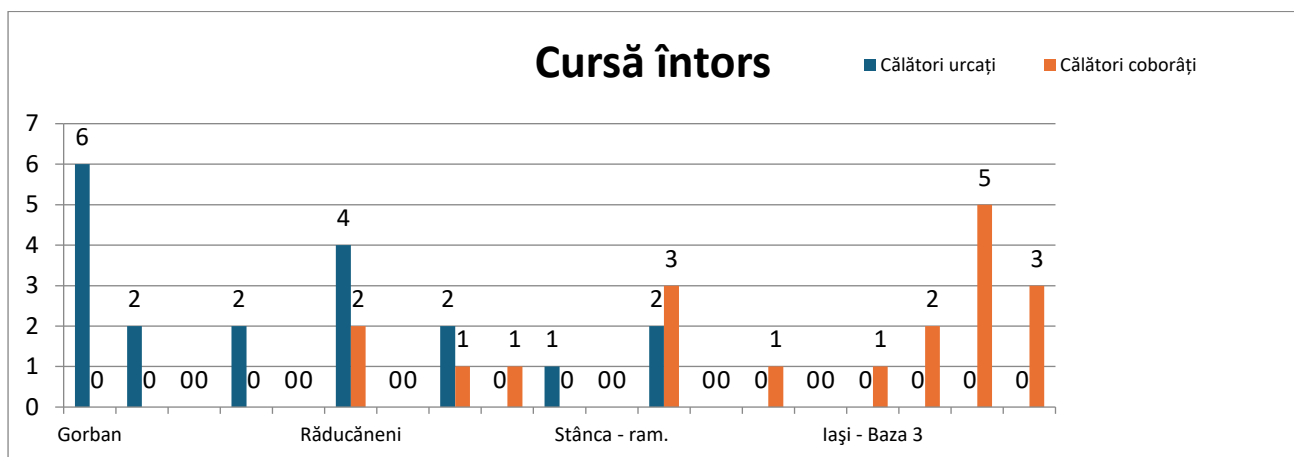
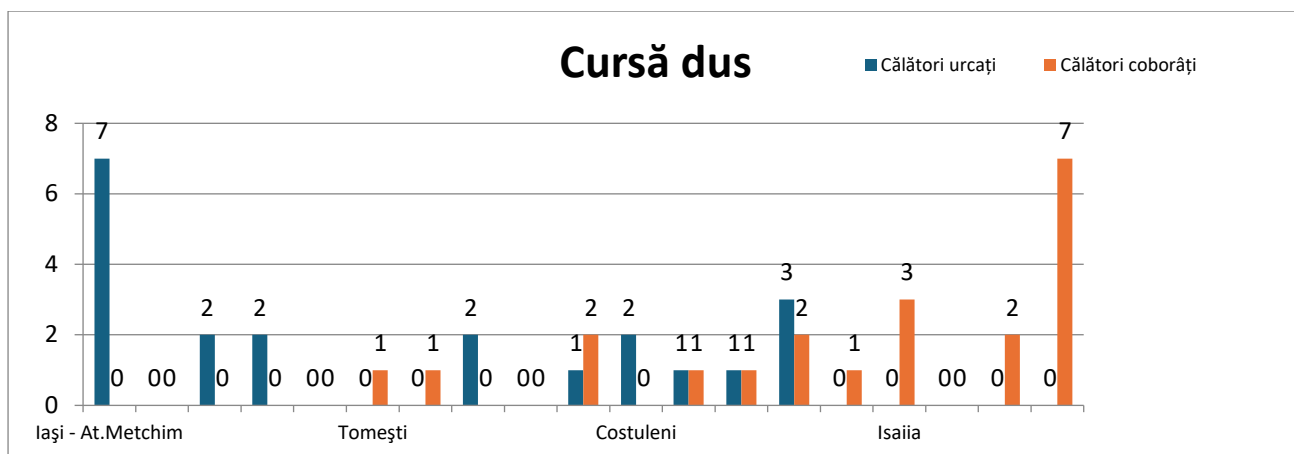
- Lungime traseu =15 km
- Durata de parcurs: 20 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 6
- flux de călători către Fărcășeni = 19 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Tg. Frumos = 15 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 102 Iași-Răducăneni-Gorban

Caracteristici de exploatare:

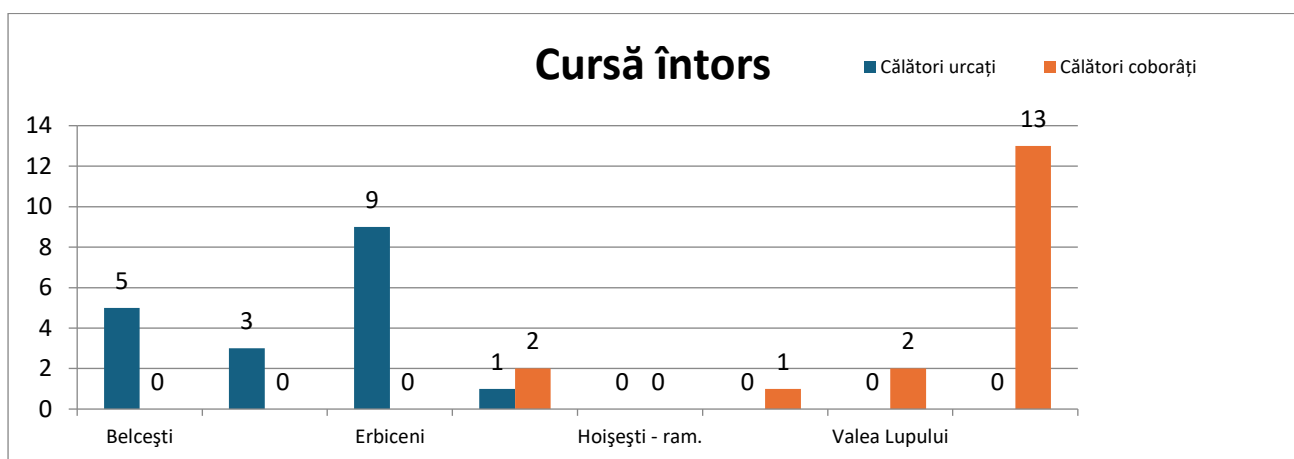
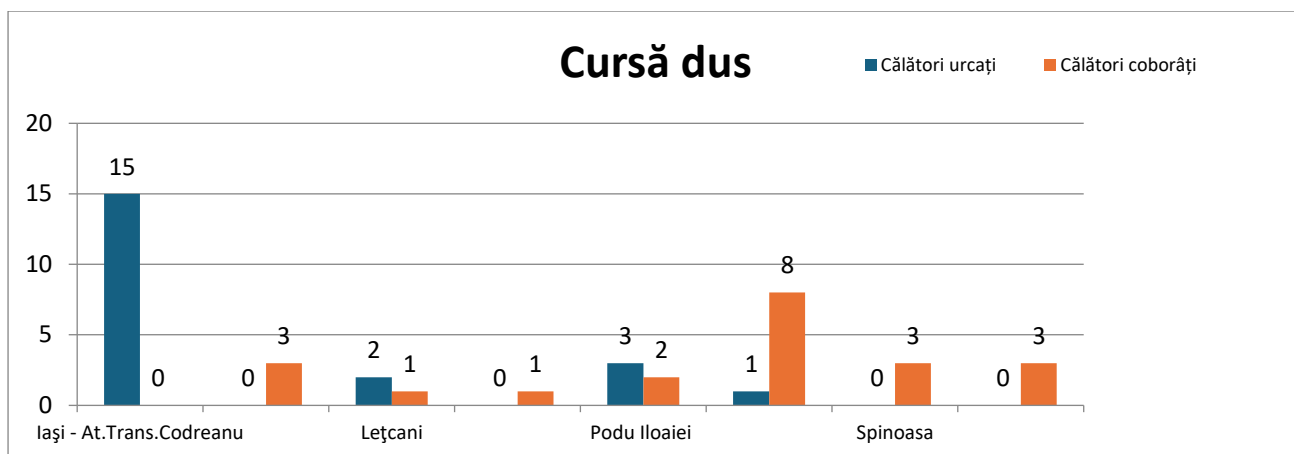
- Lungime traseu = 64 km
- Durata de parcurs: 105 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 2
- flux de călători către Gorban = 21 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 19 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 103 Iași-Erbiceni-Belcești

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 50 km
- Durata de parcurs: 80 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 4
- flux de călători către Belcești = 21 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 18 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 104 Tg.Frumos-Războieni-Prigoreni – TRASEU NEEFECTUAT

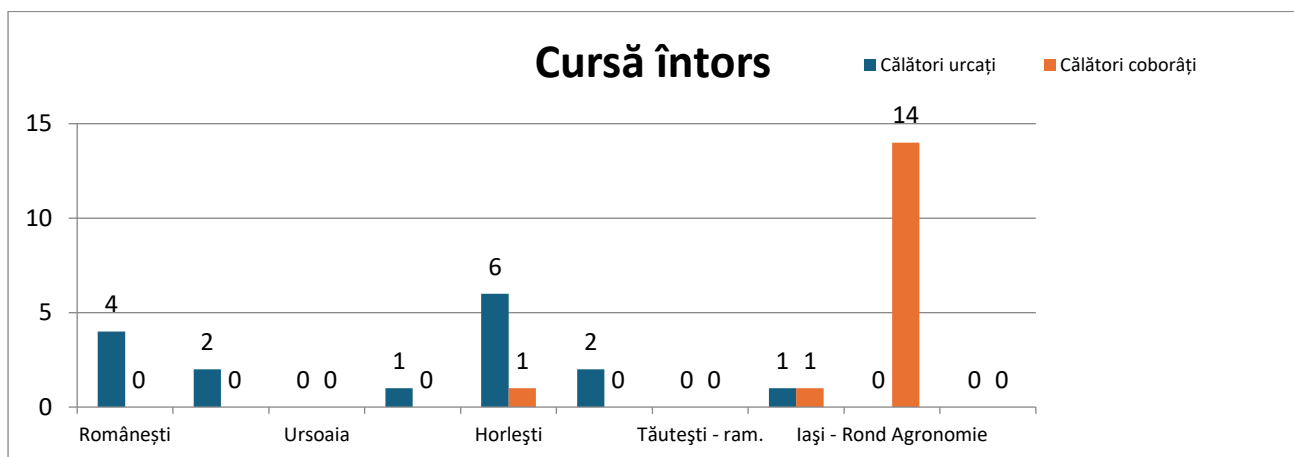
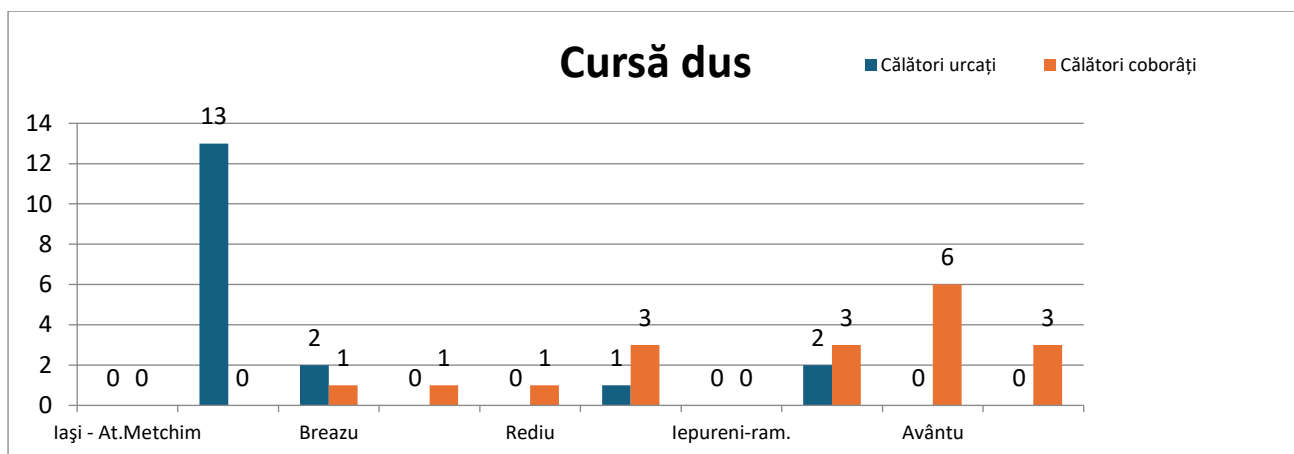
Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 7 km
- Durata de parcurs: 15 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 4

TRASEUL 105 Iași-Breazu-Românești

Caracteristici de exploatare:

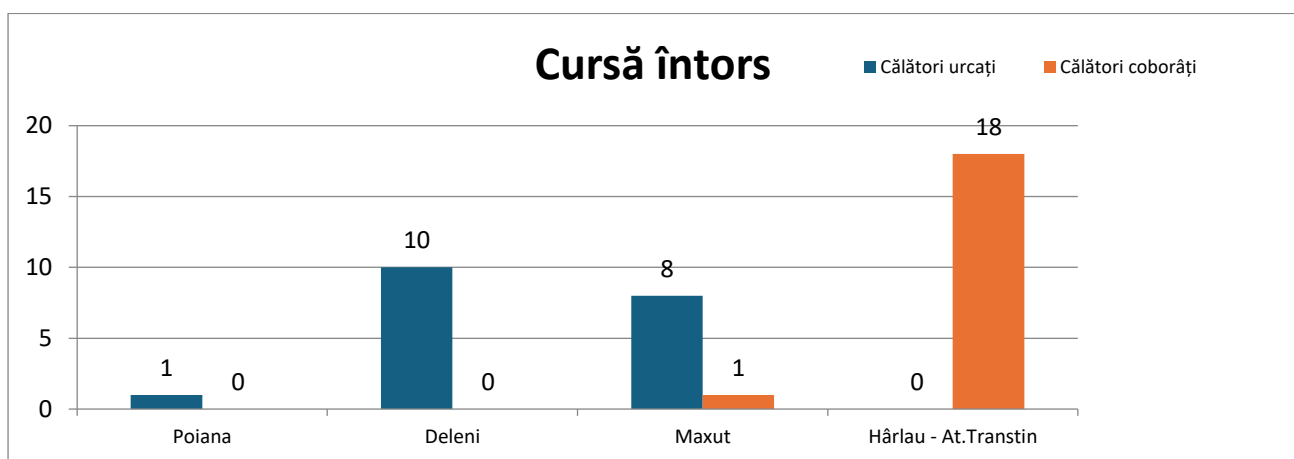
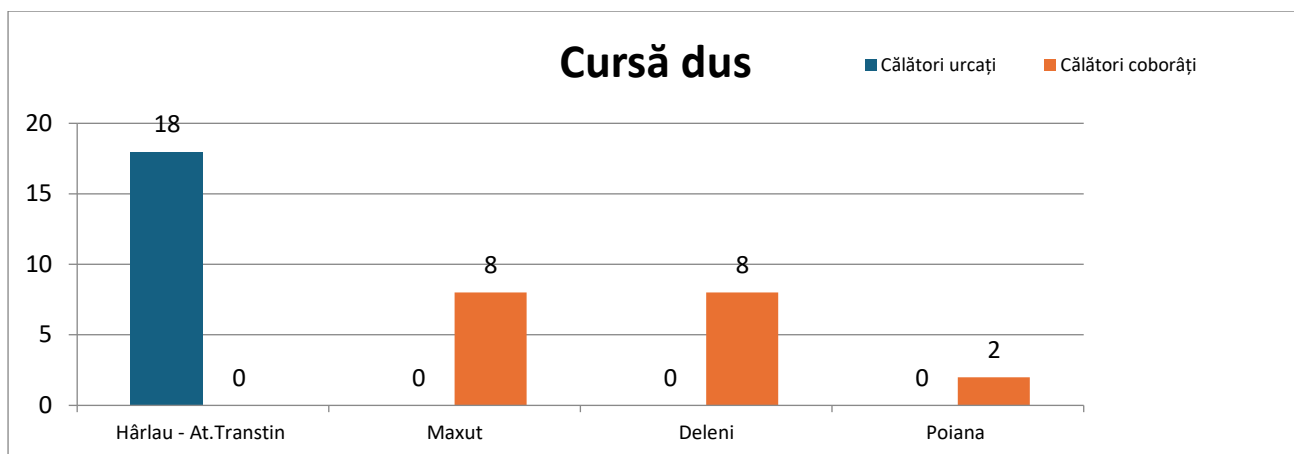
- Lungime traseu = 32 km
- Durata de parcurs: 55 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 4
- flux de călători către Românești = 18 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 16 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 106 Hârlău-Deleni-Poiana

Caracteristici de exploatare:

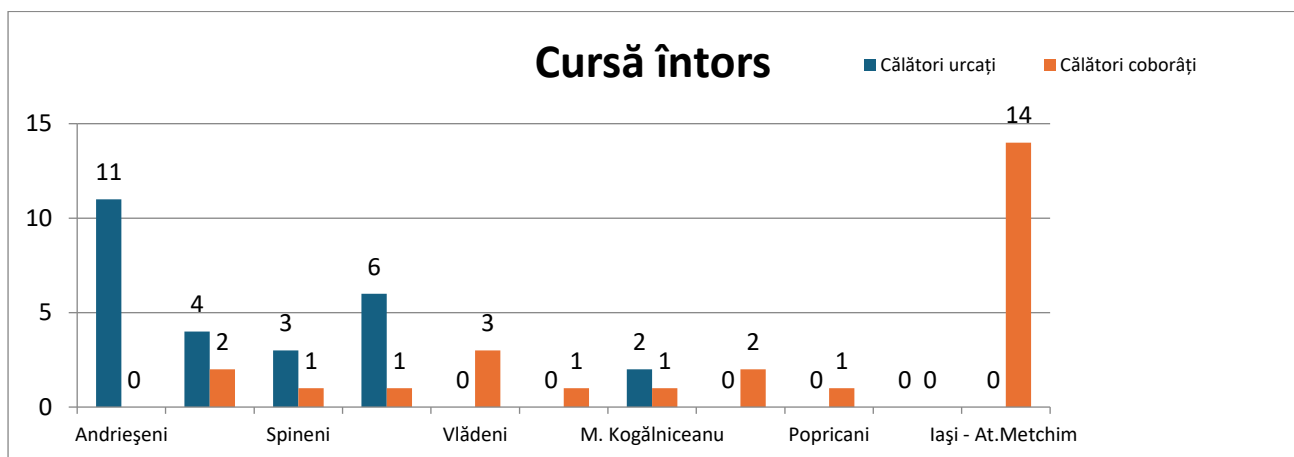
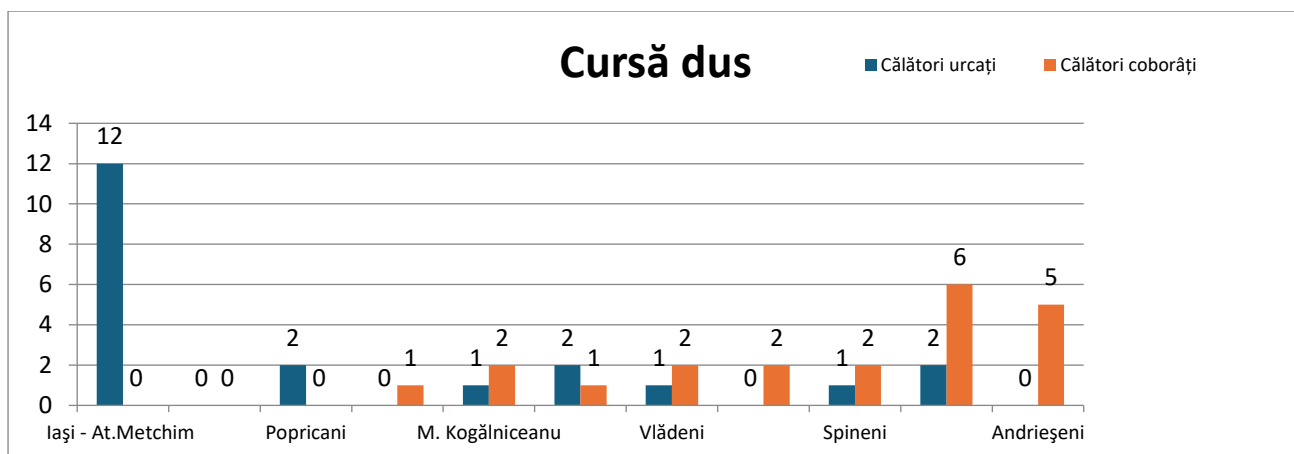
- Lungime traseu =15 km
- Durata de parcurs: 25 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune și 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 12
- flux de călători către Poiana = 18 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Hârlău = 19 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 107 Iași-Vlădeni-Andrieșeni

Caracteristici de exploatare:

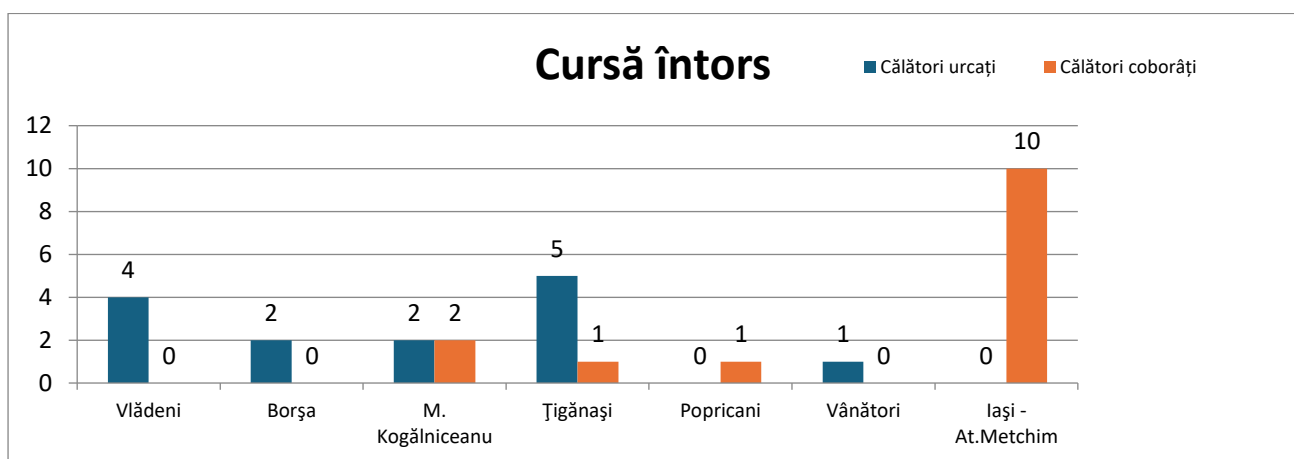
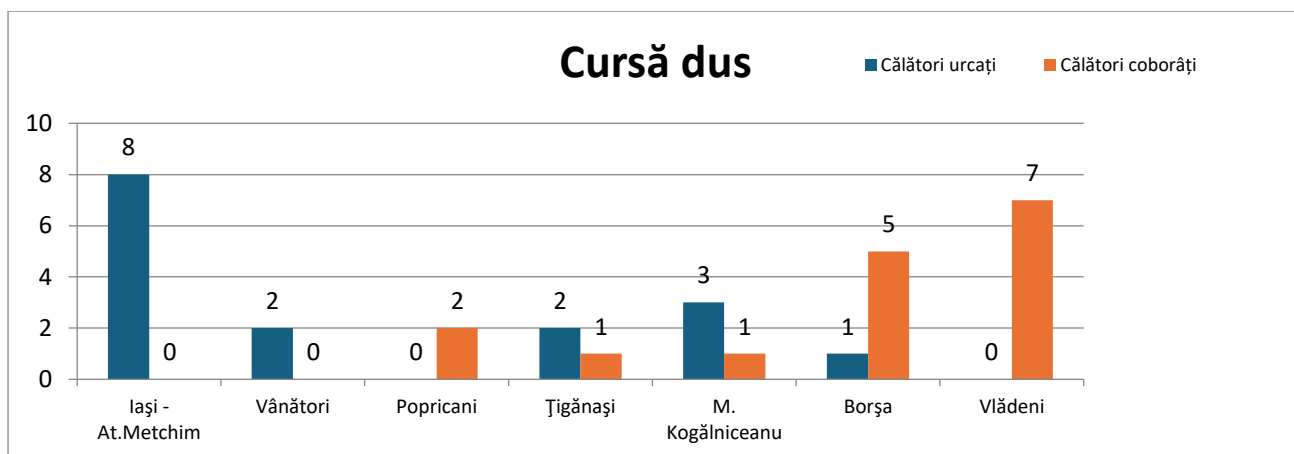
- Lungime traseu = 60 km
- Durata de parcurs: 90 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune și 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 2
- flux de călători către Andrieșeni = 21 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 26 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 108 Iași-Tigănași-Vlădeni

Caracteristici de exploatare:

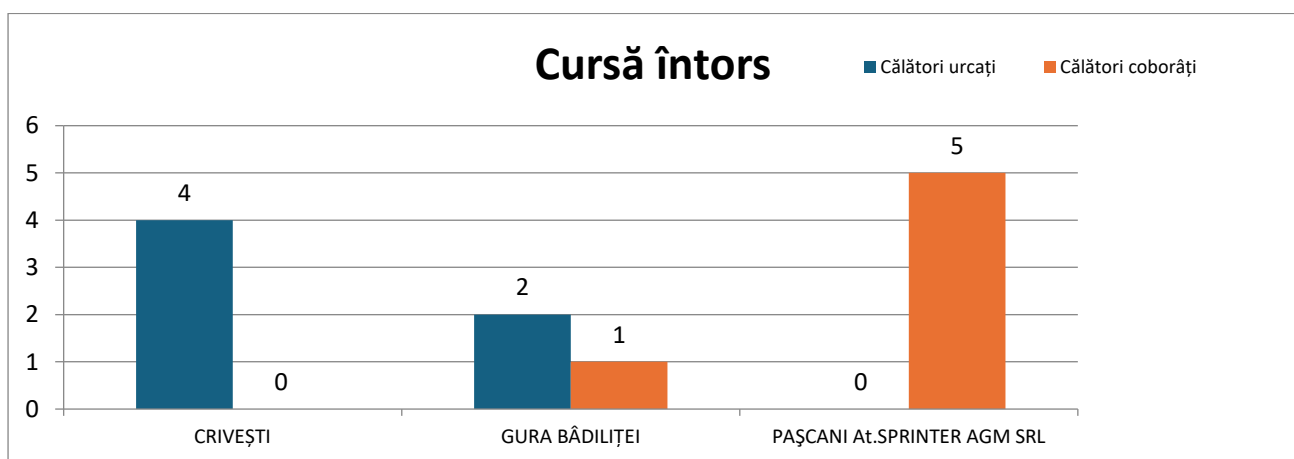
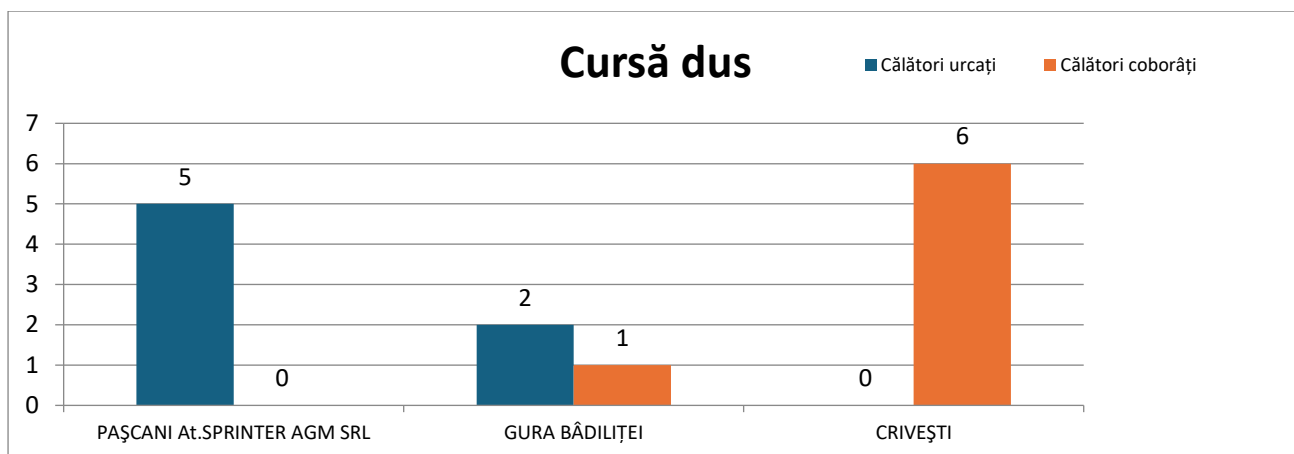
- Lungime traseu = 42 km
- Durata de parcurs: 70 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 2
- flux de călători către Vlădeni = 16 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 14 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 109 Pașcani-Gura Bâdiliței-Crivești

Caracteristici de exploatare:

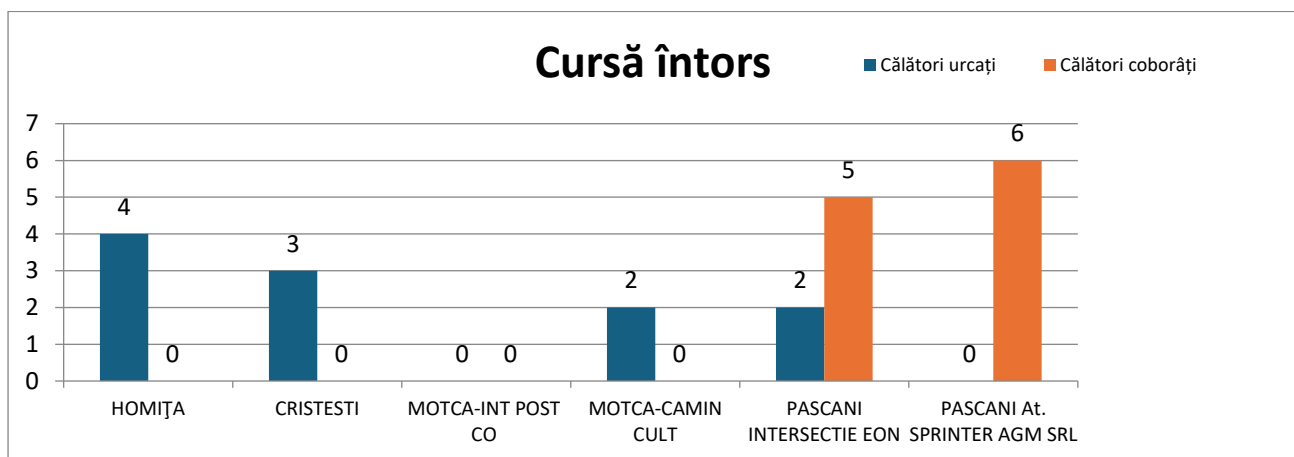
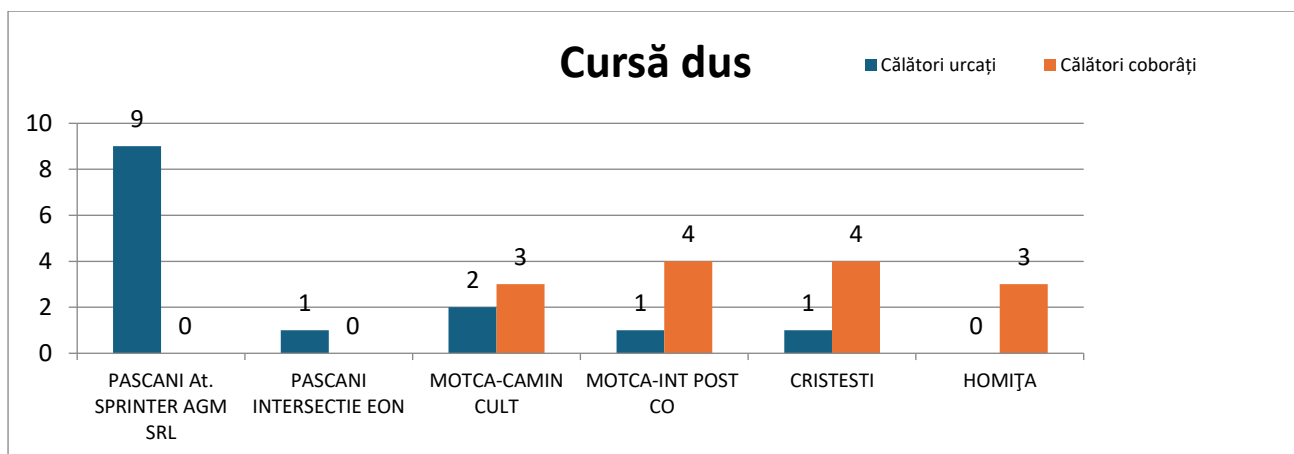
- Lungime traseu = 18 km
- Durata de parcurs: 30 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 5
- flux de călători către Crivești = 7 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 6 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 110 Pașcani-Moțca-Homița

Caracteristici de exploatare:

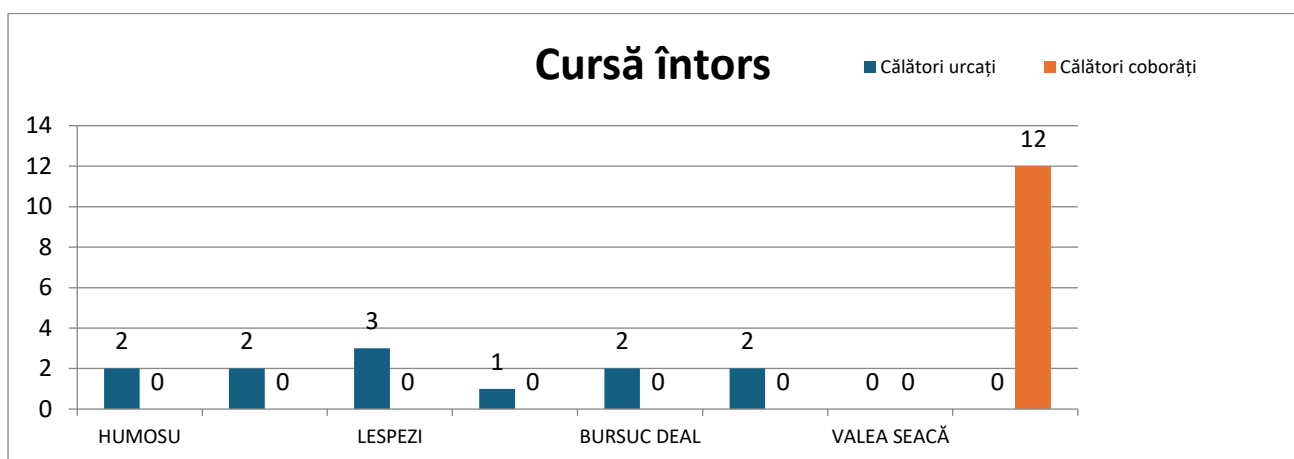
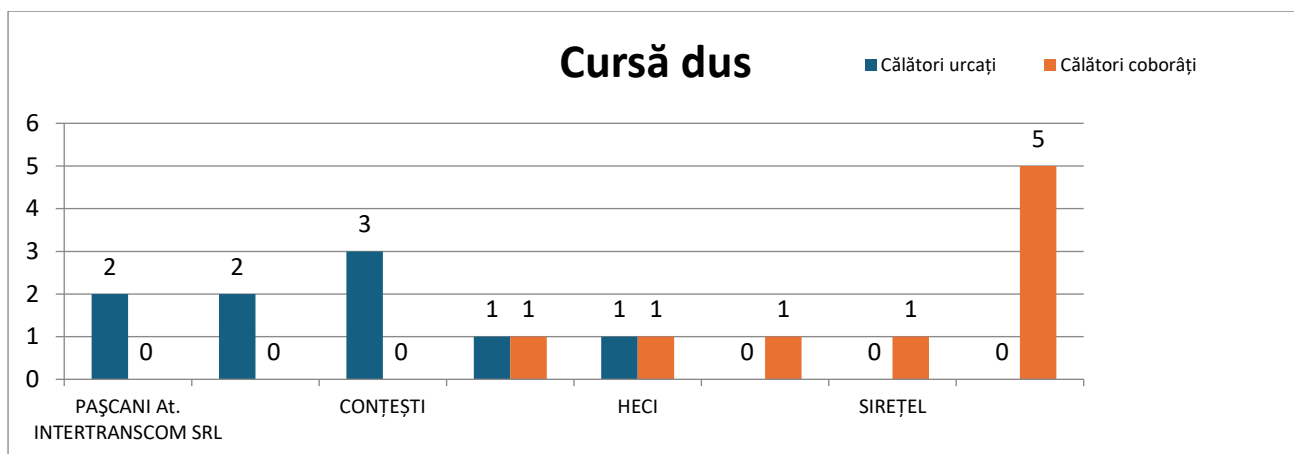
- Lungime traseu = 23 km
- Durata de parcurs: 32 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 4
- flux de călători către Homița = 14 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 11 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 111 Pașcani-Lespezi-Humosu

Caracteristici de exploatare:

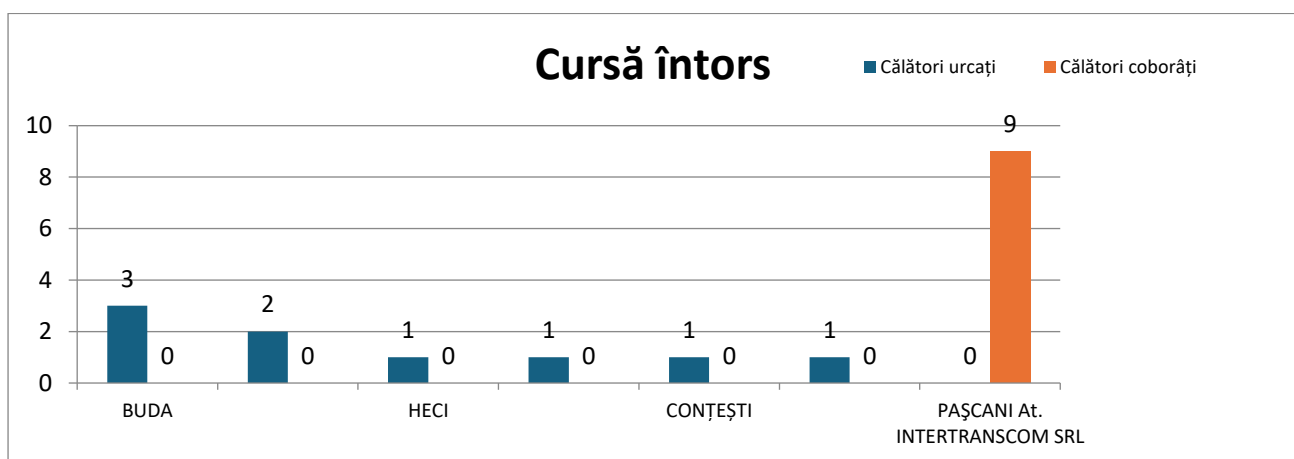
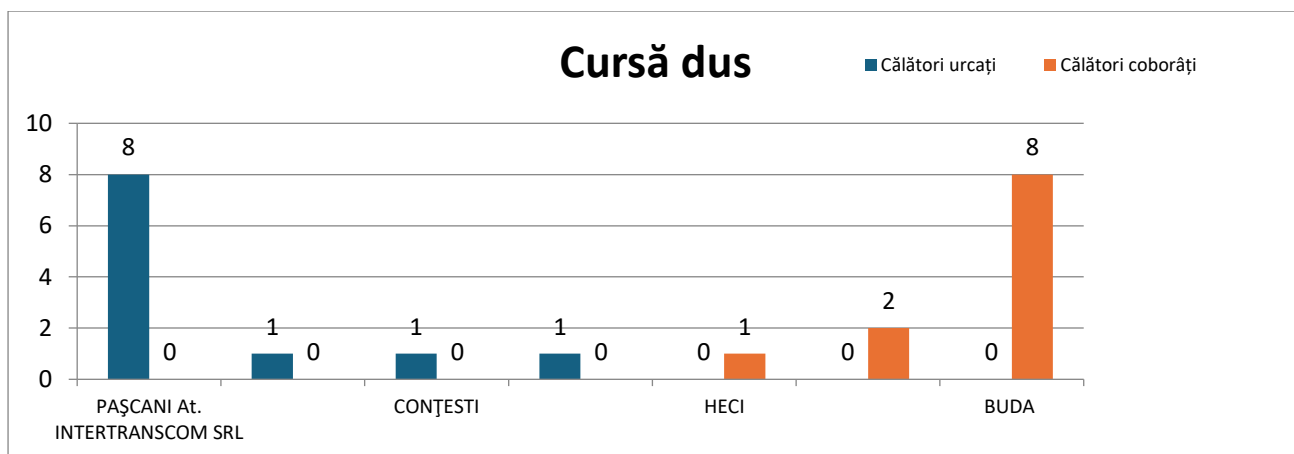
- Lungime traseu = 32 km
- Durata de parcurs: 50 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 4
- flux de călători către Humosu = 9 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 12 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 112 Pașcani-Lespezi-Buda

Caracteristici de exploatare:

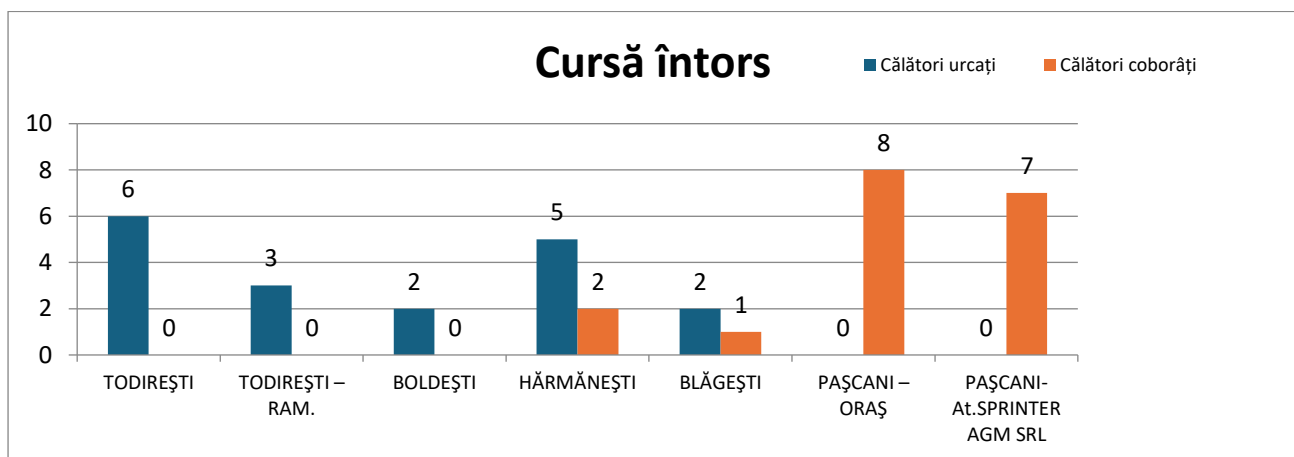
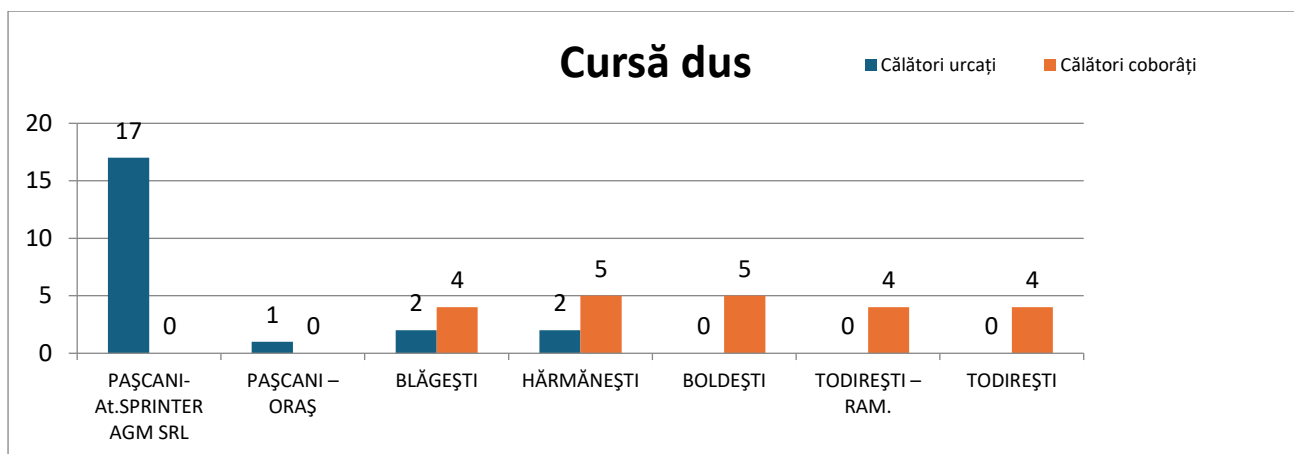
- Lungime traseu = 23 km
- Durata de parcurs: 35 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 2 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 9
- flux de călători către Buda = 11 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 9 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 113 Pașcani-Todirești

Caracteristici de exploatare:

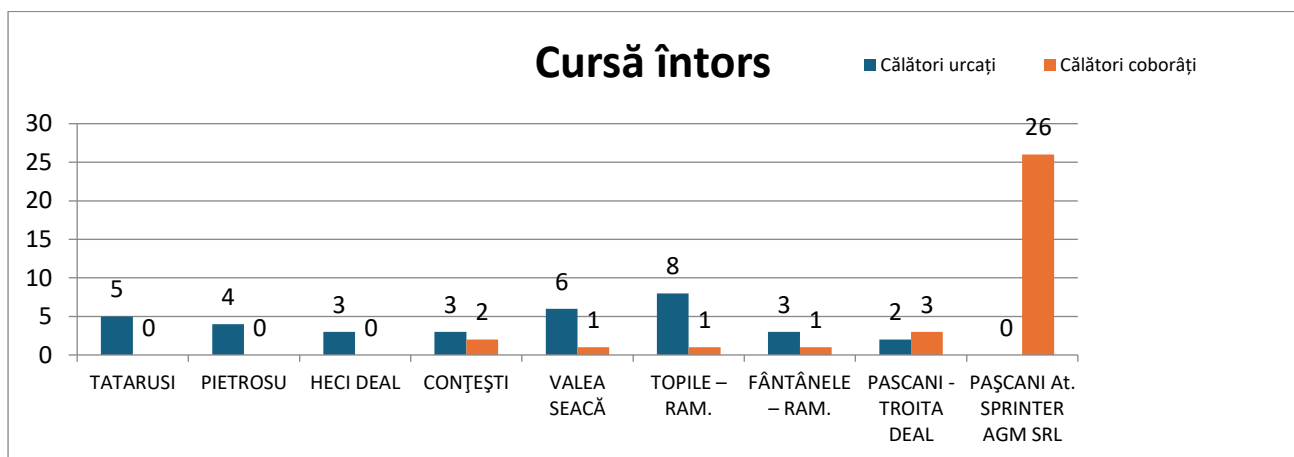
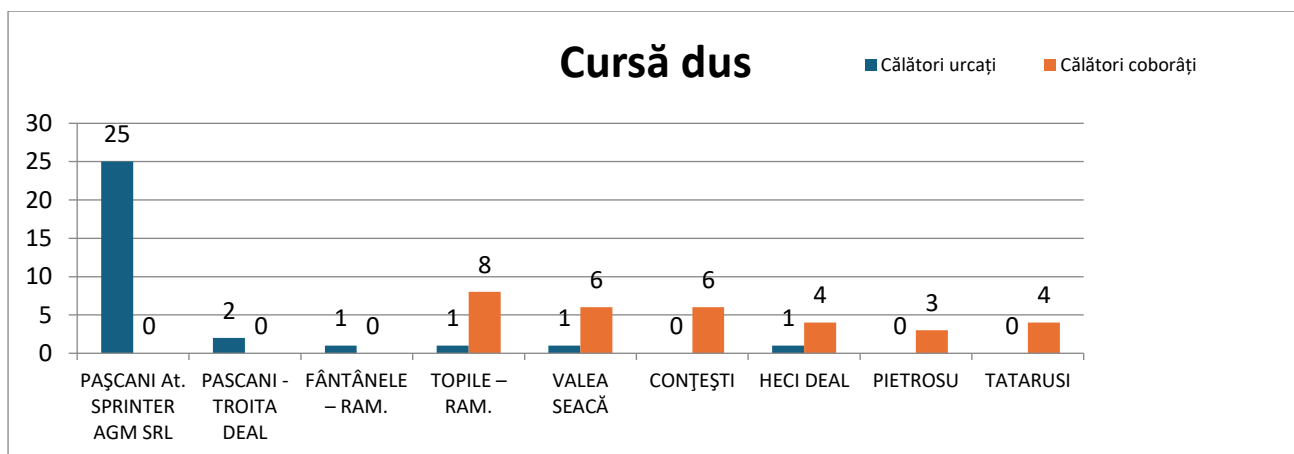
- Lungime traseu = 17 km
- Durata de parcurs: 35 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 6
- flux de călători către Todirești = 22 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 18 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 114 Pașcani-Conțești-Tătăruși

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 20 km
- Durata de parcurs: 30 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 8
- flux de călători către Tătăruși = 31 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 34 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 116 Iași-Uricani – TRASEU METROPOLITAN

Caracteristici de exploatare:

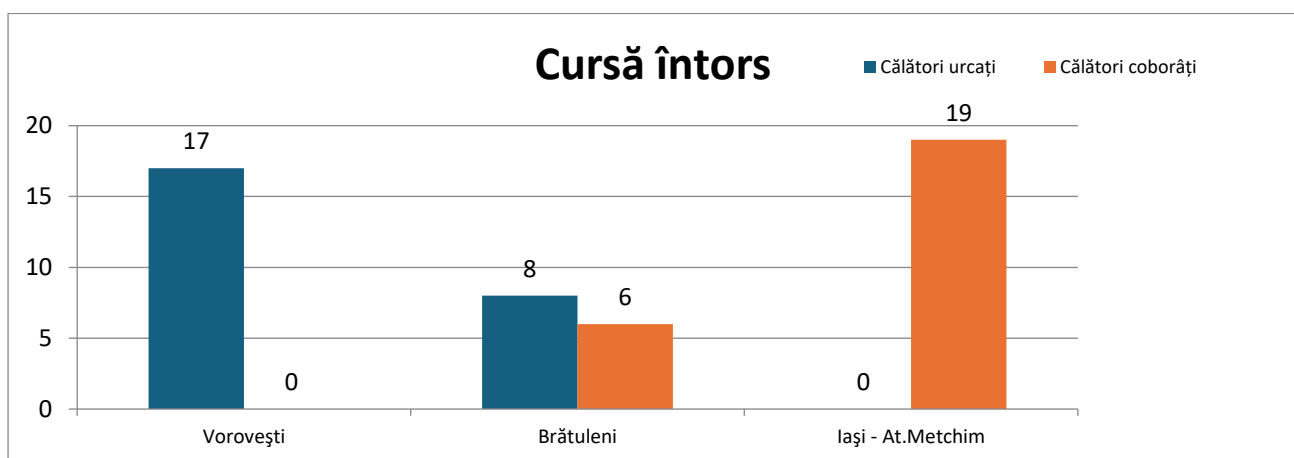
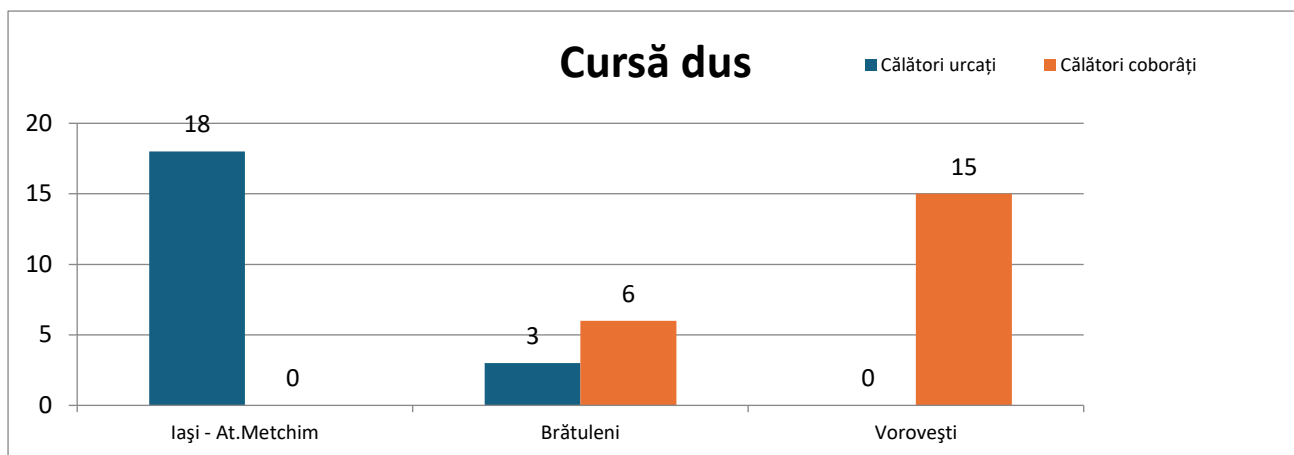
- Lungime traseu =14 km
- Durata de parcurs: 25 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 9

TRASEUL 117 Iași-Brătuleni-Vorovești

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu =27 km
- Durata de parcurs: 25 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 6
- flux de călători către Vorovești = 21 călători - valoare medie pe cursă

- flux de călători către Iași = 25 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 121 Iași-Rediu – TRASEU METROPOLITAN

Caracteristici de exploatare:

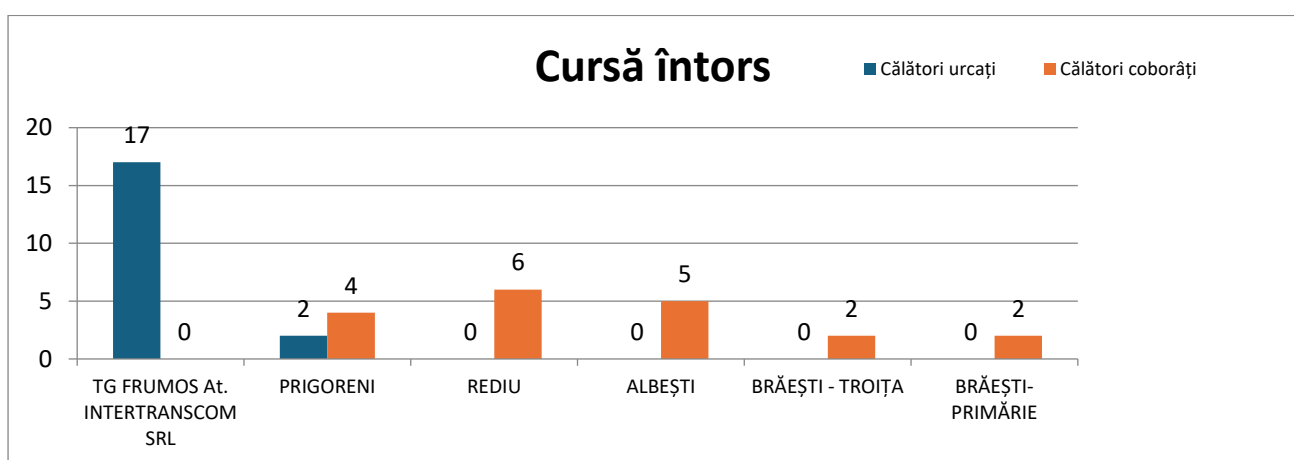
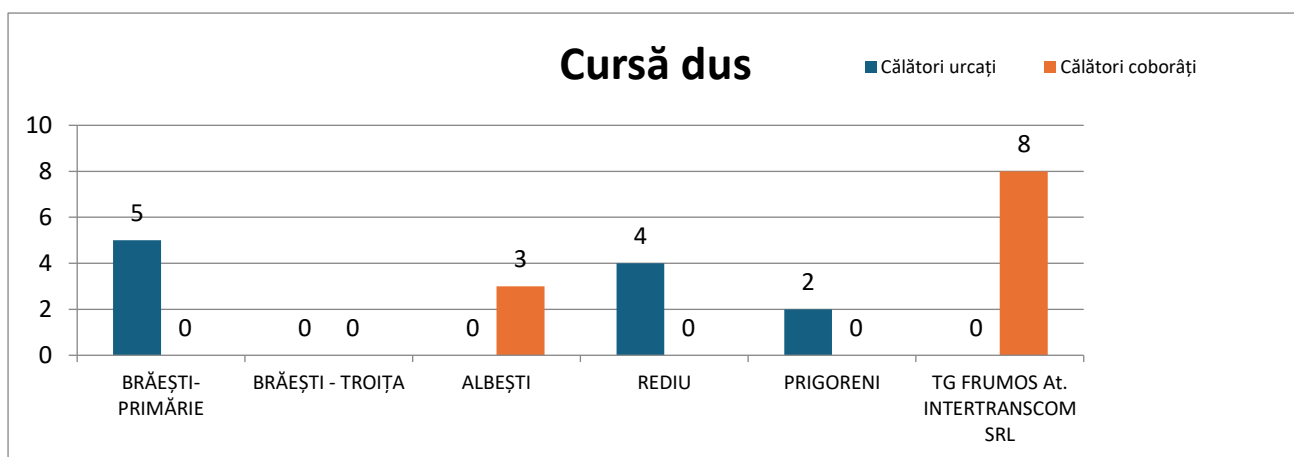
- Lungime traseu = 6 km
- Durata de parcurs: 10 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 11

TRASEUL 122 Brăești-Albești-Tg.Frumos

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 18 km
- Durata de parcurs: 30 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 7
- flux de călători către Tg. Frumos = 11 călători - valoare medie pe cursă

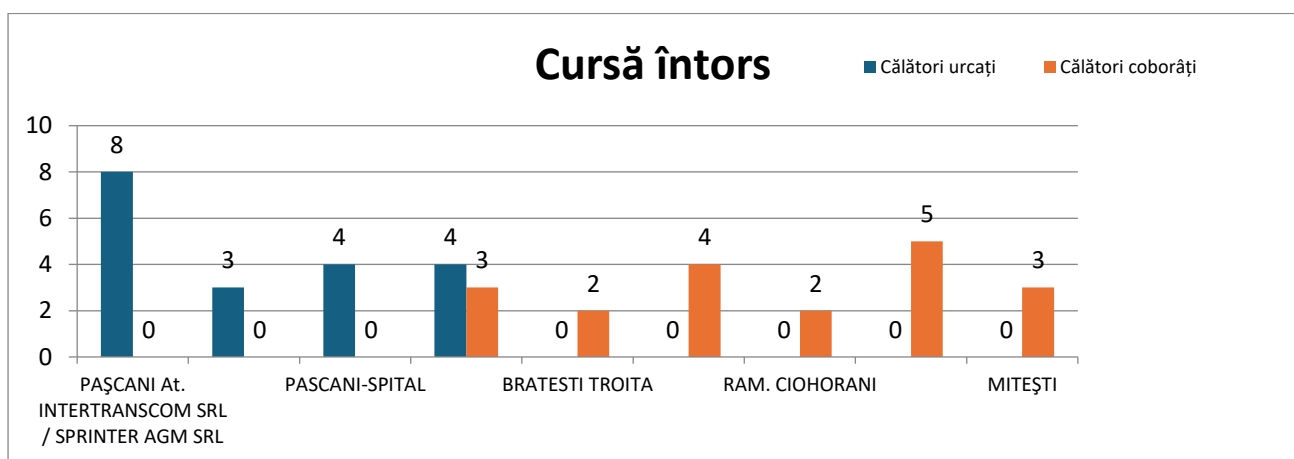
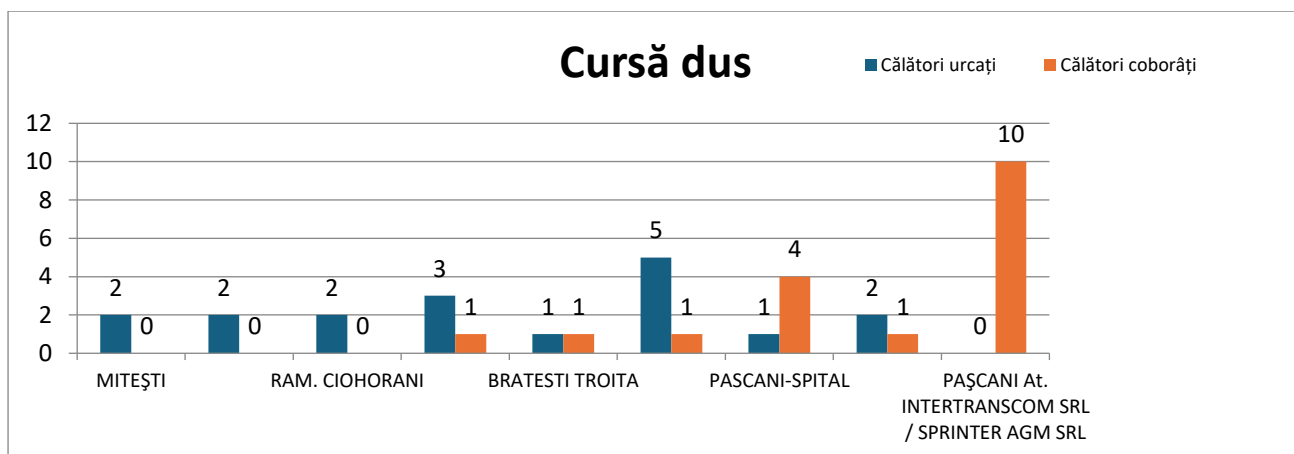
- flux de călători către Brăești = 19 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 123 Mitești-Miroslovești-Pășcani

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 30 km
- Durata de parcurs: 50 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 6
- flux de călători către Pașcani = 18 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Mitești = 19 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 124 Iași-Cârlig-Cuza Vodă – TRASEU METROPOLITAN

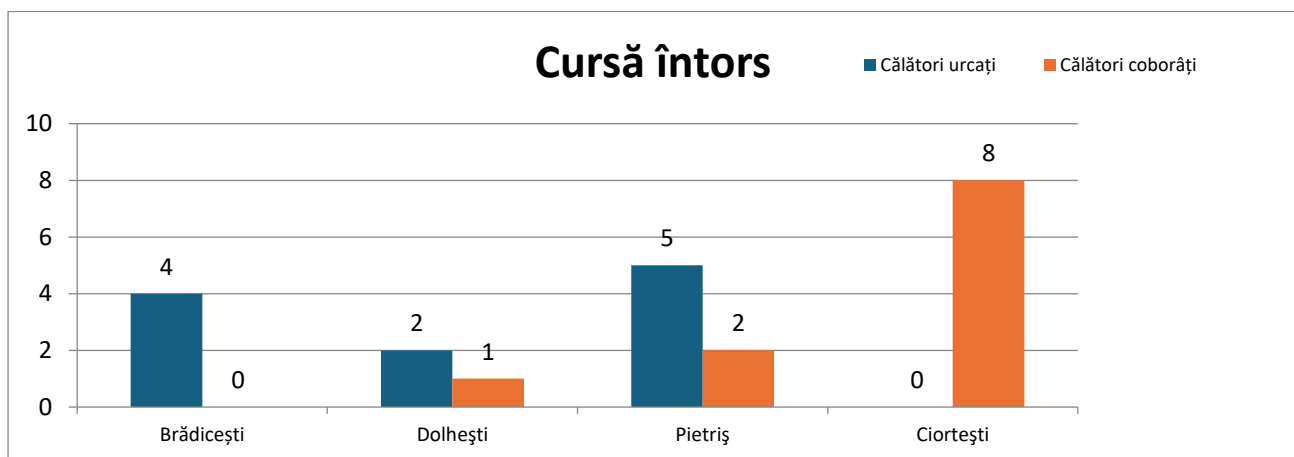
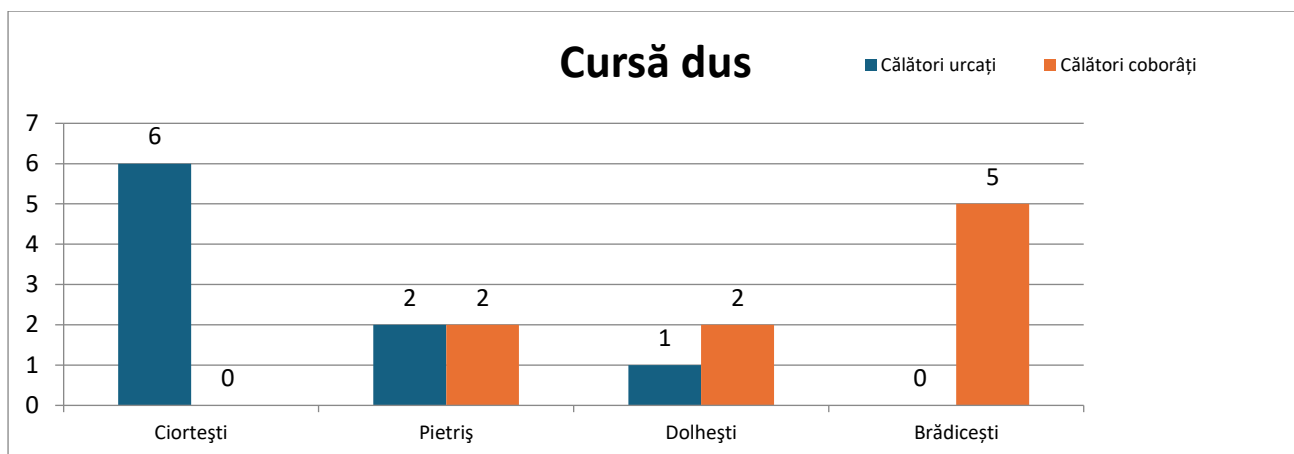
Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu =11 km
- Durata de parcurs: 20 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 8

TRASEUL 127 Ciortești-Dolhești-Brădicești

Caracteristici de exploatare:

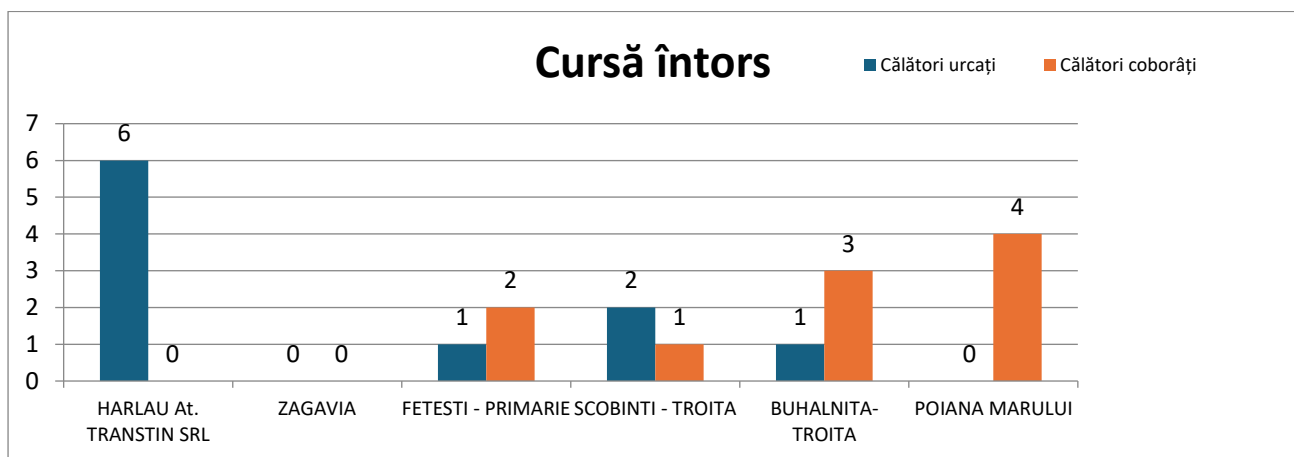
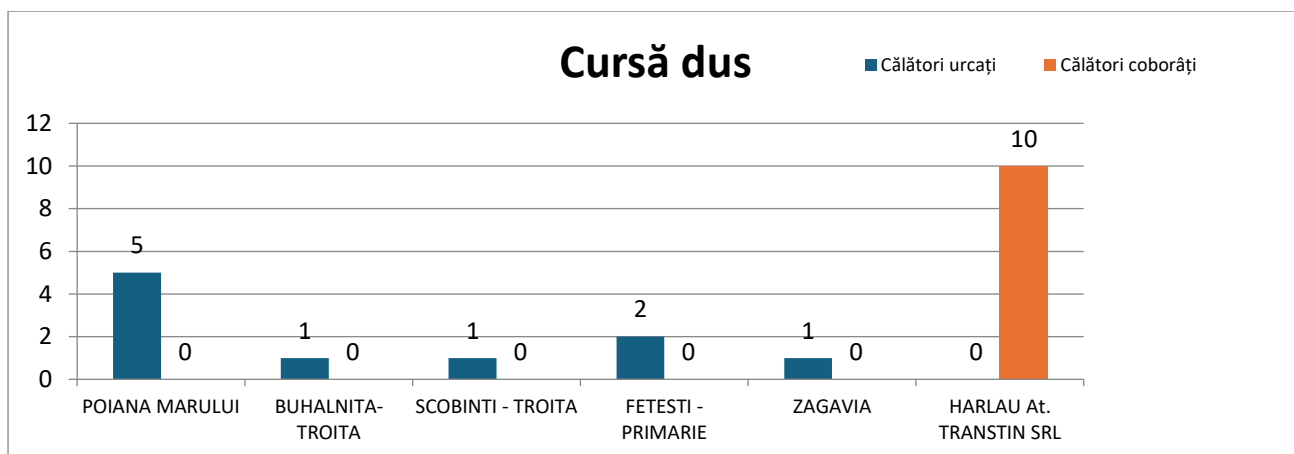
- Lungime traseu =14 km
- Durata de parcurs: 25 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 3
- flux de călători către Brădicești = 9 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Ciortești = 11 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 128 Poiana Mărului-Buhalnița-Hîrlău

Caracteristici de exploatare:

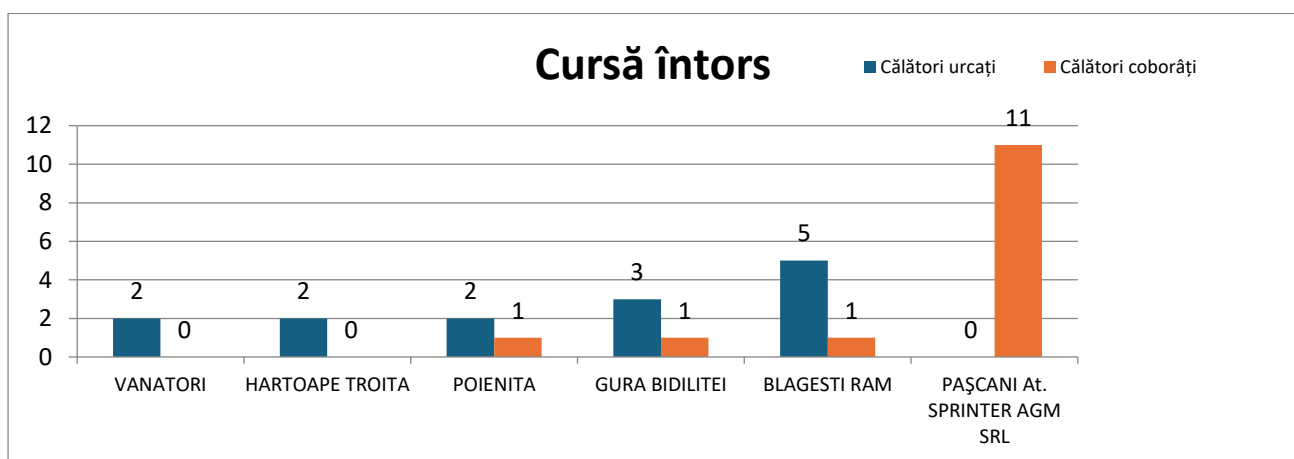
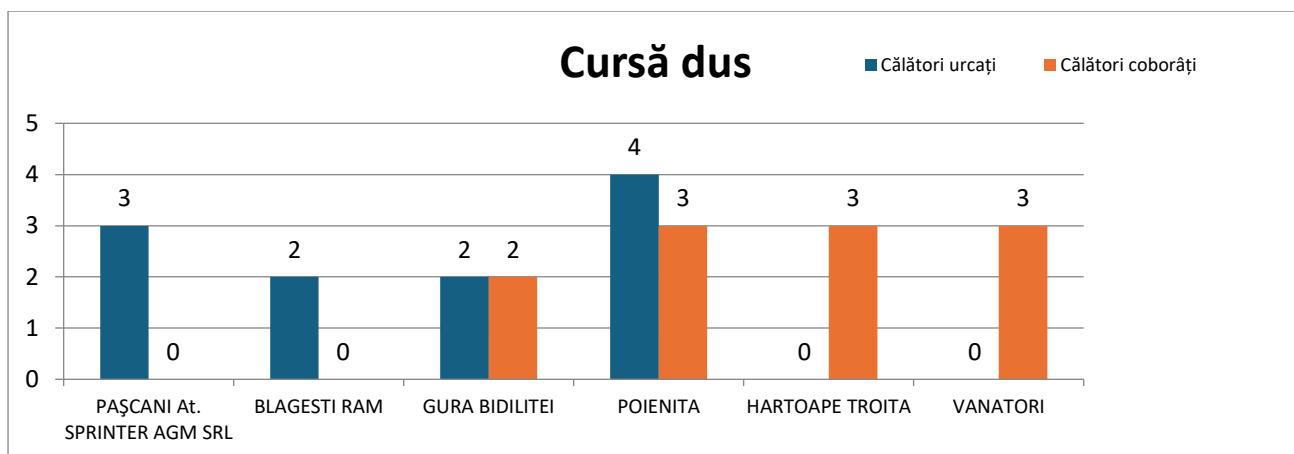
- Lungime traseu = 7 km
- Durata de parcurs: 20 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 1
- flux de călători către Hîrlău = 10 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Poiana Mărului = 10 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 129 Pașcani-Blăgești-Vânători

Caracteristici de exploatare:

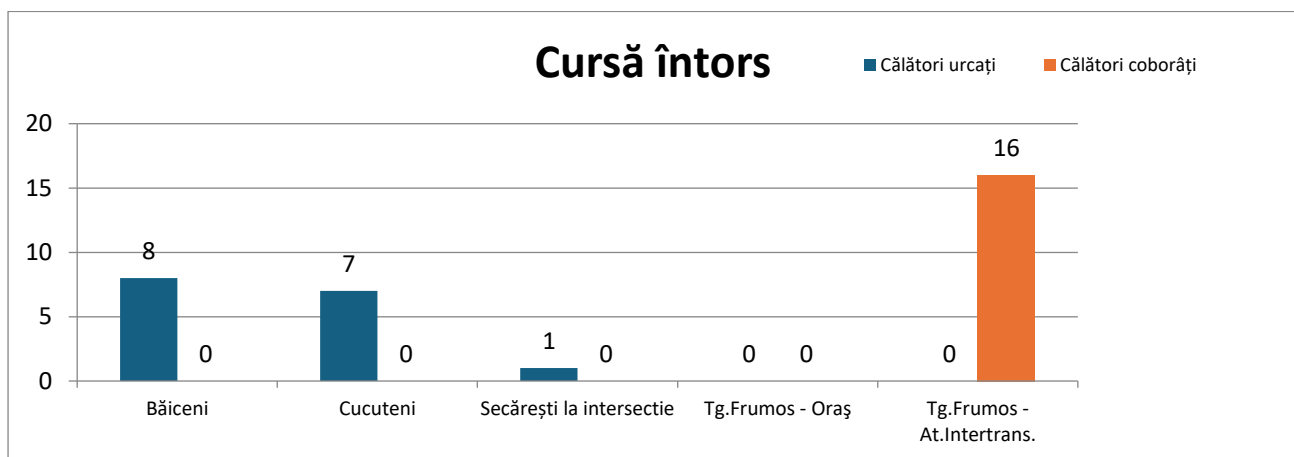
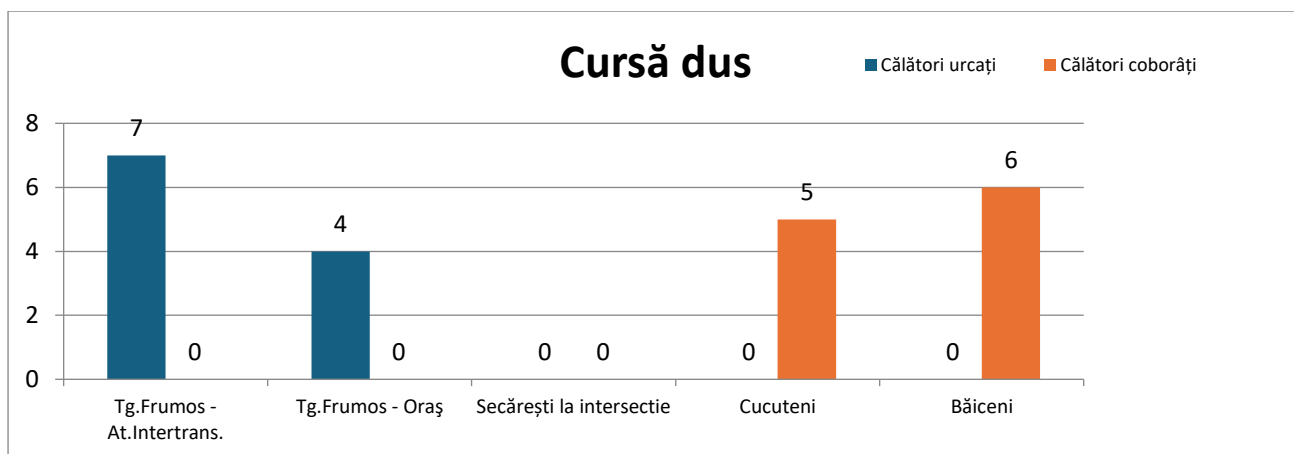
- Lungime traseu = 24 km
- Durata de parcurs: 50 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 5
- flux de călători către Vânători = 11 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 14 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 130 Tg.Frumos-Cucuteni-Băiceni

Caracteristici de exploatare:

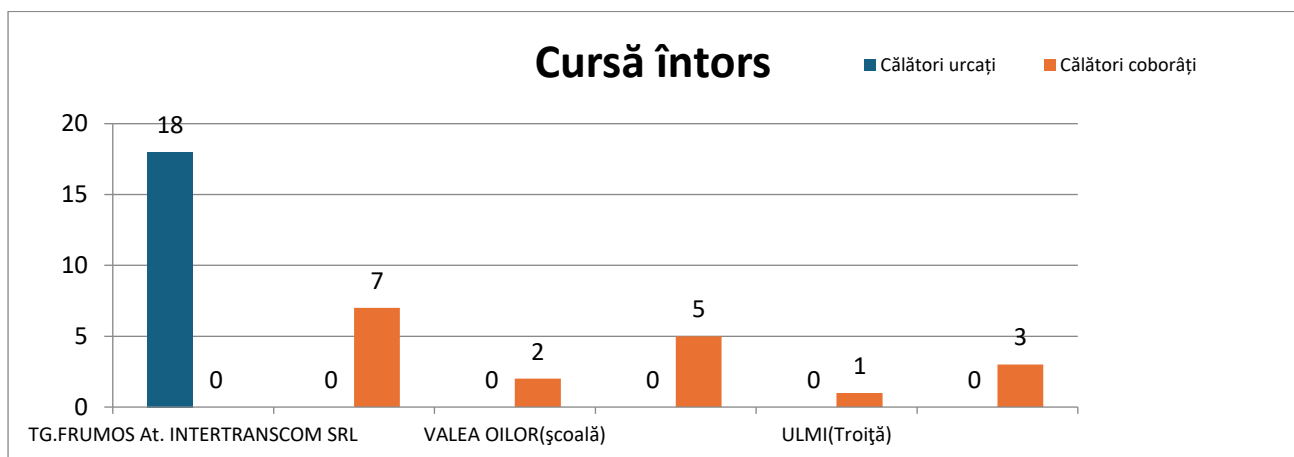
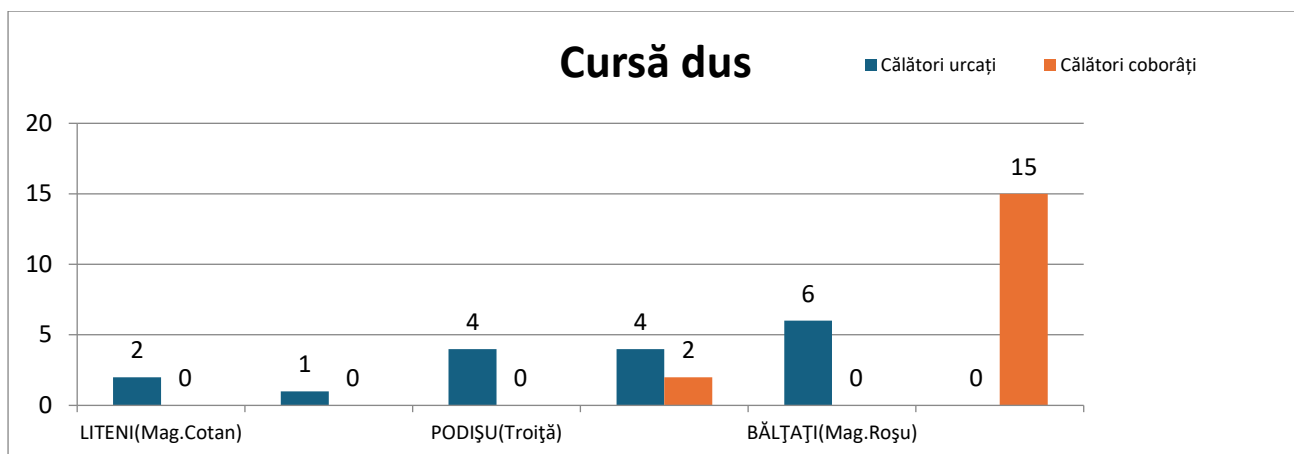
- Lungime traseu =12 km
- Durata de parcurs: 20 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 9
- flux de călători către Băiceni = 11 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Tg. Frumos = 16 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 133 Liteni-Bălțați-Tg. Frumos

Caracteristici de exploatare:

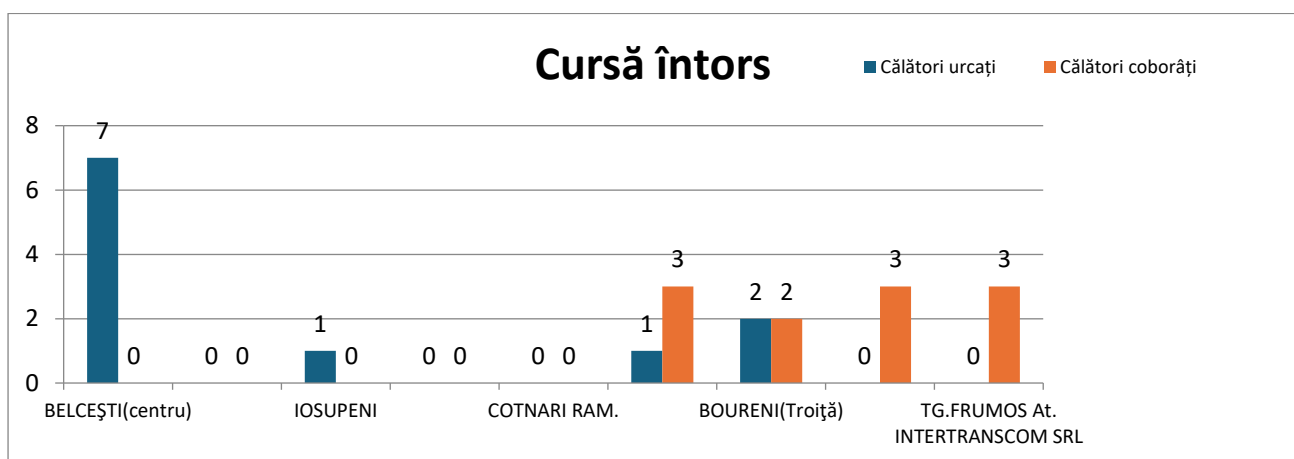
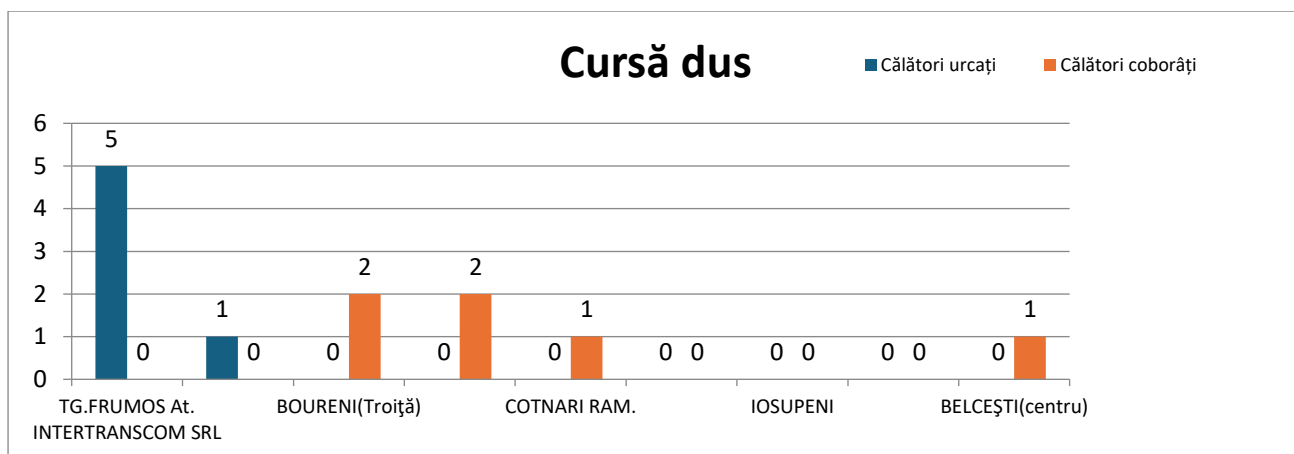
- Lungime traseu =23 km
- Durata de parcurs: 30 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 3
- flux de călători către Tg. Frumos = 17 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Liteni = 18 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 134 Tg. Frumos-Cotnari-Satu Nou

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 34 km
- Durata de parcurs: 55 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 2
- flux de călători către Satu Nou = 6 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Tg. Frumos = 11 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 137 Belcești-Cotnari-Pășcani – TRASEU NEEFECTUAT

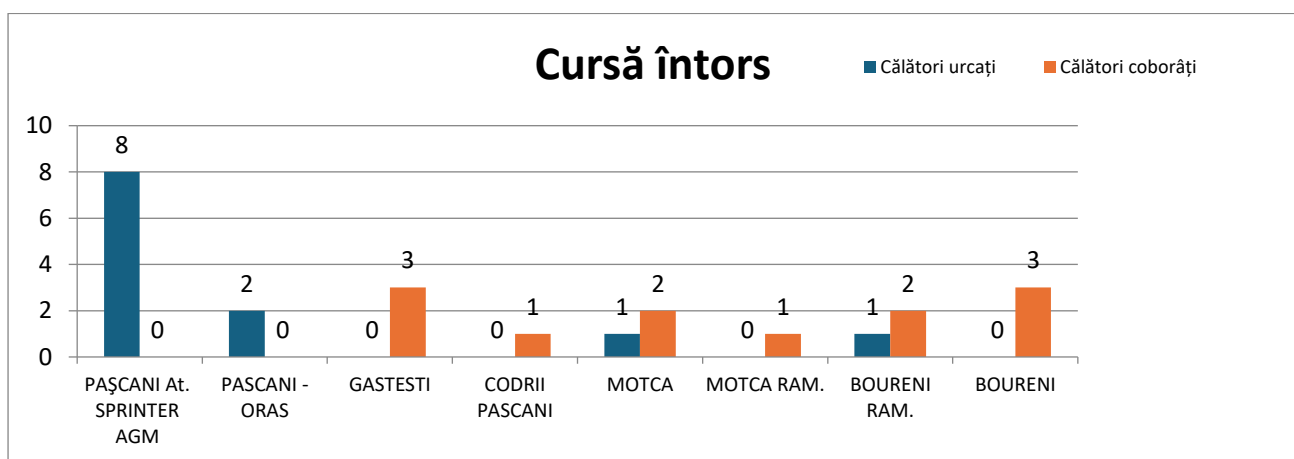
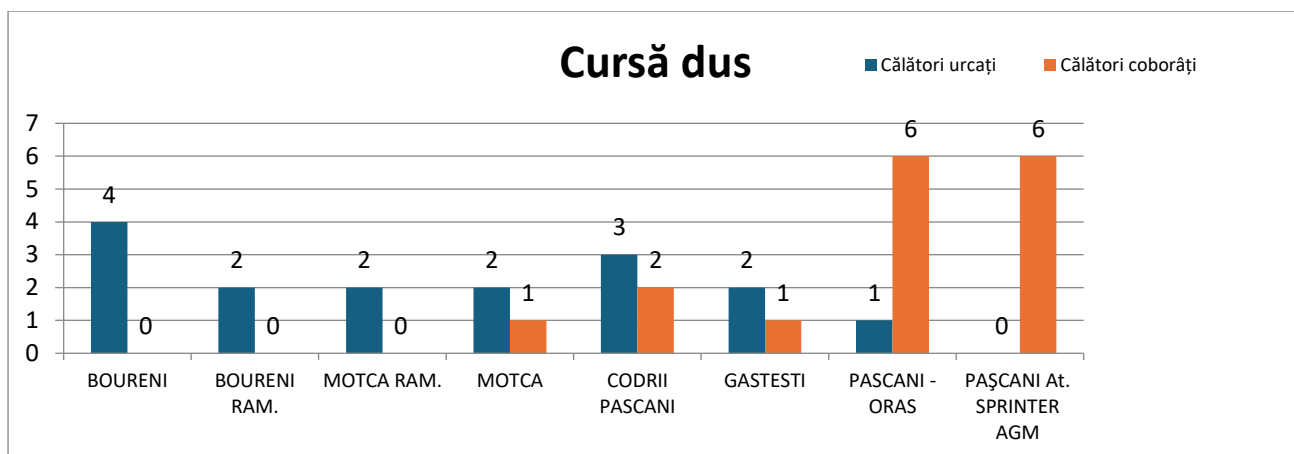
Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu =55 km
- Durata de parcurs: 75 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 3

TRASEUL 138 Boureni-Moțca-Pășcani

Caracteristici de exploatare:

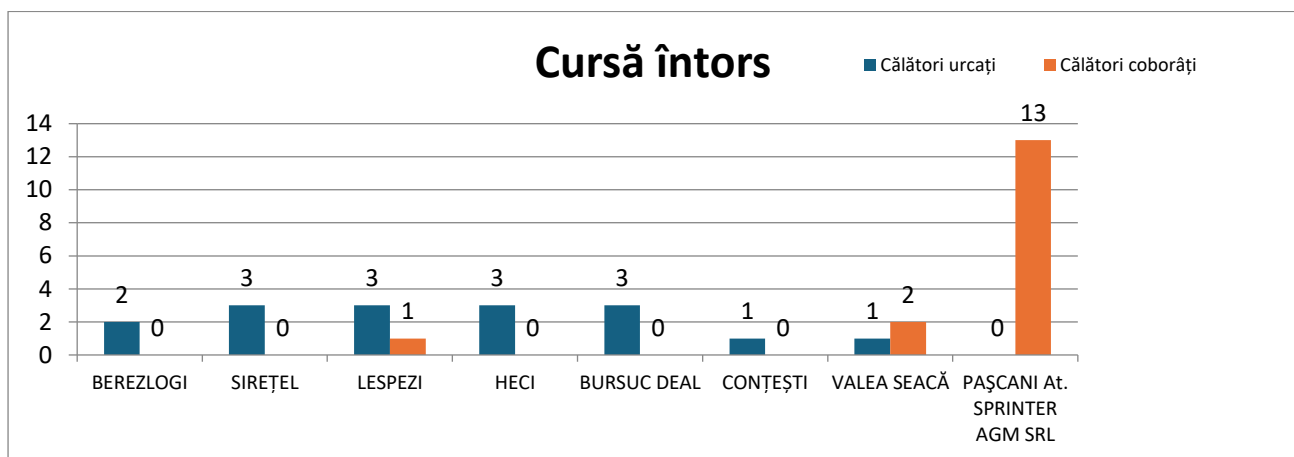
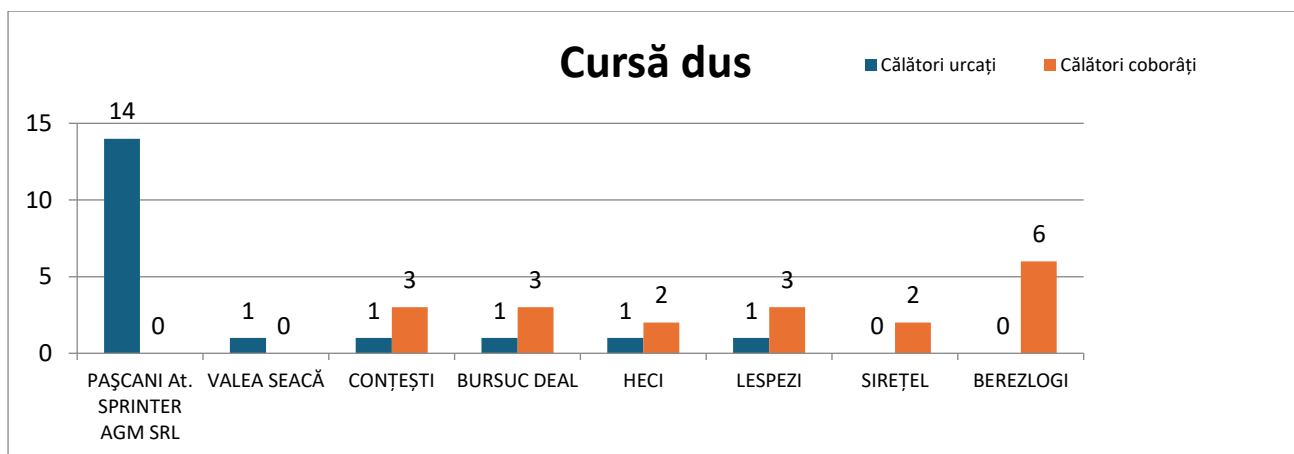
- Lungime traseu =18 km
- Durata de parcurs: 30 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 5
- flux de călători către Pașcani = 16 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Boureni = 12 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 140 Berezlogi-Sireșel-Pășcani

Caracteristici de exploatare:

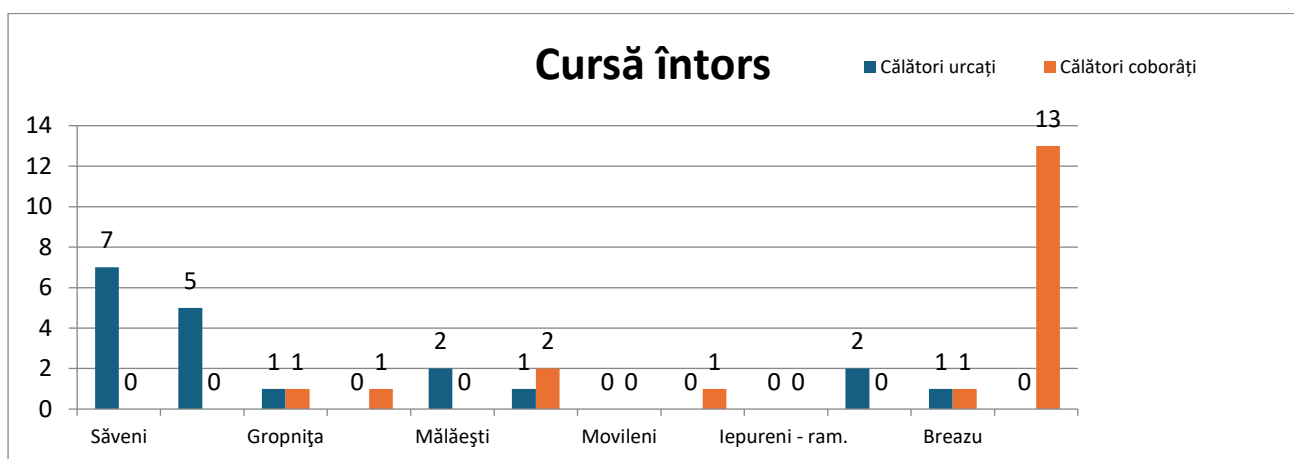
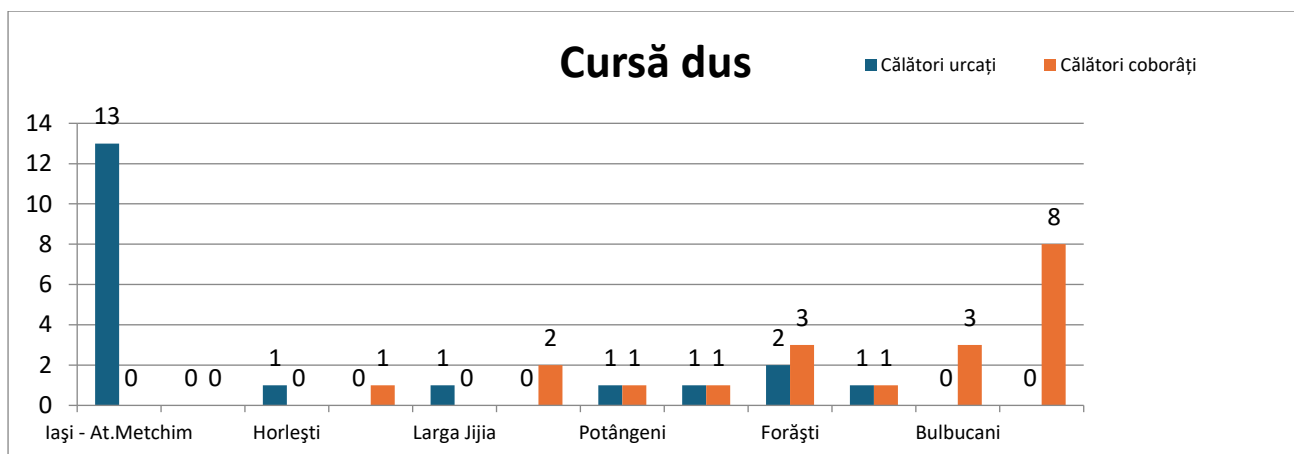
- Lungime traseu = 27 km
- Durata de parcurs: 50 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 3
- flux de călători către Pașcani = 19 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Berezlogi = 16 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 142 Iași-Gropnița-Săveni

Caracteristici de exploatare:

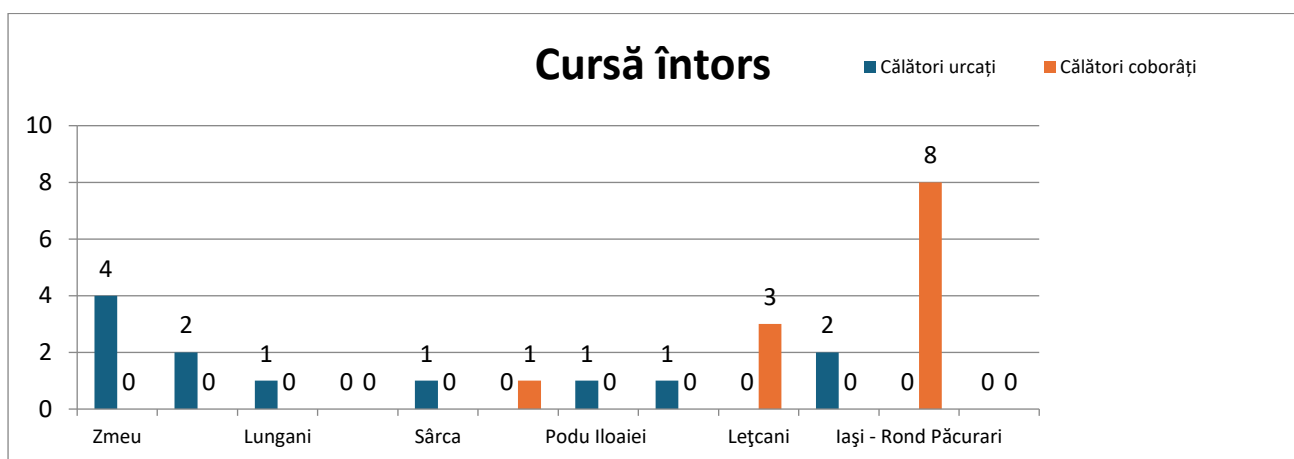
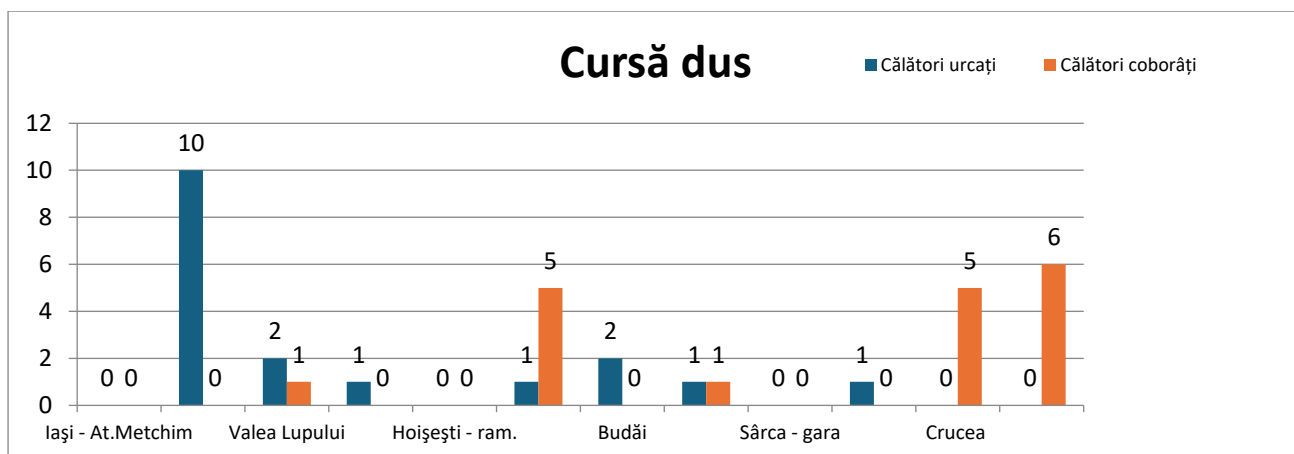
- Lungime traseu = 48 km
- Durata de parcurs: 60 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 2
- flux de călători către Săveni = 20 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 19 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 143 Iași-Lungani-Zmeu

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 48 km
- Durata de parcurs: 75 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 1
- flux de călători către Zmeu = 18 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 12 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 149 Iași-Vișan – TRASEU METROPOLITAN

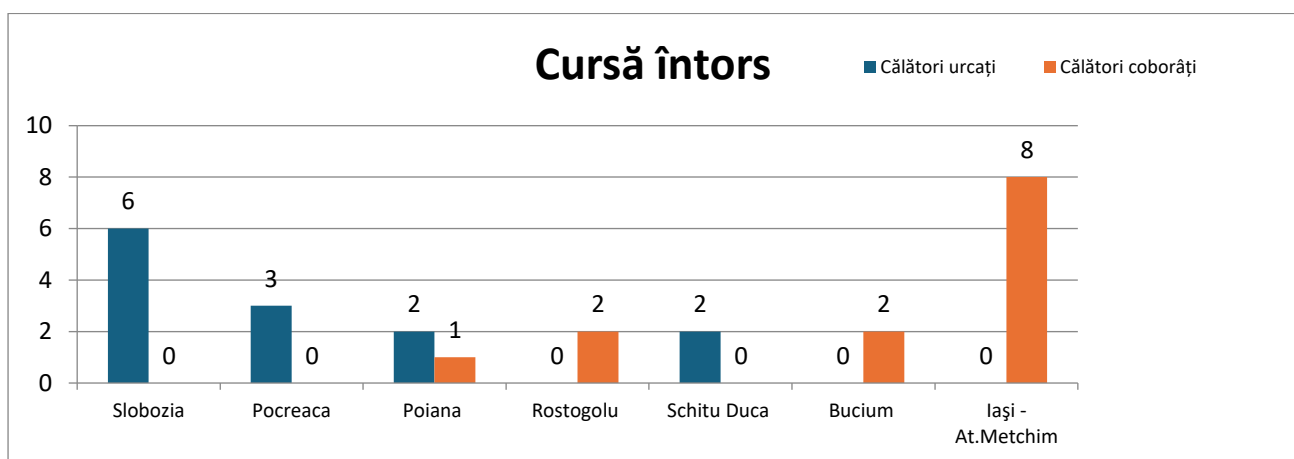
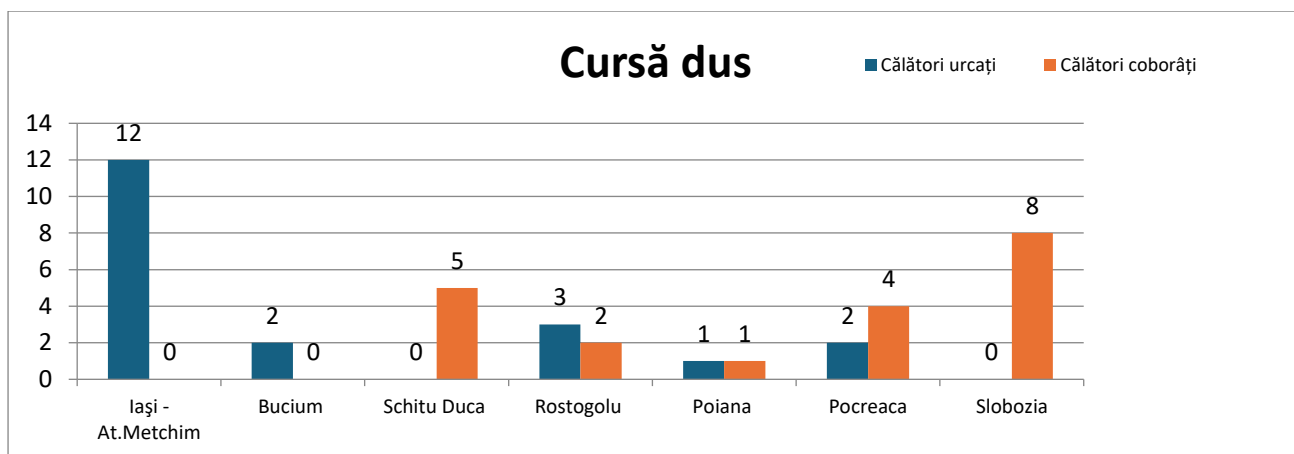
Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu =10 km
- Durata de parcurs: 25 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 5

TRASEUL 150 Iași-Schitu Duca-Slobozia

Caracteristici de exploatare:

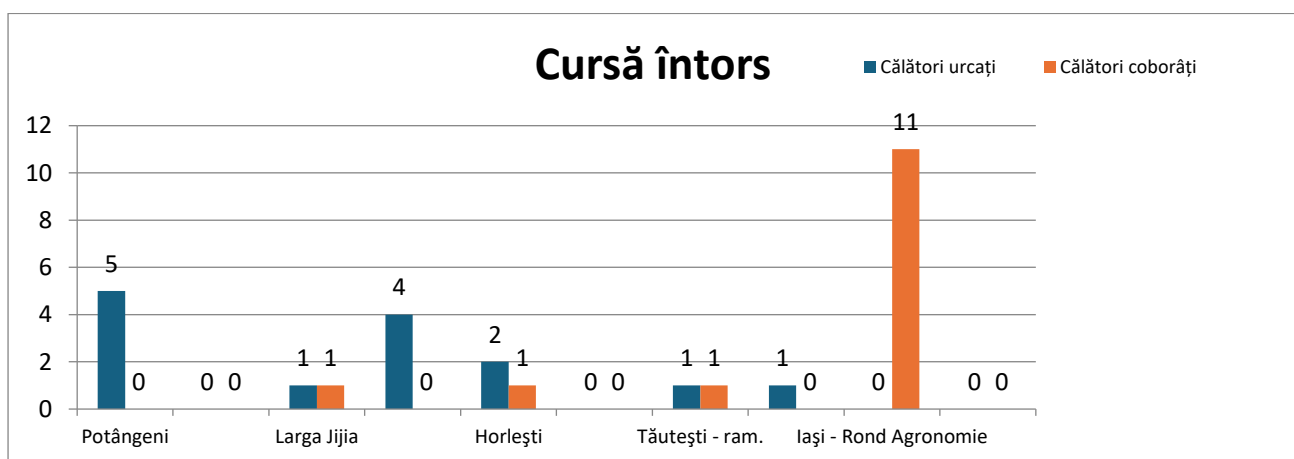
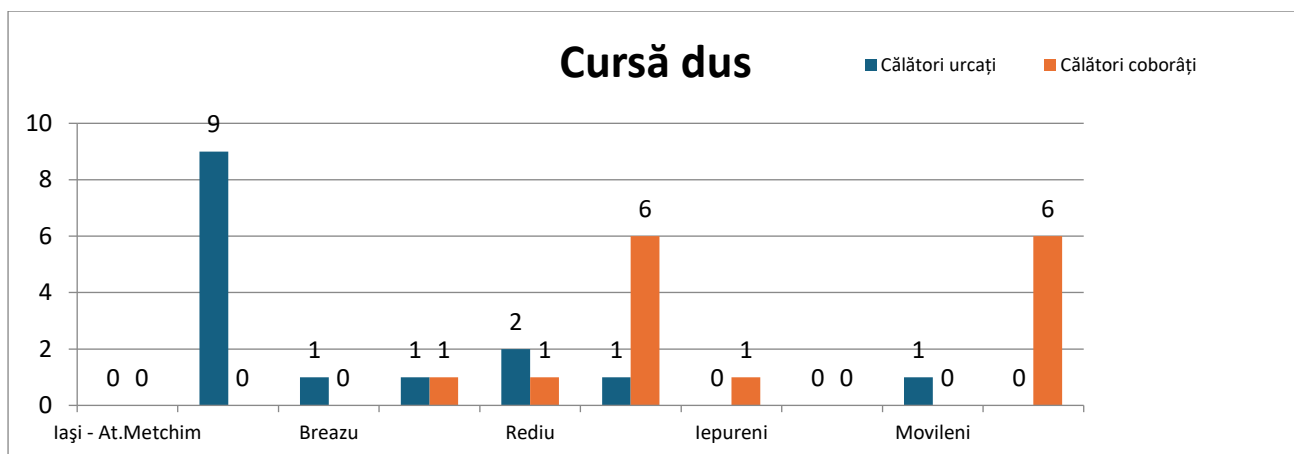
- Lungime traseu =42 km
- Durata de parcurs: 60 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 3
- flux de călători către Slobozia = 20 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 13 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 151 Iași-Movileni-Potângeni

Caracteristici de exploatare:

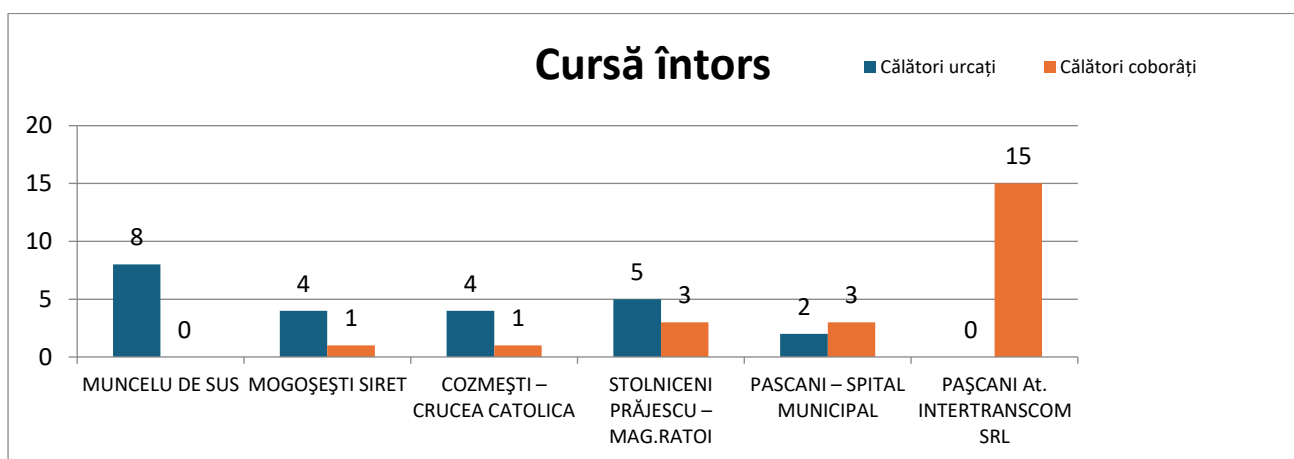
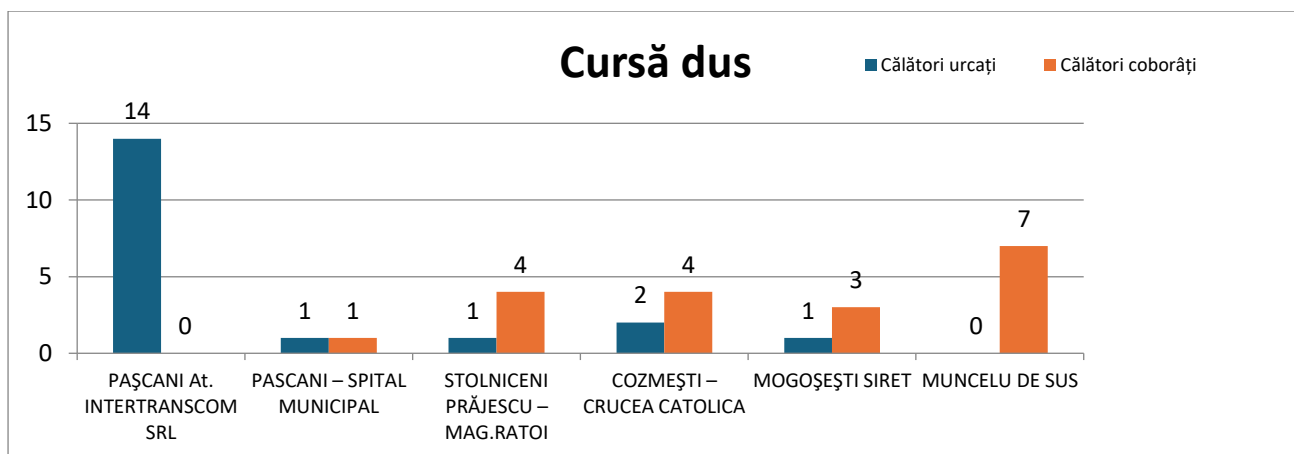
- Lungime traseu = 30 km
- Durata de parcurs: 45 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 7
- flux de călători către Potângeni = 15 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Iași = 14 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 152 Pașcani-Mogoșești Siret-Muncelu de Sus

Caracteristici de exploatare:

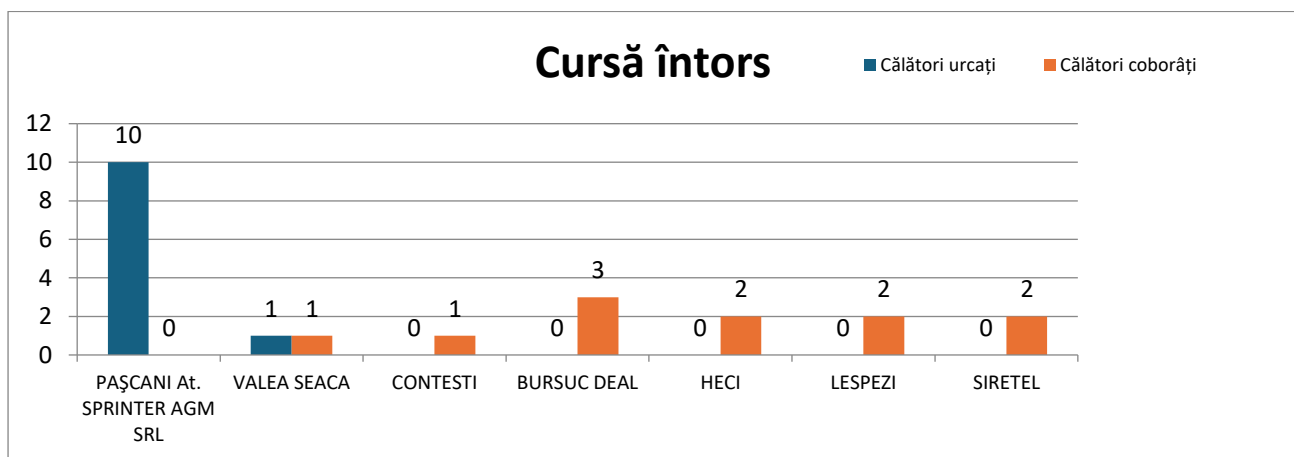
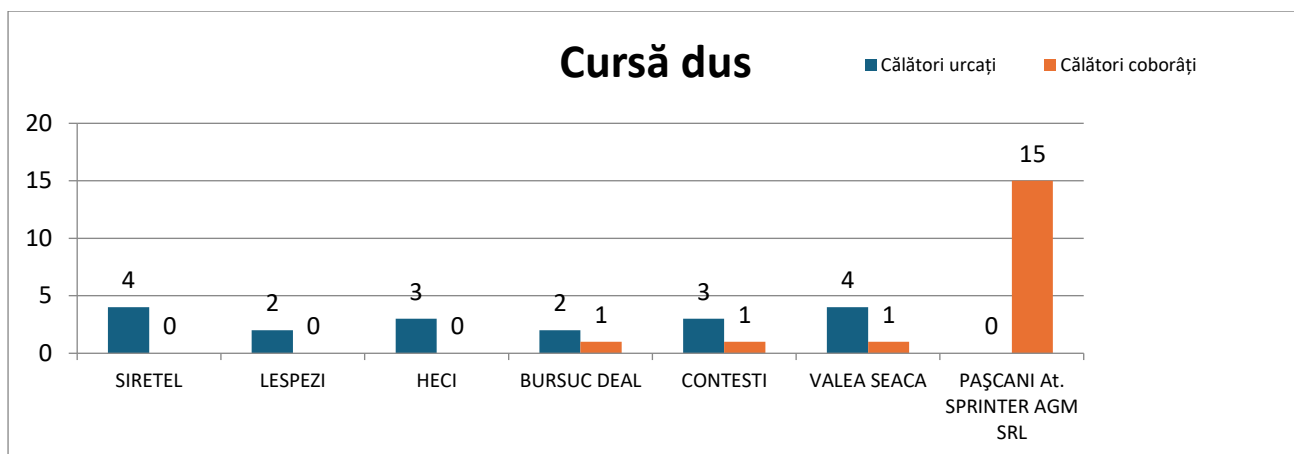
- Lungime traseu = 22 km
- Durata de parcurs: 35 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 2 vehicule pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 13
- flux de călători către Muncelu de Sus = 19 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 23 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 153 Sirețel-Pășcani

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu =22 km
- Durata de parcurs: 40 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 23 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 6
- flux de călători către Pașcani = 18 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Sirețel = 11 călători - valoare medie pe cursă



TRASEUL 154 Iași-Vlădiceni – TRASEU METROPOLITAN

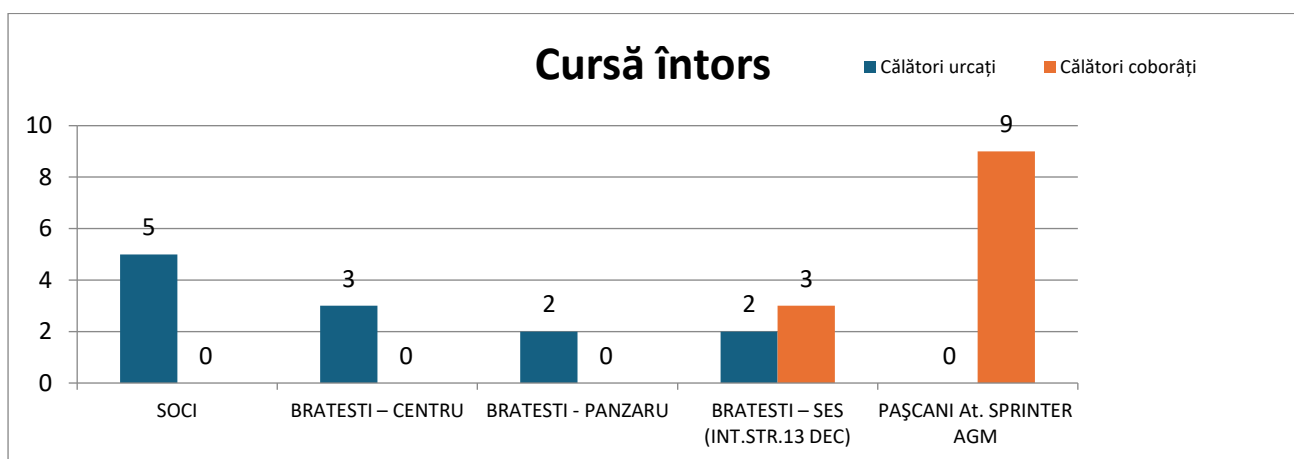
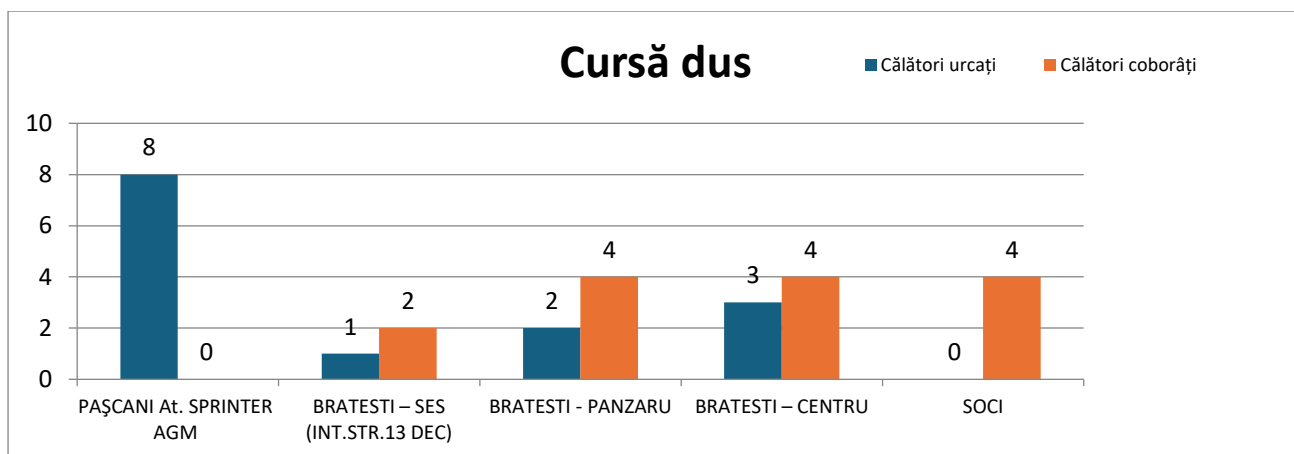
Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 9 km
- Durata de parcurs: 25 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 13

TRASEUL 156 Pașcani-Brătești-Soci

Caracteristici de exploatare:

- Lungime traseu = 15 km
- Durata de parcurs: 30 minute/sens
- Capacitatea minimă de transport solicitată prin programul de transport: 1 vehicul pentru zilele de lucru cu capacitate de minim 10 locuri pe scaune
- Număr de curse / zi lucrătoare = 4
- flux de călători către Soci = 14 călători - valoare medie pe cursă
- flux de călători către Pașcani = 12 călători - valoare medie pe cursă



3.2 Analiza potențialelor de fluxuri de călători – modelul matematic de calcul al curenților de călători

Modelul matematic

În vederea elaborării programelor de circulație în concordanță cu cererea de transport (numărul de vehicule ce trebuie programate pe trasee, orele de ieșire și de intrare în traseu, etc. - într-un cuvânt oferta) este necesară determinarea cererii de călătorie. Pentru efectuarea acestei determinări se utilizează:

- modele matematice de apreciere (calcul analitic);
- determinări bazate pe date statistice amănunțite (calcul sintetic);
- sondaje (extrapolarea valorilor empirice, de pe eșantioane trunchiate).

Una din metodele de calcul ale curenților de călători (bazată pe un model de tip generare-atracție) necesită un volum relativ redus de date și este constituită pe constatarea că, în ansamblu în relațiile interumane care necesită deplasare, acționează una din legile fundamentale ale fizicii: populația unei micro-zone este atrasă de populația de pe celelalte micro-zone de transport într-un raport invers proporțional cu pătratul distanței ce separă cele două mase de solicitanți de prestație. Relația matematică se bazează pe utilizarea unui **coeficient de calibrare** k ce înmagazinează specificul local al comportamentului uman în relație cu mediul socio-economic și necesitatea particulară de contact:

$$C_{ij} = k \frac{P_i * P_j}{D_{ij}^2}$$

unde:

C_{ij} este cererea de călătorie între două micro-zone de transport i și j

P_i = populația aparținătoare micro-zonei de transport i

P_j = populația aparținătoare micro-zonei de transport j

D_{ij} = distanța care separă centrele de "masă populațională" aparținătoare celor două micro-zone de transport.

(concretizând:

- populația unei micro-zone este de fapt populația localității – oraș sau comună
- distanța dintre micro-zone este de fapt distanța rutieră dintre localități).

Din punct de vedere practic, calculele se vor derula – prin produsele excel anexate materialului (Anexa 5) – după metodologia prezentată în continuare. **Datele determinate prin sondare⁶ se pot organiza sub forma unui tabel cu dublă intrare:**

Fluxul de călători C_{ij}^{real} rezultat din numărare între 4 localități de exemplu (luate două câte două)

Localități	1	2	3	4	
1	0	C_{12}	7	90	datele din locațiile matriciale din partea de sus a tabelului reprezintă fluxul de călători înregistrat pe sensul întors (de la localitatea j către localitatea i)
2	C_{21}	0	11	C_{24}	
3	7	6	0	9	
4	3	C_{42}	13	0	
	datele din locațiile matriciale din partea de jos a tabelului reprezintă fluxul de călători înregistrat pe sensul dus (de la localitatea i către localitatea j)				locațiile matriciale în care nu se găsesc valori numerice indică acele combinații de localități care nu au făcut parte din acțiunea de sondare

Pe de altă parte modelul de tip generare-atractie, în condițiile în care nu se cunoaște coeficientul de calibrare k (**coeficientul k de calibrare este considerat inițial unitar**) indică următoarele rezultate:

⁶ Dar și cele obținute de la primăriile UAT-urilor din județ și de la Inspectoratul Școlar Județean Iași.

$$C^{mat}_{ij} = \frac{P_i * P_j}{D_{ij}^2}$$

Fluxul de călători

rezultat din calcul matematic între aceleași 4 localități

localități	1	2	3	4
1	0	100	200	3000
2	100	0	400	500
3	200	400	0	600
4	3000	500	600	0

Din punct de vedere matematic, trebuie rezolvate două probleme:

- Una este a determinării valorii coeficientului k
- A doua este a completării întregii game de valori din locațiile pentru care nu au fost efectuate sondaje.

Procedura se descrie astfel:

Pasul 1. Se constituie un șir al valorilor **estimate** pentru coeficientul k

$$k_{ij} = \frac{C^{real}_{ij}}{C^{mat}_{ij}}$$

Acest șir (fictiv în acest exemplu) este:

$k_{13} = 0,0350$	(devenit în șir termenul x_1)
$k_{14} = 0,0300$	(devenit în șir termenul x_3)
$k_{23} = 0,0275$	(devenit în șir termenul x_4)
$k_{31} = 0,0402$	(devenit în șir termenul x_2)
$k_{32} = 0,0150$	(devenit în șir termenul x_6)
$k_{34} = 0,0150$	(devenit în șir termenul x_7)
$k_{41} = 0,0010$	(devenit în șir termenul x_8)
$k_{43} = 0,0214$	(devenit în șir termenul x_5)

care prin ordonare descrescătoare indică o margine inferioară respectiv o margine superioară.

Obiectivul următor – obținerea unor valori de încredere pentru valorile parametrilor. Statistica demonstrează că atunci când, pentru estimarea valorilor mulțimii se folosesc valori eșantion (ceea ce se face de fapt prin sondaje, în cazul cererii de transport interurban de călători), este necesară o măsură a gradului de încredere în rezultatele numerice. Acest lucru se realizează prin utilizarea limitelor de încredere (care sunt astfel

plasate încât există o siguranță de $1-\alpha$ la sută ca un interval bazat pe valorile eșantion să includă valoarea mulțimii care se estimează).

Procedeu este descris astfel: când pentru media necunoscută a mulțimii X se folosește \bar{x} calculat din datele eșantion (în condițiile în care intervalul de existență a deviației a devenit prohibitiv pentru calcule punctuale) atunci, media pentru valorile x_i ale coeficientului de calibrare este:

$$m' = \bar{x}' \pm 2 * t_{\alpha/2} * S' / \sqrt{n'}$$

unde $t_{\alpha/2}$ este o valoare aleasă din domeniul curbei Student, astfel încât probabilitatea de a depăși t este $\alpha/2$ egală cu probabilitatea de a fi sub $-t$ (și asta pentru o limită de încredere de 95%).

Valorile testul Student (t)

nivelul de încredere (α)	0,90	0,95	0,99
nr. date (n)			
1	6.314	12.706	63.657
2	2.920	4.303	9.925
3	2.353	3.182	5.841
4	2.132	2.776	4.604
5	2.015	2.571	4.032
10	1.812	2.228	3.169
20	1.725	2.086	2.845
40	1.684	2.021	2.704
60	1.671	2.000	2.660
120	1.658	1.980	2.617
∞	1.645	1.960	2.576

Fie – în acest exemplu – limitele de:

- 0.0214
- 0.0402

În cuvinte: valoarea acestui ipotetic k variază între 0,0214 și 0,0402 și, ca urmare, se obține un tabel omolog tabelului de date teoretice.

$$C^{mat}_{ij} = k \frac{P_i * P_j}{D_{ij}^2}$$

Fluxul de călători

rezultat din calcul matematic între aceleași 4 localități (coeficientul k de calibrare este considerat la valoare minimă 0,0214)

localități	1	2	3	4
1	0	3	5	65
2	3	0	9	11

3	5	9	0	13
4	65	11	13	0

ÎN FINAL, RĂMÂNE DE APRECIAT CARE ESTE VALOAREA DE REFERINȚĂ A SCHIMBURILOR DE CĂLĂTORII (aspect ce va fi rezolvat direct pe situația reală).

Prima alternativă de obținere a datelor care permit identificarea domeniului în care se află valoarea coeficientului de calibrare are la bază o serie de informații provenite în 2024 de la primăriile comunelor de pe teritoriul județului Iași, dar și de la Inspectoratul Școlar Județean Iași (referitor la numărul de elevi navetiști).

Astfel în Anexa 5 - "cerere mat 2024" este concentrată informația oferită de primării și ISJ Iași (și care însumează cca. 7.100 de persoane din categoria navetiști). Conform structurii interne a modelului matematic generare- atracție descris mai sus, numărul de călătorii efectuate într-un sens este egal cu numărul de călătorii efectuate în sens contrar.

Pe de o parte urmărind valoarea rezultată în sheet "fluxuri" din Anexa 5 - "cerere mat 2024" ÎN LIPSA COEFICIENTULUI DE CALIBRARE KAPA, comuna Aroneanu de exemplu ridică pretenții de până la 25484299 entități care formează potențialul de călătorie. Pe de alta parte declară 20 persoane navetiste.

Ca urmare utilizând relația inserată mai sus

$$k_{ij} = \frac{C_{ij}^{real}}{C_{ij}^{mat}}$$

pentru acest caz singular coeficientul de calibrare are valoarea 0.000000785.

Consecința este că adoptând această procedură au rezultat următorii 93 de coeficienți, cu un domeniu de existență între

- cel mai mic = 0.000000183 respectiv
- cel mai mare = 0.0001628

Comuna	Coef. kapa (empiric)	Comuna	Coef. kapa (empiric)	Comuna	Coef. kapa (empiric)
ALEXANDRU I. CUZA	2,5997E-05	GOLAIESTI	2,3416E-05	RACHITENI	6,0476E-07
ANDRIESENII	5,5028E-06	GORBAN	6,9113E-06	RADUCANENI	3,5758E-06
ARONEANU	7,848E-07	GRAJDURI	7,2022E-06	REDIU	3,0627E-07
BALS	3,5533E-05	GROPNITA	5,9169E-06	ROMANESTI	4,9702E-06
BALTATI	2,247E-05	GROZESTI	5,2442E-05	ROSCANI	1,0996E-05
BARNOVA	4,042E-06	HALAUCESTI	1,1943E-06	RUGINOASA	5,8974E-06
BELCESTI	1,5862E-06	HARMANESTI	1,5697E-05	SCANTEIA	4,9806E-06
BIVOLARI	3,883E-05	HELESTENI	3,7592E-05	SCHEIA	5,9346E-06
BRAESTI	3,7572E-05	HOLBOCA	6,6793E-07	SCHITU DUCA	1,0128E-05
BUTEA	5,7575E-06	HORLESTI	1,3071E-05	SCOBINTI	2,8628E-05
CEPLENITA	3,6254E-05	ION NECULCE	2,7082E-05	SINESTI	1,0342E-05
CIOHORANI	1,9591E-05	IPATELE	5,6892E-06	SIPOTE	2,4417E-05
CIORTESTI	1,9503E-05	LESPEZI	2,7259E-05	SIRETEL	2,4816E-05
CIUREA	1,3394E-06	LETCANI	8,177E-06	STOLNICENI- PRAJESCU	2,0963E-05

COARNELE CAPREI	4,6463E-06	LUNGANI	8,8844E-06	STRUNGA	2,5506E-05
COMARNA	1,6026E-05	MADARJAC	7,2309E-06	TANSA	2,2062E-05
COSTESTI	1,1802E-05	MIRCESTI	7,8858E-06	TATARUSI	3,7671E-05
COSTULENI	3,8379E-05	MIRONEASA	5,3544E-06	TIBANA	1,006E-05
COTNARI	2,1539E-05	MIROSLAVA	5,5408E-07	TIBANESTI	2,2703E-05
COZMESTI	1,6944E-05	MIROSLOVESTI	2,3061E-05	TIGANASI	3,9146E-05
CRISTESTI	0,00011299	MOGOSESTI	9,782E-06	TODIRESTI	0,00016282
CUCUTENI	4,5401E-05	MOGOSESTI-SIRET	1,6253E-05	TOMESTI	7,574E-07
DAGATA	5,5005E-07	MOSNA	1,268E-06	TRIFESTI	2,6836E-05
DELENI	9,3901E-05	MOTCA	3,1899E-05	TUTORA	5,7649E-07
DOBROVAT	4,2913E-05	MOVILENI	1,114E-05	UNGHENI	2,5237E-05
DOLHESTI	6,3722E-06	OTELANI	2,6225E-05	VALEA LUPULUI	1,8357E-07
DRAGUSENI	1,8407E-06	PLUGARI	4,3005E-06	VALEA SEACA	2,1338E-05
DUMESTI	1,2934E-05	POPESTI	1,2085E-05	VANATORI	3,9554E-05
ERBICENI	3,781E-06	POPRICANI	3,0248E-06	VICTORIA	1,4006E-05
FANTANELE	6,4396E-06	PRISACANI	7,0028E-06	VLADENI	2,2371E-06
FOCURI	9,8145E-06	PROBOTA	2,7112E-05	VOINESTI	1,5696E-05

Însă aceste valori sunt grevate de incertitudini, astfel se ridică problema unei metode de eliminare a valorilor anormale. Toate măsurările au ca scop determinarea valorilor adevărate ale unor mărimi. **Valoarea adevărată, prin ea însăși, este o noțiune absolută și, în general, nu poate fi determinată.** Ceea ce se cunoaște întotdeauna este o valoare măsurată, afectată în mod inevitabil de erori generate de imperfecțiunile "aparaturilor" de măsură și de imprecizia de interpretare datorată observatorului. Eroarea de măsurare se definește ca diferența dintre valoarea măsurată și valoarea adevărată a mărimii măsurate.

Având în vedere cele de mai sus, se va considera pentru scopuri practice, ca valoare adevărată o valoare măsurată cu o incertitudine suficient de mică pentru cerințele unei situații date; de exemplu, pentru determinarea rezultatului măsurării prin măsurări repetate în condiții identice, **valoarea presupusă adevărată va fi media șirului de valori.** Din cauza celor arătate mai sus, orice măsurare este afectată de o incertitudine de măsurare, care este intervalul în care se estimează, cu un anumit nivel de încredere, că se află valoarea adevărată a măsurandului. Rezultatul măsurării trebuie să fie însoțit de indicarea incertitudinii, deoarece în lipsa ei poate să nu servească scopului propus sau cantitatea de informație conținută să fie insuficientă.

Identificarea erorilor din punct de vedere calitativ este foarte grea, dar există modalități de a fi evaluate. Identificarea sau evaluarea erorilor de măsurare se realizează pe de o parte prin cunoașterea condițiilor de măsurare, iar pe de altă parte prin repetarea măsurării în aceleași condiții cu același măsurand și cu aceleași metode și mijloace de măsurare. Rezultatele astfel obținute vor forma structuri statistice pentru analiza cărora un instrument bine pus la punct este statistica matematică.

Din punct de vedere al structurii statistice există:

- erori sistematice;
- erori aleatoare (întâmplătoare);
- erori aberante (grosolane sau parazite).

Eroarea sistematică se poate recunoaște prin aceea că la repetarea măsurării în condiții identice rămâne constantă atât ca valoare absolută, cât și ca semn sau variază pe baza unei legi cunoscute sau care poate fi definită când condițiile se modifică. Rezultanta erorilor sistematice furnizează corecțiile.

Erorile aleatoare (întâmplătoare) sunt necontrolabile, neputând fi identificate; ele variază imprevizibil atât ca valoare absolută, cât și ca semn atunci când se măsoară repetat același măsurand în condiții practic identice. Ele se pot evalua cu ajutorul metodelor statisticii matematice în baza cărora se determină incertitudinea măsurării, adică valoarea limită a erorilor aleatoare.

Erorile aberante (câteodată au valori considerabile), depășesc erorile cele mai probabile și introduc riscul afectării fundamentale a rezultatului final al măsurării. **Echipa de cercetare a luat măsuri de evitare a primelor două tipuri de erori prin dubla verificare a datelor privind fluxurile de călători și s-a concentrat pe cel de al treilea tip.**

Pentru depistarea și eliminarea rezultatelor afectate de erori aberante, care pot, în cazul când sunt menținute în șirul de determinări, să conducă la rezultate ale măsurării departe de valoarea adevărată a măsurandului, se folosesc teste statistice care, în general, se bazează pe ipoteza că datele ce se prelucrează provin dintr-o populație cu distribuție normală. Pentru valorile înregistrate se pot calcula atât media \bar{x} , cât și deviația polarizată σ , respectiv deviația nepolarizată S , astfel:

$$\bar{x} = \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{n}$$

$$\sigma = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n}}$$

$$S = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n-1}}$$

Practic s-a optat pentru un test relativ discriminat, testul Romanovski. Pentru a verifica valoarea x_n din șirul de date se folosește expresia:

$$t = \frac{|x_n - \bar{x}|}{S \sqrt{\frac{n}{n-1}}},$$

unde t este funcția discriminantă și în care \bar{x} și S sunt calculate **fără considerarea valorii x_n (valoarea suspectată).**

Compararea parametrului calculat t cu t_{critic} permite efectuarea unui discernământ asupra caracterului valorii aflate în analiză.

Concret, pentru exemplificarea prezentată ca model al întregului calcul – din motive de acuratețe a explicației:

$$\bar{x} = 0,0255$$

$$S = 0,0085$$

$$t = 2,72$$

$$t_{\text{critic}} = 2,51 \quad \text{pentru } n = 8 \text{ grade de libertate și limita de încredere de } 90 \%$$

și ca urmare valoarea suspectată (în exemplu) 0,0010 poate fi considerată aberantă (**și deci se elimină din șirul de date**).

Valorile parametrilor pentru testarea erorilor aberante

denumirea testului	Romanovski t_{critic}		
nivelul de încredere (α)	0,90	0,95	0,99
nr. date (n)			
3	4,93	8,04	11,96
4	3,56	5,08	6,53
5	3,04	4,11	5,04
6	2,78	3,64	4,36
7	2,62	3,36	3,96
8	2,51	3,18	3,71
9	2,43	3,05	3,54
10	2,37	2,96	3,41
11	2,33	2,89	3,31
12	2,29	2,83	3,23
13	2,26	2,78	3,17
14	2,24	2,74	3,12
15	2,22	2,71	3,08
16	2,20	2,68	3,04
17	2,18	2,66	3,01
18	2,17	2,64	3,00
19	2,16	2,62	2,95
20	2,15	2,60	2,93

DEPĂȘIND CONSIDERAȚIILE TEORETICE se constată – Anexa 5 - “cerere mat 2024” sheet “fluxuri” – că aplicând testul Romanovski unele valori sunt eliminate rând pe rând din șirul datelor care nu sunt susceptibile de caracterul aberant:

- prima valoare aberantă și deci eliminată din șir este

TODIRESTI 0,000162822

- a doua valoare aberantă și deci eliminată din șir este

CRISTESTI 0,000112986

- și în continuare:

DELENI	9,3901E-05
GROZESTI	5,2442E-05
CUCUTENI	4,5401E-05
DOBROVAT	4,2913E-05
VANATORI	3,9554E-05
TIGANASI	3,9146E-05
BIVOLARI	3,883E-05
COSTULENI	3,8379E-05
TATARUSI	3,7671E-05
HELESTENI	3,7592E-05
BRAESTI	3,7572E-05
CEPLENITA	3,6254E-05
BALS	3,5533E-05
MOTCA	3,1899E-05

Valorile acceptate de testul Romanovski – prezentate în continuare – pot fi folosite pentru obținerea unei valori cu grad ridicat de verosimilitate a mediei fenomenului, prin relația specificată:

$$m' = x' \pm 2 * t_{\alpha/2} * S' / \sqrt{n'}$$

Pe rând: $x' = 0.00001154$

$S' = 0.00000917$

$n' = 77$

$t_{\alpha/2} = 2$

adică:

$m' \text{ inferior} = 0.000007365$

$m' \text{ superior} = 0.00001572$

A doua alternativă de obținere a datelor care permit identificarea domeniului în care se află valoarea coeficientului de calibrare are la bază sondajele executate pe unele trasee deservite în prezent = luna mai 2024.

Astfel în Anexa 6 - "fluxuri măsurate" este concentrată informația oferită de sondajele efectuate. Se reamintește din nou că în structura internă a modelului matematic generare-atracție descris mai sus, numărul de călătorii efectuate într-un sens este egal cu numărul de călătorii efectuate în sens contrar.

Ca urmare utilizând relația inserată deja:

$$k_{ij} = \frac{C_{ij}^{real}}{C_{ij}^{mat}}$$

au rezultat 96 coeficienți, cu un domeniu de existență între

- cel mai mic = 0.0000006397 respectiv
- cel mai mare = 0.00111463

Utilizând aceeași procedură, după aplicarea iterativă a calculului de eliminare a valorilor aberante (a se vedea Anexa 6 – fluxuri măsurate 2024), s-au păstrat 46 de coeficienți care îndeplinesc condițiile testului, cu un domeniu de existență între

- cel mai mic = 0.0000006397 respectiv
- cel mai mare = 0.00003322

Valorile acceptate de testul Romanovski pot fi folosite pentru obținerea unei valori cu grad ridicat de verosimilitate a mediei fenomenului, prin relația specificată:

$$m'' = x'' \pm 2 * t_{\alpha/2} * S'' / \text{sqrt}(n'')$$

Pe rând: $x'' = 0.0000130471$

$S'' = 0.0000101473$

$n'' = 46$

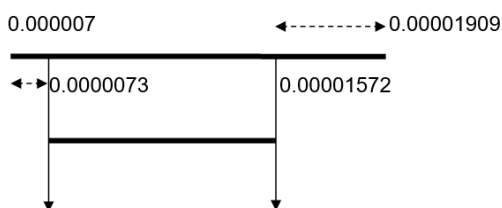
$t_{\alpha/2} = 2,021$

adică:

m'' inferior = 0.000007

m'' superior = 0.000019

Grafic poziționarea acestor 4 valori este următoarea:



(valorile care acoperă domeniul funcției kapa)

și în mod evident domeniul confirmat de ambele alternative este cuprins între valoarea minimă 0.0000073 și valoarea maximă 0.00001572.

În Anexa 5 "cerere mat 2024" se pot urmări rezultatele aflate în centrul obiectivelor acestui punct din lucrare:

- sheet "fluxuri" conține valorile potențialelor de călătorie ($k = 1$)

- sheet "Inf" detaliază cererea minimă de transport în cazul în care $k = 0.0000146$ (dublul lui m inferior pentru a se ține cont de ambele sensuri)
- sheet "Sup" detaliază cererea maximă de transport în cazul în care $k = 0.00003144$ (dublul lui m inferior pentru a se ține cont de ambele sensuri)
- sheet "Inf_orase" detaliază cererea inferioară de transport între orașe
- sheet "Sup_orase" detaliază cererea superioară de transport între orașe

Mai jos, doar în ceea ce privește prelucrarea datelor, se vor exprima ipotezele de lucru care au stat la baza continuării activităților care conduc către finalizarea studiului. Marja de eroare aplicabilă rezultatelor calculelor este estimabilă astfel:

- dacă rezultatele sunt calculate în condițiile necunoașterii complete a mărimii "de facto" a populației statistice⁷ (și care se suprapune în acest caz cu ipoteza de echiprobabilitate a oricărui rezultat). Relația de calcul considerată cea mai adecvată este:

$$\sigma = \sqrt{\frac{P(1-P)}{N}}$$

unde:

P este valoarea medie a ponderii elementului care este propus observației

N este numărul de trasee supuse observațiilor.

- din punct de vedere matematic situația a fost tratată pe baza metodei verosimilității maxime elaborată de Fisher care propune "alegerea parametrilor astfel încât rezultatele observațiilor să conducă către estimările cele mai mici". Pe ansamblu și pentru o valoare $P = 0,5$ acoperitoare rezultă:

$$\sigma = \frac{0.5}{\sqrt{N}}$$

- pe de altă parte, când numărul de date inițiale este relativ redus, rezultatul obținut cu relația de mai sus nu poate fi creditat cu un grad de încredere acceptabil, decât dacă este confirmat⁸. În esență, se recomandă împărțirea mulțimii de date culese de pe teren în mai multe submulțimi care, dacă vor conduce la valori-rezultat relativ apropiate, confirmă – sau infirmă – consistența întregului (în mod concret, datele obținute se vor segrega în două mulțimi fiecare pentru cele două "izvoare" utilizate pentru valorile măsurate).
- marja de eroare aplicabilă rezultatelor calculelor este estimabilă astfel:

$$\sigma = 0.5 / \sqrt{33} = 0.08$$

ceea ce este echivalent cu afirmația că informațiile obținute în urma prelucrării datelor colectate de pe teren se abat de la realitate cu 16...17 procente⁹ la un grad de încredere de 95%.

⁷ Deoarece nu se poate cunoaște aprioric câte persoane se vor găsi în cursa efectiv supusă sondajului.

⁸ Un rezultat de genul "procentul de date confirmate este de 51% cu o marjă de eroare de 3% și la un grad de încredere de 95%" trebuie interpretat astfel: realitatea va fi cuprinsă între 48% și 54% în 95 din 100 de asemenea acțiuni de sondare (în restul de 5 acțiuni de sondare realitatea poate fi superioară lui 54 sau inferioară lui 48).

⁹ 0.8×2

Pe de altă parte marja de eroare realizabilă pentru **determinările de detaliu** nu s-a calculat întrucât extrapolarea pe eşantioane mai mici decât câteva zeci de elemente supuse sondării nu este recomandabilă. **Cu alte cuvinte: pentru localitățile mici nu se pot accepta fără rezerve rezultatele extrapolării.**

De exemplu, în sheet-ul Sup care a înfățișat valorile cele mai probabile ale cererii din Anexa 5 se pot constata și cifre exagerate ca:

- 7041 călătorii între Iași și Valea Lupului – 5 km;
- 3416 călătorii între Iași și Miroslava – 10 km;
- 2127 călătorii între Iași și Rediu – 7 km;
- 1146 călătorii între Iași și Holboca – 13 km;
- 1043 călătorii între Iași și Ciurea – 15 km;

dar și

- 282 călătorii între Tomești și Holboca – 5 km;
- 134 călătorii între Bârnova și Ciurea – 6 km;
- 115 călătorii între Miroslava și Ciurea – 12 km.

și încă doar câteva. Aceste valori sunt urmare a limitelor modelului de tip gravitațional: forța asimilată gravitației există și se face simțită în mod exacerbat pe distanțe foarte mici, dar valorile cererii trebuie luate sub rezervă, doar orientativ în aceste cazuri.

De asemenea, valorile nule care apar în matrice nu indică faptul că este imposibilă o călătorie între două localități, ci că distanța este foarte mare sau numărul de locuitori ai localităților respective este foarte mic; forța de tip gravitațional există, dar nu se poate face simțită datorită fenomenului "rezistenței" la deplasare (și aici valorile cererii trebuie luate sub rezervă, ca fiind doar orientative).

Valoarea de referință a schimburilor de călătorii (ZILNICE).

În tabelul următor se redau valorile inferioare ale cererii de transport **doar** pentru schimburile dintre orașe: totalul este de 536 călătorii:

Valorile schimburilor de călătorii între orașele județului – valori inferioare

inf	IASI	PASCANI	HARLAU	PODU ILOAIEI	TARGU FRUMOS	Total
IASI	*	53	23	118	41	236
PASCANI	53	*	6	3	12	74
HARLAU	23	6	*	2	4	34
PODU ILOAIEI	118	3	2	*	5	129
TARGU FRUMOS	41	12	4	5	*	63
Total	236	74	34	129	63	536

În tabelul de mai jos se redau valorile superioare ale cererii de transport **doar** pentru schimburile dintre orașe: totalul este de 1154 călătorii:

Valorile schimburilor de călătorii între orașele județului – valori superioare

sup	IASI	PASCANI	HARLAU	PODU ILOAIEI	TARGU FRUMOS	Total
IASI	*	114	49	255	89	508
PASCANI	114	*	13	7	25	160

sup	IASI	PASCANI	HARLAU	PODU ILOAIEI	TARGU FRUMOS	Total
HARLAU	49	13	*	3	9	74
PODU ILOAIEI	255	7	3	*	12	277
TARGU FRUMOS	89	25	9	12	*	135
Total	508	160	74	277	135	1154

În lipsa unor informații complete, statistica recomandă folosirea valorilor deviațiilor pentru acoperirea situațiilor excepționale care ar putea apărea în calcularea valorilor reale ale cererii de transport. Interesează deci deviația valorii coeficientului de calibrare:

$$k_{\text{superior}} = 0.00001572$$

care este:

$$S = 0.00000916$$

Relația de calcul este:

$$k_{\text{maxim}} = k_{\text{superior}} + S = 0,00002488$$

care a fost încă o dată aplicată datelor de calcul (a se vedea Anexa 5) datele putând fi urmărite în tabelul de mai jos.

Valorile schimburilor de călătorii între orașele județului – valori maxime

max	IASI	PASCANI	HARLAU	PODU ILOAIEI	TARGU FRUMOS	Total
IASI	*	181	78	404	141	804
PASCANI	181	*	20	12	40	253
HARLAU	78	20	*	5	14	117
PODU ILOAIEI	404	12	5	*	19	439
TARGU FRUMOS	141	40	14	19	*	213
Total	804	253	117	439	213	1826

Problema care a mai rămas de clarificat este aceea a valorii de referință la momentul prezent și de la care trebuie să se pornească în conturarea activității de organizare viitoare: variabilitatea prea mare între limitele inferioare ale cererii și cele maxime ale cererii pretind din partea cercetătorilor prezentarea unui nivel al cererii, nivel care să poată fi înzestrat cu cea mai mare probabilitate de a fi atins.

Acceptând că valorile din sezonul de vârf sunt limita cea mai de sus a cererii, că valorile minime sunt cele care vor apărea în orice condiții de perioadă și vreme, iar valorile superioare sunt cele care apar cel mai des, atunci – **conform teoremei lui Gauss** – valoarea de referință, adică valoarea cea mai probabil să se manifeste în fenomenul complex al cererii de transport se poate calcula cu relația:

$$k_{\text{probabil}} = \frac{k_{\text{inf}} + 4 * k_{\text{sup}} + k_{\text{max}}}{6} = \frac{0.0000073 + 4 * 0.00001572 + 0.00002488}{6} = 0.00001584$$

care confirmă faptul că valorile superioare sunt valorile cele mai probabile ale cererii de transport (**și la care se vor face toate referirile ulterioare**):

ORAȘUL	Nr. comune cu dist. minimă	Nr. comune arundate în funcție de factorul gravitațional
IASI	41	70
PASCANI	16	16
HARLAU	8	3
PODU ILOAIEI	16	0
TARGU FRUMOS	12	4

se pot obține date mai ales referitoare la modalitatea de constituire a viitoarei structuri a rețelei de transport, dar și definitivă orientarea fluxurilor de călători pe aria județeană Iași. Pe rând:

IAȘI¹¹

Aroneanu, Bârnova, Bivolari, Ciortești, Ciurea, Comarna, Costuleni, Cozmești, Dobrovăț, Dolhești, Drăgușeni, Golăiești, Gorban, Grajduri, Grozești, Holboca, Horlești, Ipătele, Mironeas, Miroslava, Mogoșești, Moșna, Movileni, Popricani, Prisăcani, Probota, Răducăneni, Reditu, Roșcani, Scânteia, Șcheia, Schitu Duca, Țigănași, Tomești, Trifești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Vlădeni și Voinești.

PAȘCANI

Ciohorăni, Cristești, Hălăucești, Hărmănești, Heleșteni, Lespezi. Miroslavești, Mogoșești-Siret, Moțca, Ruginoasa, Sirețel, Stolniceni-Prăjescu, Tătăruși, Todirești, Valea Seacă și Vânători.

HÂRLĂU

Ceplenița, Deleni și Scobinți.

TÂRGU FRUMOS

Costești, Cucuteni, Ion Neculce și Strunga.

și care permite consemnarea următoarelor:

calatorii		clasament	%
21909,487	IASI	1	90,15%
936,768918	PASCANI	2	3,85%
485,684094	HARLAU	4	2,00%
533,525348	PODU ILOAIEI	3	2,20%
437,577782	TARGU FRUMOS	5	1,80%
24303,0431	TOTAL		

- Iași ar trebui să fie originea sau destinația a circa 90 % din trasee

¹¹ UAT-urile Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Holboca, Miroslava, Popricani, Reditu, Tomești, Țuțora, Valea Lupului fac parte din ADIZMI, prin urmare vor fi deservite de operatorul de transport metropolitan.

- Chiar dacă ocupă locul 3 în clasament, Podu Iloaiei, din cauza amplasării în imediata apropiere a Mun. Iași, nu este productiv a fi considerat nod al rețelei.
- Pe considerente geografice, celelalte 3 centre urbane (Pașcani, Hârlău și Târgu Frumos) vor constitui poli ai viitoarei rețele de transport județean.

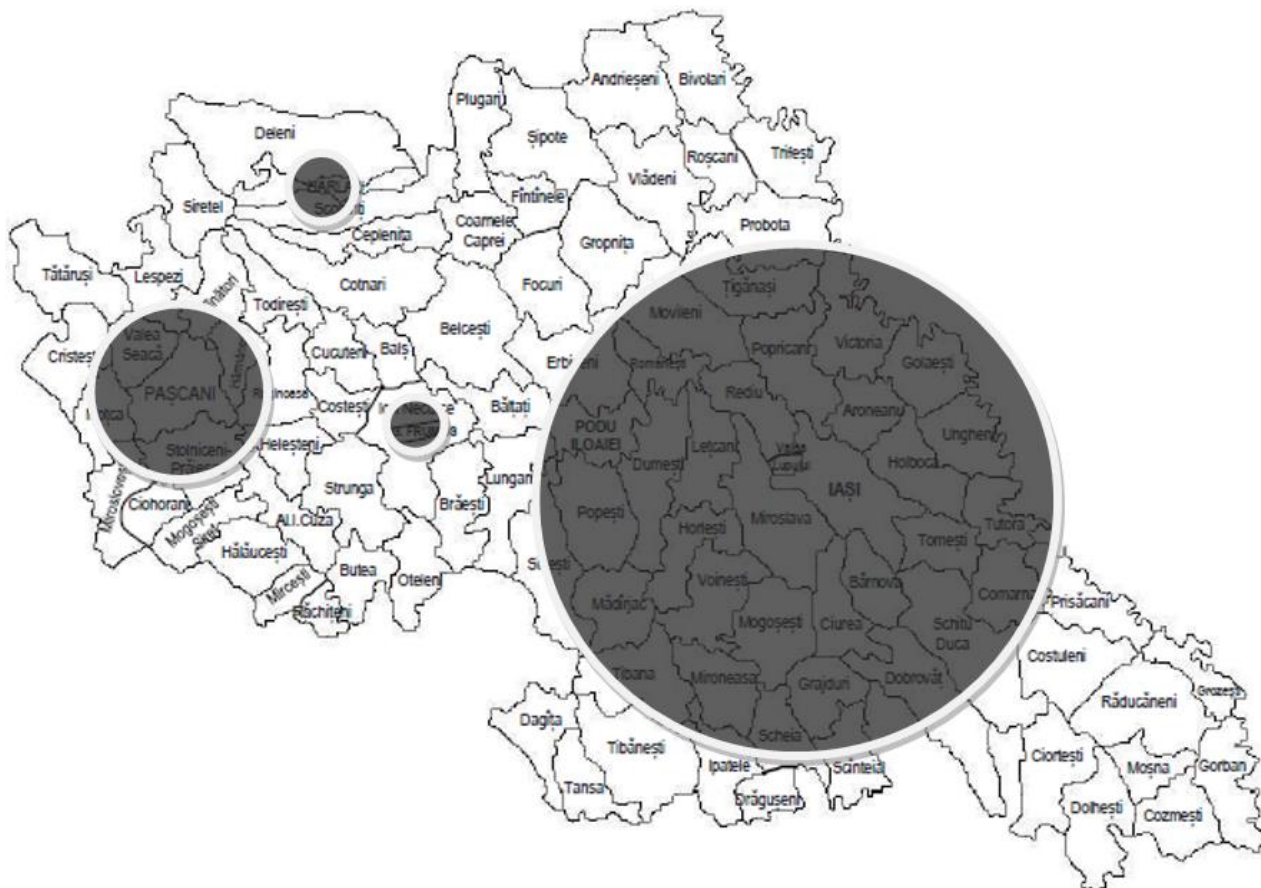


Figura 33 Importanța centrelor urbane – din perspectiva serviciului de transport județean

3.3 Distribuția pe intervale orare și pe perioade calendaristice

Prin transport de masă, se înțeleg serviciile de transport furnizate pentru public de către întreprinderi publice sau private și caracterizate de **continuitate și regularitate**. Asemenea servicii se pot organiza în cazul tuturor modurilor de transport, în funcție de cerere, caracteristicile geografice ale fluxurilor de călători și infrastructura existentă. Totuși, se poate afirma că transportul de masă este dominat de sistemele rutier (autobuze) și feroviar (de suprafață și subteran). Planificarea și programarea serviciilor de transport urbane, suburbane și interurbane de masă sunt întotdeauna influențate de politica și standardele de serviciu impuse de autoritățile publice sau adoptate de întreprinderea de transport. Scopul acestor procese este furnizarea unor servicii de transport corespunzătoare solicitărilor de pe piață, în condițiile utilizării eficiente a resurselor de care dispune întreprinderea de transport.

În general, autoritățile publice sunt interesate de existența unor legături de transport, directe sau cu schimbarea mijlocului de transport, între toate zonele din aria lor de responsabilitate, pentru care pot impune parametri de continuitate și regularitate a serviciilor (perioadele de serviciu, frecvențe, etc.) și pot asigura un anumit nivel de subvenționare a acestora.

La rândul lor, întreprinderile de transport sunt interesate de acoperirea cheltuielilor din veniturile proprii și subvenții, ceea ce conduce la necesitatea unui anumit regim de exploatare a resurselor. Se fixează valori pentru indicatori cum sunt parcursul zilnic al vehiculelor și gradul de ocupare a locurilor în mijloacele de transport.

În procesul de planificare, în funcție modelul de organizare a serviciilor impus printr-o decizie strategică, se stabilesc:

a) elemente care definesc serviciile de transport:

- ◆ relațiile de transport deservite, identificate prin:
 - origine;
 - destinație;
 - ruta pe care vor circula mijloacele de transport, pentru a asigura legături între origine și destinație;
- ◆ frecvența serviciilor de transport, respectiv intervalul de timp la care se succed două mijloace de transport distincte pentru a contribui la realizarea fiecărui serviciu de transport. Se orientează către cererea de transport sau către performanță.
- ◆ intervalele de timp în care se execută serviciile de transport, respectiv intervalul de timp în care circulă efectiv mijloacele de transport alocate fiecărui serviciu;
- ◆ caracteristicile de calitate ale fiecărui serviciu de transport (viteza comercială, confort, servicii la bord, etc.);

b) elemente privind execuția serviciilor:

- orariile mijloacelor de transport;
- turnusul vehiculelor;
- turnusul personalului.

Elementele care definesc serviciile de transport se stabilesc în funcție de cererea de transport sau pot fi impuse de autorități. Ca urmare, serviciile se pot executa:

- non - stop. Se derulează continuu și fără nici o întrerupere în 24 ore, chiar dacă frecvențele specifice anumitor perioade ale zilei au valori diferite.
- în anumite perioade ale zilei. Se derulează continuu, între anumite ore ale zilei. Într-o asemenea situație, se stabilesc orele de plecare ale primelor și ultimelor mijloace de transport din fiecare capăt de linie sau stație terminus, ca și frecvențele de serviciu în diferitele intervale orare ale perioadei de execuție a serviciului.
- numai la anumite momente ale zilei. În general, sunt caracterizate de continuitate la nivelul unor perioade de ordinul lunilor și discontinuitate la nivelul zilei. În perioada de valabilitate a serviciului, mijloacele de transport se introduc în circulație în fiecare zi, la anumite ore, diferențele dintre acestea nefiind constante.
- neregulat. Pot fi disponibile oricui, pe durata zilei, însă nu sunt caracterizate de anumite rute, frecvențe și orarii.

Planificarea și programarea serviciilor de transport aparținând unui mod de transport trebuie să asigure interconectarea acestora cu alte servicii de transport, indiferent de modul de transport care le furnizează pe acestea. Această cerință se poate realiza prin:

- fixarea unor rute care se intersectează în anumite stații sau terminale;
- construcția adecvată a orariilor pentru mijloacele de transport ale căror rute se intersectează într-un terminal, astfel încât să permită transbordarea călătorilor:
 - practic fără așteptare, caz în care mijloacele de transport sosesc simultan sau la intervale foarte scurte și vor avea o perioadă comună de tranzit prin acel terminal;
 - cu așteptare având o durată rezonabilă, după debarcarea din primul mijloc de transport și înaintea sosirii celui în care se vor îmbarca.

Procesul de planificare va urmări, pe cât posibil, corelarea orariilor pentru mijloacele de transport care contribuie la realizarea unor servicii diferite, pe porțiunile de rută comune, astfel încât să se asigure uniformitatea răspândirii temporale a acestora pe elementele infrastructurii folosite în comun.

Orariile mijloacelor de transport se stabilesc în funcție de:

- traficul deservit (urban, suburban, interurban, internațional);
- categoria serviciului, caracterizată de viteza comercială.
- stațiile / terminalele de pe rută;
- perioada de valabilitate a orariilor;
- perioada zilnică de serviciu;
- frecvența de serviciu;
- timpii de mers între oricare două stații / terminale succesive de pe rută;
- duratele specifice pentru îmbarcarea și debarcarea călătorilor în fiecare stație / terminal de pe rută;
- duratele unor operații tehnice, care trebuie executate în parcurs;
- duratele unor operații tehnice obligatorii în stațiile și terminalele capăt de linie (salubritate sau alimentarea cu combustibil, etc.);
- duratele specifice fiecărei stații / terminal pentru transbordarea călătorilor dintr-un mijloc de transport în altul. Pot include atât duratele necesare transbordării efective, cât și așteptări.
- existența unor concurenți și regulile impuse de autorități pentru asigurarea regimului de concurență loială între operatori.

Orariile mijloacelor de transport sunt stabilite în cadrul unor procese la care participă autoritățile de reglementare în domeniu, autoritățile cu atribuțiuni de urmărire și control al traficului, gestionarii infrastructurilor și operatorii de transport. În principiu, acesta se derulează în mai multe etape, după cum urmează:

- autoritățile definesc caracteristicile serviciilor pe care intenționează să le asigure piața transporturilor publice interurbane;
- operatorii de transport supun solicitările autorităților unor subproces de analiză vizând posibilitățile tehnice și comerciale de acoperire a nevoilor și construiesc orariile mijloacelor de transport, pe care le transmit autorităților;
- urmează etapa de corectare a solicitărilor inițiale, de către autorități în colaborare cu operatorii de transport interesați de preluarea serviciului respectiv;
- aprobarea orariilor vehiculelor de transport.

Pentru fiecare dintre cele patru etape, se impun termene la care trebuie realizate. Procesul descris anterior este influențat de caracteristicile modului de transport, traficul deservit și normele naționale și internaționale (durata sa este destul de mare, peste 6 luni). În funcție de volumul cererii de transport, standardele de execuție a serviciului impuse de autorități și orariile pentru mijloacele de transport, se stabilesc:

- tipul mijloacelor de transport care vor realiza fiecare serviciu. În general:
 - vehicule cu capacitate și/sau viteză reduse vor realiza legături caracterizate de cererea scăzută sau pentru legăturile dintre terminalele concentratoare și sateliții acestora;
 - vehicule cu capacitate mare și/sau viteză ridicată vor realiza legături între terminale concentratoare aflate la mare distanță sau vor deservi relații caracterizate de o cerere de transport ridicată;
- numărul vehiculelor din fiecare tip.

Alocarea efectivă a mijloacelor de transport (turnusul vehiculelor) se va realiza în funcție de:

- caracteristicile relației de transport, care impun tipul vehiculului:
 - caracteristicile cererii;
 - caracteristicile infrastructurii;
- normele privind exploatarea și întreținerea vehiculelor;
- durata operațiilor tehnice obligatorii de la capăt de linie;
- cerințele privind exploatarea eficientă, fixate prin indicatori de tipul:
 - parcursul mediu zilnic;
 - gradul de ocupare a locurilor.

În societatea modernă, transportul este un element indispensabil vieții, întrucât oferă membrilor societății posibilitatea de comunicare, de percepere și asimilare a cât mai mult din ceea ce oferă civilizația, tehnică și cultură umană. Din cele mai vechi timpuri, oamenii au înțeles faptul că orice proces de muncă, orice activitate vitală începe, se continuă și se finalizează cu ajutorul transporturilor. Civilizația modernă, caracterizată printr-un ritm intens de dezvoltare în cele mai diverse domenii, masivul schimb de valori materiale și spirituale, reclamă o continuă deplasare de bunuri și o permanentă mișcare a oamenilor dintr-un loc în altul.

Pentru a putea defini transportul județean se pornește de la faptul că zona administrativă județeană poate fi considerată asemeni unui sistem (foarte complex), ale cărui funcțiuni cumulează din punct de vedere social, principalele activități umane (locuirea, producția, comerțul, educația, învățământul, cultura, sănătatea, sportul, politica, administrația, recreerea etc., dar evident și transportul, deplasarea).

Pentru ca județul să fie (să devină) viabil, este necesară echilibrarea tuturor funcțiilor sale și dezvoltarea armonioasă a tuturor dotărilor, deci și a transportului. Transportul județean rutier de călători, constituie una din funcțiile importante ale societății organizate în jurul unui centru istoric, care **asigură unitatea și coerența localităților care "țin" de acest centru istoric** și poate fi considerat barometrul nivelului de dezvoltare locală, fiind o parte intrinsecă a civilizației, a omului modern. Transportul în comun este o activitate complexă și se desfășoară în condiții caracterizate prin solicitări intense de scurtă durată, grad de încărcare variabil în timp și spațiu, necesitatea încadrării în traficul rutier general, trecerea prin numeroase puncte de conflict, apariția unor factori perturbatori independenți de organizarea sa. Transportul de călători trebuie privit în contextul dezvoltării generale a județului, al importanței sale politice și cultural-sociale, determinante fiind întinderea teritoriului deservit, numărul locuitorilor, regimul demografic, ritmurile vieții sociale, volumul activității economice, dispunerea în spațiu a utilităților și specificul variației acestora.

În transportul în comun de călători nu se creează bunuri, ci efecte utile pentru societate, cu importante implicații asupra colectivității, de unde rezultă un profund caracter social. Calitatea unei călătorii - ca produs efectiv al acestei activități-depinde de o multitudine de factori, esențiali fiind siguranța, regularitatea și ritmicitatea circulației. Caracteristicile de bază ale transportului în comun de călători sunt determinate de faptul că se desfășoară într-un cadru organizat, pe trasee fixe, cu grafice de mers și tarife prestabilite. Transportul de călători de la nivel județean se distinge prin faptul că trebuie **să realizeze contactul între**

comunități umane în limita disponibilului de timp rezultat din dispunerea localităților în teritoriu și să fie organizat în așa fel încât să asigure preluarea sarcinii de transport relevante în orice condiții de vreme, cu un grad corespunzător de confort și siguranță, funcția principală a sistemului de transport public județean fiind aceea de a **satisface cerințele de deplasare care se dovedesc utile scopului principal**: contactul între oameni și activitățile improbabil de accesat "la fața locului".

EXPLICAȚII:

- Cererea de transport relevantă se referă la cererea pentru care durata cumulată **deplasare dus – rezolvare problemă – deplasare întors** are șanse reale de satisfacere la un nivel acceptabil de efort propriu și al comunității.¹²
- Traseul 003 = Iași – Osoi (Comarna) se desfășoară între orele 5.00 și 21.40 deoarece este literalmente util și orașului și comunei să se asigure curse pe mai mult de 16 ore ale zilei. La fel traseul 014 = Iași - Boroșești sau traseul 021 = Iași – Slobozia (Voinești) etc.
- Traseul 035 = Iași – Oțeleni se desfășoară între orele 6.00 și 18.40 deoarece este literalmente imposibil cetățeanului să îl aduci din Oțeleni la oraș la ora 20, să-și rezolve o oarecare problemă personală și să mai și revină în localitatea de domiciliu într-un timp rezonabil; iar distanța de 77 km confirmă acest lucru.
- **Și totuși, nu există în ultimele comune specificate și cerere după orele 18, 19, 20 ? Ba da, dar este nerelevantă pentru sistem în ansamblul său.** Cererea din Comarna sau Voinești este relevantă, altfel locuitorii ambelor comune s-ar muta cu totul în Iași¹³.

Scopul specific pentru un transport în comun de călători convenabil, poate include asigurarea unei capacități suficiente cererii relevante, accesibilitate ușoară, timp rezonabil pentru drumul origine-destinație, siguranță și securitatea călătorilor, facilități, minim de efecte negative pentru locuitori, inclusiv protecția mediului înconjurător, toate la un preț posibil de suportat de marele public.

Deși are o poziție importantă în cadrul activității umane, transportul de tipul oraș-comună sau comună-comună încă **este, astăzi, o problemă** mai ales în județe unde există condiții de o oarecare precaritate în ceea ce privește căile rutiere. Dar rezolvarea acestei probleme nu este numai apanajul domeniilor tehnico-științifice, ci și curentelor politice. Transportul public trebuie să fie benefic pentru marea majoritate a populației (și pe cât posibil și pentru categoriile defavorizate, bătrânii, oamenii cu venituri modeste etc. care nu își pot permite financiar decât transportul colectiv; de aceea și costul legitimațiilor de călătorie este supravegheat de către autorități).

În general se consideră că activitatea de transport în comun are vocația de serviciu public pentru că:

- este o activitate de utilitate publică, cu influențe în derularea întregii vieți a județului;
- este permanent într-un raport juridic cu cel care a creat-o și organizat-o ca o necesitate obiectivă (de cele mai multe ori acesta fiind statul);

¹² Este vorba de fapt de costul generalizat al activității (timp și bani).

¹³ Este necesar să se facă o distincție între **interesul publicului** și **interesul public**: poate că din perspectiva publicului ar trebui să existe curse de transport la orice oră și în ambele sensuri; din perspectivă publică – adică din perspectiva celor care administrează serviciul de transport județean - această pretenție este practic imposibilă deoarece nu cel care cere suportă eforturile financiare și materiale cu punerea în funcție a sistemului de transport (și de aceea necesitatea unui asemenea studiu care se permită discernământul între raționalitate și risipă).

- este supusă unui regim juridic guvernat de dreptul public care o diferențiază de alte activități private, dominate de principii care le dau dreptul de a satisface doar interesele proprii pentru care au fost organizate;
- furnizează prestații și servicii de manieră colectivă și generală;
- este o activitate cu durată mare în timp, care cuprinde o categorie de acte cu caracter repetitiv, cu un scop bine determinat, având o viață juridică și tehnică proprie, specifică.

Transportul în comun (ca serviciu public), este dominat de două cerințe:

- continuitatea; prin aceasta se condiționează satisfacerea intereselor publice în ansamblul lor și în niciun caz cele ale transportatorului (întreruperea sau suspendarea, chiar pentru o zi, conduce la dezorganizarea vieții publice);
- primatul interesului general față de interesul particular; **transportul public de călători se organizează pentru satisfacerea intereselor majorității membrilor societății** (în cadrul grupurilor și colectivităților de oameni), nu pentru cele ale indivizilor sau grupurilor minoritare luate separat.

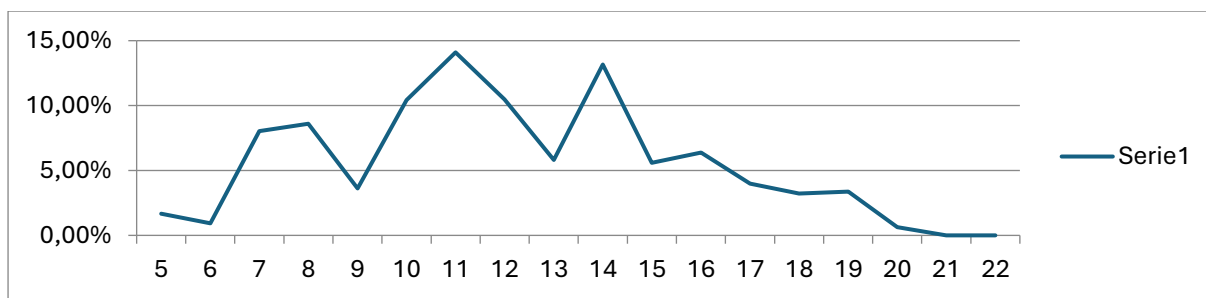
Cererea de transport manifestă un specific aparte (influențând întreaga alcătuire și funcționare a sistemului de transport județean): **neuniformitatea**, ca rezultat al vârfurilor produse de transportul profesional și/sau personal, numărul maxim de mișcări fiind înregistrate dimineața, iar numărul minim către orele de încheiere a activității sociale. La modul general, în perioadele scurte de vârf (5.30-8.30 dimineață; 14.30-18.30 după-amiază) transportul de călători trebuie să pună la dispoziție vehicule suficiente și personalul de bord aferent executării prestației.

În lupta cu neuniformitatea, pe ariile județene s-a încercat să se aplatizeze vârfurile cererii de transport, eșalonând orele de începere și terminare a programului la principalele unități economice și sociale din orașele și municipiile care sunt principalele ținte ale călătoriilor. Dar și această aplatizare este limitată de factori obiectivi (energie, interdependențe) sau subiectivi (preferințe, interese, etc.).

Cererea de transport se supune unei serii de factori stimulatori: dezvoltarea economică, creșterea venitului național și individual, structura profesională, creșterea fondului de timp liber al oamenilor sau existența unor cifre mai ridicate sau mai scăzute a numărului de șomeri, distribuirea în spațiu a populației, dezvoltarea zonelor definitorii ale județelor, dezvoltarea de noi zone de locuit, creșterea continuă a colaborării economice și politice cu diferite alte comunități umane. Desigur că există și factori inhibitori: creșterea numărului de pensionari, scăderea numărului de locuitori ai unor localități, activitatea scăzută în economie, etc. Organizarea funcționării sistemului general de transport trebuie să pornească de la necesitatea asigurării caracterului unitar al acestuia și de la subordonarea diferitelor subsisteme interesului general al colectivității în conformitate cu limitele și posibilitățile pe care le oferă fiecare în preluarea călătoriilor și folosirea rețelei de drumuri sau dotărilor specifice.

Concret:

- informațiile necesare obținerii caracterului neuniformității sunt cuprinse în orele de însoțire a vehiculului și volumul de călători urcați și coborâți
- în Anexa 11 "structura zilei" sunt organizate aceste informații astfel încât să se obțină concluzii pertinente asupra fenomenului neuniformității
- mai jos este redată o imagine simplificată a rezultatelor (și care sunt analizate în continuare):
 - există relativ bine conturate 3 vârfuri de-a lungul variației cererii de călătorie
 - plasarea lor pe axa timpului ar putea avea următoarele explicații



Grafic 21 Structura cererii de transport de-a lungul zile de exploatare

(Nota. Momentele de vârf sunt considerate din perspectiva sistemului de transport, ceea ce revine la afirmația: cererea propriu-zisă are loc cu ceva timp mai înainte).

- orele dinaintea, la momentul și după ora 7.00 sunt rezultatul necesităților călătorilor care vizează locurile de muncă, a solicitărilor elevilor și a persoanelor care fac naveta sat – oraș din categoria cadre didactice, medici etc.
 - orele din jurul orei 11.00 sunt rezultatul necesităților elevilor din schimbul de după-amiază, dar și al călătorilor care vizează deplasările în interes personal;
 - orele dinaintea și la momentul 14.00 sunt orele de reflux către domiciliu ale celor care termină mai devreme ziua de muncă și a elevilor navetiști.
- ca amplitudine, coeficientul de neuniformitate indică o diferență însemnată între maximul și media înregistrate (coeficient de neuniformitate = 2,54); acest aspect va crea condiții dificile de executare a serviciului întrucât va obliga operatorii la respectarea unor programe de circulație diferențiate cel puțin pentru 4 perioade ale zilei¹⁴:
 - **vârful de trafic I dimineața**
 - **între vârfuri**
 - **vârful de trafic II după-amiaza**
 - **la închiderea programului**¹⁵
 - **pe de altă parte, având în vedere duratele de parcurgere a traseelor, aceste considerații nu pot fi valabile decât în cazul liniilor de transport care deserveșc comunele "de interior",** adică acele comune care nu se găsesc pe artere principale ale județului;
 - pentru liniile de transport care asigură coerența serviciului de transport județean (de tipul Iași – Pașcani sau Iași – Târgu Frumos sau Iași – Hârlău etc.) este de recomandat un program cadențat care să ofere certitudini publicului călător (cadențat = **cu momente bine fixate de-a lungul zilei, deci fără modificări de intervale de circulație**).

În ceea ce privește alte periodicități decât cele de 24 de ore, sondajul a scos în evidență principala periodicitate față de cea zilnică ca fiind cea provenită din **sucesiunea semestrelor școlare**.

¹⁴ Trebuie subliniat că un program de transport de tip județean nu trebuie confundat cu un program de transport de tip urban: pentru asigurarea deplasărilor comună – comună sau comună – oraș, principala problemă este a asigurării **legăturilor între localități**, în timp ce pentru un program de transport urban principala problemă este a asigurării **legăturilor între micro-comunitățile umane**.

¹⁵ Dar asigurarea acestei modificări depinde și de nivelul cererii: pentru localitățile cu doar 3-4 curse este aproape imposibil să se realizeze aceste schimbări de intervale de circulație.

3.4 Gradul de acoperire a solicitărilor

Nici de-a lungul perioadei în care s-au făcut ridicările de date de pe teren și nici din calculele matematice nu a rezultat că vreo parte a cererii de transport ar rămâne nesatisfăcută.

3.5 Distanțele medii de călătorie și timpii medii de călătorie

Pe de o parte: de la început trebuie subliniat că din datele culese de pe teren rezultă că duratele de deplasare de-a lungul traseelor atribuite, durate prevăzute în programele de circulație, sunt respectate.

Pe de altă parte: practic, a determina orice distanță medie de transport și orice durată de atingere a fiecărei destinații din cele 93 de comune și 5 orașe reprezintă un bagaj de informații poate "interesant", dar inutil. De aceea cerința de **atingere a punctelor de polarizare a interesului călătorilor** este cea care trebuie avută în vedere:

- În mod evident punctele de polarizare sunt cele 5 orașe (de fapt 4 – Podu Iloaiei nu are trasee alocate) – locuri în care populația rurală poate să găsească instituții și utilități pe care în mod obișnuit (nu în mod normal) nu le găsește pe teritoriul localității de domiciliu.
- De asemenea: nu se poate contracta spațiul pentru că atingerea unuia din cele 4 orașe să se producă în aceeași durată ca pentru prima comună de lângă oraș.
- De aceea nu este de comparat durata până la punctul de polarizare, ci dacă viteza de deplasare asigurată de sistem pentru oricare localitate este comparabilă cu a celorlalte deplasări. Ori această caracteristică a sistemului de transport pus în funcție pe teritoriul județului Iași **lasă de dorit**. În Anexa 12 - Viteze sunt redate vitezele realizate de vehiculele utilizate în exploatare. Se constată:
 - ✓ O medie de 36,72 km/h
 - ✓ O maximă de 64,8 km/h pentru Traseul 117= Iași – Vorovești pe 27 km
 - ✓ O minimă de 20,87 km/h pentru Traseul 068 = Pașcani – Topile pe 8 km.

Această diferență de la simplu la triplu între deplasări denotă **un tratament diferențiat aplicat locuitorilor** din zone relativ similare din perspectiva depărtării și reliefului. Deși media poate fi caracterizată ca "bună" discrepanțele sunt total nedorite și generatoare de nemulțumire colectivă la adresa Administrației județene.

Desigur că există și cauze obiective pentru această stare de lucruri, dar este clar că o parte a publicului călător este **pusă în inferioritate** din perspectiva mediei generale a vitezelor înregistrate pe județ și este **privată de accesul** la nivelul următor de civilizație. Iar pentru remedierea situației nu sunt suficiente doar vehicule: este necesară o regândire a intervențiilor asupra infrastructurii. Mai jos vor fi redate valori reprezentative ale distanțelor și duratelor de atingere a mediului urban, dar realitatea este că unora dintre locuitori nu li se asigură o accesibilitate îndreptățită: chiar dacă fiecare sat ar avea traseul său, dacă până la capătul traseului pierzi ore, nu minute, accesul la destinația dorită este de fapt prohibitivă.

Determinarea propriu-zisă a distanțelor medii de călătorie s-a efectuat utilizând un fișier "matrice distanțe medii" (Anexa 13). Conform datelor procesate pentru cele mai reprezentative localități din care călătorii se orientează către unul din cele 4 orașe (care sunt și capete de trasee), situația se prezintă astfel:

- Către Iași sunt analizate primele 12 origini ale călătoriilor

însurând 18618 deplasări = 85 %

dintr-un total de 21909

distanța medie de transport fiind 9,03 km.

- Către Pașcani sunt analizate primele 19 origini ale călătoriilor

încumând 756 deplasări = 80,7 %

dintr-un total de 937

distanța medie de transport fiind 22,25 km.

- Către Hârlău sunt analizate primele 9 origini ale călătoriilor

încumând 394 deplasări = 81,1 %

dintr-un total de 486

distanța medie de transport fiind 16,40 km.

- Către Târgu Frumos sunt analizate primele 17 origini ale călătoriilor

încumând 337 deplasări = 77 %

dintr-un total de 438

distanța medie de transport fiind 22,25 km.

În ceea ce privește duratele de transport numai pentru parcursul rutier până la proximal oraș¹⁶ situația se prezintă mai jos (referirile făcându-se în funcție de vitezele minimă și maximă înregistrată pe județ):

- Pentru 85 % dintre călătorii cu punct de polarizare Iași durata de circulație este cuprinsă între (aproximativ) 8 și 26 minute
- Pentru 80,7 % dintre călătorii cu punct de polarizare Pașcani durata de circulație este cuprinsă între (aproximativ) 21 și 64 minute
- Pentru 81,1 % dintre călătorii cu punct de polarizare Hârlău durata de circulație este cuprinsă între (aproximativ) 15 și 47 minute
- Pentru 77 % dintre călătorii cu punct de polarizare Târgu Frumos durata de circulație este cuprinsă între (aproximativ) 21 și 64 minute

Pentru restul originilor duratele sunt mai mari, iar cauza este obiectivă (plasarea localității pe teritoriu este dezavantajoasă în sine).

¹⁶ Analiza nu se referă și la duratele medii de așteptare a următoarelor curse.

4. Evaluarea siguranței în trafic

Totalitatea acțiunilor și măsurilor destinate îmbunătățirii comportamentului uman, vehiculelor și infrastructurii rutiere, care să conducă la circulația în condiții de securitate a tuturor categoriilor de utilizatori ai drumurilor publice, prin reducerea riscului implicării în accidente rutiere și diminuarea consecințelor acestora reprezintă siguranța rutieră.

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 Bilanțul Inspectoratului de Poliție Județean Iași - *Evaluarea activității Inspectoratului de Poliție Județean Iași în anul 2023*, în ce privește riscul rutier se precizează că "deși numărul total al accidentelor înregistrează o creștere de 5% față de anul anterior, numărul accidentelor rutiere grave a scăzut cu 3%, iar numărul de persoane decedate în astfel de accidente rutiere a scăzut cu 8%. De asemenea, se înregistrează scăderi și în ceea ce privește numărul răniților grav din astfel de accidente. Principalele cauze generatoare de accidente rutiere au fost: abateri săvârșite de bicicliști, neacordare prioritate vehicule, viteza neadaptată la condițiile de drum, traversarea neregulamentară a străzii de către pietoni, nerespectarea distanței între vehicule."

În Bilanțul Inspectoratului de Poliție Județean Iași - *Evaluarea activității Inspectoratului de Poliție Județean Iași în anul 2022*, în ce privește circulația rutieră, se precizează că au fost constatate 1.102 infracțiuni la regimul circulației rutiere, iar față de 101 dintre persoanele cercetate au fost dispuse măsuri preventive. Totodată, se mai precizează că polițiștii rutieri au constatat 58.217 contravenții, au reținut în vederea suspendării 7.671 de permise de conducere și au retras 1.864 de certificate de înmatriculare. În ce privește numărul total al accidentelor rutiere grave, acesta a scăzut cu 3%, iar numărul de persoane decedate în astfel de accidente rutiere a scăzut cu 5% față de anul precedent. De asemenea, în bilanț se mai menționează că s-au înregistrat scăderi ale numărului răniților grav din astfel de accidente iar principalele cauze generatoare de accidente rutiere au fost: abateri săvârșite de bicicliști, traversarea neregulamentară a străzii de către pietoni, neacordare prioritate vehicule, nerespectarea distanței între vehicule și viteza neadaptată la condițiile de drum.

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.

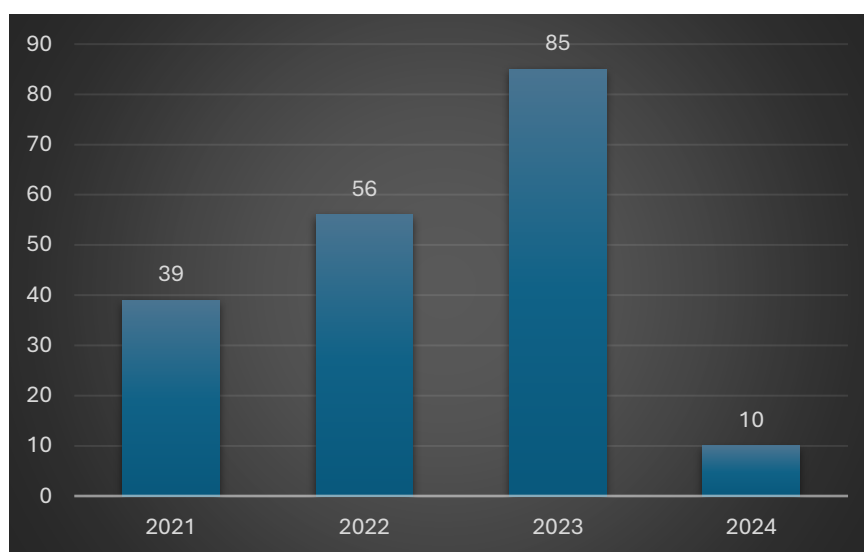
Tabel 40 Situația evenimentelor rutiere, județ Iași, 2021-2024 (ianuarie-martie). Sursa: I.P.J. Iași

Perioada	Nr. evenimente rutiere	Persoane decedate	Persoane rănite grav	Persoane rănite ușor
2021	39	3	6	46
2022	56	2	5	62
2023	85	0	10	84
ianuarie-martie 2024	10	0	1	11
TOTAL	190	5	22	203

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.

Principalele cauze generatoare ale accidentelor rutiere au fost și sunt abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale, abateri bicicliști, abateri pasageri/călători/însoțitori, alte abateri pietoni, alte abateri săvârșite de conducătorii auto, alte preocupări de natură a distrage atenția, conducere sub influența alcoolului, depășire neregulamentară, întoarcere neregulamentară, neacordare prioritate pietoni, neacordare prioritate vehicule, neasigurare la schimbarea direcției de mers, neasigurare mers înapoi, neasigurare schimbare bandă, nerespectare distanță între vehicule, nerespectare indicatoare rutiere de obligare sau reglementare, nerespectare reguli trecere CF, nerespectare semnalizare semafor, oprire/staționare neregulamentară, pietoni pe partea carosabilă, traversare neregulamentară pietoni, viteza neadaptată la condițiile de drum.

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%).



Grafic 22 Numărul accidentelor rutiere, județ Iași, 2021-2024 (ianuarie-martie)

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.

În continuare sunt redată câteva extrase cu impact direct asupra siguranței circulației pe care ar trebui să le respecte operatorii de transport care efectuează curse regulate pe traseele de transport public județean.

- La efectuarea transportului rutier județean, contra cost de persoane prin servicii regulate se interzice transportul mai multor persoane decât numărul de locuri pe scaune înscris în certificatul de înmatriculare al autovehiculului.
- Persoanele cu funcții care concură la siguranța rutieră sunt:
 - conducătorul auto, persoană desemnată să conducă permanent și efectiv activitatea de transport rutier a întreprinderii/operatorului de transport/operatorului pentru activități conexe transportului rutier,

- consilierul de siguranță pentru transportul rutier al mărfurilor periculoase și
- instructorul de conducere auto.
- Persoanele cu funcții care concură la siguranța rutieră trebuie să facă dovada că sunt apte din punct de vedere medical și psihologic pentru ocuparea și menținerea în funcție. Avizul medical și avizul psihologic se obțin în urma unei examinări inițiale și periodice, efectuată în unități specializate din rețeaua sanitară proprie a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii sau agreeate de acesta. Periodicitatea efectuării examinării medicale și/sau psihologice, precum și cazurile pentru care se impune efectuarea examinării medicale și/sau psihologice se stabilesc de către autoritatea competentă prin norme.
- Pentru prevenirea evenimentelor rutiere, întreprinderile/operatorii de transport/operatorii pentru activități conexe transportului rutier au obligația de a asigura pregătirea profesională continuă și periodică a personalului cu funcții care concură la siguranța rutieră.
- Transportul rutier poate fi efectuat numai cu vehicule rutiere a căror stare tehnică corespunde reglementărilor specifice în vigoare, având inspecția tehnică periodică valabilă, acestea fiind clasificate/încadrate corespunzător, conform reglementărilor în vigoare.
- Pentru accesul pe infrastructura rutieră, vehiculele rutiere fabricate în țara sau în străinătate, înmatriculate sau care urmează să fie înmatriculate în România, sunt supuse omologării în vederea înmatriculării sau înregistrării și/sau inspecției tehnice periodice, după caz, în conformitate cu reglementările în vigoare.
- Transportul rutier de mărfuri și/sau persoane se efectuează numai cu vehicule rutiere destinate prin construcție tipului respectiv de transport și dotate cu tahografe și limitatoare de viteză, în conformitate cu reglementările în vigoare.
- Echiparea cu tahografe și limitatoare de viteză este obligatorie pentru autovehiculele ori ansamblurile de vehicule rutiere destinate transportului rutier de mărfuri a căror masă totală maximă autorizată este mai mare de 3,5 tone și pentru autovehiculele destinate transportului rutier de persoane având mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto, în conformitate cu prevederile reglementărilor naționale și ale Uniunii Europene.
- Operatorii economici care efectuează servicii de montare, reglare și verificare a tahografelor și limitatoarelor de viteză pot desfășura aceste activități numai pe baza autorizației tehnice eliberate de autoritatea competentă, în condițiile stabilite prin reglementările în vigoare.

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

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

Există două modalități de reconstituire a unei structuri de trasee de transport județean:

- prin revoluție sau
- prin evoluție.

Ideea de **revoluție** conține reșezarea întregului sistem de transport județean într-un cadru de organizare de tip “butuc cu spițe = hub and spokes”. Acest tip de organizare¹⁷ tinde să țină mai mult cont de interesele transportatorilor foarte puternici care au dezvoltat atât infrastructura concentrată, cât și cea distribuită.

Ideea de **evoluție** conține ajustarea sistemului de transport județean într-un cadru de organizare de tip “punct cu punct = point to point”. Acest tip de organizare tinde să țină mai mult cont de interesele micilor transportatori care nu au dezvoltat decât infrastructuri locale.

Analizând situația județului Iași s-a evidențiat că:

- în afară de Iași și Pașcani și, într-o mai mică măsură Hârlău și Târgu Frumos nu apare nici un alt centru de interes județean;
- cele mai multe localități sunt de fapt “sateliți” ai centrelor de interes județean (Iași, Pașcani, Hârlău și Târgu Frumos) și mai puțin al centrului de interes local (Podu Iloaiei) asta și datorită faptului că acest centru urban este situat în imediata vecinătate a Municipiului Iași
- modul de ofertare a serviciului este caracterizat de trasee care deservește aproape toate UAT-urile județului (cu excepția localităților Aroneanu, Ciurea, Șcheia și Țuțora), ținând cont în bună măsură de concentrarea pe noduri
- există 35 operatori de transport
- sunt exploatate trasee de câțiva kilometri lungime, dar și trasee foarte lungi.

S-a concluzionat ca tradiția județului este destul de apropiată de modul de organizare de tip “butuc cu spițe”. Adică este fezabilă aplicarea pentru următorii 4-5 ani a unei rețele care emană **evolutiv, bazată pe structura actuală** a serviciului de transport județean.

Ca urmare **principiile de constituire** a unei noi rețele de transport și implicit a unui tip de serviciu care să țină cont și de tradiție, dar și de schimbările din structura demografică, economică și socială au fost gândite să acopere următoarele aspecte:

- **tendențele de susținere a intereselor locale** în detrimentul tendințelor de centralizare excesivă doar pe Iași

¹⁷ În fond există doar 2 tipuri de organizare a unui serviciu de transport: butuc cu spițe, respectiv punct cu punct. Serviciul butuc cu spițe are la bază organizarea unor schimburi de călători între câteva centre majore de polarizare a interesului publicului călător, atingerea destinațiilor de detaliu fiind preluată de curse de scurt parcurs între fiecare din aceste centre și localitățile care oferă fluxuri substanțial mai mici decât între centrele majore.

Serviciul punct cu punct are la bază organizarea schimburilor de călători între fiecare două centre – majore sau nu – între care sunt asigurate fluxuri stabile generate de publicul călător și destinațiile preferate de acesta, indiferent dacă distanțele care le separă sunt mari sau mici.

- deservirea tuturor localităților de tip comună¹⁸, cu excepția celor care au aderat la ADIZMI și care vor fi deservite de operatorul de transport desemnat de aceasta
- **oferta de trasee în grup** care să asigure pentru fiecare operator de transport atât relații de transport rentabile, cât și relații de transport cu mai pronunțat caracter social
- **flexibilitate acordată operatorilor de transport** în alegerea satului / satelor care asigură cele mai reprezentative fluxuri de călătorii¹⁹

Punctul de plecare în construirea unei structuri de trasee a fost deja specificat în capitolul anterior care a relevat **schema de organizare actuală**. Astfel, constatarea că există bine conturate ARII ALCĂTUIE PE PRINCIPII GRAVITAȚIONALE asigură cel puțin materializarea primului principiu de mai sus, susținerea tendințelor publicului călător pentru întărirea centrelor orașenești locale.

Al doilea principiu “se execută nu se discută”.

Al treilea principiu sprijină acțiunile care nu avantajează aprioric unul sau altul dintre operatori.

Al patrulea principiu ține cont de relativitatea celor mai multe norme generale. Pretenția că executantul acestei lucrări sau Consiliul Județean Iași sau un specialist de orice rang ar putea să dețină adevărul absolut, este o afirmație fără suport științific²⁰. De aceea n-ar fi o noutate lucrativă ca operatorul de transport să-și stabilească un capăt de cursă într-unul din satele aparținătoare comunei stabilite de autoritatea administrativă a județului²¹.

Primul pas în vederea constituirii noii structuri de trasee: **susținerea centrelor locale**.

Având în vedere cele prezentate în capitolele anterioare și ținând cont și de poziționarea geografică a centrelor urbane ale județului Iași, se propune ca viitorul program de transport să se concentreze pe următoarele noduri ale rețelei, în jurul cărora să se dezvolte “spițele butucului”: Iași, Pașcani, Hârlău și Târgu Frumos. Orașul Podu Iloaiei reprezintă un caz special, modelul matematic nealocându-i UAT-uri în aria sa de influență, asta și prin prisma amplasării geografice în proximitatea Municipiului Iași. Prin urmare nu se recomandă a se constitui ca și nod al viitoarei rețele de transport public. Astfel, acest oraș împreună cu localitățile arundate prin modelul matematic (distanțare) vor fi alocate nodurilor către care există cea mai mare cerere de transport. De asemenea, trebuie precizat că, în funcție de amplasarea unităților de învățământ liceal și de numărul și originile elevilor navetiști pot apărea și alte noduri de mai mică importanță.

Pentru orașul Târgu Frumos

Secțiunile delimitate de localitățile:

TÂRGU FRUMOS – COSTEȘTI

¹⁸ Deoarece toți locuitorii sunt în mod echitabil plătitori de taxe și impozite.

¹⁹ **Insistăm asupra acestui aspect: întreaga lucrare a fost concentrată pe UAT = comună. Ca urmare arogarea unui capăt de cursă în satul x sau y este o acțiune fără substrat matematic: numai experiența operatorilor de transport poate discerne între un sat de caracteristică “sedentară” și un sat de caracteristică “dinamică”.**

²⁰ A nu se uita că în prezent teoria probabilității și, mai mult, teoria fenomenelor fuzzy tinde să dețină cote din ce în ce mai mari în orice activitate determinată de acțiunile umane.

²¹ Desigur operatorul de transport nu va avea ultimul cuvânt, Consiliul Județean va analiza propunerea operatorului de transport și o va aviza sau va uza de dreptul de veto, dacă alegerea operatorului de transport este lipsită de obiectivitate.

TÂRGU FRUMOS – CUCUTENI

TÂRGU FRUMOS – ION NECULCE

TÂRGU FRUMOS – STRUNGA

fac parte din structura de bază a sistemului de deservire a publicului călător.

Pentru orașul HÂRLĂU

Secțiunile delimitate de localitățile:

HÂRLĂU – CEPLENIȚA

HÂRLĂU – DELENI

HÂRLĂU – SCOBINȚI

fac parte din structura de bază a sistemului de deservire a publicului călător.

Pentru municipiul PAȘCANI

Secțiunile delimitate de localitățile:

PAȘCANI – CIOHORĂNI

PAȘCANI – CRISTEȘTI

PAȘCANI – HĂLĂUCEȘTI

PAȘCANI – HĂRMĂNEȘTI

PAȘCANI – HELEȘTENI

PAȘCANI – LESPEZI

PAȘCANI – MIROSLOVEȘTI

PAȘCANI – MOGOȘEȘTI-SIRET

PAȘCANI – MOȚCA

PAȘCANI – RUGINOASA

PAȘCANI – SIREȚEL

PAȘCANI – STOLNICENI-PRĂJESCU

PAȘCANI – TĂTĂRUȘI

PAȘCANI – TODIREȘTI

PAȘCANI – VALEA SEACĂ

PAȘCANI – VÂNĂTORI

fac parte din structura de bază a sistemului de deservire a publicului călător.

Pentru Municipiul IAȘI

Secțiunile delimitate de localitățile:

IAȘI – ARONEANU

IAȘI – BÂRNOVA

IAȘI – BIVOLARI

IAȘI – CIORTEȘTI

IAȘI – CIUREA

IAȘI – COMARNA

IAȘI – COSTULENI

IAȘI – COZMEȘTI

IAȘI – DOBROVĂȚ

IAȘI – DOLHEȘTI

IAȘI – DRĂGUȘENI

IAȘI – GOLĂIEȘTI

IAȘI – GORBAN

IAȘI – GRAJDURI

IAȘI – GROZEȘTI

IAȘI – HOLBOCA

IAȘI – HORLEȘTI

IAȘI – IPATELE

IAȘI – MIRONEASA

IAȘI – MIROSLAVA

IAȘI – MOGOȘEȘTI

IAȘI – MOȘNA

IAȘI – MOVILENI

IAȘI – POPRICANI

IAȘI – PRISĂCANI

IAȘI – PROBOTA

IAȘI – RĂDUCĂNENI

IAȘI – REDIU

IAȘI – ROȘCANI

IAȘI – SCÂNTEIA

IAȘI – ȘCHEIA

IAȘI – SCHITU DUCA

IAȘI – ȚIGĂNAȘI

IAȘI – TOMEȘTI

IAȘI – TRIFEȘTI

IAȘI – ȚUȚORA

IAȘI – UNGHENI

IAȘI – VALEA LUPULUI

IAȘI – VICTORIA

IAȘI – VLĂDENI

IAȘI – VOINEȘTI

fac parte din structura de bază a sistemului de deservire a publicului călător.

Propunerile – bazate și pe actuala structură de trasee – și care includ secțiunile menționate sunt:

TÂRGU FRUMOS – COSTEȘTI	deservit doar în tranzit	
TÂRGU FRUMOS – CUCUTENI (Băiceni)	(traseul 130)	(1)
TÂRGU FRUMOS – ION NECULCE	deservit doar în tranzit	
TÂRGU FRUMOS – STRUNGA (Fărcășeni)	(traseul 101)	(2)
HÂRLĂU – CEPLENIȚA (Poiana Mărului)	(traseul 128)	(3)
HÂRLĂU – DELENI (Feredeni)	(traseele 085+091+106)	(4)
HÂRLĂU – SCOBINȚI	deservit doar în tranzit	
PAȘCANI – CIOHORĂNI	(traseul 075)	(5)
PAȘCANI – CRISTEȘTI (Homița)	(traseul 110)	(6)
PAȘCANI – HĂLĂUCEȘTI	deservit doar în tranzit	
PAȘCANI – HĂRMĂNEȘTI	deservit doar în tranzit	
PAȘCANI – HELEȘTENI	deservit doar în tranzit	

PAȘCANI – LESPEZI (Buda)	(traseul 112)	(7)
PAȘCANI – MIROSLOVEȘTI	(traseele 123+156)	(8+9)
PAȘCANI – MOGOȘEȘTI-SIRET (Muncelu de Sus)	(traseul 152)	(10)
PAȘCANI – MOȚCA (Boureni)	(traseul 138)	(11)
PAȘCANI – RUGINOASA	deservit doar în tranzit	
PAȘCANI – SIREȚEL	(traseele 072+111+140+153)	(12+13+14)
PAȘCANI – STOLNICENI-PRĂJESCU (Brătești)	traseu nou	(15)
PAȘCANI – TĂTĂRUȘI (Iorcani)	(traseele 071+114)	(16)
PAȘCANI – TODIREȘTI	deservit doar în tranzit	
PAȘCANI – VALEA SEACĂ	(traseele 068+070)	(17+18)
PAȘCANI – VÂNĂTORI	(traseele 073+109+129)	(19+20+21)
IAȘI – ARONEANU	deservit de ADIZMI	
IAȘI – BÂRNOVA	deservit de ADIZMI	
IAȘI – BIVOLARI (Tabăra)	(traseele 047+048)	(22)
IAȘI – CIORTEȘTI (Șerbești)	(traseul 062)	(23)
IAȘI – CIUREA	deservit de ADIZMI	
IAȘI – COMARNA	(traseele 003+006)	(24+25)
IAȘI – COSTULENI (Covasna)	(traseul 007)	(26)
IAȘI – COZMEȘTI (Podolenii de Sus)	(traseele 008+009)	(27)
IAȘI – DOBROVĂȚ	(traseul 011)	(28)
IAȘI – DOLHEȘTI (Brădicești)	traseu nou	(29)
IAȘI – DRĂGUȘENI	deservit doar în tranzit	
IAȘI – GOLĂIEȘTI	(traseele 053+054)	(30)
IAȘI – GORBAN	deservit doar în tranzit	
IAȘI – GRAJDURI	deservit de ADIZMI	
IAȘI – GROZEȘTI	(traseul 005 prelungit)	(31)
IAȘI – HOLBOCA	deservit de ADIZMI	
IAȘI – HORLEȘTI	(traseele 018+020)	(32+33)
IAȘI – IPATELE	(traseul 012)	(34)
IAȘI – MIRONEASA (Urșița)	(traseul 013)	(35)

IAȘI – MIROSLAVA	deservit de ADIZMI	
IAȘI – MOGOȘEȘTI	(traseele 015+016)	(36+37)
IAȘI – MOȘNA	deservit doar în tranzit	
IAȘI – MOVILENI	(traseele 038+151)	(38+39)
IAȘI – POPRICANI	deservit de ADIZMI	
IAȘI – PRISĂCANI	(traseele 002+005)	(40)
IAȘI – PROBOTA (Perieni)	(traseul 049)	(41)
IAȘI – RĂDUCĂNENI	traseu nou	(42)
IAȘI – REDIU	deservit de ADIZMI	
IAȘI – ROȘCANI	(traseul 046)	(43)
IAȘI – SCÂNTEIA (Boroșești)	(traseul 014)	(44)
IAȘI – ȘCHEIA	deservit de ADIZMI	
IAȘI – SCHITU DUCA (Slobozia)	(traseul 150)	(45)
IAȘI – ȚIGĂNAȘI (Stejarii)	(traseul 049 – combinat cu Perieni)	
IAȘI – TOMEȘTI	deservit de ADIZMI	
IAȘI – TRIFEȘTI (Vladomira)	(traseul 045)	(46)
IAȘI – ȚUȚORA	deservit de ADIZMI	
IAȘI – UNGHENI	(traseul 055)	(47)
IAȘI – VALEA LUPULUI	deservit de ADIZMI	
IAȘI – VICTORIA (Luceni)	(traseul 050)	(48)
IAȘI – VLĂDENI	deservit doar în tranzit	
IAȘI – VOINEȘTI	(traseul 021 + traseu nou)	(49+50)

Al doilea pas în vederea constituirii noii structuri de trasee: **asigurarea deservirii tuturor comunelor.**

Există 29 de comune a căror poziție este ambiguă față de referențialul constituit în capitolul precedent – **COMUNELE SUNT PREZENTATE ÎN FIGURA URMĂTOARE.**

Pentru aceste comune trebuie găsite acele variante care se îndepărtează cel mai puțin de la sistemul de trasee în funcție.

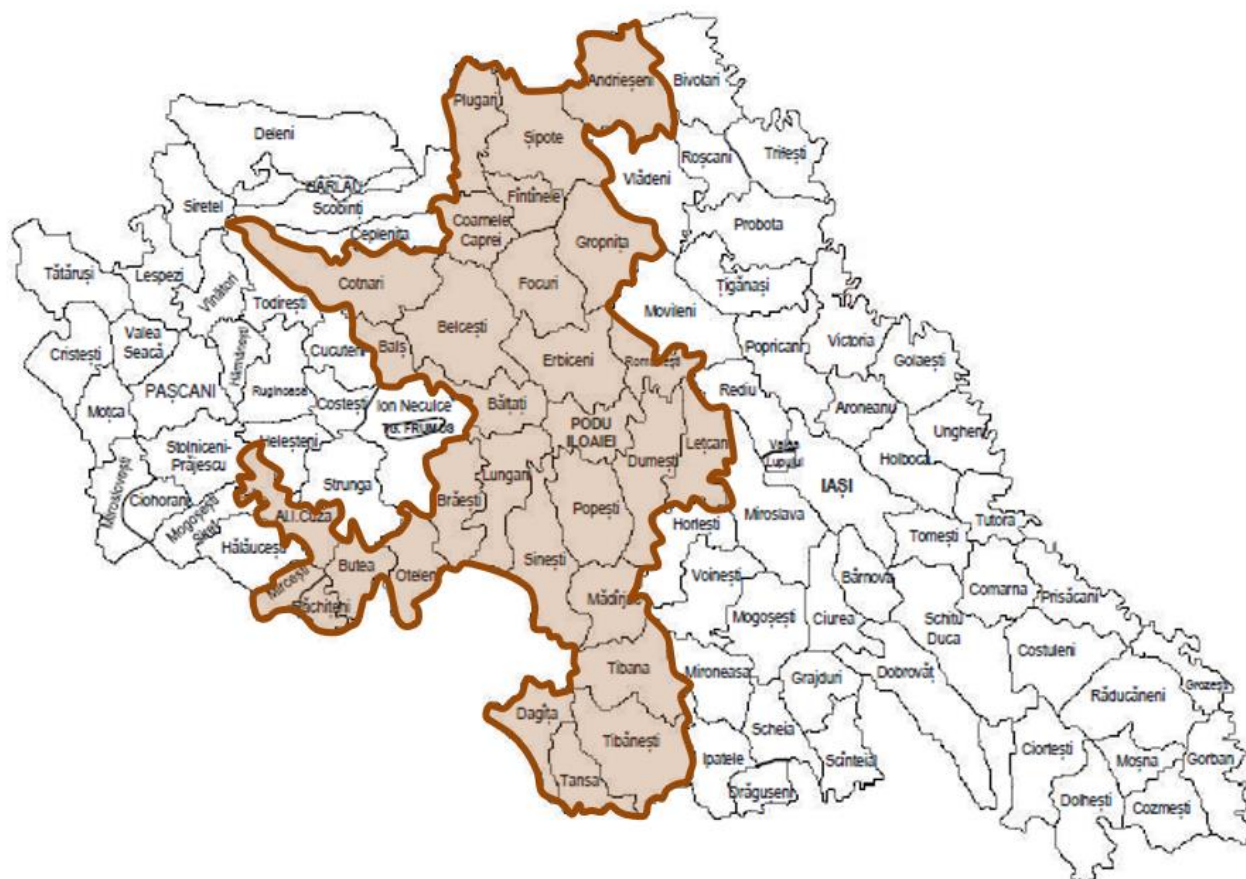


Figura 34 Localități care nu fac parte din REFERENȚIALUL constituit pe cadrul organizatoric actual

Dintre cele 29 de UAT, următoarele fac parte din ADIZMI și, implicit nu vor face parte din viitor program de transport județean: Letcani, Popricani și Românești.

Propunerile – bazate în special pe actuala structură de trasee – și care includ secțiunile menționate sunt:

PAȘCANI – A.I. CUZA (Volintirești)	(traseul 064)	(51)
IAȘI – ANDRIEȘENI (Glăvănești)	(traseul 107)	(52)
HÂRLĂU – BALȘ (Coasta Măgurii)	traseu nou	(53)
TÂRGU FRUMOS – BĂLȚAȚI (Mădârjești)	traseu nou	(54)
IAȘI – BELCEȘTI (Munteni)	(traseele 026+103)	(55)
TÂRGU FRUMOS – BRĂEȘTI	(traseele 088+122)	(56)
TÂRGU FRUMOS – BUTEA	traseu nou	(57)
IAȘI – COARNELE CAPREI	(traseul 041)	(58)
HÂRLĂU – COTNARI	(traseele 087+090)	(59)
IAȘI – DAGÂȚA (Mănăstirea)	(traseul 097)	(60)

IAȘI – DUMEȘTI (Păușești)	(traseul 027)	(61)
IAȘI – ERBICENI	deservit doar în tranzit	
IAȘI – FÂNTÂNELE	(traseul 039)	(62)
IAȘI – FOCURI	(traseul 040)	(63)
IAȘI – GROPNIȚA (Săveni)	(traseul 142)	(64)
IAȘI – LEȚCANI	(traseele 087+090)	(65+66)
IAȘI – LUNGANI	(traseele 032+143)	(67)
IAȘI – MĂDĂRJAC	(traseul 028)	(68)
PAȘCANI – MIRCEȘTI (Iugani)	traseu nou	(69)
TÂRGU FRUMOS – OȚELENI	(traseul 036)	(70)
IAȘI – PLUGARI (Boroșoaia)	(traseul 043)	(71)
IAȘI – POPEȘTI (Hărpășești)	(traseul 030)	(72)
IAȘI – POPRICANI	deservit de ADIZMI	
PAȘCANI – RĂCHITENI	(traseul 100)	(73)
IAȘI – ROMÂNEȘTI	(traseele 031+105)	(74)
IAȘI – SINEȘTI (Osoi)	(traseul 029)	(75)
IAȘI – ȘIPOTE (Chișcăreni)	(traseul 044)	(76)
IAȘI – TANSA	deservit doar în tranzit	
IAȘI – ȚIBANA	(traseul 023+ traseu nou)	(77+78)
IAȘI – ȚIBĂNEȘTI (Tungujei)	(traseul 022)	(79)

Conform noului program de transport comunele Erbiceni și Tansa vor fi deservite doar în tranzit de alte trasee care le străbat.

Al treilea pas în vederea constituirii noii structuri de trasee: **dubla deservire a UAT-urilor care prezintă o cerere semnificativă și echilibrată către două noduri**

Există mai multe localități care, datorită cererii ridicate de călătorie către un al doilea nod, trebuie deservite și către acesta. Astfel, apar ca necesare următoarele trasee:

TÂRGU FRUMOS – BELCEȘTI (Liteni)	(traseul 133)	(80)
PAȘCANI – CUCUTENI (Băiceni)	traseu nou	(81)
HÂRLĂU – FÂNTÂNELE	traseu nou	(82)
HÂRLĂU – ȘIPOTE (Hâlceni)	(traseul 086)	(83)

RĂDUCĂNENI – COZMEȘTI	<i>traseu nou</i>	(84)
RĂDUCĂNENI – GROZEȘTI	<i>traseu nou</i>	(85)

Al patrulea pas în vederea constituirii noii structuri de trasee: **întărirea coerenței comunicației între centrele urbane.**

Înclinarea spre asigurarea legăturilor între orașe și comune a lăsat nerezolvată problema comunicației între orașe. Următoarele trasee caută să rezolve acest aspect care permite conectarea celor 5 orașe care asigură aproape jumătate din populația județului.

Propunerile – bazate în special pe actuala structură de trasee – și care includ legăturile între orașe sunt:

IAȘI – HÂRLĂU	(traseele 042+080+081+082)	(86)
IAȘI – TÂRGU FRUMOS	(traseul 099)	(87)
PAȘCANI – TÂRGU FRUMOS	<i>traseu nou</i>	(88)
TÂRGU FRUMOS – HÂRLĂU	<i>traseu nou</i>	(89)
IAȘI – PAȘCANI – traseu rapid	(traseele 033+034+076)	(90)
IAȘI – HÂRLĂU – traseu rapid	<i>traseu nou</i>	(91)

Acestor trasee li se adaugă un traseu de tip local:

HÂRLĂU – PÂRCOVACI	(traseul 089)	(92)
---------------------------	----------------------	-------------

Pentru atribuirea traseelor propuse există următoarele posibilități:

- atribuirea individuală a traseelor – avantaj = concurența între mai mulți posibili operatori, cu efecte asupra tarifului de călătorie (benefic pentru călători), dezavantaj = imposibilitatea introducerii abonamentelor, utilizarea mai puțin eficientă a parcului de vehicule ale operatorilor, suprapunerea pe anumite segmente de traseu a mai multor operatori;
- atribuire ca și grupe de trasee – prezintă avantajul unei exploatare mai raționale a parcului de vehicule, a posibilității utilizării abonamentului de călătorie pe oricare din traseele aceleiași grupe; dezavantaj – monopolul deținut de un singur operator (lipsa concurenței) pe o grupă de trasee, care poate avea consecințe negative asupra calității serviciului oferit;

Folosind experiența altor județe, în care gruparea traseelor a avut beneficii atât pentru utilizatorii serviciului, cât și pentru operatorii de transport, propunerea pentru programul viitor se referă la gruparea traseelor după principiul teritorialității, astfel încât să se creeze zone de exclusivitate, ce vor permite o mai ușoară armonizare a graficelor de circulație, a capacităților de transport cu nevoile utilizatorilor din zonele respective.

Astfel, grupele propuse se orientează pe noduri (principalele orașe), dar și pe direcții de deplasare. De exemplu, toate traseele care fac legătura cu o zonă aflată de-a lungul unei artere principale, sunt constituite

într-o grupă. Totodată, se va ține cont și de rentabilitatea traseelor, astfel încât să se asigure un echilibru al traseelor din fiecare grupă (acestea să conțină și trasee rentabile și trasee sociale).

Crearea grupelor prezintă avantaje precum:

- exclusivitate de operare pentru operator;
- tarificare unică în cadrul grupei;
- mobilitate de mișcare a călătorilor pe baza biletului unic sau a abonamentului;
- oferta mai mare de curse pentru segmente comune;
- flexibilitate mai mare în folosirea parcului auto din cadrul grupei;
- eliminarea competiției între operatorii de transport („cine să treacă mai repede pe segmentul comun pentru a aduna călătorii”).

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 – Hâlceni;

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.

Tabel 41 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 – Proboata – 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 – Ciortești – 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

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Km pe sens
	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

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Km pe sens
	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

Propunerea de program de transport se regăsește în Anexa 14 a studiului iar programele de circulație (graficele de circulație) ale traseelor în Anexa 15 la studiu.

Determinarea parcului de vehicule pe trasee

Cursele de transport județean – nu traseele – pot fi încadrate în 2 categorii:

- Pentru navetă
- De conectivitate

Cursele pentru navetă sunt necesare pentru acoperirea activităților cu specific economic: oamenii se deplasează către locurile de muncă ce se găsesc într-o altă locație decât acolo unde se găsește domiciliul. Conform DEX: naveta este parcurgerea de către o persoană a unui drum dus-întors, cu regularitate ÎNTRE 2 LOCALITĂȚI APROPIATE. Este de precizat ce poate însemna “localități apropiate”: studiile de psihologie au stabilit că în țara noastră durata navetei inferioară unui sfert din durata de muncă nu este de natură excepțională, adică nu este deranjantă (practic o oră dus și o oră întors de la serviciu nu crează o stare de stress pentru cetățenii României; chiar și în București ești relativ mulțumit dacă întreg parcursul domiciliu – serviciu se efectuează în mai puțin de o oră; mai mult chiar, naveta de la Ploiești sau Urziceni sau Giurgiu este

“în firea lucrurilor” pentru că durează mai puțin de o oră). În acest sens cursele navetă sunt organizate astfel încât orele de plecare și cele de sosire să acopere întreaga perioadă în care sistemul de transport este pus la dispoziția publicului călător (și nu deloc de neglijat: **durata de parcurs dus-întors relativ mică permite de cele mai multe ori ca printr-un singur vehicul să se susțină întregul program de circulație pentru relația de transport în cauză**).

Însă, ideea de “navetă” nu poate fi disociată de volumul de activitate de derulat:

- pentru fluxuri relativ substanțiale, se pot materializa cunoștințele căpătate în practica acestei categorii de servicii
- pentru fluxuri de mic volum, materializarea cunoștințelor căpătate în practica serviciului din categoria navetă conduce la activități nerentabile

Dilema stabilirii unei granițe între flux substanțial și flux de mic volum se poate tranșa numai prin experiența analistului.

Cursele care asigură conectare nu sunt create în interesul localității, ci pentru a asigura posibilitatea de contact al oamenilor în vederea realizării activităților cu specific privat = personal (nu poți afirma că se face naveta între Iași și București de exemplu). Cursele de conectare durează cu mult mai mult decât cursele naveta și **NU DEPIND DE O ANUMITĂ ORĂ DE SOSIRE LA DESTINAȚIE**. De aceea cursele de conectare sunt organizate doar în anumite perioade ale zilei de exploatare, deoarece contactele om-om se pot derula și de fapt se desfășoară la alte ore decât cele care au fost revendicate de activitățile economice.

Într-o altă ordine de idei, analiza asupra programului de transport actual – care oferă informațiile cele mai relevante asupra aspectelor menționate mai sus – a scos în evidență că:

- În prezent există 7 trasee care necesită mai mult de 2 vehicule (circa 6 % din numărul total de trasee aflate în exploatare);
- Există 24 de trasee care necesită câte 2 vehicule pentru susținerea fluxului de călătorii (circa 20% din total).

marea majoritate fiind trasee cu un singur vehicul în parc activ.

În mod evident dificultatea principală – atunci când se calculează parcul necesar susținerii serviciului de transport județean – este aceea a stabilirii traseelor care sunt “consumatoare de mijloace mobile” (paleta va fi extinsă chiar și până la al patrulea vehicul dacă circumstanțele se dovedesc **la momentul actual** de altă factură pentru noul program de circulație).

În ultimă instanță, **la baza calculului de parc** stă fluxul de călătorii între localitățile județului cu rang de oraș sau comună (a se vedea Anexa 7 - “fluxuri-curse”). Dar această acțiune este puternic influențată de factorii **spațiu și timp**.

Explicit – în ceea ce privește factorul **spațiu**:

- între 3 localități A, B și C se înregistrează un flux alcătuit din fluxurile între A și B, între A și C respectiv între B și C (pe sens): total însumat X
- Dar parcul de vehicule nu rezultă din valoarea X, ci din valoarea maxim înregistrată pe una din cele două secțiuni AB sau BC.
- Pe de altă parte traseele însele se suprapun pe una sau mai multe secțiuni **ȘI ESTE APROAPE PESTE ORIZONTUL POSIBILITĂȚILOR SĂ SE DETERMINE CARE ESTE EXACT PROCENTUL DINTRE CĂLĂTORI**

CARE PREFERĂ SAU SE “NIMEREȘTE” SĂ UTILIZEZE UNA SAU ALTA DINTRE CURSELE CARE, DEȘI DIFERITE, ÎI SERVESC CĂLĂTORULUI LA ATINGEREA OBIECTIVELOR LUI.

- De aceea:
 - ✓ se calculează totalul însumat X – pentru fiecare traseu și care pe ansamblu conduce la o valoare mult superioară fluxurilor generate de nevoile populației.
 - ✓ se poate obține un coeficient de corecție care readuce valoarea de ansamblu în limitele fluxurilor generate de nevoile populației (Anexa 7 sheet 3 AL 96 este dată valoarea respectivă = 0,31828 adică valorile de trafic sunt în medie preluate de mai mult de 2 relații de transport)

Explicit – în ceea ce privește factorul **timp**:

- pentru fiecare din cursele propuse se poate calcula un coeficient de expandare obținut din raportul dintre:
 - ✓ durata zilei de exploatare VALABILĂ PENTRU RELAȚIA DE TRANSPORT ÎN CAUZĂ și
 - ✓ durata cursei dus-întors²²
- în Anexa 7 - “fluxuri-curse” se găsește informația necesară determinării coeficientului de expandare
- de exemplu, pentru relația Iași – Bivolari valorile sunt următoarele:
 - ✓ durata zilei de exploatare este 865 min
 - ✓ durata cursei este 120 min
 - ✓ coeficientul de expandare este 7,2
 - ✓ coeficient care arată că pentru cele 8 curse prevăzute este nevoie de 2 vehicule
- pe de altă parte în coloanele AO și AP din același excel este calculat pentru fiecare traseu numărul de vehicule necesar exploatării²³
- de exemplu, pentru aceeași relație folosită mai sus Iași – Bivolari rezultatele sunt: 8 vehicule cu capacitatea de minim 10 locuri, respectiv 3 vehicule cu capacitatea de minim 23 locuri
- decizia asupra numărului de vehicule (recomandat în acest material) se ia după calculul prezentat în coloana BB, urmărind extrasul de mai jos:

traseu	veh10	veh23	autobuze	min cursa	durata zi		
9	8	3	2	120	865	7,2	2de7ori>8

- ✓ traseul este nr. 9
- ✓ cererea de călătorie poate fi complet satisfăcută sau prin 8 vehicule de 10 locuri sau prin 3 vehicule de 23 de locuri
- ✓ în programul propus sunt prevăzute 2 vehicule
- ✓ coeficientul de expandare este 7,2...
- ✓ logica descrisă în final este: 2 vehicule pot fi utile de 7 ori pe traseu și ca urmare sunt suficiente 2 vehicule de 23 locuri.

²² Durata obținută prin luarea în considerare nu numai a distanțelor sau a caracteristicilor de declivitate (relief), ci și a stării infrastructurii din zona geografică analizată.

²³ În condițiile în care toată cererea **AR TREBUI** preluată doar în primele ore de după demararea acțiunii propriu-zise de transport de călători.

Capacitatea individuală a parcului de vehicule

Eficiența unui transportator depinde de modalitatea de utilizare conjugată a disponibilităților sale: vehicule, durate de exploatare, programe, etc., în contextul analizei atente a cererii de transport. Se poate presupune că, la o corelare corectă a disponibilităților sale, activitatea se va desfășura fără utilizări neeconomice, nici ale vehiculelor, nici ale timpului. Această corelare trebuie să aibă în vedere două laturi ale activității de transport: cererile publicului călător și disponibilitățile operatorului de transport, dar aduse la un numitor comun; numitorul comun poate fi realizat prin **luarea în considerare a cererii și prestației unitare, adică a călătoriei**.

În cazul unui transportator, care realizează anumiți parametri de exploatare, pe baza modelării matematice, se poate prognoza activitatea pe o anumită perioadă. Prin calcule de prognoză, prin utilizarea unor modele probabilistice pentru determinarea rezultatului unei "confruntări" între unități omogene ce vin în relații reciproce, se pot determina valori normative pentru unele din activități. Este de la sine înțeles că atât dimensionarea mijloacelor, cât și întinderea în timp a activității transportatorului, sunt în strânsă legătură cu cererea și caracteristicile acesteia: sintetic, determinarea capacității indicate a mijloacelor mobile (în esență, mărimea vehiculelor pentru o deplasare eficace, dar civilizată) se poate obține printr-o metodă care urmărește corelarea ofertei, la structura cererii.

Între elementele care concurează la desfășurarea unui proces de transport eficient apar reacțiuni, fiecare exercitându-și influența într-un mod specific. Pentru determinarea rezultatului acțiunii reciproce a cererii și disponibilităților se pot folosi ecuațiile lui Lanchester, aplicabile atunci când s-au identificat modalitățile în care cei doi participanți la procesul de transport – beneficiarul și transportatorul – sunt angrenați în procesul de producție din transporturi:

$$\frac{dX(t)}{dt} = -e_x \cdot P_x \cdot X(t)$$

$$\frac{dY(t)}{dt} = -e_y \cdot P_y \cdot Y(t)$$

unde:

$X(t)$, $Y(t)$ reprezintă numărul de elemente disponibile ale fiecărui participant la transport, la momentul t , astfel:

- $X(t)$ numărul de călătorii care sunt solicitate la transport de către grupa solicitatoare (publicul călător);
- $Y(t)$ numărul de călătorii care se pot asigura de către grupa asiguratoare (operatorul de transport);

e_x reprezintă cadența de acționare a unui element al grupei X asupra grupei Y ;

e_y - cadența de acționare a unui element al grupei Y asupra grupei X ;

P_x este probabilitatea blocării unui element al grupei Y de către un element aparținând grupei X ;

P_y - probabilitatea blocării unui element al grupei X de către un element aparținând grupei Y .

Prin blocarea unui element implicat în activitatea de transport se va înțelege acea situație în care sau au loc refuzuri sistematice aplicate cererilor, sau se manifestă deplasări ale mijloacelor de transport utilizate sub capacitate (în sensul de încărcate sub posibilități).

Soluționarea sistemului de ecuații de mai sus conduce la calcule complicate, dar pentru scopurile propuse în prezentul paragraf, sunt suficiente numai rezultatele apărute prin luarea în considerare a relațiilor:

$$F(x) = e_x \cdot P_x \cdot X^2(0)$$

$$F(y) = e_y \cdot P_y \cdot Y^2(0)$$

unde $X(0)$ și $Y(0)$ reprezintă numărul de elemente disponibile ale fiecărui din cei doi participanți la proces, la momentul inițial, de demarare a activității de exploatare.

Teoria elaborată de Lanchester demonstrează că dacă:

$$F_x > F_y$$

se produce blocarea grupei Y, iar dacă:

$$F_x < F_y$$

se produce blocarea grupei X și în sfârșit, dacă:

$$F_x = F_y$$

acțiunea reciprocă poate continua fără dificultăți în exploatare.

Concret, pentru situația unui operator de transport public, ce acționează pe o piață deschisă concurenței, se consideră că cererea, pe o interstație, într-o oră, este redată prin relația de mai jos (valorile introduse suplimentar la numărător sunt necesare pentru transpunerea elementelor disponibile din grupa solicitatoare la nivelul orei de maximă activitate; cifra 2 de la numitor se referă la cele două sensuri ale cursei):

$$X(0) = (C \cdot \psi) / (2 \cdot H \cdot N_{lin} \cdot N_{int})$$

unde:

C este numărul de călătorii efectuate la nivel de zi

ψ - reuniunea coeficienților de neuniformitate lunară și zilnică (dar nu orară).

H - durata în care sistemul este la dispoziția publicului

N_{lin} - numărul de linii deservite pe rețea;

N_{int} - numărul mediu de interstații pe trasee;

Coeficientul de influență al anotimpurilor asupra transporturilor, reflectă periodicitatea anuală a unor activități umane legate de o succesiune climaterică ce influențează regimul de funcționare al societății umane: anumite perioade pentru producție și reciproc, pentru concedii, existența semestrelor școlare și universitare, constituirea stocurilor pentru iarnă sau de alt tip, decembrie pentru sărbătorile de iarnă (crește cererea de transport), iulie și august pentru vacanțe (scade cererea de transport) etc.

În acest context, cadența orară de acționare a unui element al grupei X asupra grupei Y este numeric egală cu cererea (**corect ar fi** $ex = X(0)/1$), iar probabilitatea blocării ține de completarea medie a vehiculelor, considerată pe întreaga rețea și pe întreaga zi (coeficientul de completare a vehiculelor depinde de neuniformitatea spațială a traficului de călători de pe rețea și de neuniformitatea temporală - în cursul zilei; acest coeficient, C_{us} este cuprins în intervalul 0,60 - 0,90), deci:

$$P_X = C_{us}$$

În mod similar se pot determina atributele grupei asigurate:

$$Y(0) = f \cdot S$$

unde:

f este frecvența de trecere printr-un punct al rețelei (rezultată din valorile de trafic, dar și din considerente subiective de satisfacere calitativă a clientelei);

S - **capacitatea recomandată (necunoscută) a mijloacelor mobile.**

Similar: cadența orară de acționare a unui element al grupei Y asupra grupei X este numeric egală cu oferta (**corect ar fi** $ey = Y(0)/1$), iar probabilitatea blocării ține de completarea medie a vehiculelor, dar și de cota parte din timpul în care vehiculele, deși sunt în exploatare, efectuează parcurhuri neproductive, probabilitate reprezentată de un coeficient, astfel:

$$C_{ul} = \frac{\sum km.parcurs.productiv}{\sum km.parcurs.productiv + \sum km.zero}$$

(această cotă parte caracterizează gradul de folosire a vehiculului cu "încărcătură" din totalul parcursului efectuat în exploatare), deci:

$$P_Y = C_{us} * C_{ul}$$

Cu aceste relații și pentru condiția de echilibru menționată de relațiile lui Lanchester, astfel încât acțiunea reciprocă să poată continua fără dificultăți în exploatare, se obține modalitatea de calcul a numărului de locuri ale vehiculelor (dimensiunea recomandată):

$$S = (C * \psi) / (2 * H * N_{lin} * N_{int} * f * \sqrt[3]{C_{ul}})$$

care reprezintă o relație de legătură importantă în exploatare: mărimea vehiculelor este direct proporțională cu mărimea cererii și invers proporțională cu numărul de linii exploatare, numărul interstațiilor și respectiv frecvența de circulație.

Acești din urmă parametri sunt cei care trebuie modificați de către operatorul de transport, atunci când unii dintre ceilalți parametri (independent de voința sau dorința transportatorului) se schimbă, astfel încât activitatea sa, să fie păstrată, totuși, în limite acceptabile.

Se dovedește astfel că este posibil să se desfășoare un proces rațional, chiar și atunci când unii din factorii care au stat la baza constituirii sistemului de transport sunt, vremelnice, neconfirmate de mediu.

Pentru valori întâlnite în mod obișnuit în transportul de călători (pentru o arie echivalentă cu un județ), se obține:

$$S = (55695 * 1.85 * 1.6) / (2 * 15 * 92 * 11 * 0.2 * 0.98) = 28 \text{ locuri medie pe vehicul}$$

implicat în exploatare

unde valorile introduse sunt obținute din statistica aplicată actualului set de informații:

- 55695 este numărul de călătorii dus-întors probabil apreciat în Anexa 5
- 1.85 și 1.6 sunt coeficienții de neuniformitate²⁴ lunară și zilnică
- 2 de la numitor indică existența celor două sensuri
- 15 reprezintă media numărului de ore în care serviciul este asigurat (pe unele trasee sub 10 ore, pe altele chiar și peste 18 ore)
- 92 este numărul de trasee puse în exploatare
- 11 este numărul de stații în medie pe un traseu (pe unele peste 20 de stații, pe altele doar 2 stații)
- 0.98 este radicalul de ordin 3 din 0.95 = valoarea parcursului activ – estimată – ținând cont de amplasarea locurilor de parcare a vehiculelor după încetarea activității zilnice²⁵

Acum, obiectiv vorbind, **se poate presupune că valorile introduse în formulă sunt eronate** cu până la 33% într-unul sau altul din sensuri. Atunci limitele de existență a acestei capacități medii nominale se vor cifra între 19 și 37 locuri medie capacitate pe vehicul.

Acest aspect nu poate fi considerat o confirmare a situației și capătă conotații semnificative dacă se ține cont de evoluția de-a lungul următorilor 4-5 ani²⁶. Ceea ce este echivalent cu necesitatea de a se revedea capacitățile vehiculelor la jumătatea intervalului de estimare. Cu alte cuvinte este destul de probabil ca în 2027 sau 2028 să fie necesar ca vehiculele de minim 10 locuri exploatate în 2024, respectiv cele de minim 23 de locuri să trebuiască revizuite în sensul măririi capacității lor²⁷.

În acest sens este de relevat ca în unele variante, modalitatea de calcul expusă mai sus este completată și cu un coeficient de importanță al traseelor (de valoare a liniei) ce are în vedere modul de preluare a traficului de către mijloacele de transport ale unei linii, în raport cu celelalte linii ce au sectoare comune. Acest coeficient apare ca urmare a constatării experimentale, că, față de linii paralele pe cea mai mare parte a traseului, dar totuși diferite pe total, publicul călător manifestă preferințe obiective legate de punctele de interes regăsite pe sectoarele de traseu necomune sau preferințe subiective legate de condițiile de călătorie (diferite de la operator la operator). Coeficientul de importanță este o consecință a necongruenței liniilor de trafic - și ca număr și ca volum derulat din cererea generală - peste care se suprapun (de dorit exact, dar cel mai adesea imperfect) traseele de transport. Coeficientul de importanță se determină în urma sondajelor, ca diferența dintre gradele de încărcare a vehiculelor, în același sens, la aceleași ore, pentru traseele paralele (în general are valori cuprinse între 0,5 și 2).

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.

Tabel 42 Parc autovehicule necesar și capacitatea minima pe trasee și grupe de trasee

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

²⁴ Coeficientul de neuniformitate este raportul dintre valoarea maximă și valoarea medie.

²⁵ Nu au existat date concrete, dar valoarea de 0.95 este în media națională.

²⁶ Așa cum a rezultat în capitolul referitor la prognoză = creștere a cererii de transport.

²⁷ Evident prin înlocuire cu unele adecvate.

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
	G1T2	IAȘI – Andrieșeni – GLĂVĂNEȘTI	1			
	G1T3	IAȘI – Vlădeni – CHIȘCĂRENI		1		
	G1T4	HÂRLĂU – Plugari – HÂLCENI	1			
	G1T5	IAȘI – Plugari – BOROȘOAIA	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 – Ciortești – 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			

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
	G5T6	IAȘI – Țibănești – TUNGUJEL	1			
	G5T7	IAȘI – Tansa – MÂNĂSTIREA		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 –HÂRPĂȘEȘTI		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 - OȚELIENI	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 – Heleșteni – 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			

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
	G8T11	PAȘCANI – Hălăușești – 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 - TĂȚĂRUȘI / 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.

Definiții

a) Categoria M₂ - autovehicule cu mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care nu depășește 5 tone, indiferent dacă respectivele autovehicule au un spațiu pentru pasageri în picioare;

b) Categoria M₃ - autovehicule cu mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care depășește 5 tone, indiferent dacă respectivele autovehicule au un spațiu pentru pasageri în picioare

c) vehicul din categoria M₂ sau M₃ din clasa I - vehicule cu o capacitate mai mare de 22 de pasageri, pe lângă conducătorul auto, prevăzut din construcție cu spații pentru pasageri care călătoresc în picioare, pentru a permite deplasări frecvente ale pasagerilor

d) vehicul din categoria M₂ sau M₃ din clasa A – vehicule 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.

e) Vehicul nepoluant - înseamnă:

(i) un vehicul din categoria **M₂** cu cantitatea maximă a emisiilor de CO₂ la țeava de evacuare exprimate în g/km mai mici decât valoarea-limită prevăzută în în tabelul de mai jos, precum și cu emisiile de poluanți în condiții reale de conducere mai mici decât procentul-limită prevăzut în tabelul de mai jos;

Categorie vehicul	CO ₂ (g/km)	Emisiile de poluanți atmosferici generate în condiții reale de conducere (RDE) ⁽¹⁾ ca procent din limitele de emisie ⁽²⁾
M2	50	80%

⁽¹⁾ Valorile maxime declarate în condiții reale de conducere (RDE) ale emisiilor de particule ultrafine (număr de particule) în #/km și de oxizi de azot (NO_x) în mg/km, prevăzute la punctul 48.2 din Certificatul de conformitate, astfel cum sunt descrise în anexa IX la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, pentru călătoriile complete și urbane în condiții RDE sau în anexa VIII la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 din 15 aprilie 2020 pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele administrative pentru omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, pentru călătoriile complete și urbane în condiții RDE.

⁽²⁾ *Limitele de emisii aplicabile stabilite în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 sau actele sale subsecvente.*
sau

(ii) un vehicul de categoria **M₃** care utilizează combustibili alternativi, astfel cum sunt definiți la art. 3 lit. a) și b) din Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, cu excepția combustibililor produși din stocul alimentar expus unui risc ridicat de schimbare a destinației terenurilor pentru care se observă o extindere semnificativă a suprafeței de producție la terenuri cu stocuri mari de carbon, în conformitate cu normele specifice pentru biocombustibili, biolichide și combustibili din biomasă produși din culturi alimentare și furajere, prevăzute de legislația națională în domeniul promovării utilizării energiei din surse regenerabile. În cazul vehiculelor care utilizează biocombustibili lichizi, combustibili sintetici și parafinici, acești combustibili nu vor fi amestecați cu combustibili fosili convenționali.

f) Vehicul greu cu emisii zero - un vehicul nepoluant astfel cum este definit la lit. e) pct. (ii) de mai sus fără un motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă care emite mai puțin de 1 g CO₂/kWh, măsurat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1.269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, sau care emite mai puțin de 1 g CO₂/km, măsurat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia.

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 ofertate 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:

Tabel 43 Număr vehicule nepoluante ușoare pe grupe de trasee – conform țintei din OUG 71/2021

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

5.2 Anticiparea evoluției fluxurilor de călători pe o perioadă de minim 6 ani

Proгноza este o evaluare probabilistică, cu un grad de certitudine (cât se poate de) ridicat, stabilită în mod științific, cu privire la evoluția cantitativă și calitativă a fenomenelor și a proceselor din domeniul economiei, tehnologiei, științei și societății în ansamblul ei, într-un anumit interval de timp.

Dintre toate metodele de prognoză de tip explorativ, extrapolarea este metoda utilizată cel mai frecvent pentru anticiparea unei stări, neaccesibilă verificării experimentale. Aceasta este cea mai veche și mai răspândită metodă de previziune, având o largă aplicare și în elaborarea studiilor de prognoză în transporturi. Extrapolarea dispune de un aparat matematic relativ bine pus la punct și se pretează la algoritmizare în vederea prelucrării pe calculator. Prin extrapolare se înțelege un procedeu rațional care, prin intermediul unor funcții matematice cu ajutorul cărora se ajustează tendințele manifestate în perioada trecută, dă expresie concretă corelațiilor stabilite între variabile și oferă posibilitatea de a obține variante asupra stărilor viitoare ale variabilei dependente. Potrivit acesteia, factorii și condițiile care au imprimat anumite tendințe în evoluția anterioară a transporturilor vor acționa și în perioada viitoare și că, pornind de la cunoașterea acestor factori, a direcției, amplitudinii și intensității lor, ca și a tendințelor pe care le generează, poate fi devansată dezvoltarea viitoare a diferitelor sisteme de transport și a ansamblului lor.

În situații deosebit de complexe se poate considera timpul ca factorul determinant și se poate "construi" viitorul în funcție de evoluția temporală a variabilei căutate.

Situații:

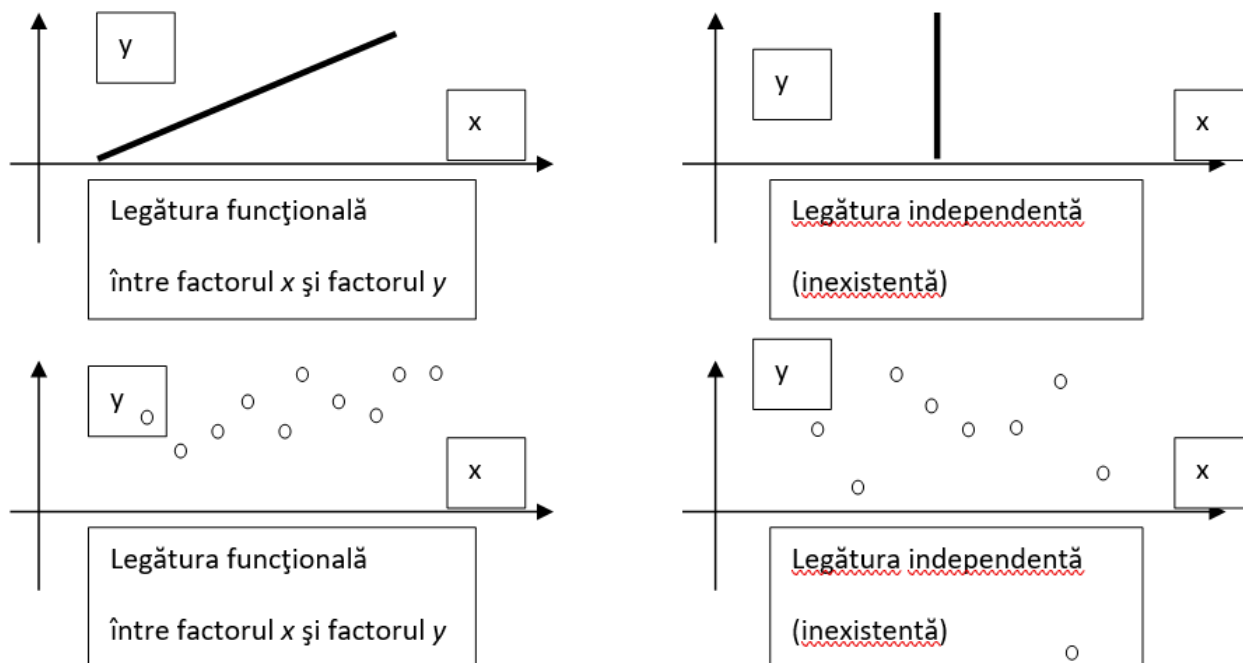


Figura 35 Imagini care permit discernământul între tipurile de legături

Există cazuri și mai complicate, în care teoretic nu se poate stabili nici o relație de legătură (evidentă) între anumite mărimi care intervin într-un proces fizic. Relațiile pot fi necesare de exemplu pentru a obține astfel informații asupra unei cantități mult mai dificil de măsurat. Sau: una din cantități poate fi disponibilă, în timp ce alta este inaccesibilă, dar se dorește să fie cunoscută pentru întocmirea unor planuri. În toate aceste situații este vorba de o "relație ambiguă" între două sau mai multe variabile.

În aceste cazuri metoda celor mai mici pătrate suplinește respectiva dificultate. Astfel tehnologia este chemată să descopere și să aplice relații – într-o anumită măsură relative, dar reprezentative – ce au o mare probabilitate de a sugera realitatea existentă între două sau mai multe cantități.

Metoda celor mai mici pătrate constă în aproximarea (statistică) a unei curbe din eşantioane de perechi de valori. Una din valorile din această pereche se consideră a fi variabila dependentă y .

Deseori este posibil să se inverseze rolul de variabilă dependentă și independentă, iar rezultatul în general va fi diferit. Denumirile sunt o problemă de convenție.

Cu ajutorul metodei celor mai mici pătrate se pot obține cele mai probabile valori ale indicatorilor de transport (y) în funcție de unii indicatori economici generali sau în funcție de timp (x). Pentru calcularea indicatorilor activității de transport se încearcă exprimarea cu ajutorul unei relații matematice simple sau mai complexe a legăturii dintre variabile corespunzător alese. Metoda celor mai mici pătrate pornește de la relația de dependență:

$$y = A \cdot x + B$$

obținând coeficienții A și B din condiția ca dreapta ce este consecința funcției liniare de mai sus, să se găsească în sistemul xOy cel mai aproape de toate punctele (x_i, y_i) corespunzătoare valorilor constatate.

Esența metodei constă în punerea condiției ca suma pătratelor distanțelor dintre punctele rezultate din observări și curba de dependență să fie minimă:

$$\sum_{i=1}^n [y_i - (Ax_i + B)]^2 = \min$$

Pentru ca expresia să fie minimă este necesar ca derivatele parțiale ale ei în raport cu A și B să fie nule și după efectuarea calculelor se obține un sistem de 2 ecuații cu 2 necunoscute (n este numărul de puncte ale distribuției statistice). Rezolvând sistemul de ecuații se obțin valorile căutate. Odată reprezentată dreapta, pe ea se poate citi direct mărimea valorii normative, pentru orice valoare a factorului de influență. În funcție de curba obținută se poate determina relația generală de dependență a valorilor normative în funcție de factorii de influență respectivi.

Aplicând aceste cunoștințe la domeniul investigat în prezentul studiu se poate demonstra că valori inabordabile estimării directe (referitoare la ramura transporturilor) se pot accesa prin considerarea valorilor înregistrate de viața economică și socială în ansamblul ei. La această constatare se poate ajunge și intuitiv, dacă se recunoaște că transportul este o continuare a vieții economice și sociale. Această cauză conduce la existența unei dependențe între volumul transportului și volumul producției, dar și o dependență între caracterul transportului și intensitatea și complexitatea vieții sociale.

Stabilirea acestor dependențe este necesară pentru determinarea stării și evoluției proceselor din transporturi și în special pentru stabilirea necesităților de dezvoltare (infrastructura, mijloacele de transport, etc.).

Există modele matematice bazate pe corelație și regresie care pot estima legăturile dintre unii indicatori ai producției și unii indicatori ai transporturilor. Bazele acestor modele, chiar dacă sunt de sorginte economică, trebuie cunoscute pentru a avea o vedere de ansamblu (și de perspectivă) asupra organizării exploatarei. În orice caz, modalitatea de obținere a unor informații utile presupune inițial o cercetare experimentală; de multe ori este utilă o reprezentare grafică a parametrilor cunoscuți. Graficul obținut sugerează tipul de ajustare care poate fi util cercetării sau proiectării. Ajustările pot fi liniare, polinomiale, exponențiale, multiple, etc.

Se poate concluziona că modelele matematice de evaluare a dezvoltării și desfășurării procesului de transport, bazate pe corelație și regresie, au în vedere dependența dintre indicatorii dezvoltării economiei și vieții sociale și indicatorii activității de transport.

În acest material se va utiliza o funcție apărută de mai puțin timp pe piața estimărilor valorilor unei funcții dependente, funcție care ține cont de PERIODICITATEA SITUAȚIILOR. Ideea este următoarea:

- deși dezvoltarea (sau dimpotrivă regresia) unui fenomen se poate (pot) considera pe termen scurt ca în trend liniar,
- totuși există variații plasate mai sus sau mai jos de direcția generală de evoluție în ambele sensuri
- care pot **reface** valorile deja înregistrate
- în ciuda modificării condițiilor generale (sau numai trecerea implacabilă a timpului).

Funcția arată astfel:

$$V = a + bt + c \cdot \sin(2\pi t/N) + d \cdot \cos(2\pi t/N)$$

unde:

V este valoarea căutată

a, b, c, d sunt parametrii care modelează fenomenul

t este variabila independentă = timpul

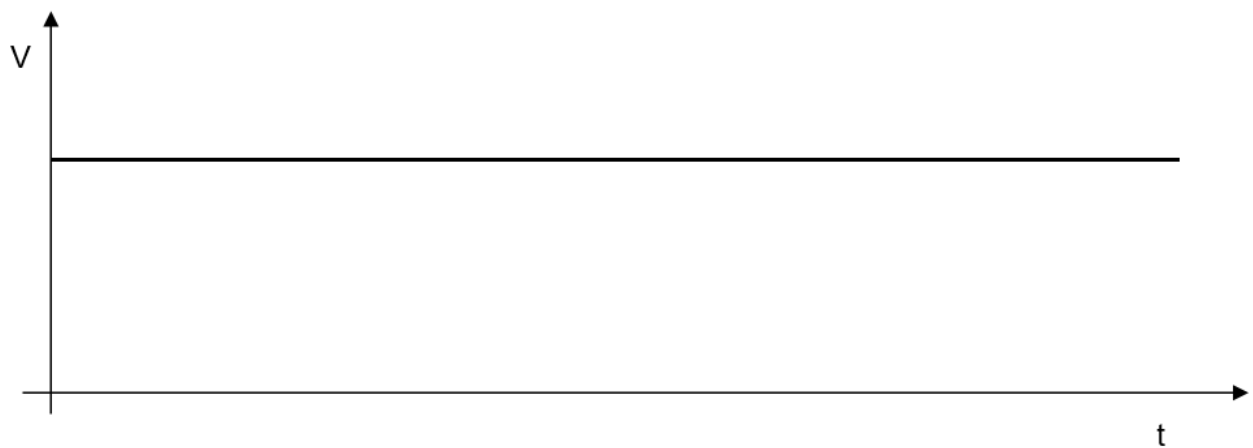
N - variabila NEDETERMINABILĂ APRIORIC

care introduce în calcul periodicitatea intrinsecă a fenomenului

Versatilitatea acestei funcții se poate explicita dacă se analizează structura pe părți a ei:

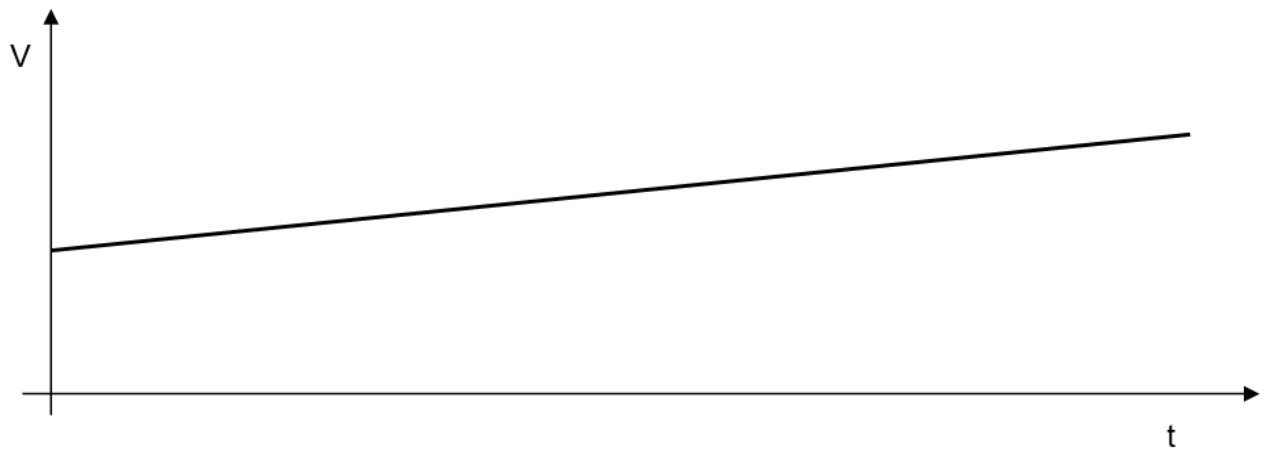
$$V = a$$

are imaginea



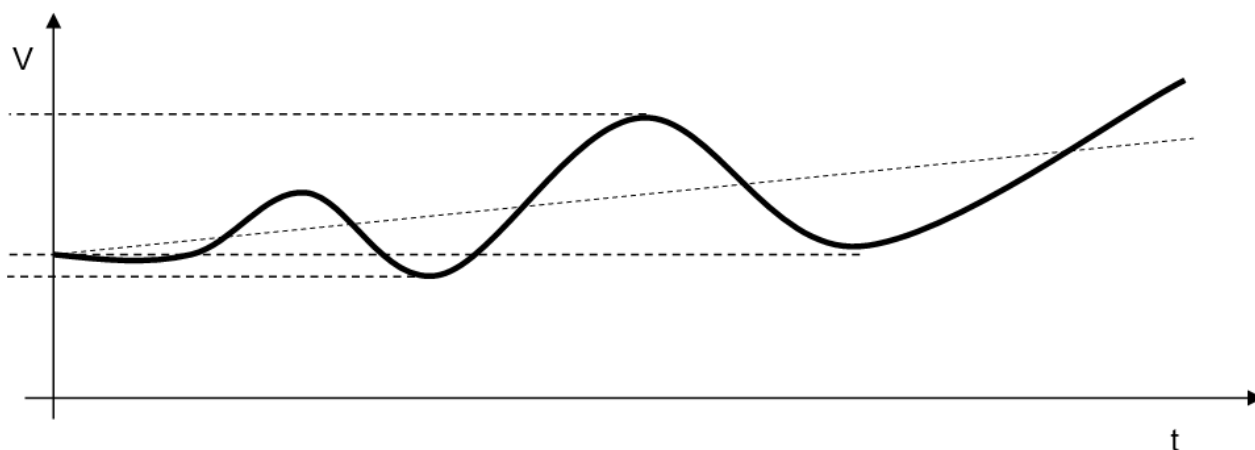
$$V = a + bt$$

are imaginea



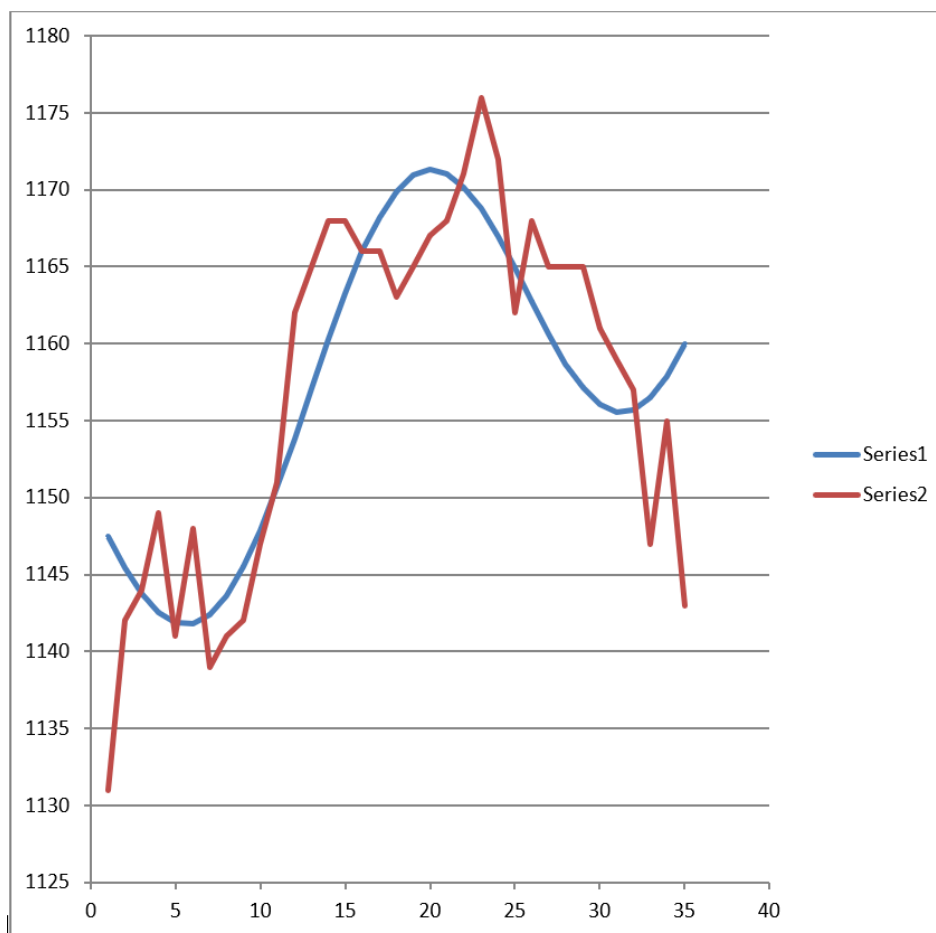
$$V = a + bt + c \cdot \sin(2\pi t/N) + d \cdot \cos(2\pi t/N)$$

are imaginea



Un exemplu de calcul se reda în Anexa 8 - "booksincos" pentru o situație care are la bază 35 de date cronologice și care oferă următoarea imagine a soluției:

- cu roșu = datele istorice
- cu albastru = valorile determinate de funcția utilizată **cele mai apropiate de datele istorice**



Având în vedere datele disponibile pentru această lucrare:

- se va utiliza un program excel de mai mică întindere = 5 INTRĂRI,

- se vor implica date istorice referitoare la
 - ✓ grupul informațiilor referitoare la persoane
 - populație
 - salariați
 - elevi în învățământul de liceu
 - personal didactic
 - ✓ grupul informațiilor referitoare la mijloace
 - PIB pe județ
 - autobuze și microbuze
 - structuri turistice
 - turiști cazați în județul Iași

Evident toate ar trebui puse în legătură (relație) cu numărul de călătorii înregistrate de serviciul statistic al județului. Ceea ce s-a descris mai sus poate fi încadrat în categoria **“instrumente de lucru”**.

Logica utilizată în procedură se descrie astfel:

- Se dau valorile unui indicator (de exemplu, populația județului) pe 5 ani consecutivi
- Prin metodele regresiei de tip complex se determină parametrii a, b, c, d care permit proiecțiile pentru următorii 5-10 ani (pentru populația estimată)
- **în continuare este însă nevoie de volumul total al călătoriilor între toate localitățile județului ÎN ANUL DE ÎNȚIERE A CALCULELOR DE PROGNOZĂ (se va nota această variabilă cu Q_1)**
- Având această valoare se poate constitui o schemă de calcul de tipul “regulii de trei simple”:
 - ✓ dacă populația a crescut cu certitudine – de exemplu cu 10% în cei 5 ani de date statistice, adică $Q_5 = 1.1 * Q_1$, respectiv $Q_{10} = 1.2 * Q_1$
 - ✓ atunci și volumul total al călătoriilor va crește și el cu o cota parte – nu neapărat de 10%, respectiv 20% (de fapt necunoscută, dar foarte probabilă, DACĂ PRIN CONSIDERENTELE DE ORDIN LOGIC SE ACCEPTĂ CĂ CELE DOUĂ VALORI SE GĂSESC ÎNTR-O RELAȚIE DIRECT PROPORȚIONALĂ)
 - ✓ sau va scădea cu o cotă parte – nu neapărat de 10%, respectiv 20% (de fapt necunoscută, dar foarte probabilă, DACĂ PRIN CONSIDERENTELE DE ORDIN LOGIC SE ACCEPTĂ CĂ CELE DOUĂ VALORI SE GĂSESC ÎNTR-O RELAȚIE INVERS PROPORȚIONALĂ)
- ceea ce se încearcă să se explice este că **fără volumul total al călătoriilor județene pentru anii de referință** = măcar pentru unul din cei 5 ani luați ca bază, calculele nu pot indica decât TRENDUL FENOMENULUI nu și valoarea numerică asociată²⁸.

De subliniat că nici **Departamentul transporturi din cadrul Consiliului județean, dar nici Direcția județeană de statistică nu dețin nici un fel de informații despre amploarea transportului județean**. Și atunci? Atunci se trece de la valori aritmetice la valori algebrice.

²⁸ De fapt în practica teoriei jocurilor = capitolul matematic la care face apel matematica din care se inspiră această parte a lucrării, nu se poate spera să se găsească o valoare, ci direcția pe care o va lua fenomenul urmărit (în tranzacțiile bursei nimeni nu poate spera să obțină valoarea la care se va opri fenomenul variației bursei CI DIRECȚIA DE CREȘTERE SAU SCĂDERE A FENOMENULUI).

Ipoteza de lucru care a fost adoptată de colectivul care elaborează prezenta lucrare a fost că indiferent de evoluția oricăruia dintre cei 8 indicatori specificați mai sus:

- numărul de călătorii județene va crește în următorii ani
- cu unele sincope vremelnice care pot fi puse pe seama conjuncturilor de moment.

Demonstrația ipotezei.

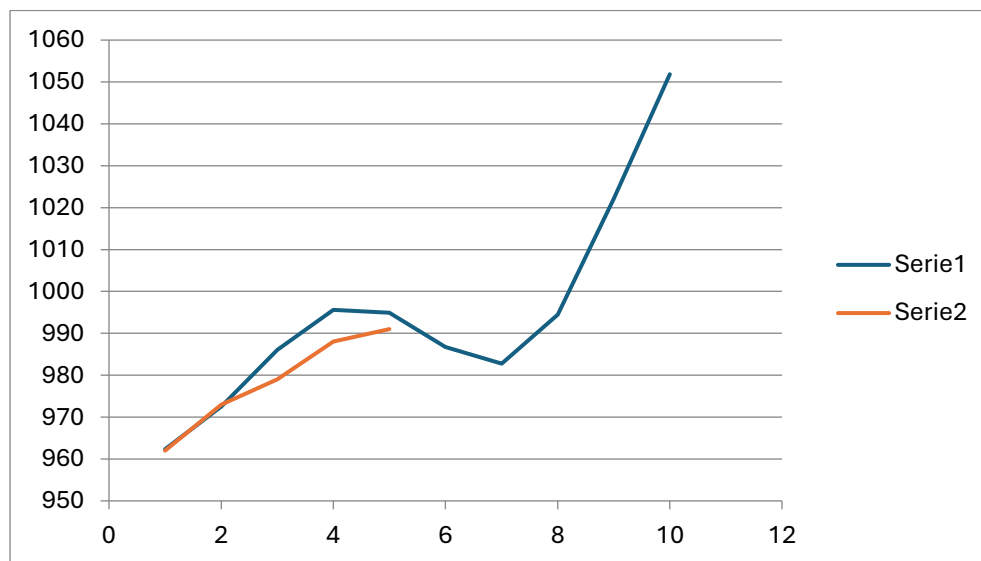
Practic se pornește de la folosirea funcției

$$V = a + bt + c \cdot \sin(2\pi \cdot t/N) + d \cdot \cos(2\pi \cdot t/N)$$

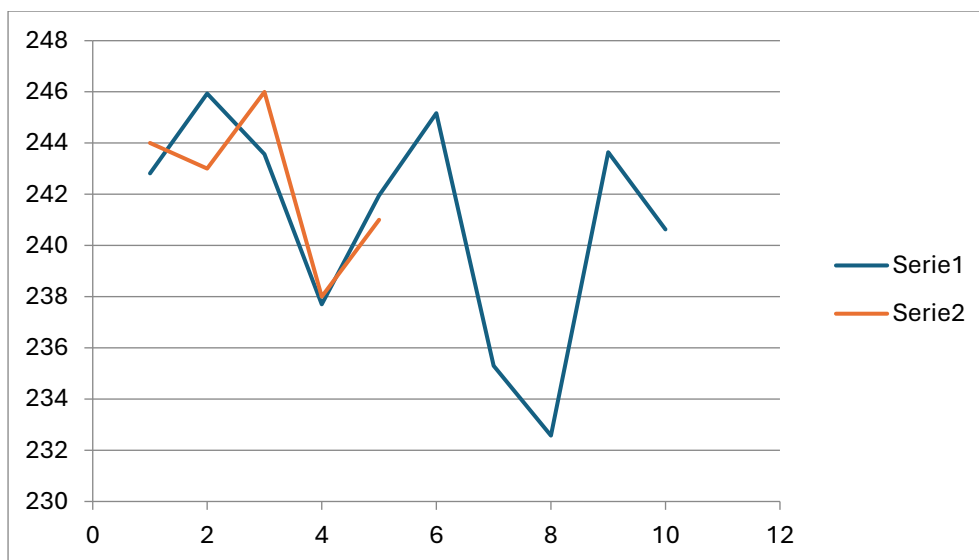
Aceasta pentru cei 8 indicatori a oferit următoarele rezultate (în Anexa 9 - “book 5 ...” conform informațiilor din Anexa 10 - “date statistice”).

În diagramele următoare, cu roșu sunt datele statistice certe pentru anii 2019-2023, cu albastru sunt datele care estimează atât datele statistice certe, cât și evoluția probabilă pentru alți 5-10 ani.

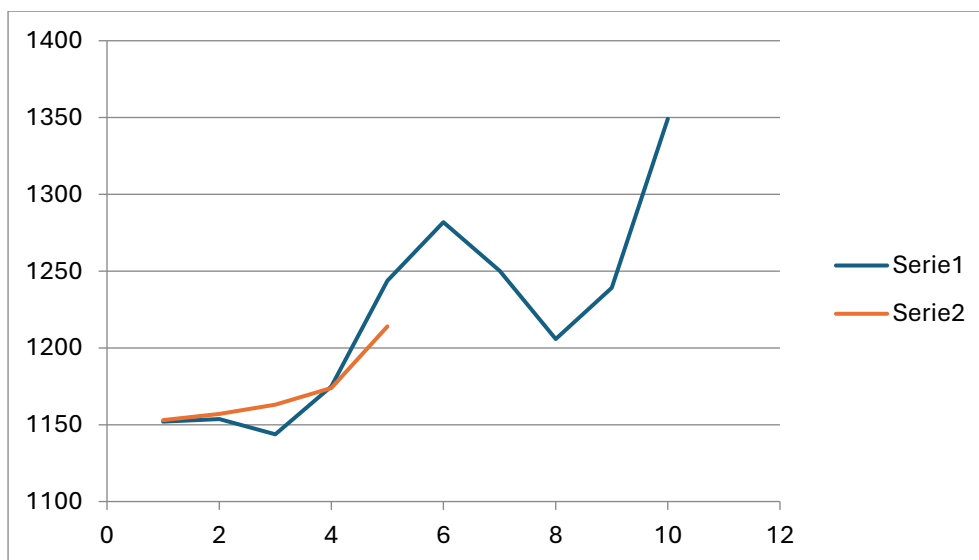
Evoluția populației județului pentru următorii 5-10 ani de după 2023 = ultimul an pentru care sunt deținute date statistice certe (EVIDENT CREȘTERE A POPULAȚIEI)



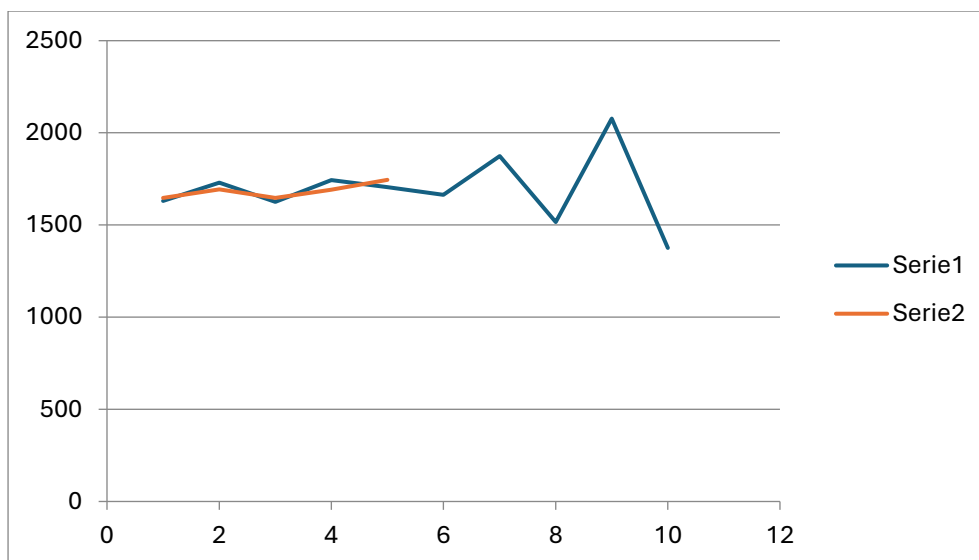
Evoluția numărului de elevi de liceu pentru următorii 5-10 ani de după 2022 = ultimul an pentru care sunt deținute date statistice certe (TENDINȚĂ OSCILATORIE, UȘOARĂ SCĂDERE)



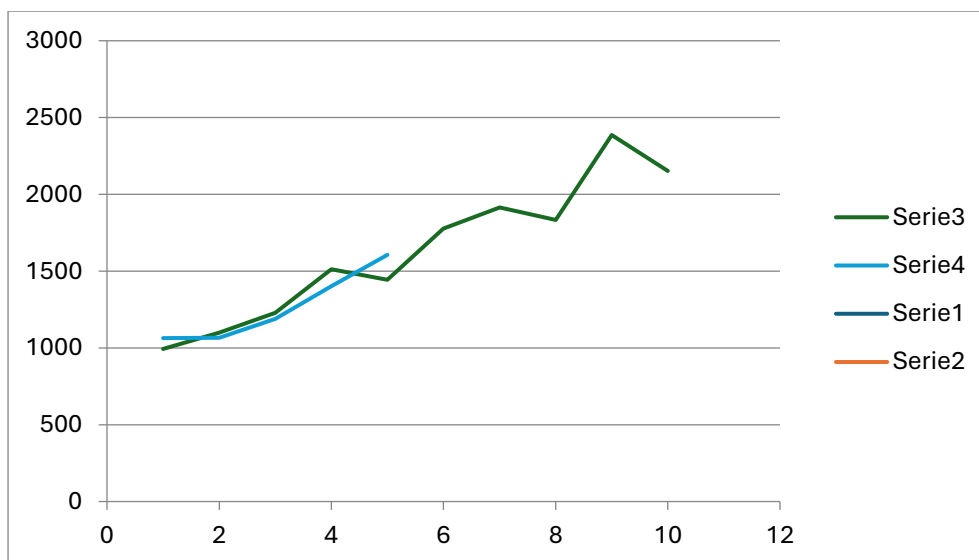
Evoluția numerică a personalului didactic pentru următorii 5-10 ani de după 2022 = ultimul an pentru care sunt deținute date statistice certe (TENDINȚĂ DE CREȘTERE)



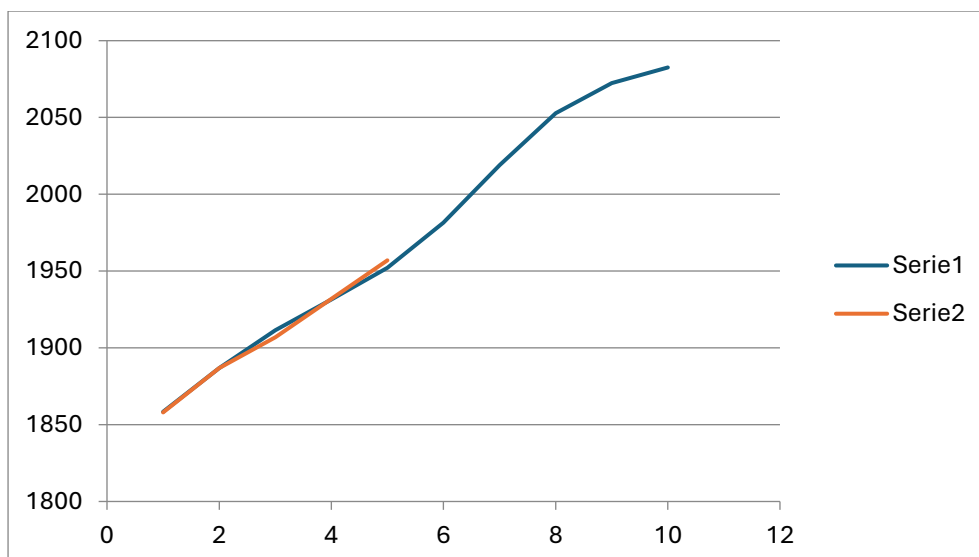
Evoluția numărului de salariați pentru următorii 5-10 ani de după 2022 = ultimul an pentru care sunt deținute date statistice certe (OSCILAȚII ÎN JURUL VALORII ACTUALE)



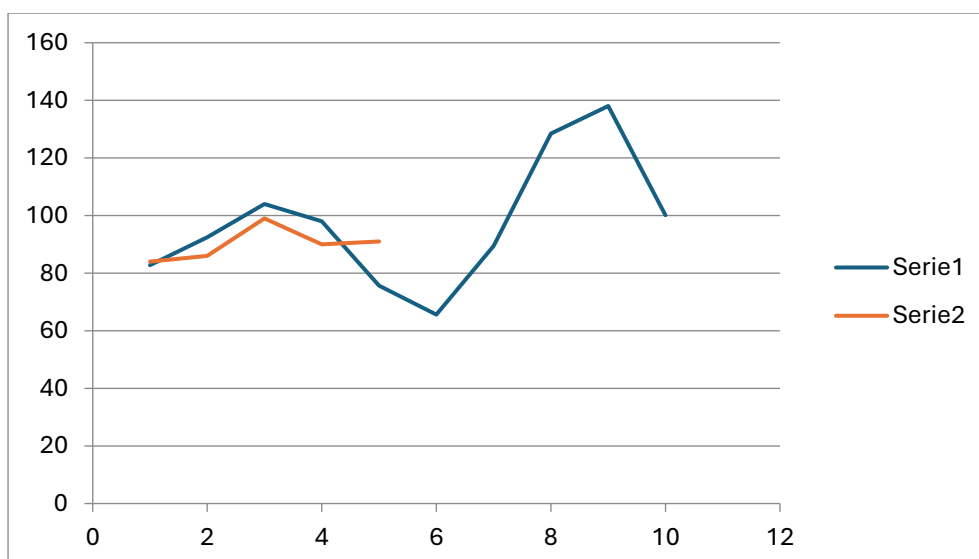
Evoluția PIB județean pentru următorii 5-10 ani de după 2023 = ultimul an pentru care sunt deținute date statistice certe (TENDINȚA GENERALĂ ESTE EVIDENT DE CREȘTERE)



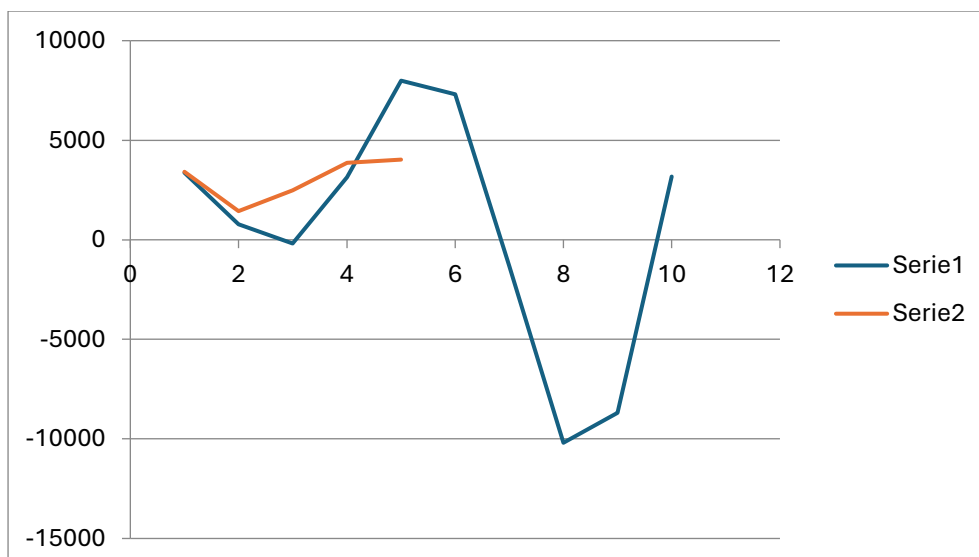
Evoluția numărului de autobuze și microbuze pentru următorii 5-10 ani de după 2022 = ultimul an pentru care sunt deținute date statistice certe (TENDINȚĂ DE CREȘTERE)



Evoluția numărului de structuri turistice pentru următorii 5-10 ani de după 2023 = ultimul an pentru care sunt deținute date statistice certe (OSCILAȚII ÎN JURUL VALORII ACTUALE)



Evoluția numărului de persoane cazate pentru următorii 5-10 ani de după 2020 = ultimul an pentru care sunt deținute date statistice certe (OSCILAȚII ÎN JURUL VALORII ACTUALE)



În contextul general în care scorul este²⁹:

- 4 pentru creștere
- 3 pentru stagnare
- 1 pentru scădere

se revine la “regula de trei simple” astfel:

- Fie situația în care $Q_1 < Q_5$
- Primul caz. Dacă relația între cele două mărimi – N și Q este direct proporțională
 $Q_1 \dots\dots\dots Q_5$
 $N_1 \dots\dots\dots N_5 > N_1$
- Al doilea caz. Dacă relația între cele două mărimi – N și Q este invers proporțională
 $Q_1 \dots\dots\dots Q_5$
 $N_1 \dots\dots\dots N_5 < N_1$

în condițiile în care N = numărul de călătorii județene este – de facto – inabordabil.

Tratarea algebrică – dacă **se consideră cele două cazuri echiprobabile.**

$$Q_1 \dots\dots\dots Q_5$$

$$N_1 \dots\dots\dots N_1 * Q_5 / Q_1$$

sau:

$$Q_1 \dots\dots\dots Q_5$$

²⁹ FAVORABIL UNEI CREȘTERI A NUMĂRULUI DE CĂLĂTORII JUDEȚENE ȘI PRIN PRISMA PREPONDERENȚEI NUMERICE POZITIVE A SCORULUI.

$$N_1 \dots\dots\dots N_1 * Q_1 / Q_5$$

Astfel încât valoarea cea mai probabilă este dată de medie:

$$V_{\text{Prob}} = N_1 / 2 * (Q_5/Q_1 + Q_1/Q_5)$$

SE POATE DOVEDI CĂ

$$V_{\text{Prob}} > N_1$$

dacă

$$Q_5/Q_1 + Q_1/Q_5 > 2$$

Fie deci:

$$Q_5 = Q_1 + \Delta$$

atunci:

$$(Q_1 + \Delta) / Q_1 + Q_1 / (Q_1 + \Delta) > 2$$

care este echivalentă cu:

$$\Delta/Q_1 > \Delta/(Q_1 + \Delta)$$

ceea ce este în mod evident adevărat³⁰.

Cu alte cuvinte, în circumstanțele actuale din analiza celor 8 indicatori rezultă faptul că numărul de călătorii în cuprinsul ariei județului Iași VA CREȘTE în interiorul unui viitor de aproximativ 5-10 ani.

La ce valoare: este imposibil de apreciat fără date statistice certe înregistrate an de an de către compartimentele abilitate județene.

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

5.3.1 Criterii pentru atribuirea traseelor de transport public

a) capacitatea de transport a autobuzului

Justificarea alegerii unei capacități sau alteia a autovehiculului pentru un traseu se fundamentează în particularitățile traficului de călători pe acel traseu, pe baza fluxurilor de călători determinate, a gradului de încărcare la diferite intervale orare etc.

Conform clasificării vehiculelor din RNTR 2 avem:

³⁰ Simplist $3/2 + 2/3 > 2$ întotdeauna. Demonstrația este însă valabilă doar în cazul echiprobabilității celor două cazuri (direct sau invers proporțional).

- Autobuz = autovehicul cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de pasageri pe scaune și/sau în picioare și care în afara locului conducătorului, are mai mult de 8 locuri șezând
- Microbuz = capacitate de transport de cel mult 22 de pasageri șezând sau în picioare, în afara scaunului conducătorului.

Categoria M – autovehicule având cel puțin patru roți, concepute și construite pentru transportul de pasageri

- **Categoria M1** – Vehicule concepute și construite pentru transportul de pasageri, care au, în afara scaunului conducătorului, cel mult opt locuri pe scaune;
- **Categoria M2** - Vehicule concepute și construite pentru transportul de pasageri, care au, în afara scaunului conducătorului, mai mult de opt locuri pe scaune și o masă maximă ce nu depășește 5 tone;
- **Categoria M3** - Vehicule concepute și construite pentru transportul de pasageri, care au, în afara scaunului conducătorului, mai mult de opt locuri pe scaune și o masă maximă ce depășește 5 tone;
- **Pentru vehiculele din categoriile M2 și M3 care au o capacitate de transport mai mare de 22 de pasageri**, exclusiv conducătorul, se definesc următoarele trei clase:
 - Clasa I: vehicule prevăzute cu suprafețe destinate pasagerilor în picioare și permițând deplasări frecvente ale pasagerilor.
 - Clasa II: vehiculele destinate în principal transportului de pasageri așezați și concepute pentru a permite transportul de pasageri în picioare pe culoar și/sau într-un spațiu care nu este mai mare decât cel prevăzut pentru două scaune duble;
 - Clasa III: vehiculele destinate exclusiv pentru transportul pasagerilor așezați. Un vehicul poate aparține mai multor clase, caz în care poate fi omologat pentru fiecare dintre acestea;
- **Pentru vehiculele din categoriile M2 și M3 care au o capacitate de transport de cel mult 22 de pasageri**, exclusiv conducătorul, se definesc următoarele două clase:
 - Clasa A: vehicule concepute pentru transportul pasagerilor în picioare; vehiculele din această clasă sunt echipate cu scaune și au spații pentru pasageri în picioare.
 - Clasa B: vehicule care nu sunt concepute pentru a transporta pasageri în picioare; vehiculele din această clasă nu au spații pentru a transporta pasageri în picioare.

Pentru activitatea de transport județean din județul Iași se recomandă utilizarea vehiculelor din categoria M2 și M3, clasa III.

b) gradul de siguranță al pasagerilor

Siguranța autobuzului include:

- siguranța se referă la rezistența la șocuri și vibrații, eliminarea muchiilor ascuțite periculoase, instalarea de bare și mânere de susținere precum și cordoane de susținere pe barele de susținere înalte care sunt prevăzute obligatoriu în reglementări, la podelele cu prinderi ranforsate pentru scaune, parbrizele din sticlă laminată etc.;
- siguranța activă se referă la anumite sisteme ale vehiculului cum sunt calitatea frânării, controlul automat al vitezei și existența limitatorului de viteză maximă constructivă, la 100 km, precum și a altor sisteme moderne cum sunt:

- Automatic Brake System (ABS)

- Electronic Brake System (EBS) – sistem electronic automat, la care un modul recepționează comanda șoferului pe care o transmite prin intermediul unui calculator unității de control a motorului care, la rândul ei, transmite semnale de presiune la fiecare cilindru de frânare, luând în considerare semnalele primite de la senzorii care supraveghează turația roților, starea drumului și sarcina pe axe.
- Electronic Stability Programme (ESP) formează o platformă tehnologică alcătuită din sistemul de frânare EBS și controlul dinamicii vehiculului, asigurând astfel stabilitatea generală a acestuia în funcție de comanda direcției, abaterea de la direcția de deplasare a vehiculului, accelerația laterală etc.; acest sistem asigură stabilitatea autobuzului în toate situațiile, prevenind deraparea la frânare și ruliul periculos, cauzat de manevrele dinamicii vehiculului.

Condițiile generale care trebuie îndeplinite de autobuze cu un nivel sau cu etaj, mai ales cele referitoare la siguranța lor, sunt indicate în directiva 2001/85/CE (care se referă atât la autobuzele simple sau articulate cu un nivel, cât și la cele cu etaj) precum și în Regulamentele CEE - ONU nr. 36 amendament nr. 3 (autobuze cu un nivel) și nr. 107 (autobuze cu etaj).

Sistemele de supraveghere video ale autobuzelor fac parte din seria echipamentelor care contribuie la creșterea sentimentului de siguranță a pasagerilor prin reducerea incidenței actelor de vandalism și a criminalității. Acestea pot fi montate la bordul vehiculelor, pot fi echipate cu microfoane și semnale de alarma activate de pasageri. Astfel, în condițiile existenței unui centru de control care monitorizează de la distanță vehiculele, stațiile și rutele se poate asigura un timp de răspuns îmbunătățit în caz de asistență sau urgență, pot fi determinate cele mai eficiente metode de răspuns prin monitorizarea continuă a situației de pe traseu.

Se recomandă ca vehiculele cu care se va efectua activitatea de transport persoane să fie echipate cu sisteme EBS și ESP, precum și cu sisteme de supraveghere video.

c) condițiile de confort pentru pasageri

Este de la sine înțeles faptul că autovehiculele destinate transportului public de călători trebuie să asigure în mod obligatoriu condiții de confort oferind un mediu iluminat, curat, încălzit și ventilat corespunzător ce permite accesul facil al tuturor persoanelor. Poziția pe care o ocupă pasagerul în autobuzul destinat transportului public, fie că este pe scaun sau în picioare trebuie să-i asigure acestuia un maximum de confort cu respectarea spațiului personal. Design-ul modern, „aerisit” al acestor autovehicule, spațiul generos face din interiorul lor medii mult mai atrăgătoare atât pentru pasageri, cât și pentru conducătorii auto (aceștia din urmă beneficiind la ultimele modele de autobuze de un confort sporit al cabinei). Autobuzele trebuie să ofere condiții corespunzătoare pentru transportul persoanelor cu dizabilități.

Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, este legea specială destinată persoanelor cu dizabilități “cărora, datorită unor afecțiuni fizice, mentale sau senzoriale, le lipsesc abilitățile de a desfășura în mod normal activități cotidiene, necesitând măsuri de protecție în sprijinul recuperării, integrării și incluziunii sociale”. Legea prevede că autoritățile administrației publice locale, precum și societățile comerciale ce dețin licență de traseu au obligația să ia următoarele măsuri specifice în vederea asigurării transportului în comun al persoanelor cu handicap:

- a) să achiziționeze mijloace de transport în comun adaptate nevoilor persoanelor cu handicap, dotate inclusiv cu sisteme de avertizare audio și video;
- b) să adapteze mijloacele de transport în comun aflate în circulație, în limitele tehnice posibile, conform reglementărilor în vigoare, pentru a răspunde nevoilor persoanelor cu handicap, inclusiv în ceea ce privește dotarea acestora cu sisteme de avertizare audio și video;
- c) să realizeze, în colaborare ori în parteneriat cu persoane juridice, publice sau private, programe de transport al persoanelor cu handicap.

Legea promovează pentru prima dată cerințele „modelului social” de abordare al protecției sociale pentru persoanele cu dizabilități, afirmând statutul de cetățeni cu drepturi depline al acestora și punând accentul pe rolul societății în asigurarea măsurilor de protecție socială care să permită exercitarea acestui statut.

În baza legii, se acordă drepturi privind:

- a) ocrotirea sănătății - prevenire, tratament și recuperare;
- b) educație și formare profesională;
- c) ocuparea și adaptarea locului de muncă, orientare și reconversie profesională;
- d) asistență socială, respectiv servicii sociale și prestații sociale;
- e) locuință, amenajarea mediului de viață personal ambiant, **transport**, acces la mediul fizic, informațional și comunicațional;
- f) petrecerea timpului liber, acces la cultură, sport, turism;
- g) asistență juridică;
- h) facilități fiscale.

d) gradul de poluare al autobuzului

Autoritățile publice și operatorii de transport public sunt obligați în cazul achiziției de autobuze să respecte condițiile prevăzute în Directiva pentru Vehicule Ecologice (2009/33/EC) prin luarea în considerare a consumului de energie, a emisiilor de CO₂ și a altor emisii nocive (No_x, NMHC și particule). Toate modelele noi de autobuze vândute pe piață începând cu ianuarie 2014 trebuie să respecte standardele Euro VI pentru emisii nocive.

Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (cu toate modificările ulterioare) vizează printre altele și vehiculele destinate transportului de pasageri fie că sunt echipate cu motoare cu aprindere prin scânteie (motoare pe benzină, cu gaz natural sau cu gaz petrolier lichefiat – GPL) sau cu motoare cu aprindere prin comprimare (motoare diesel). Pentru a limita la maximum impactul negativ al autovehiculelor asupra mediului și sănătății, regulamentul acoperă o gamă largă de emisii poluante: monoxidul de carbon, hidrocarburi nemetanice și hidrocarburi totale, oxizi de azot și particule, acestea incluzând emisiile din gazele de eșapament, emisiile evaporative și emisiile carterului.

Norma Euro 5 se aplică de la 1 septembrie 2009, fiind aplicabilă de la 1 ianuarie 2011 în ceea ce privește înmatricularea și comercializarea noilor tipuri de vehicule. Norma Euro 6 se aplică de la 1 septembrie 2014 și este aplicabilă de la 1 ianuarie 2015.

Se recomandă utilizarea de vehicule destinate transportului de pasageri cu motorizare minim Euro 5.

e) dotarea autobuzului cu sistem de taxare electronică

E-ticketing-ul sau taxarea electronică conferă călătorilor încredere, modalități multiple de plată și poate administra structuri tarifare diferite. Biletele electronice sunt ușor de folosit, pot fi achiziționate și reîncărcate în puncte diferite: acasă, prin intermediul internetului, la chioșcuri sau în autobuz. Achiziționarea biletelor reprezintă procesul critic în ceea ce privește relația între pasager și transportul public. Prin simplificarea modului în care se realizează această operațiune se sporește confortul pasagerilor și se cresc în același timp veniturile.

Sistemul de taxare electronică este format din validatoare de card, echipamente mobile destinate controlorilor, echipamente din chioșcuri, pachete software și carduri.

Biletele electronice scad costurile de printare, costurile asociate mentenanței echipamentelor, costurile cu distribuția, rata de eroare și oferă informații importante referitoare la: traficul de pasageri, gradul de încărcare a autobuzelor, despre preferințele pasagerilor, având impact asupra calității serviciilor oferite clienților. Taxarea electronică simplifică modul de realizare al transportului public făcându-l totodată mai atractiv pentru utilizatori, este comodă, eficientă și sigură.

Deoarece introducerea sistemului de e-ticketing implică o serie de costuri foarte ridicate și o durată de implementare semnificativă, se recomandă ca pentru etapa actuală vehiculele să fie dotate cu case de marcat pentru eliberarea biletelor, urmând să se urmărească implementarea sistemului de e-ticketing pentru transportul public de persoane.

f) dotarea autobuzului cu sistem de poziționare prin satelit

Componentele sistemului de transport modern includ alături de taxarea electronică și localizarea automată a vehiculelor și oferirea de informații în timp real pentru pasageri. Tehnologia de localizare a autobuzelor destinate transportului public este utilizată pentru a monitoriza vehiculele de transport în timp real prin folosirea de echipamente GPS, informația despre localizarea acestora fiind transmisă centrului de control. Utilizarea sistemului de poziționare prin satelit poate aduce o serie de beneficii importante ce constau în: îmbunătățirea sistemului de control prin urmărirea fișelor de traseu și prin acoperirea traseelor în mod corespunzător și îmbunătățirea siguranței circulației, pentru că în caz de urgență centrul de control al traficului poate transmite instantaneu locația vehiculului către cei responsabili cu intervenția. Dotarea autobuzului cu sistem de poziționare prin satelit face posibilă totodată îmbunătățirea calității serviciilor, călătorii fiind informați corespunzător asupra locației și orei de sosire a următorului vehicul. Nu în ultimul rând acest sistem crează premisele optimizării sincronizării cu alte sisteme de transport. Sistemul de informații în timp real pentru pasageri conduce la un grad de informare crescută a acestora ceea ce are drept consecință directă creșterea nivelului de încredere și confort în utilizarea sistemului de transport public și în siguranța unei călătorii conform unei planificări bine stabilite anterior, fără a interveni surprize neplăcute. Afișarea informațiilor în timp real are menirea de a spori calitatea serviciilor, întârzierile și

problemele de fiabilitate sunt luate în considerare, pasagerilor fiindu-le oferite informații exacte. Confortul astfel creat contribuie la creșterea serviciului de transport.

Se recomandă ca vehiculele pentru transportul persoanelor să fie dotate cu sisteme de poziționare prin satelit.

g) nivelul costurilor de operare

Operatorul de transport public trebuie să asigure costuri de operare cât mai reduse pentru flota de autobuze pe care o administrează și pentru vehiculele din parcul auto destinate transportului de pasageri. Aceasta nu se poate realiza decât printr-un management adecvat adaptat la particularitățile pieței și care este în conformitate cu prevederile legislative în vigoare în domeniul transportului public de pasageri.

Toate criteriile prezentate mai sus reprezintă condiții importante pe care trebuie să le îndeplinească operatorii de transport care doresc să efectueze o activitate de transport public de călători, în condiții de calitate, confort și siguranță. O ierarhizare a acestor criterii este dificil de realizat, fiecare din factorii implicați în această activitate putând propune un clasament propriu, subiectiv. Totuși, din punctul de vedere al călătorului un astfel de clasament ar putea fi: gradul de siguranță al pasagerilor, condițiile de confort pentru pasageri, nivelul costurilor de operare (care se regăsesc în costul biletului), capacitatea de transport a autobuzului și dotarea autobuzului cu sistem de taxare electronică, celelalte criterii nefiind percepute de către călători, dar fiind importante pentru operatori și autoritățile care gestionează activitatea de transport.

5.3.2 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 tarificare performant. Sistemul de tarificare 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 tarificare 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 tarificare 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 tarify, 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, mănuierea 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.

Se recomandă dotarea principalelor statii de imbarcare-debarcare cu sisteme de informare a calatorilor, iar terminalele nodale cu sisteme de informare în timp real.

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.

6. 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

6.1 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, după cum urmează:

- Date referitoare la numărul de abonați și călători cu bilet (defalcat pe relații de transport) pe traseele deservite, pentru o lună semnificativă (lună cu cursuri școlare);
- Număr de călători pe zi lucrătoare / zi de week-end pe traseele efectuate, pe perioada cursurilor școlare și perioada de vacanță;
- Prețul biletelor și abonamentelor pe fiecare dintre traseele actuale și fișele de fundamentare a tarifului mediu (conform normelor-cadru aprobate prin Ordinul 272/2007 cu modificările și completările ulterioare) pe baza cărora s-a stabilit tariful biletelor pe fiecare traseu dacă aceste fișe sunt disponibile. Informațiile privind tarifele practicate și fișele de fundamentare a tarifelor sunt importante ca punct de referință în stabilirea valorii estimative a contractului de delegare. În acest sens, vă rugăm să ne puneți la dispoziție orice informație disponibilă asupra tarifelor actuale și fundamentării acestora.
- Date despre autovehiculele cu care se efectuează la ora actuală cursele pe traseele din programul actual de transport în județul Iași (vechime/an fabricație, tip, capacitate (număr locuri), norma de poluare, categorie de confort, dotări (ex. dacă dispun de aer condiționat sau nu, adaptări pentru persoanele cu dizabilități), dacă mijloacele de transport sunt în proprietate sau leasing)
- Valoarea colectată (lei) total și defalcat pe sume realizate din bilete pentru perioada 2021-2023 sau cel puțin pe anul 2023 și primele 3 luni din 2024 și sume realizate din abonamente pentru aceeași perioadă).
- Cheltuielile anuale de exploatare pe categorii de cheltuieli pe traseele de transport județean deservite (separat pentru fiecare traseu deservit, dacă este posibilă o astfel de evidență): cheltuieli materiale: carburanți, energie electrică, amortizare, service auto, schimb ulei, filtru antigel, piese de schimb, alte cheltuieli materiale; cheltuieli cu taxe și impozite: inspecția tehnică periodică, asigurare de răspundere civilă auto obligatorie, asigurare CASCO, licență comunitară, impozit pe mijloc de transport, impozit pe terenuri pentru parcare, impozit pe clădiri, taxă mediu, alte cheltuieli cu taxele; cheltuieli cu salariile (nivel salariu conducător auto, manager de transport, alt personal); profit.

Dintre cei 35 de operatori care efectuează curse de transport public județean au furnizat răspunsuri un număr de 9 operatori de transport care efectuează curse pe un număr total de 40 trasee ce reprezintă circa 36,04% din numărul total de trasee pe care se operează curse conform programului de transport în vigoare.

Răspunsuri la solicitările menționate mai sus au fost primite din partea următorilor operatori de transport care prestează serviciile de transport public în baza contractelor de delegare:

1. SC AUTOCONFORT SRL
2. SC FARMACOM SRL
3. SC INTERTRANSCOM SRL
4. SC IRINA TRANS SRL
5. SC IZVORAȘ SRL

6. SC MARIUS UNIVERSAL SRL
7. SC MICEDU COMPANY SRL
8. SC SMART INVEST SRL
9. SC TRIP SRL
10. SC VIO-TRANS SERV SRL
- 11.

Date economico-financiare puse la dispoziție de operatorii de transport

SC AUTOCONFORT SRL

Operatorul **SC AUTOCONFORT SRL** efectuează curse pe traseele **T021, T026, T103, T124**.

Tarifele practicate pe traseul T021

Nr. stație	DENUMIREA STAȚIEI / LEI	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	IASI-At. REAL FRESH SRL	x	4	4	4	4	6	8	10	11
2	IAȘI-PLAȚA ACB	4	x	4	4	4	6	8	10	11
3	IAȘI- PASAJ NICOLINA	4	4	x	4	4	6	8	10	11
4	IAȘI- BELVEDERE	4	4	4	x	4	6	8	10	11
5	IASI – CIMITIRUL SF. VASILE	4	4	4	4	x	6	8	10	11
6	MIROSLAVA	6	6	6	6	6	x	5	6	8
7	BOGDĂNEȘTI – RAM.	8	8	8	8	8	5	x	4	5
8	VOINEȘTI	10	10	10	10	10	6	4	x	4
9	SLOBOZIA	11	11	11	11	11	8	5	4	x

Tarifele practicate pe traseul T026

Nr. stație	DENUMIREA STAȚIEI / LEI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	IAȘI - At. TRANSBUS CODREANU SRL	x	5	6	7	8	9	10	12	14	18
2	VALEA LUPULUI	5	x	5	6	7	9	10	12	13	16
3	LEȚCANI	6	5	x	5	7	8	9	10	12	15
4	HOIȘEȘTI RAM.	7	6	5	x	5	7	8	9	11	13
5	PODU ILOAIEI	8	7	7	5	x	5	6	8	10	12
6	SÂRCA	9	9	8	7	5	x	4	6	7	11
7	SPINOASA-RAM.	10	10	9	8	6	4	x	5	6	10
8	BELCEȘTI	12	12	10	9	8	6	5	x	3	9
9	SATU NOU	14	13	12	11	10	7	6	3	x	8
10	MUNTENI	18	16	15	13	12	11	10	9	8	x

Tarifele practicate pe traseul T103

Nr. stație	DENUMIREA STAȚIEI / LEI	1	2	3	4	5	6	7	8
1.	IAȘI - At. TRANSBUS CODREANU	x	5	6	7	8	9	10	12
2.	VALEA LUPULUI	5	x	5	6	7	9	10	12
3.	LEȚCANI	6	5	x	5	7	8	9	10
4.	HOIȘEȘTI RAM.	7	6	5	x	5	7	8	9
5.	PODU ILOAIEI	8	7	7	5	x	5	6	8
6.	ERBICENI	9	9	8	7	5	x	4	6
7.	SPINOASA	10	10	9	8	6	4	x	5
8.	BELCEȘTI	12	12	10	9	8	6	5	x

Tarifele practicate pe traseul T124

Nr. stație	DENUMIREA STAȚIEI / LEI	1	2	3	4	5
1.	IASI-At. EUROVOYAGE SRL	x	4	4	8	10
2.	IASI - 24 ORE	4	x	4	8	10
3.	IASI - C. A. ROSETI	4	4	x	8	10
4.	CARLIG	8	8	8	x	5
5.	CUZA VODA	10	10	10	5	x

Situația mijloacelor de transport utilizate la efectuarea serviciului de transport public județean

Traseu	Slobozia 1	Slobozia 2	Slobozia 3	Slobozia 4	Cuza Voda	Belcești	Munteni
Autovehicul	B-703-VDR	IS-30-VDR	IS-43-VDR	IS-60-VDR	IS-35-VDR	IS-29-VDR	IS-50-VDR
An fabricație autovehicul	2022	2018	2007	2018	2019	2018	2018
Tip autovehicul	LuxBus - MB M2 - 907	906 BB 50	INTOURO	INTOURO	906 BB 50	906 BB 50	INTOURO M
Capacitate/ nr. de locuri	19	22	49/73	59/82	19	22	59/82
Norma de poluare	Euro 6	Euro 6	Euro 5	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Categoria de confort, dotari	Categoria II, AC	Categoria III, AC	Categoria II, AC	Categoria II, AC	Categoria II, AC	Categoria III, AC	Categoria II, AC
Leasing proprietate	/ Leasing	Proprietate	Proprietate	Proprietate	Proprietate	Proprietate	Proprietate

Situație călători și venituri din bilete și abonamente

Traseu	Slobozia 4 autovehicule	Cuza Voda 1 autovehicul	Belcești+ Munteni 2 autovehicule
Numar abonati si calatori cu bilet pentru februarie 2024	4098	1128	3860
Medie numar de calatori zi lucratoare + vacanta -februarie 2024	156,28	49,14	145,71
Medie numar de calatori zi weekend - februarie 2024	102	12	100
Pret bilet la liber	Pretul unui bilet la liber este acelasi cu pretul unei calatorii la		

Pret calatorie abonament	abonament (de vazut anexa cu preturile pe trasee)		
Venituri din bilete pentru anul 2023	472981	134610	909969
Venituri din abonamente 2023 *	266647	18260	116640
Venituri din bilete pentru anul ian+febr+mart. 2024	150171	31578	124694
Venituri din abonamente ian+febr+mart. 2024	61805	0	30732

*pentru traseul Cuza Voda s-au eliberat abonamente doar pentru lunile oct. si nov. 2023

FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CALATORII PE TRASEUL

T021

Nr. Crt	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale - lei
I.	Cheltuieli materiale	1,782,870.27
	Carburanti	759,720.00
	Energie electrica	2,350.75
	Amortizare	238,847.52
	Service Auto	250,000.00
	Schimb ulei	10,000.00
	Schimb filtru	70,102.00
	Schimb antigel	1,650.00
	Piese de schimb	100,000.00
	Alte cheltuieli materiale	350,200.00
II.	Cheltuieli cu taxe si impozite si autorizatii	159,970.00
	Inspectie tehnica periodica	4,000.00
	Asigurare de raspundere civila auto obligatorie	17,066.00
	Asigurare Casco	41,377.00
	Licenta comunitara	1,040.00
	Impozit pe mijloc de transport	2,724.00
	Impozit pe terenuri pentru parcare	-
	Impozit cladire	-
	Redeventa	84,000.00
	Taxa mediu	418.00
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite si autorizatii	9,345.00
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	917,113.99
	Salarii	620,433.95
	Contributii sociale obligatorii	286,680.04
	Alte drepturi asiluate salariilor	10,000.00
IV.	Cheltuieli de exploatare(I+II+III)	2,859,954.26
V	Cheltuieli financiare	307,446.00
VI	Total cheltuieli (IV+V)	3,167,400.26
VII	Profit	950,220.08
VIII	Valoare totala servicii de transport(VI+VII)	4,117,620.34
IX	Numar total de km planificati anual	396,305.00
X	Tarif mediu (lei/km)(VII/IX)	10.39
XI	Cap.m.(loc)	24.85
XII	Tarif mediu (lei/km/loc)(X/XI)	0.42
XIII	TVA	0.08
XIV	Tarif mediu inclusiv TVA(lei/km/loc)(XII+XIII)	0.50

FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CALATORII PE TRASEUL

T026

Nr. Crt	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale - lei
I.	Cheltuieli materiale	796998.00
	Carburanti	306400.00
	Energie electrica	5230.00
	Amortizare	84168.00
	Service Auto	60000.00
	Schimb ulei	20100.00
	Schimb filtru	12000.00
	Schimb antigel	900.00
	Piese de schimb	150000.00
	Alte cheltuieli materiale	158200.00
II.	Cheltuieli cu taxe si impozite si autorizatii	72083.00
	Inspectie tehnica periodica	600.00
	Asigurare de raspundere civila auto obligatorie	10000.00
	Asigurare Casco	17500.00
	Licenta comunitara	260.00
	Impozit pe mijloc de transport	999.00
	Impozit pe terenuri pentru parcare	0.00
	Impozit cladire	0.00
	Redeventa	36000.00
	Taxa mediu	0.00
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite si autorizatii	6724.00
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	171264.00
	Salarii	109248.00
	Contributii sociale obligatorii	62016.00
	Alte drepturi asiluate salariilor	0.00
IV.	Cheltuieli de exploatare(I+II+III)	1040345.00
V	Cheltuieli financiare	91200.00
VI	Total cheltuieli (IV+V)	1131545.00
VII	Profit	396040.75
VIII	Valoare totala servicii de transport(VI+VII)	1527585.75
IX	Numar total de km planificati anual	144000.00
X	Tarif mediu (lei/km)(VII/IX)	10.61
XI	Cap.m.(loc)	34.30
XII	Tarif mediu (lei/km/loc)(X/XI)	0.31
XIII	TVA	0.06
XIV	Tarif mediu inclusiv TVA(lei/km/loc)(XII+XIII)	0.37

FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CALATORII PE TRASEUL

T103

Nr. Crt	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale - lei
I.	Cheltuieli materiale	248886.00
	Carburanti	113400.00
	Energie electrica	3740.00
	Amortizare	38466.00
	Service Auto	20000.00
	Schimb ulei	6120.00
	Schimb filtru	2480.00
	Schimb antigel	600.00
	Piese de schimb	52000.00
	Alte cheltuieli materiale	12080.00
II.	Cheltuieli cu taxe si impozite si autorizatii	39072.40
	Inspectie tehnica periodica	500.00
	Asigurare de raspundere civila auto obligatorie	5600.00
	Asigurare Casco	7400.00
	Licenta comunitara	260.00
	Impozit pe mijloc de transport	518.40
	Impozit pe terenuri pentru parcare	0.00
	Impozit cladire	0.00
	Redeventa	18000.00
	Taxa mediu	0.00
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite si autorizatii	6794.00
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	128448.00
	Salarii	81936.00
	Contributii sociale obligatorii	46512.00
	Alte drepturi asiluate salariilor	0.00
IV.	Cheltuieli de exploatare(I+II+III)	416406.40
V	Cheltuieli financiare	68000.00
VI	Total cheltuieli (IV+V)	484406.40
VII	Profit	72660.96
VIII	Valoare totala servicii de transport(VI+VII)	557067.36
IX	Numar total de km planificati anual	144000.00
X	Tarif mediu (lei/km)(VII/IX)	3.87
XI	Cap.m.(loc)	13.30
XII	Tarif mediu (lei/km/loc)(X/XI)	0.29
XIII	TVA	0.06
XIV	Tarif mediu inclusiv TVA(lei/km/loc)(XII+XIII)	0.35

FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CALATORII PE TRASEUL

T124

Nr. Crt	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale - lei
I.	Cheltuieli materiale	441212.50
	Carburanti	112746.50
	Energie electrica	3740.00
	Amortizare	38466.00
	Service Auto	40000.00
	Schimb ulei	8120.00
	Schimb filtru	4460.00
	Schimb antigel	600.00
	Piese de schimb	81000.00
	Alte cheltuieli materiale	152080.00
II.	Cheltuieli cu taxe si impozite si autorizatii	50553.00
	Inspectie tehnica periodica	500.00
	Asigurare de raspundere civila auto obligatorie	5600.00
	Asigurare Casco	7400.00
	Licenta comunitara	260.00
	Impozit pe mijloc de transport	999.00
	Impozit pe terenuri pentru parcare	0.00
	Impozit cladire	0.00
	Redeventa	28000.00
	Taxa mediu	0.00
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite si autorizatii	7794.00
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	171264.00
	Salarii	109248.00
	Contributii sociale obligatorii	62016.00
	Alte drepturi asiluate salariilor	0.00
IV.	Cheltuieli de exploatare(I+II+III)	663029.50
V	Cheltuieli financiare	68400.00
VI	Total cheltuieli (IV+V)	731429.50
VII	Profit	182857.38
VIII	Valoare totala servicii de transport(VI+VII)	914286.88
IX	Numar total de km planificati anual	64240.00
X	Tarif mediu (lei/km)(VII/IX)	14.23
XI	Cap.m.(loc)	15.40
XII	Tarif mediu (lei/km/loc)(X/XI)	0.92
XIII	TVA	0.18
XIV	Tarif mediu inclusiv TVA(lei/km/loc)(XII+XIII)	1.10

Operatorul **SC FARMACOM SRL** efectuează curse pe traseele **T039, T040, T075, T142, T156**.

Pentru traseul 039 operatorul are un număr de abonați și călători cu bilet pentru o lună semnificativă (luna cu cursuri școlare) de 3600 călători. Traseul este efectuat cu un autobuz de 35 locuri -3 curse / zi.

- Numărul de călători pentru o zi lucrătoare (cu cursuri) este de 120 de călători / zi.
- Numărul de călători pentru o zi lucrătoare (vacanță) este de 90 de calatori / zi.
- Numărul de călători pentru o zi de weekend este de 100 de călători / zi.
- Prețul unui bilet de călătorie (pentru un sens) este de: 20 lei (pentru stația IASI-FÂNTÂNELE)
- Prețul unui abonament lunar (valabil de Luni-Vineri / 22 de zile lucrătoare) este de: 520 lei (pentru statia IASI-FÂNTÂNELE)

Pentru traseul 040 operatorul are un număr de abonați și călători cu bilet pentru o lună semnificativă (luna cu cursuri școlare) de 1200 călători. Traseul este efectuat cu un microbuz de 19 locuri - 2 curse / zi.

- Numărul de călători pentru o zi lucrătoare (cu cursuri) este de 40 de călători / zi.
- Numărul de călători pentru o zi lucrătoare (vacanță) este de 25-30 de calatori / zi.
- Numărul de călători pentru o zi de weekend este de 30 de călători / zi.
- Prețul unui bilet de călătorie (pentru un sens) este de: 18 lei (pentru stația IASI-FOCURI)
- Prețul unui abonament lunar (valabil de Luni-Vineri / 22 de zile lucrătoare) este de: 470 lei (pentru statia IASI-FOCURI)

Pentru traseul 075 operatorul are un număr de abonați și călători cu bilet pentru o lună semnificativă (luna cu cursuri școlare) de 1800 călători. Traseul este efectuat cu un microbuz de 19 locuri - 5 curse / zi.

- Numărul de călători pentru o zi lucrătoare (cu cursuri) este de 50 de călători / zi.
- Numărul de călători pentru o zi lucrătoare (vacanță) este de 40 de calatori / zi.
- Numărul de călători pentru o zi de weekend este de 20 de călători / zi.
- Prețul unui bilet de călătorie (pentru un sens) este de: 13 lei (pentru stația PAȘCANI-CIOHORANI)
- Prețul unui abonament lunar (valabil de Luni-Vineri / 22 de zile lucrătoare) este de: 396 lei (pentru statia PAȘCANI-CIOHORANI)

Pentru traseul 142 operatorul are un număr de abonați și călători cu bilet pentru o lună semnificativă (luna cu cursuri școlare) de 700 călători. Traseul este efectuat cu un microbuz de 19 locuri - 2 curse / zi.

- Numărul de călători pentru o zi lucrătoare (cu cursuri) este de 25 de călători / zi.
- Numărul de călători pentru o zi lucrătoare (vacanță) este de 15 de calatori / zi.
- Numărul de călători pentru o zi de weekend este de 10 de călători / zi.
- Prețul unui bilet de călătorie (pentru un sens) este de: 20 lei (pentru stația IASI-SĂVENI)
- Prețul unui abonament lunar (valabil de Luni-Vineri / 22 de zile lucrătoare) este de: 520 lei (pentru statia IASI-SĂVENI)

Pentru traseul 156 operatorul are un număr de abonați și călători cu bilet pentru o lună semnificativă (luna cu cursuri școlare) de 1400 călători. Traseul este efectuat cu un microbuz de 19 locuri- 4 curse / zi.

- Numărul de călători pentru o zi lucrătoare (cu cursuri) este de 40 de călători / zi.
- Numărul de călători pentru o zi lucrătoare (vacanță) este de 20 de calatori / zi.
- Numărul de călători pentru o zi de weekend este de 15 de călători / zi.
- 1Prețul unui bilet de călătorie (pentru un sens) este de: 10 lei (pentru stația PAȘCANI-SOCI)
- Prețul unui abonament lunar (valabil de Luni-Vineri / 22 de zile lucrătoare) este de: 352 lei (pentru statia PAȘCANI-SOCI)

SC INTERTRANSCOM SRL

Operatorul **SC INTERTRANSCOM SRL** efectuează curse pe traseele **T033, T034, T076, T099, T121**.

Numărul total de călători cu bilet pentru luna septembrie 2023 este de 17.486, pentru toate traseele județene efectuate, respectiv: Iași-Pășcani – 12.695 călători, Iași-Tg. Frumos – 3.117 călători, Iași-Rediu – 1.674 călători.

Numărul de călători pe zi lucrătoare / zi de week-end pe perioada cursurilor școlare este de 17.486 și perioada de vacanță este de 17.863, respectiv: Iași-Pășcani – 12.084 călători, Iași-Tg. Frumos – 4.284 călători, Iași-Rediu – 1.495 călători.

Tarifele practicate pe traseul T033

Nr. st.	DENUMIREA STAȚIEI / LEI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1	IASI - AL. TRANSBUS CODREANU	x	-	3	6	7	8	8	10	10	10	12	12	18	20	20	22	22	22
2	IASI-VAMA VECHIE	-	x	3	6	7	8	8	10	10	10	12	12	18	20	20	22	22	22
3	VALEA LUPULUI	3	3	x	4	5	6	6	8	8	9	10	12	12	18	20	20	22	22
4	LEȚCANI	6	6	4	x	4	4	5	6	6	7	8	8	14	16	16	17	17	17
5	HOISEȘTI – RAM.	7	7	5	4	x	4	6	7	7	8	10	10	14	15	15	16	16	16
6	PODU ILOAIEI	8	8	6	4	4	x	4	5	5	6	6	7	11	12	12	15	15	15
7	BUDĂI	8	8	6	5	6	4	x	4	4	5	6	6	10	12	12	14	14	14
8	SÂRCA	10	10	8	6	7	5	4	x	3	4	5	5	9	11	11	13	13	13
9	SÂRCA – PEPINIERĂ	10	10	8	6	7	5	4	3	x	4	5	6	8	10	10	12	12	12
10	BĂLȚAȚI	10	10	9	7	8	6	5	4	4	x	4	5	8	10	10	12	12	12
11	RĂZBOIENI	12	12	10	8	10	6	6	5	5	4	x	4	7	9	9	11	11	11
12	TG. FRUMOS AL. INTERTRANSCOM	12	12	12	8	10	7	6	5	6	5	4	x	5	8	8	10	10	10
13	RUGINOASA	18	18	12	14	14	11	10	9	8	8	7	5	x	4	4	6	6	6
14	OSOI	20	20	18	16	15	12	12	11	10	10	9	8	4	x	4	4	4	4
15	BLĂGEȘTI	20	20	20	16	15	12	12	11	10	10	9	8	4	4	x	4	4	4
16	PÂSCANI – str. Grădinitei	22	22	20	17	16	15	14	13	12	12	11	10	6	4	4	x	4	4
17	PÂSCANI - GARA	22	22	22	17	16	15	14	13	12	12	11	10	6	4	4	4	x	-
18	PÂSCANI - AT. INTERTRANSCOM	22	22	22	17	16	15	14	13	12	12	11	10	6	4	4	4	-	x

Tarifele practicate pe traseul T034

Nr. stație	DENUMIREA STAȚIEI / LEI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	IASI - AT. TRANSBUS CODREANU	x	-	7	8	8	10	10	10	12	12	18	20	20	22	22	22
2	IASI – VAMA VECHIE	-	x	7	8	8	10	10	10	12	12	18	20	20	22	22	22
3	HOISEȘTI RAM	7	7	x	4	6	7	7	8	10	10	14	15	15	16	16	16
4	PODU ILOAIEI	8	8	4	x	4	5	5	6	6	7	11	12	12	15	15	15
5	BUDĂI	8	8	6	4	x	4	4	5	6	6	10	12	12	14	14	14
6	SÂRCA	10	10	7	5	4	x	3	4	5	5	9	11	11	13	13	13
7	SÂRCA PEPINIERA	10	10	7	5	4	3	x	4	5	6	8	10	10	12	12	12
8	BĂLȚAȚI	10	10	8	6	5	4	4	x	4	5	8	10	10	12	12	12
9	RĂZBOIENI	12	12	10	6	6	5	5	4	x	4	7	9	9	11	11	11
10	TG.FRUMOS AL. INTERTRANSCOM	12	12	10	7	6	5	6	5	4	x	5	8	8	10	10	10
11	RUGINOASA	18	18	14	11	10	9	8	8	7	5	x	4	4	6	6	6
12	OSOI	20	20	15	12	12	11	10	10	9	8	4	x	4	4	4	4
13	BLĂGEȘTI	20	20	15	12	12	11	10	10	9	8	4	4	x	4	4	4
14	PÂSCANI-STR.GRADINITEI	22	22	16	15	14	13	12	11	11	10	6	4	4	x	-	-
15	PÂSCANI – GARA	22	22	16	15	14	13	12	11	11	10	6	4	4	4	x	-
16	PÂSCANI - AL. INTERTRANSCOM	22	22	16	15	14	13	12	11	11	10	6	4	4	4	-	x

Tarifele practicate pe traseul T076

Nr. st.	DENUMIREA STAȚIEI / LEI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1	PASCĂNI	X																					
2	BLĂGEȘTI	4	X	4	4	6	7	7	7	8	8	8	12	14	15	16	16	17	17	19	20	22	22
3	OSOI	4	4	X	4	6	6	7	7	7	8	8	12	14	15	16	16	17	17	19	20	22	22
4	RUGINOASA	5	4	4	X	4	4	6	6	6	7	7	10	12	13	14	14	15	15	16	19	21	21
5	HELEȘTENI – RAM.	7	6	6	4	X	4	5	5	6	7	7	8	10	12	14	14	15	16	16	19	21	21
6	OBOROCENI	8	7	7	4	4	X	4	5	6	7	7	9	10	12	14	14	15	16	17	18	20	20
7	KOGĂLNICE NI	9	7	7	6	5	4	X	4	5	5	6	8	9	10	14	14	15	16	17	18	20	20
8	AL ION CUZA	9	7	7	6	5	5	4	X	4	5	5	6	8	10	13	13	14	15	17	18	20	20
9	ȘCHEIA	9	8	8	6	6	6	5	4	X	4	4	5	8	10	13	13	14	15	17	18	20	20
10	MICLĂUȘENI	10	8	8	7	7	7	5	5	4	X	4	4	7	8	10	12	13	14	16	17	18	18
11	BUTEA	10	8	8	7	7	7	6	5	4	4	X	4	7	8	9	10	12	13	15	16	18	18
12	STRUNGA	13	12	12	10	8	9	8	6	5	4	4	X	4	7	8	8	9	10	12	13	14	14
13	TG. FRUMOS	15	14	14	12	10	10	9	8	8	7	7	4	X	4	5	5	6	7	8	8	12	12
14	RĂZBOIENI	16	15	15	13	12	12	10	10	10	8	8	7	4	X	4	5	6	7	8	8	11	11
15	BĂLȚAȚI	17	16	16	14	14	14	14	13	13	10	9	8	5	4	X	4	5	6	7	7	10	10
16	SÂRCA	17	16	16	14	14	14	14	13	13	12	10	8	5	5	4	X	4	5	6	6	10	10
17	BUDĂI	18	17	17	15	15	15	15	14	14	13	12	9	6	6	5	4	X	4	5	5	8	8
18	PODU ILOAIEI	18	17	17	15	16	16	16	15	15	14	13	10	7	7	6	5	4	X	4	4	8	8
19	HOIȘEȘTI – RAM.	20	19	19	16	16	17	17	17	17	16	15	12	8	8	7	6	5	4	X	4	7	7
20	LEȚCANI	21	20	20	19	19	18	18	18	18	17	16	13	8	8	7	6	5	4	4	X	6	6
21	IASI – VAMA VECHE	22	22	22	21	21	20	20	20	20	18	18	14	12	11	10	10	8	8	7	6	X	-
22	IASI - At. TRANSBUS CODREANU SRL	22	22	22	21	21	20	20	20	20	18	18	14	12	11	10	10	8	8	7	6	-	X

Tarifele practicate pe traseul

Tarifele practicate pe traseul T099

Nr. stație	DENUMIREA STAȚIEI / LEI	IASI - At. TRANSBUS CODREANU SRL	IASI – VAMA VECHE	TG. FRUMOS – CUZA VODA	TARGU FRUMOS - At. INTERTRANSCOM SRL
1	IASI - At. TRANSBUS CODREANU SRL	x	-	12	12
2	IASI – VAMA VECHE	-	x	12	12
3	TG. FRUMOS – CUZA VODA	12	12	x	-
4	TARGU FRUMOS - At. INTERTRANSCOM SRL	12	12	-	x

Tarifele practicate pe traseul

Tarifele practicate pe traseul T121

Nr. stație	DENUMIREA STAȚIEI / LEI	IASI - At. REAL FRESH SRL	IASI MAG.BILLA	REDIU
1	IASI - At. REAL FRESH SRL	x	-	5
2	IASI MAG.BILLA	-	x	5
3	REDIU	5	5	x

Situația mijloacelor de transport utilizate la efectuarea serviciului de transport public județean

Nr. înmatriculare	Vechime/an fabricație	Tip	Capacitate	Normă poluare	Categorie confort/Dotări	Proprietate/leasing
IS-73-YNT	12 ani/2012	VWCRAPTER	19	5	II	PROPRIETATE
IS-74-YNT	10 ani/2014	MB SPRINTER	19	5	II	PROPRIETATE
IS-76-YNT	8 ani/2016	MB SPRINTER	19	6	II	PROPRIETATE
B-136-YNT	1 an/2023	MB SPRINTER	19	6	II	LEASING
IS-82-YNT	8 ani/2016	MB SPRINTER	19	6	II	PROPRIETATE
B-199-YNT	2 ani/2022	MB SPRINTER	19	6	II	LEASING
B-155-YNT	2 ani/2022	MB SPRINTER	19	6	II	LEASING
B-45-YNT	1 an/2023	MB SPRINTER	19	6	II	LEASING
B-151-YNT	1 an/2023	MB SPRINTER	22	6	I	LEASING
B-139-YNT	2024	MB SPRINTER	19	6	II	LEASING
B-149-YNT	2024	MB SPRINTER	19	6	II	LEASING
IS-50-YNT	12 ani/2012	VWCRAPTER	19	5	I	PROPRIETATE

Cheltuielile anuale de exploatare pe categorii de cheltuieli

CHELTUIELI ANUALE DE EXPLOATARE 2023	
Cheltuieli privind combustibilii	1.105.819,16
Cheltuieli privind piesele de schimb	115.641,92
Cheltuieli privind alte materiale consumabile	22.359,35
Cheltuieli privind energia si apa	21.168,60
Cheltuieli cu intretinerea si reparatiile	0,00
Cheltuieli cu redeventele, locatiile de gestiune si chiriile	76.294,88
Cheltuieli cu primele de asigurare	151.911,52
Cheltuieli privind comisioanele si onorariile	29.572,46
Cheltuieli de protocol, reclama si publicitate	1.948,68
Cheltuieli cu transportul de bunuri si de personal	1.680,67
Cheltuieli cu deplasari, detasari si transferari	1.701,06
Cheltuieli postale si taxe de telecomunicatii	8.343,47
Cheltuieli cu serviciile bancare si asimilate	2.367,01
Alte cheltuieli cu servicii executate de terti	132.670,57
Cheltuieli cu alte impozite, taxe si varsaminte asimilate	45.569,97
Cheltuieli cu salariile personalului	724.653,00
Contributia unitatii la asigurarile sociale ale angajatilor part-time	11.101,00
Contributia unitatii pentru asigurari sociale de sanatate	4.440,00
Contributia unitatii pentru CASS angajati part-time	4.440,00
Alte cheltuieli privind asigurarile si protectia sociala	1.015,00
Cheltuieli privind contributia asiguratorie pentru munca	15.385,00
Alte cheltuieli de exploatare	20.675,74
Cheltuieli de exploatare privind amortizarea imobilizarilor	472.602,66
TOTAL GENERAL	2.971.361,72

Sumele realizate din bilete pentru perioada 2021-2023

SUME REALIZATE DIN VANZARE BILETE 2021 -2023	
ANUL 2021	1.970.525
ANUL 2022	1.732.992
ANUL 2023	2.157.664

SC IRINA TRANS SRL

Operatorul **SC IRINA TRANS SRL** efectuează curse pe traseele **T023, T028, T097, T122, T130.**

Tarifele practicate pe traseul T023

Nr. stație	DENUMIREA / LEI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	IAȘI - At. METCHIM SA	X	4	5	7	8	10	12	17	18	19	19

2	IASI - GALATA SCOALĂ	4	X	5	7	8	10	12	17	18	19	19
3	MIROSLAVA	5	5	X	5	6	7	10	15	16	17	17
4	VOROVEȘTI – RAM.	7	7	5	X	5	6	8	13	14	15	15
5	BOGDĂNEȘTI – RAM.	8	8	6	5	X	5	7	12	13	14	14
6	VOINEȘTI	10	10	7	6	5	X	5	9	10	12	11
7	SLOBOZIA	12	12	10	8	7	5	X	5	8	9	9
8	DOMNITA	17	17	15	10	9	7	6	X	5	6	6
9	TIBANA	18	18	16	14	13	10	7	5	X	5	5
10	RUNCU – RAM	19	19	17	15	14	11	8	6	5	X	5
11	GÂRBEȘTI	19	19	17	15	14	11	8	6	5	5	X

Tarifele practicate pe traseul T028

Nr. stație	DENUMIREA STAȚIEI / LEI	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	IAȘI - At. METCHIM SA	X	6	8	10	11	16	16	20	20
2	LEȚCANI	6	X	5	6	7	14	14	17	17
3	HOIȘEȘTI – RAM.	8	5	X	5	6	9	9	15	15
4	PODU ILOAIEI	10	6	5	X	5	8	8	14	14
5	SCOBĂLȚENI	11	7	6	5	X	8	8	14	14
6	POPEȘTI- RAM.	16	14	9	8	8	X	4	8	8
7	POPEȘTI	16	14	9	8	8	4	X	8	8
8	MĂDĂRJAC PRIMĂRIE	20	17	15	14	14	8	8	X	3
9	MĂDĂRJAC	20	17	15	14	14	8	8	3	X

Tarifele practicate pe traseul T097

Nr. st.	DENUMIREA STAȚIEI / LEI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.
1.	IAȘI At. METCHIM	X	5	5	7	8	10	12	17	18	19	19	20	21	22	24	24	25	26	27
2.	IASI GALATA	5	X	5	7	8	10	12	17	18	19	19	20	21	22	24	25	25	26	27
3.	MIROSLAVA IMA	6	6	X	5	6	7	10	15	16	17	17	18	19	20	22	23	23	24	25
4.	VOROVEȘTI – ram.	8	8	5	X	5	6	8	13	14	15	15	16	17	18	19	20	20	22	23
5.	BOGDĂNEȘTI-ram.	9	9	6	5	X	5	7	12	13	14	14	15	16	17	18	19	20	21	22
6.	VOINEȘTI	11	11	7	6	5	X	5	9	10	12	11	12	13	14	16	17	17	18	20
7.	SLOBOZIA – RAM	13	13	10	8	7	5	X	5	8	9	9	11	12	13	14	15	16	17	18
8.	DOMNIȚA	18	18	15	10	9	7	6	X	5	6	6	7	8	9	11	12	13	14	15
9.	TIBANA	19	19	16	14	13	10	7	5	X	5	5	6	7	8	10	11	12	13	14
10.	RUNCU – RAM.	20	20	17	15	14	11	8	6	5	X	5	5	6	7	9	10	11	12	13
11.	GÂRBEȘTI	20	21	17	15	14	11	8	6	5	5	X	5	6	7	9	10	11	12	13
12.	GLODENI	21	21	18	16	15	12	9	7	6	5	5	X	5	6	8	9	10	11	12
13.	RĂZBOIENI	22	21	19	18	17	13	10	8	7	6	6	5	X	5	7	8	9	10	11
14.	ȚIBĂNEȘTI	23	22	20	19	18	15	11	9	8	7	7	6	5	X	6	7	8	9	10
15.	VĂLENI	25	24	22	20	19	17	13	11	10	9	9	8	7	6	X	5	6	7	8
16.	SUHULEȚ	26	25	23	22	21	18	14	12	11	10	10	9	8	7	5	X	5	6	7
17.	TANSA	26	25	23	22	21	18	15	13	12	11	11	10	9	8	6	5	X	5	6
18.	DAGĂTA	27	26	24	23	20	19	16	14	13	12	12	11	10	9	7	6	5	X	5
19.	MĂNĂSTIREA	28	27	25	24	22	21	17	15	14	13	13	12	11	10	8	7	6	5	X

Tarifele practicate pe traseul T122

Nr. stație	DENUMIREA STAȚIEI / LEI	1.	2.	3.	4.	5.	6.
1.	BRĂEȘTI- PRIMARIE	X	3	4	5	6	9
2.	BRAESTI - TROITA	3	X	4	5	6	9
3.	ALBESTI	4	4	X	4	5	8
4.	REDIU	5	5	4	X	4	7
5.	PRIGORENI	6	6	5	4	X	6
6.	TG. FRUMOS At. INTERTRANSCOM SRL	9	9	8	7	6	X

Tarifele practicate pe traseul T130

Nr. stație	DENUMIREA STAȚIEI / LEI	1.	2.	3.	4.
1.	TG. FRUMOS - At. INTERTRANSCOM	X	4	7	8
2.	TG. FRUMOS – ORAS	4	X	7	8
3.	CUCUTENI	7	7	X	4
4.	BĂICENI (CUCUTENI)	8	8	4	X

Situația mijloacelor de transport utilizate la efectuarea serviciului de transport public județean

Nr. Crt.	TRASEE JUDEȚENE DETINUTE	An fabricatie masini	Marca	Capacitate	Categorie confort	Norma poluare	Forma detinere
1	IASI-MANASTIREA	3- 2013 1- 2008	MERCEDES -SPRINTER VOLKSWAGEN -CRAFTER	19	C1	EURO 5	Proprietate
2	IASI-GARBESTI	1- 2013	MERCEDES-SPRINTER	19	C1	EURO 5	Proprietate
3	IASI-MADARJAC	1- 2013	MERCEDES-SPRINTER	19	C1	EURO 5	Proprietate
4	TARGU FRUMOS-BAICENI	1- 2013	MERCEDES-SPRINTER	19	C3	EURO 5	Proprietate
5	TARGU FRUMOS-BRAIESTI	1- 2013	MERCEDES-SPRINTER	19	C1	EURO 5	Proprietate

FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CALATORII pe traseul Targu Frumos-Baiceni

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale - lei
I.	Cheltuieli materiale:	689760
	Carburanti	216524
	Energie electrica	8200
	Amortizare	180452
	Service auto (intretinere-reparatii)	78120
	Schimb ulei	5520
	Schimb filtru	4120
	Schimb antigel	3520
	Piese de schimb	36852
	Alte cheltuieli materiale	156452
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite si autorizatii	42311
	Inspectia tehnica periodica	1870
	Asigurare de raspundere civila auto obligatorie	9800
	Asigurare CASCO	10850
	Licenta comunitara	1040
	Impozit pe mijloc de transport	4370
	Impozit pe terenuri pentru parcare	781
	Impozit pe cladiri	900
	Redeventa	0
	Taxa de mediu	0
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite si autorizatii	12700
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	145687
	-salarii	81757
	-contributii sociale obligatorii	63930
	-alte drepturi asimilate salariilor	0
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	877758
V.	Cheltuieli financiare	162458
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	1040216
VII.	Profit	75450
VIII.	Valoare totala servicii de transport (VI+VII)	1115666
IX.	Numar total de km planificati anual	65000
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	17.16
XI.	Cap. M. (loc)	20
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	0.86
XIII.	TVA	0.06
XIV.	Tarif mediu, inclusive TVA (lei/km/loc) (XII+XIII)	0.92

FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CALATORII pe traseul Iasi-Madarjac

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale - lei
I.	Cheltuieli materiale:	1401636
	Carburanti	518361
	Energie electrica	8200
	Amortizare	384100
	Service auto (intretinere-reparatii)	78120
	Schimb ulei	5520
	Schimb filtru	4120
	Schimb antigel	3520
	Piese de schimb	49670
	Alte cheltuieli materiale	354125
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite si autorizatii	46357
	Inspectia tehnica periodica	1870
	Asigurare de raspundere civila auto obligatorie	9800
	Asigurare CASCO	11840
	Licenta comunitara	1040
	Impozit pe mijloc de transport	4370
	Impozit pe terenuri pentru parcare	781
	Impozit pe cladiri	900
	Redeventa	0
	Taxa de mediu	0
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite si autorizatii	15756
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	173764
	-salarii	109834
	-contributii sociale obligatorii	63930
	-alte drepturi asimilate salariilor	0
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	1621757
V.	Cheltuieli financiare	44703
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	1666460
VII.	Profit	284125
VIII.	Valoare totala servicii de transport (VI+VII)	1950585
IX.	Numar total de km planificati anual	242827
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	8.03
XI.	Cap. M. (loc)	20
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	0.40
XIII.	TVA	0.06
XIV.	Tarif mediu, inclusive TVA (lei/km/loc) (XII+XIII)	0.46

FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CALATORII pe traseul Iași-Garbesti

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anule - lei
I.	Cheletuile materiale:	433496.66
	Carburanti	149650
	Energie electrica	1175.37
	Amortizare	757969
	Service auto (intretinere-reparatii)	85935.51
	Schimb ulei	1506.48
	Schimb filtru	20202.75
	Schimb antigel	424.01
	Piese de schimb	11672.7
	Alte cheltuieli materiale	87160.84
II.	Cheletuile cu taxe/impozite si autorizatii	4349.7
	Inspectia tehnica periodica	460
	Asigurare de raspundere civila auto obligatorie	2000
	Asigurare CASCO	0
	Licenta comunitara	260
	Impozit pe mijloc de transport	1000
	Impozit pe terenuri pentru parcare	100
	Impozit pe cladiri	100
	Redeventa	0
	Taxa de mediu	129.7
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite si autorizatii	300
III.	Cheletuile cu salariile personalului, din care:	268172.36
	-salarii	179136.88
	-contributii sociale obligatorii	84642.18
	-alte drepturi asimilate salariilor	4393.31
IV.	Cheletuile de exploatare (I+II+III)	706018.72
V.	Cheletuile financiare	1037.12
VI.	Total cheletuile (IV+V)	707055.84
VII.	Profit	70705.58
VIII.	Valoare totala servicii de transport (VI+VII)	777761.42
IX.	Numar total de km planificati anual	149.650.00
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	5.2
XI.	Cap. M. (loc)	13.30
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	0.39
XIII.	TVA	0.07
XIV.	Tarif mediu, inclusive TVA (lei/km/loc) (XII+XIII)	0.47

FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CALATORII pe traseul Iasi-Manastirea

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anule - lei
I.	Cheletuile materiale:	985272.62
	Carburanti	401945.66
	Energie electrica	3526.12
	Amortizare	152914
	Service auto (intretinere-reparatii)	146882.03
	Schimb ulei	2574.89
	Schimb filtru	34530.79
	Schimb antigel	1739.33
	Piese de schimb	24555.23
	Alte cheltuieli materiale	216604.59
II.	Cheletuile cu taxe/impozite si autorizatii	12424.94
	Inspectia tehnica periodica	1380
	Asigurare de raspundere civila auto obligatorie	5000
	Asigurare CASCO	0
	Licenta comunitara	780
	Impozit pe mijloc de transport	3620
	Impozit pe terenuri pentru parcare	300
	Impozit pe cladiri	300
	Redeventa	0
	Taxa de mediu	144.94
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite si autorizatii	900
III.	Cheletuile cu salariile personalului, din care:	468475.81
	-salarii	313404.66
	-contributii sociale obligatorii	148083.7
	-alte drepturi asimilate salariilor	6987.45
IV.	Cheletuile de exploatare (I+II+III)	1466173.38
V.	Cheletuile financiare	2074.24
VI.	Total cheletuile (IV+V)	1468247.62
VII.	Profit	146824.76
VIII.	Valoare totala servicii de transport (VI+VII)	1615072.38
IX.	Numar total de km planificati anual	255.783.60
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	6.31
XI.	Cap. M. (loc)	18.90
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	10.33
XIII.	TVA	0.06
XIV.	Tarif mediu, inclusive TVA (lei/km/loc) (XII+XIII)	0.40

FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CALATORII pe traseul Targu Frumos-Braiesti

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anule - lei
I.	Cheletuile materiale:	181709.34
	Carburanti	62959.6
	Energie electrica	1175.37
	Amortizare	51959
	Service auto (intretinere-reparatii)	30411.7
	Schimb ulei	533.13
	Schimb filtru	7149.55
	Schimb antigel	150.05
	Piese de schimb	4130.85
	Alte cheltuieli materiale	23240.09
II.	Cheletuile cu taxe/impozite si autorizatii	4265.9
	Inspectia tehnica periodica	460
	Asigurare de raspundere civila auto obligatorie	2000
	Asigurare CASCO	0
	Licenta comunitara	260
	Impozit pe mijloc de transport	1000
	Impozit pe terenuri pentru parcare	100
	Impozit pe cladiri	100
	Redeventa	0
	Taxa de mediu	45.9
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite si autorizatii	300
III.	Cheletuile cu salariile personalului, din care:	177863.32
	-salarii	122001.7
	-contributii sociale obligatorii	52920.8
	-alte drepturi asimilate salariilor	2940.82
IV.	Cheletuile de exploatare (I+II+III)	363838.56
V.	Cheletuile financiare	1037.12
VI.	Total cheletuile (IV+V)	364875.68
VII.	Profit	34487.57
VIII.	Valoare totala servicii de transport (VI+VII)	399363.25
IX.	Numar total de km planificati anual	52959.6
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	7.54
XI.	Cap. M. (loc)	13.3
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	0.57
XIII.	TVA	0.1
XIV.	Tarif mediu, inclusive TVA (lei/km/loc) (XII+XIII)	0.67

SC IZVORAȘ SRL

Operatorul **SC IZVORAȘ SRL** efectuează curse pe traseele **T012, T013, T014, T020, T062, T107, T108, T127, T150.**

Numărul de călători pentru traseul IASI-BOROSESTI-Aproximativ 15000 călători/lună din care 50 abonați adulți și 125 copii.

Numărul de călători pentru traseul IASI-SERBESTI-aproximativ 10000 călători/lună din care 30 abonați adulți și 120 copii.

Numărul de călători pentru traseul IASI-IPATELE -aproximativ 3100 călători/lună.

Numărul de călători pentru traseul IASI-URSITA -aproximativ 2500 călători/lună.

Numărul de călători pentru traseul IASI-SLOBOZIA -aproximativ 1400 călători/lună.

Numărul de călători pentru traseul IASI-VLADENI-ANDRIESEN -aproximativ 900 călători/lună.

Numărul de călători pentru traseul CIORTESTI-BRADICESTI -aproximativ 450 călători/lună.

Numărul de călători pentru traseul IASI-SCOPOSENI -aproximativ 1000 călători/lună.

În zilele de week-end și sărbători legale, respectiv în lunile august (când vacanța de vară a elevilor se suprapune cu perioada concediilor) și luna februarie (când vacanța elevilor se suprapune cu condițiile meteo nefavorabile) numărul de călători este la jumătate față de cel dintr-o zi lucrătoare normal. Operatorul a prezentat registrul de casă din care rezultă încasările.

Tarifele și abonamentele pentru elevi practicate pe traseul T012

DENUMIRE STATIE	PRET (RON)	PRET ABONAMENTE ELEVI (RON)
Capat CUG	3	3
Horpaz	4	3
Lunca Cetățuui	5	3
Dumbrava	7	4
Mogoșești - ram.	8	5
Stejar	9	5
Pădureni	10	6
Grajduri	12	7
Valea Satului	13	7
Ciocârlești - ram.	13	8
Scânteia	13	8
Căuești	14	9
Scheia	15	10
Drăgușeni	17	11
Frenciugi - ram.	18	12
Bâcu	18	13
Ipatele	19	14

Tarifele și abonamentele pentru elevi practicate pe traseul T013

DENUMIRE STATIE	PRET (RON)	PRET ABONAMENTE ELEVI (RON)
Capat CUG	3	3
Horpaz	4	3
Lunca Cetățuui	5	3
Dumbrava	7	4
Mogoșești - ram.	8	5
Stejar	9	5
Pădureni	10	6
Grajduri	12	7
Valea Satului	13	7
Ciocârlești - ram.	13	8
Scânteia	13	8
Căuești	14	9
Scheia	15	10

Satu Nou ram.	16	11
Poiana	-	12
Cioca Boca	18	12
Mironeasa	18	14
Ursita	19	14

Tarifele și abonamentele pentru elevi practicate pe traseul T014

DENUMIRE STATIE	PRET (RON)	PRET ABONAMENTE ELEVI (RON)
Capăt CUG	3	3
Horpaz	4	3
Lunca Cetățuui	5	3
Dumbrava	7	4
Mogoșești - ram.	8	5
Curaturi	10	5
Bordea	11	6
Grajduri	11	7
Valea Satului	13	7
Ciocârlești - ram.	13	8
Scânteia	13	8
Borosești	13	10

Tarifele și abonamentele pentru elevi practicate pe traseul T020

DENUMIRE STATIE	PRET (RON)	PRET ABONAMENTE ELEVI (RON)
Miroslava	5	4
Vorovești	7	4
Bogdănești - ram.	8	5
Bogdănești	10	5
Scoposeni	11	6

Tarifele și abonamentele pentru elevi practicate pe traseul T062

DENUMIRE STATIE	PRET (RON)	PRET ABONAMENTE ELEVI (RON)
Poieni	9	6
Schitu Duca	10	7
Rostogolu	10	7
Poiana	11	8
Satu Nou	12	9
Coropcenii	13	10
Deleni Vale	14	10
Pribești	15	11
SMA	16	11
Deleni Deal	17	12
Ciortești	18	12
Șerbești	18	14

Tarifele și abonamentele pentru elevi practicate pe traseul T107

DENUMIRE STATIE	PRET (RON)	PRET ABONAMENTE ELEVI (RON)
Vânători	6	3
Popricani	10	4
Țigănași	15	7
M. Kogălniceanu	15	8
Borșa	15	9
Vlădeni	20	9

Alexandru cel Bun	20	14
Spineni	20	15
Fântânele	20	15
Andrieșeni	20	16

Tarifele și abonamentele pentru elevi practicate pe traseul T127 – pentru acest traseu operatorul de transport a prezentat tarifele Iași-Brădicești

DENUMIRE STATIE	PRET (RON)	PRET ABONAMENTE ELEVI (RON)
Poieni	9	6
Schitu Duca	10	7
Poiana	11	8
Satu Nou	12	9
Coropcenii	13	10
Deleni Vale	14	10
Pribești	15	11
Ciortestii	18	12
Rotărie	19	13
Pietriș	19	14
Dolhești	19	14
Brădicești	20	15

Tarifele și abonamentele pentru elevi practicate pe traseul T150

DENUMIRE STATIE	PRET (RON)	PRET ABONAMENTE ELEVI (RON)
Poieni	9	6
Schitu Duca	10	7
Poiana	11	8
Pocreaca	13	10
Slobozia	14	11

Situația mijloacelor de transport utilizate la efectuarea serviciului de transport public județean

Traseul IASI – BOROSESTI : B-292- RZV,B- 263-RZV,IS-03- RZW,B -137-RZV;

Traseul IASI- IPATELE-BICU : B- 348- RZV;

Traseul IASI-MIRONEASA- URSITA: IS-60–RZW;

Traseul IASI- SERBESTI : B-347-RZV, IS-53-RZV;

Traseul IASI- SLOBOZIA :IS-09-RZW;

Traseul CIORTESTI –BRADICESTI: IS-83-RZV;

Traseul IASI- BOGDANESTI :IS-18-RZW;

Traseul IASI- ANDRIEȘENI : IS-19-RZW;

Traseul IASI – VLADENI : IS- 25- RZW;

FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CALATORII pe traseul Iași-Grajdu-Ipatele

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheletuile materiale:	365721
	Carburanți	147168
	Energie electrică	0
	Amortizare	72275
	Service auto (intreținere-reparații)	11350
	Schimb ulei	3960
	Schimb filtru	3600
	Schimb antigel	300
	Piese de schimb	103787
	Alte cheltuieli materiale	23281
II.	Cheletuile cu taxe/impozite și autorizații	16610
	Inspeția tehnică periodică	600
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	3500
	Asigurarea CASCO	9600
	Licență comunitară	260
	Impozit pe mijloc de transport	400
	Impozit pe terenuri pentru parcare	250
	Impozit pe clădiri	0
	Redevență	0
	Taxă de mediu	0
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	2000
III.	Cheletuile cu salariile personalului, din care:	157345
	- salarii	92349
	- contribuții sociale obligatorii	64996
	- alte drepturi asimilate salariilor	0
IV.	Cheletuile de exploatare (I+II+III)	539676
V.	Cheletuile financiare	7500
VI.	Total cheletuile (IV+V)	547176
VII.	Profit	69528
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	616704
IX.	Număr total de km planificați anual	140160
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	4.4
XI.	Cap. m. (loc)	13.30
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	0.33
XIII.	T.V.A.	0.06
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XII +XIII)	0.39

FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CALATORII pe traseul Iași-Grajdu-Ursita

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheletuile materiale:	483376
	Carburanți	180675
	Energie electrică	0
	Amortizare	0
	Service auto (intreținere-reparații)	32244
	Schimb ulei	5600
	Schimb filtru	3500
	Schimb antigel	500
	Piese de schimb	80050
	Alte cheltuieli materiale	180807
II.	Cheletuile cu taxe/impozite și autorizații	7460
	Inspeția tehnică periodică	800
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	3500
	Asigurarea CASCO	0
	Licență comunitară	260
	Impozit pe mijloc de transport	650
	Impozit pe terenuri pentru parcare	250
	Impozit pe clădiri	0
	Redevență	0
	Taxă de mediu	0
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	2000
III.	Cheletuile cu salariile personalului, din care:	157345
	- salarii	92349
	- contribuții sociale obligatorii	64996
	- alte drepturi asimilate salariilor	0
IV.	Cheletuile de exploatare (I+II+III)	648181
V.	Cheletuile financiare	0
VI.	Total cheletuile (IV+V)	648181
VII.	Profit	712999
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	109500
IX.	Număr total de km planificați anual	6.5
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	20.3
XI.	Cap. m. (loc)	0.32
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	0.06
XIII.	T.V.A.	0.06
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XII +XIII)	0.38

FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CALATORII pe traseul Iași-Scanteia-Borosesti

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheletuile materiale:	1799391
	Carburanți	755769
	Energie electrică	0
	Amortizare	253993
	Service auto (intreținere-reparații)	185776
	Schimb ulei	10560
	Schimb filtru	9600
	Schimb antigel	1200
	Piese de schimb	405784
	Alte cheltuieli materiale	176709
II.	Cheletuile cu taxe/impozite și autorizații	64440
	Inspeția tehnică periodică	2400
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	12000
	Asigurarea CASCO	38400
	Licență comunitară	1040
	Impozit pe mijloc de transport	1600
	Impozit pe terenuri pentru parcare	1000
	Impozit pe clădiri	0
	Redevență	0
	Taxă de mediu	0
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	8000
III.	Cheletuile cu salariile personalului, din care:	629380
	- salarii	369396
	- contribuții sociale obligatorii	259984
	- alte drepturi asimilate salariilor	0
IV.	Cheletuile de exploatare (I+II+III)	2493211
V.	Cheletuile financiare	30000
VI.	Total cheletuile (IV+V)	2523211
VII.	Profit	252321
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	2775532
IX.	Număr total de km planificați anual	719780
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	3.9
XI.	Cap. m. (loc)	10.45
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	0.37
XIII.	T.V.A.	0.07
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XII +XIII)	0.44

FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CALATORII pe traseul Iași-Ciortesti-Serbesti

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheletuile materiale:	1046489
	Carburanți	459900
	Energie electrică	0
	Amortizare	142817
	Service auto (intreținere-reparații)	93288
	Schimb ulei	6600
	Schimb filtru	12000
	Schimb antigel	600
	Piese de schimb	202892
	Alte cheltuieli materiale	128392
II.	Cheletuile cu taxe/impozite și autorizații	32220
	Inspeția tehnică periodică	1200
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	6000
	Asigurarea CASCO	19200
	Licență comunitară	520
	Impozit pe mijloc de transport	800
	Impozit pe terenuri pentru parcare	500
	Impozit pe clădiri	0
	Redevență	0
	Taxă de mediu	0
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	4000
III.	Cheletuile cu salariile personalului, din care:	314690
	- salarii	184698
	- contribuții sociale obligatorii	129992
	- alte drepturi asimilate salariilor	0
IV.	Cheletuile de exploatare (I+II+III)	1393399
V.	Cheletuile financiare	15000
VI.	Total cheletuile (IV+V)	1408399
VII.	Profit	140840
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	1549239
IX.	Număr total de km planificați anual	438000
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	3.5
XI.	Cap. m. (loc)	11.78
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	0.30
XIII.	T.V.A.	0.06
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XII +XIII)	0.36

FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CALATORII pe traseul Iași-Slobozia

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheletuile materiale:	214057
	Carburanți	96579
	Energie electrică	0
	Amortizare	0
	Service auto (întreținere-reparații)	14594
	Schimb ulei	2640
	Schimb filtru	1200
	Schimb antigel	300
	Piese de schimb	73303
	Alte cheltuieli materiale	25441
II.	Cheletuile cu taxe/impozite și autorizații	6510
	Inspekția tehnică periodică	600
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	3000
	Asigurarea CASCO	0
	Licență comunitară	260
	Impozit pe mijloc de transport	400
	Impozit pe terenuri pentru parcare	250
	Impozit pe clădiri	0
	Redevență	0
	Taxă de mediu	0
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	2000
III.	Cheletuile cu salariile personalului, din care:	96001
	- salarii	56517
	- contribuții sociale obligatorii	39484
	- alte drepturi asimilate salariilor	0
		316568
IV.	Cheletuile de exploatare (I+II+III)	0
V.	Cheletuile financiare	316568
VI.	Total cheletuile (IV+V)	28491
VII.	Profit	345059
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	91980
IX.	Număr total de km planificați anual	3.7
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	13.30
XI.	Cap. m. (loc)	0.28
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	0.05
XIII.	T.V.A.	0.33
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XII +XIII)	

FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CALATORII pe traseul Ciortesti-Bradcesti

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheletuile materiale:	60074
	Carburanți	32193
	Energie electrică	0
	Amortizare	0
	Service auto (întreținere-reparații)	2500
	Schimb ulei	880
	Schimb filtru	800
	Schimb antigel	300
	Piese de schimb	11451
	Alte cheltuieli materiale	11950
II.	Cheletuile cu taxe/impozite și autorizații	6310
	Inspekția tehnică periodică	600
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	2800
	Asigurarea CASCO	0
	Licență comunitară	260
	Impozit pe mijloc de transport	400
	Impozit pe terenuri pentru parcare	250
	Impozit pe clădiri	0
	Redevență	0
	Taxă de mediu	0
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	2000
III.	Cheletuile cu salariile personalului, din care:	42948
	- salarii	25284
	- contribuții sociale obligatorii	17664
	- alte drepturi asimilate salariilor	0
		109332
IV.	Cheletuile de exploatare (I+II+III)	0
V.	Cheletuile financiare	109332
VI.	Total cheletuile (IV+V)	13119
VII.	Profit	122451
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	30660
IX.	Număr total de km planificați anual	4
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	13.30
XI.	Cap. m. (loc)	0.30
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	0.05
XIII.	T.V.A.	0.35
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XII +XIII)	

FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CALATORII pe traseul Iași-Bogdanesti-Scoposeni

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheletuile materiale:	239228
	Carburanți	98550
	Energie electrică	0
	Amortizare	0
	Service auto (întreținere-reparații)	14594
	Schimb ulei	2640
	Schimb filtru	2400
	Schimb antigel	300
	Piese de schimb	95303
	Alte cheltuieli materiale	25441
II.	Cheletuile cu taxe/impozite și autorizații	6510
	Inspekția tehnică periodică	600
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	3000
	Asigurarea CASCO	0
	Licență comunitară	260
	Impozit pe mijloc de transport	400
	Impozit pe terenuri pentru parcare	250
	Impozit pe clădiri	0
	Redevență	0
	Taxă de mediu	0
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	2000
III.	Cheletuile cu salariile personalului, din care:	206425
	- salarii	121149
	- contribuții sociale obligatorii	85276
	- alte drepturi asimilate salariilor	0
		452163
IV.	Cheletuile de exploatare (I+II+III)	0
V.	Cheletuile financiare	452163
VI.	Total cheletuile (IV+V)	81389
VII.	Profit	533552
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	87600
IX.	Număr total de km planificați anual	6.1
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	13.30
XI.	Cap. m. (loc)	0.46
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	0.09
XIII.	T.V.A.	0.55
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XII +XIII)	

FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CALATORII pe traseul Iași-Vlădeni

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheletuile materiale:	132569
	Carburanți	64386
	Energie electrică	0
	Amortizare	0
	Service auto (întreținere-reparații)	3600
	Schimb ulei	1760
	Schimb filtru	1600
	Schimb antigel	300
	Piese de schimb	37023
	Alte cheltuieli materiale	23900
II.	Cheletuile cu taxe/impozite și autorizații	6310
	Inspekția tehnică periodică	600
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	2800
	Asigurarea CASCO	0
	Licență comunitară	260
	Impozit pe mijloc de transport	400
	Impozit pe terenuri pentru parcare	250
	Impozit pe clădiri	0
	Redevență	0
	Taxă de mediu	0
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	2000
III.	Cheletuile cu salariile personalului, din care:	96001
	- salarii	56517
	- contribuții sociale obligatorii	39484
	- alte drepturi asimilate salariilor	0
		234880
IV.	Cheletuile de exploatare (I+II+III)	0
V.	Cheletuile financiare	234880
VI.	Total cheletuile (IV+V)	23488
VII.	Profit	258368
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	61320
IX.	Număr total de km planificați anual	4.2
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	13.30
XI.	Cap. m. (loc)	0.32
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	0.06
XIII.	T.V.A.	0.38
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XII +XIII)	

FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CALATORII pe traseul Iași-Vlădeni-Andrieseni

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheletuile materiale:	190658
	Carburanți	91980
	Energie electrică	0
	Amortizare	0
	Service auto (întreținere-reparații)	14594
	Schimb ulei	2640
	Schimb filtru	2400
	Schimb antigel	300
	Piese de schimb	53303
	Alte cheltuieli materiale	25441
II.	Cheletuile cu taxe/impozite și autorizații	6510
	Inspekția tehnică periodică	600
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	3000
	Asigurarea CASCO	0
	Licență comunitară	260
	Impozit pe mijloc de transport	400
	Impozit pe terenuri pentru parcare	250
	Impozit pe clădiri	0
	Redevență	0
	Taxă de mediu	0
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	2000
III.	Cheletuile cu salariile personalului, din care:	96001
	- salarii	56517
	- contribuții sociale obligatorii	39484
	- alte drepturi asimilate salariilor	0
IV.	Cheletuile de exploatare (I+II+III)	293169
V.	Cheletuile financiare	0
VI.	Total cheletuile (IV+V)	293169
VII.	Profit	29317
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	322486
IX.	Număr total de km planificați anual	87600
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	3.7
XI.	Cap. m. (loc)	13.30
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	0.28
XIII.	T.V.A.	0.65
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XII +XIII)	0.33

Operatorul deservește și un traseu interjudețean și două trasee pe oraș și mai execută un contract de aproximativ 30000 lei /lună.

SC MARIUS UNIVERSAL SRL

Operatorul **SC MARIUS UNIVERSAL SRL** efectuează curse pe traseele **T111, T112**.

Pentru traseul 111 operatorul are un număr de abonați de 30 persoane / lună.

- Numărul de călători pentru o zi lucrătoare (pe perioada cursurilor școlare) este de 30/40 călători / zi.
- Numărul de călători pentru o zi de weekend este de 10/15 de călători / zi (duminica) se efectuează doar 2 curse. Sâmbăta nu se circulă din lipsă de călători.

Pentru traseul 112 operatorul are un număr de abonați de 35 persoane / lună.

- Numărul de călători pentru o zi lucrătoare (pe perioada cursurilor școlare) este de 40/50 călători / zi.
- Numărul de călători pentru o zi de weekend este de 25/30 de călători / zi (sâmbăta și duminica se efectuează doar 4 curse din 9 din lipsă de călători).

Situația mijloacelor de transport utilizate la efectuarea serviciului de transport public județean

Nr. înmatriculare	An fabricație	Tip	Capacitate	Normă poluare	Categorie confort/Dotări	Proprietate/leasing
IS-30-FNA	2012	Microbuz	20+1	6	III	PROPRIETATE
IS-03-FNA	2018	Microbuz	23+1	6	II	PROPRIETATE

Tarifele practicate începând cu 20.12.2023

DENUMIRE STATIE	PRET (RON)	PRET ABONAMENTE (RON)
-----------------	------------	-----------------------

PASCANI - HUMOSU	15	450
PASCANI - SATU NOU	13	380
PASCANI – SIRETEL	11	380
PASCANI - BUDENI	15	400
PASCANI - BUDA	13	380
PASCANI - LESPEZI	9	280
PASCANI - HECI	8	240
PASCANI - BURSUC	7	200
PASCANI - CONTESTI	7	200
PASCANI - VALEA SEACA	6	180
HUMOSU - SIRETEL	7	200
HUMOSU - LESPEZI	10	300
SATU NOU - LESPEZI	8	250
BUDA - LESPEZI	6	200
BUDA - HECI	7	-
BUDA - CONTESTI / VALEA SEACA	10	-
LESPEZI - VALEA SEACA / CONTESTI	6	-
SIRETEL - LESPEZI	-	200

Oprirea între stații este de 3 lei.

FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CALATORII

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	VALORI - lei -		
		Stabilire	Ajustare	Modificare
I.	Cheletuilei materiale	277796		
	Carburanți	113630		
	Energie electrică			
	Amortizare	38871		
	Service auto (întreținere-reparații)	28852		
	Schimb ulei			
	Schimb filtru			
	Schimb antigel			
	Piese de schimb	28979		
	Alte cheltuieli materiale	67464		
II.	Cheletuilei cu taxe/impozite și autorizații			
	Inspekția tehnică periodică	8432		
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	920		
	Asigurare casco	4600		
	Licența comunitară	1560		
	Impozit pe mijloc de transport	1352		
	Impozit pe terenuri pentru parcare			
	Impozit pe clădiri			
	Redeventa			
	Taxă de mediu			
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	4027		
III.	Cheletuilei cu salariile personalului, din care :	156970		
	- Salarii	116309		
	- contribuții sociale obligatorii	40661		
	alte drepturi asimilate salariilor			
IV.	Cheletuilei de exploatare (I+II+III)	443198		
V.	Cheletuilei financiare	20281		
VI.	Total cheletuilei (IV+V)	463479		
VII.	Profit	40374		
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	503853		
IX.	Numar total de km planificati anual	79872		
X.	Tarif mediu (VIII/IX)	6.31		
XI.	Cap. m (loc)	20		
XII.	Tarif mediu - lei/km (X/XI)	0.32		
XIII.	TVA 19%	0.06		
XIV.	Tarif mediu, inclusiv TVA - lei/km/loc (XII + XIII)	0.38		

SC MICEDU COMPANY SRL

Operatorul **SC MICEDU COMPANY SRL** efectuează curse pe traseul **T123**.

Pentru traseul 123 operatorul are un număr de abonați și călători cu bilet pentru o lună semnificativă (luna cu cursuri școlare) de 1500 călători. Traseul este efectuat cu un microbuz de 19 locuri -5 curse / zi.

- Numărul de călători pentru o zi lucrătoare (cu cursuri) este de 40 de călători / zi.
- Numărul de călători pentru o zi lucrătoare (vacanță) este de 20 de călători / zi.
- Numărul de călători pentru o zi de weekend este de 15 de călători / zi.
- Prețul unui bilet de călătorie (pentru un sens) este de: 13 lei (pentru stația PASCANI-MITESTI)
- Prețul unui abonament lunar (valabil de Luni-Vineri / 22 de zile lucrătoare) este de: 396 lei (pentru stația PASCANI-MITESTI)

SC SMART INVEST SRL

Operatorul **SC SMART INVEST SRL** efectuează curse pe traseele **T113, T149**.

Pentru traseul 113 operatorul declară o medie de 80 de abonați într-o lună cu cursuri școlare, chiar dacă pe listele Inspectoratului Școlar sunt în jur de 150 de elevi, iar călători cu bilet în jur de 3300 persoane/lună.

Numărul de călători pe o zi lucrătoare este de 230 persoane, iar numărul de călători pe zi de weekend este de 50 persoane, iar pe perioada vacanței numărul de călători pe zi lucrătoare este de 50 persoane.

Situația mijloacelor de transport utilizate la efectuarea serviciului de transport public județean

An fabricație	Tip	Capacitate	Normă poluare	Categorie confort/Dotări	Proprietate/leasing
2017	Microbuz	20	6	II / AC	PROPRIETATE
2000	Autobuz	70	1	II / AC	PROPRIETATE

Tarifele practicate

DENUMIRE STATIE	PRET (RON)
Pascani-Blagesti	6
Pascani-Harmanestii Noi	-
Pascani-Harmanestii Vechi	8
Pascani-Boldesti	8
Pascani-Todiresti	11
Pascani-Stroesti	12
Pascani-Baiceni	13

În stabilirea prețurilor practicate s-a avut în vedere cheltuielile cu salariile șoferilor, cheltuieli cu carburanți, autogara, asigurările obligatorii ale mașinilor, taxe drum, consumabile și produse de curățenie pentru întreținerea vehiculelor.

SC TRIP SRL

Operatorul **SC TRIP SRL** efectuează curse pe traseele **T037, T038, T105, T151**.

În prezent operatorul deservește un număr de aproximativ 270 de călători pe zi lucrătoare. Operatorul nu are o evidență defalcată pe trasee și stații de îmbarcare/debarcare. Numărul călătorilor este calculat după numărul de bilete vândute pentru toate cele patru trasee pe care le efectuează în prezent, inclusiv traseul Iasi-Breazu-Rediu, care nu se mai regăsește în noul Program de transport propus la licitație. Numărul

călătorilor scade cu aproximativ 60% în zilele de week-end și zile libere legale. În vacanțele școlare fluxul de călători scade cu aproximativ 30%.

Situația mijloacelor de transport utilizate la efectuarea serviciului de transport public județean

Traseu	An fabricație	Tip	Capacitate	Normă poluare	Categorie confort/Dotări	Proprietate/leasing
037	2012	Microbuz	12+1	5	III / AC	PROPRIETATE
038	2009	Microbuz	22+1	4	III / AC	PROPRIETATE
105	2012	Microbuz	19+1	5	II / AC	PROPRIETATE
151	2013	Microbuz	19+1	5	II / AC	PROPRIETATE

Tarifele practicate pe traseul T037

Tarifele practicate pe traseul:

răscruțurile practicate pe traseul:							
1.	037	IAȘI	BREAZU	REDIU			
Nr. stație	DENUMIREA STAȚIEI / LEI			1	2	3	4
1	IAȘI - AL. METCHIM SA			x	3	6	7
2	IASI – Rond Agronomie			3	x	5	6
3	BREAZU			6	5	x	3
4	REDIU			7	6	3	x

Tarifele practicate pe traseul T038

Tarifele practicate pe traseul:

Traseele practicate pe traseul:

2.	038	IAȘI	BREAZU				MOVILENI				
Nr. stație	DENUMIREA STAȚIEI / LEI		1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	IAȘI - AL. METCHIM SA		x	3	6	7	7	9	12	12	13
2	IAȘI - ROND AGRONOMIE		3	x	5	6	6	8	11	11	12
3	BREAZU		6	5	x	3	3	5	7	7	8
4	TAUTESTI - RAM.		7	6	3	x	3	4	6	6	7
5	REDIU		7	6	3	3	x	4	5	5	6
6	HORLEȘTI		9	8	5	4	4	x	4	4	5
7	IEPURENI		12	11	7	6	5	4	x	3	4
8	LARGA JUȚIA		12	11	7	6	5	4	3	x	3
9	MOVILENI		13	12	8	7	6	5	4	3	x

Tarifele practicate pe traseul T105

Tarifele practicate pe traseul:											
3.	105	IAȘI	BREAZU	ROMÂNEȘTI							
Nr. stație	DENUMIREA STAȚIEI / LEI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	IAȘI - AL. METCHIM SA	x	3	6	7	7	9	11	13	14	15
2.	IAȘI - ROND AGRONOMIE	3	x	5	6	6	8	10	12	13	14
3.	BREAZU	6	5	x	3	3	5	6	8	9	10
4.	TAUTESTI - RAM.	7	6	3	x	3	4	5	7	8	9
5.	REDIU	7	6	3	3	x	4	5	7	8	9
6.	HORLEȘTI	9	8	5	4	4	x	3	5	6	7
7.	IEPURENI - RAM.	11	10	6	5	5	3	x	3	4	5
8.	URSOAIA	13	12	8	7	7	5	3	x	3	4
9.	AVANTU	14	13	9	8	8	6	4	3	x	3
10.	ROMÂNEȘTI	15	14	10	9	9	7	5	4	3	x

Tarifele practicate pe traseul T151

Tarifele practicate pe traseul:											
4.	151	IAȘI	MOVILENI	POTÂNGENI							
Nr. stație	DENUMIREA STAȚIEI / LEI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	IAȘI - AL. METCHIM SA	x	3	6	7	7	9	12	12	13	15
2.	IAȘI - ROND AGRONOMIE	3	x	5	6	6	8	11	11	12	14
3.	BREAZU	6	5	x	3	3	5	7	7	8	10
4.	TAUTESTI - RAM.	7	6	3	x	3	4	6	6	7	9
5.	REDIU	7	6	3	3	x	4	5	5	6	8
6.	HORLEȘTI	9	8	5	4	4	x	4	4	5	7
7.	IEPURENI	12	11	7	6	5	4	x	3	4	6
8.	LARGA JIIA	12	11	7	6	5	4	3	x	3	5
9.	MOVILENI	13	12	8	7	6	5	4	3	x	3
10.	POTANGENI	15	14	10	9	8	7	6	5	3	x

În privința traseelor operate în prezent, raportat la noul Program de transport propus la licitație în decembrie 2022, operatorul are următoarele propuneri :

1. Pe traseul G6T 1(lași-Horlești-Iepureni), timpii de staționare pe capăt de traseu în Iepureni sunt mult prea mari la C4, C5 și C7. Se solicită modificarea acestora, întrucât nu se justifică o staționare mai lungă de 5- 10 min.

Propunerea operatorului pentru acest traseu, raportată la experiența de cel puțin 16 ani de când operează acest traseu și la nevoile reale ale călătorilor, este următoarea:

Plecări Iași (Rond Agronomie): 4.30; 6.20; 8.30; 12.00; 15.00; 17.30; 19.00 și retur Iepureni : 5.00; 6.50; 9.00; 12.30; 15.30; 18.00; 19.30. Capacitate necesară: Un microbuz cu 19 locuri.

2. Pe traseul G6T2(Iași-Avântu-Românești), traseu deservit de cel puțin 16 ani, au fost introduse în mod total nejustificat trei curse suplimentare și au fost modificate toate orele de plecare de pe capetele de traseu. În primul rând, nu s-a ținut cont de faptul că satele Avântu și Ursoaia au acces și la transport pe calea ferată,

neexistând astfel suficienți călători pentru toate cursele. În al doilea rând, nu s-a luat în considerare faptul că, timp de 16 ani, călătorii s-au obișnuit cu programul actual, adaptat la necesitățile lor. ***Se solicită revenirea la patru curse pe acest traseu, cu plecări din Iași (Rond Agronomie) la orele 7.00; 9.30; 13.00; 16.00 și retur Romanesti: 7.45; 10.15; 13.45; 16.45. Capacitate necesară: Un microbuz cu 19 locuri.***

3. Pe traseul G6T3 (Iasi-Movileni -Potângenii), traseu operat de aproximativ 14 ani, sunt prevăzute un număr de 12 curse față de 6 curse câte sunt efectuate în prezent. Din nou, nu s-a ținut cont de faptul că satele Potângenii, Movileni și Larga Jijia (adică, toate satele de după Iepureni, care acum are traseu separat-G6T1) au de asemenea acces la transport pe calea ferată, un număr foarte mare de călători preferându-l din cauza prețului mai mic. Totodată, toate cele 3 sate menționate mai sus sunt stații intermediare și pentru traseele de Săveni, Focuri, Fântânele și Coarnele Caprei, cu care există o suprapunere de 100%. De asemenea, sunt prevăzute 2 mașini cu 2 capete de traseu (Movileni și Potângenii, între care este o distanță de doar 3km). Mai mult decât atât, a fost modificată capacitatea necesară, de la o mașină cu 19 locuri la două mașini de 27 locuri. ***Se solicită înjumătățirea numărului de curse, cu plecări din Iasi (Rond Agronomie): 5.45; 11.00; 14.00; 15.30; 16.30; 18.30 și retur Potangeni : 6.30; 11.45; 14.30; 16.00; 17.10; 19.10. Capacitate necesara: Un microbuz cu 19 locuri.***

4. Operatorul menționează în propunerile sunt verificate în timp, adaptate pe nevoile de mobilitate ale călătorilor din localitățile deservite și corelate cu celelalte mijloace de transport care tranzitează respectivele UAT-uri (trenuri și mașinile de pe traseele mai lungi, menționate mai sus). Totodată toate cele 3 trasee au ca stații intermediare satele Horlești, Tăutești Ram, Reditu și Breazu care sunt deservite în prezent și de Transportul Metropolitan, operat de CTR. Se consideră că un număr prea mare de curse introduse în noul Program de Transport Județean și/sau cu capacități de transport mărite ar duce, pe lângă un grad mai mare de poluare, la lipsa rentabilității economice ale acestor trasee și la creșterea semnificativă a prețurilor biletelor de călătorie. Teoretic, aceste 3 trasee ar putea fi efectuate cu doar 2 mașini de 19 locuri, astfel încât se consideră că este necesară o capacitate de maxim un microbuz cu 19 locuri pentru fiecare traseu.

SC VIO-TRANS SERV SRL

Din informațiile puse la dispoziție privind atribuirea traseelor reiese că operatorul are atribuite traseele **T024, T025, T088, T117, T122 (paritate cu Ro Tour SRL și IRINA TRANS SRL), T116.**

Operatorul a furnizat informații referitoare la traseele efectuate Iași – Lețcani (T025), Iași Cogeasca (T024), Târgu Frumos – Cristești – Brăiești (T088), Târgu Frumos – Albești – Brăiești (T122).

Mijloace de transport cu care se efectuează aceste trasee sunt:

Traseu Iași – Lețcani :

IVECO IS-24-MLV

- an fabricație: 2019
- categorie: M3
- capacitate: 29 locuri
- EURO 6
- Grad de confort: categ. I
- Aer condiționat
- proprietate

IVECO IS-23-MLV

- an fabricație: 2019

- categorie: M3
- capacitate: 29 locuri
- EURO 6
- Grad de confort: categ. I
- Aer condiționat
- proprietate

Traseu Iași – Cogeasca :

OTOKAR B-125-MLV

- an fabricație: 2022
- categorie: M3
- capacitate: 37 locuri
- EURO 6
- Grad de confort: categ. I
- Aer condiționat
- leasing

Traseu Tg Frumos – Cristești - Brăiești :

MERCEDES IS-35-MLV

- an fabricație: 2018
- categorie: M2
- capacitate: 19 locuri
- EURO 6
- Grad de confort: categ. I
- Aer condiționat
- proprietate

Traseu Tg Frumos – Albești - Brăiești :

MERCEDES IS-16-MLV

- an fabricație: 2017
- categorie: M2
- capacitate: 21 locuri
- EURO 6
- Grad de confort: categ. I
- Aer condiționat
- proprietate

Tarife

Tarifele practicate pe traseul:

Planurile practicate pe traseu.										
1.	024	IAȘI	LEȚCANI	COGEASCA						
Nr. st.	DENUMIRE STATIE / LEI		1	2	3	4	5	6	7	8
1	IAȘI At. METCHIM SA		x	5	5	7	7	11	11	11
2	IASI - Rond troleu PACURARI		5	x	5	7	7	11	11	11
3	VALEA LUPULUI		5	5	X	6	6	10	10	

4	AVICOLA	7	7	6	x	5	8	8	8
5	LEȚCANI – ȘCOALĂ	7	7	7	6	x	6	6	6
6	CUCUTENI – RAM.	11	11	11	8	6	x	5	-5
7	COGEASCA CENTRU	11	11	11	8	6	-5	x	5
8	COGEASCA	11	11	11	8	6	5-	-5	x

Tarifele practicate pe traseul:

2.	025	IAȘI	VALEA LUPULUI					LEȚCANI					
Nr. st.	DENUMIRE STATIE / LEI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
1.	IASI - At. EUROVOYAGE SRL	x	5	5	5	5	6	7	7	7	7	7	7
2.	IASI - MASE PLASTICE - parcare	5	x	5	5	5	6	6	6	7	7	7	7
3.	IASI - HOTEL CONEST	5	5	x	5	5	6	6	6	6	6	7	7
4.	IASI - CAMIN CONEL	5	5	5	x	5	6	6	6	6	6	7	7
5.	IASI - Rond troleu PACURARI	5	5	5	5	x	5	5-	5	6	6	7	7
6.	VALEA LUPULUI	5	5	5	5	5	x	5	5	6	6	6	6
7.	VALEA LUPULUI – PETROM	5	5	5	5	5	5	x	5	6	6	6	6
8.	VALEA LUPULUI – ANTIBIOTICE	5	5	5	5	5	5	5	x	6	6	6	6
9.	METRO	6	6	6	6	5	5	5	-	x	5	6	6
10.	MIROSLAVA – BLOCURI AVITOP	6	6	6	6	6	6	6	5	5	x	6	6
11.	BOGONOS - RAM.	7	7	7	7	6	6	6	6	5	5	x	5
12.	LETCANI BAR BACIU	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	-	x

Tarifele practicate pe traseul:

3.	088	TG. FRUMOS	CRISTEȘTI			BRĂEȘTI	
Nr. st.	DENUMIRE STATIE / LEI	1.	2.	3.	4.		
1.	TÂRGU FRUMOS - At. INTERTRANSCOM SRL	x	7	7	-		
2.	CRISTEȘTI	7	x	5	7		
3.	BRĂEȘTI	7	5	x	7		
4.	TÂRGU FRUMOS At. INTERTRANSCOM SRL				x		

Tarifele practicate pe traseul:

4.	116	IAȘI	**		URICANI	
Nr. st.	DENUMIRE STATIE / LEI	1.	2.			
1.	IAȘI – At. METCHIM SA	x	7			
2.	URICANI	7		x		

Tarifele practicate pe traseul:

5.	117	IAȘI	BRĂȚULENI		VOROVEȘTI	
Nr. st.	DENUMIRE STATIE / LEI	1.	2.	3.		
1.	IASI - At. METCHIM SA	x	7	7		
2.	BRATULENI	7	x	7		
3.	VOROVEȘTI	7	5	x		

Tarifele practicate pe traseul:

6.	122	BRĂEȘTI	ALBEȘTI		TG. FRUMOS		
Nr. stație	DENUMIRE STATIE / LEI	1.	2.	3.	4.	5.	6.
1.	BRAESTI- PRIMARIE	x	3	4	5	6	9

2.	BRAESTI - TROITA	3	x	4	5	6	9
3.	ALBESTI	4	4	x	4	5	8
4.	REDIU	5	5	4	x	4	7
5.	PRIGORENI	6	6	5	4	x	6
6.	TARGU FRUMOS At. INTERTRANSCOM SRL	9	9	8	7	6	x

Fundamentarea tarifului unei călătorii – traseu Tg. Frumos – Cristești - Brăiești

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	562.456
	Carburanți	542.606
	Energie electrică	-
	Amortizare	10.700
	Service auto (întreținere-reparații)	900
	Schimb ulei	750
	Schimb filtru	400
	Schimb antigel	400
	Piese de schimb	2700
	Alte cheltuieli materiale	4000
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	5600
	Inspekția tehnică periodică	150
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	875
	Asigurarea CASCO	-
	Licență comunitară	1400
	Impozit pe mijloc de transport	875
	Impozit pe terenuri pentru parcare	300
	Impozit pe clădiri	800
	Redevență	-
	Taxă de mediu	-
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	1200
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	64.770
	- salarii	44.000
	- contribuții sociale obligatorii	18.430
	- alte drepturi asimilate salariilor	1940
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	632.826
V.	Cheltuieli financiare	9200
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	642406
VII.	Profit	380
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	642.406
IX.	Număr total de km planificați anual	91121,40
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	7,05
XI.	Cap. m. (loc)	13,30
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	0,53
XIII.	T.V.A.	0,10
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XII+XIII)	0,63

Fundamentarea tarifului unei călătorii – traseu Iași - Cogeasca

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	1.206.480

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
	Carburanți	1.190.423
	Energie electrică	-
	Amortizare	8907
	Service auto (întreținere-reparații)	1200
	Schimb ulei	750
	Schimb filtru	400
	Schimb antigel	400
	Piese de schimb	1400
	Alte cheltuieli materiale	3000
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	7500
	Inspekția tehnică periodică	200
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	1400
	Asigurarea CASCO	-
	Licență comunitară	1500
	Impozit pe mijloc de transport	1500
	Impozit pe terenuri pentru parcare	500
	Impozit pe clădiri	1600
	Redevență	-
	Taxă de mediu	-
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	800
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	50.220
	- salarii	36.000
	- contribuții sociale obligatorii	12.600
	- alte drepturi asimilate salariilor	1620
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	1.264.200
V.	Cheltuieli financiare	10.200
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	1.254.000
VII.	Profit	100
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	1.254.100
IX.	Număr total de km planificați anual	85.337
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	10,15
XI.	Cap. m. (loc)	29
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	0,35
XIII.	T.V.A.	0,07
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XII+XIII)	0,42

Fundamentarea tarifului unei călătorii traseu Iași - Lețcani

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	1.293.432
	Carburanți	1.255.882
	Energie electrică	-
	Amortizare	18.400
	Service auto (întreținere-reparații)	3400
	Schimb ulei	2400
	Schimb filtru	1200
	Schimb antigel	1200
	Piese de schimb	3500
	Alte cheltuieli materiale	7400
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	20.900

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
	Inspekția tehnică periodică	800
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	3600
	Asigurarea CASCO	-
	Licență comunitară	3400
	Impozit pe mijloc de transport	3800
	Impozit pe terenuri pentru parcare	4700
	Impozit pe clădiri	1200
	Redevență	-
	Taxă de mediu	-
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	3400
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	129.951
	- salarii	88.800
	- contribuții sociale obligatorii	36.851
	- alte drepturi asimilate salariilor	4300
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	1.444.283
V.	Cheltuieli financiare	17.500
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	1.461.783
VII.	Profit	300
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	1.462.083
IX.	Număr total de km planificați anual	2.277.738,80
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	6,42
XI.	Cap. m. (loc)	18,90
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	0,34
XIII.	T.V.A.	0,06
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XII+XIII)	0,40

Fundamentarea tarifului unei călătorii traseu Tg. Frumos – Prigoreni - Brăiești

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	249.586
	Carburanți	227.936
	Energie electrică	-
	Amortizare	13.200
	Service auto (întreținere-reparații)	1200
	Schimb ulei	750
	Schimb filtru	400
	Schimb antigel	400
	Piese de schimb	2700
	Alte cheltuieli materiale	3000
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	7200
	Inspekția tehnică periodică	150
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	875
	Asigurarea CASCO	-
	Licență comunitară	1400
	Impozit pe mijloc de transport	875
	Impozit pe terenuri pentru parcare	300
	Impozit pe clădiri	800
	Redevență	1600
	Taxă de mediu	-
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	1200

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	64.770
	- salarii	44.400
	- contribuții sociale obligatorii	18.430
	- alte drepturi asimilate salariilor	1940
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	321.556
V.	Cheltuieli financiare	10.200
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	331.756
VII.	Profit	300
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	332.056
IX.	Număr total de km planificați anual	52959,60
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	6,27
XI.	Cap. m. (loc)	19
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	0,33
XIII.	T.V.A.	0,07
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XII+XIII)	0,50

6.2 Analiza informațiilor prezentate de operatorii de transport

Parc auto

Din informațiile puse la dispoziție de operatorii de transport cu privire la parcul auto cu care se realizează cursele pe traseele de transport județean au rezultat principalele caracteristici ale acestuia:

- Vechimea medie a autovehiculelor este de 8 ani, cu o vechime minimă de sub 1 an (unele mijloace de transport au an de fabricație 2024) și o vechime maximă de 24 ani;
- Capacitatea medie a mijloacelor de transport este 26 locuri, cu un minim de 12 locuri și cu un maxim de 82 locuri; 80% dintre vehicule sunt din categoria M2 (cu număr locuri cuprins între 12 și 22, cel mai frecvent 19 locuri) iar 20% sunt din categoria M3 (cu număr locuri cuprins între 23 și 82);
- În ce privește norma de poluare, 57,5% din vehicule au norma de poluare Euro 6, 37,5% din vehicule au norma de poluare Euro 5, iar 5% dintre vehicule au norma de poluare Euro 4 și Euro 3;
- În ce privește forma de dispunere, 80% dintre vehicule sunt proprietatea operatorilor de transport, 20% dintre vehicule sunt în leasing (este cazul celor mai noi – ultimii 2 ani);
- În ce privește categoria de confort (clasificare), 35% dintre vehicule dispun de clasificare categoria I, 47,5% dintre vehicule dispun de clasificare categoria II și 17,5% dintre vehicule dispun de clasificare categoria III.

Autovehiculele pentru care au fost prezentate informații și pentru care a fost realizată interpretarea statistică, reprezintă doar o parte dintre vehiculele cu care se realizează actual serviciul de transport public de persoane prin curse regulate la nivelul județului Iași. La nivel mai redus se poate realiza un tablou general al parcului auto: circa 45% din parcul auto are o durată de viață de funcționare depășită, 95% dintre vehicule au norma de poluarea Euro 6 și Euro 5, majoritatea vehiculelor încadrându-se în categoriile de confort I și II.

Tarife la bilete și abonamente

Analiza tarifelor de călătorie (la bilete) practicate de operatori pe toate traseele efectuate, tarife puse la dispoziție de către o parte dintre operatorii de transport (10 operatori), a indicat următoarele:

- Tarifele la bilete sunt prezentate pe relații dintre stațiile de pe trasee;
- Tarifele la bilete variază de la un minim de 3 lei până la un maxim de 28 lei; tariful la bilet de 3 lei

este practicat între stații între care lungimea este 1 km, 5 km sau 9 km; tariful bilet de 28 lei este practicat între stații între care lungimea este de 77 km;

- Există diferențe semnificative între tarifele la bilete practicate de operatorii de transport pe distanțe de transport egale, spre exemplu:
 - tariful la bilet de 4 lei este practicat între stații între care lungimea este de 2 km, 3 km, 4 km, 11 km;
 - tariful la bilet de 5 lei este practicat între stații între care lungimea este de 5 km, 6 km, 7 km, 8 km, 10 km, 13 km;
 - tariful la bilet de 6 lei este practicat între stații între care lungimea este de 2 km, 4 km, 5 km, 6 km, 7 km, 8 km, 10 km, 15 km;
 - tariful la bilet de 7 lei este practicat între stații între care lungime este de 8 km, 12 km, 10 km, 11 km, 12 km, 14 km, 22 km, 27 km;
 - tariful la bilet de 8 lei este practicat între stații între care lungimea este de 10 km 11 km, 12 km, 16 km, 17 km, 23 km, 25 km;
 - tariful la bilet de 9 lei este practicat între stații între care lungimea este de 16 km, 17 km, 18 km, 27 km, 29 km, 31 km , 32 km;
 - tariful la bilet de 10 lei este practicat între stații între care lungimea este de 11 km, 15 km, 19 km, 20 km, 23 km, 26 km, 30 km, 35 km, 38 km, 39 km, 41 km;
 - tariful la bilet de 11 lei este practicat între stații între care lungimea este de 8 km, 14 km, 16 km, 18 km, 19 km, 25 km, 32 km;
 - tariful la bilet de 12 lei este practicat între stații între care lungimea este de 23 km, 24 km, 25 km, 26 km, 44 km, 45 km, 46 km, 34 km, 50 km;
 - tariful la bilet de 13 lei este practicat între stații între care lungimea este de 25 km, 26 km, 27 km, 28 km, 29 km, 30 km, 31 km, 34 km, 38 km, 49 km, 56 km;
 - tariful la bilet de 14 lei este practicat între stații între care lungimea este de 32 km, 38 km, 42 km, 45 km;
 - tariful la bilet de 15 lei este practicat între stații între care lungimea este de 30 km, 32 km, 36 km, 40 km, 57 km;
 - tariful la bilet de 16 lei este practicat între stații între care lungimea este de 30 km, 32 km, 38 km, 59 km;
 - tariful la bilet de 17 lei este practicat între stații între care lungimea este de 32 km, 39 km, 64 km;
 - tariful la bilet de 18 lei este practicat între stații între care lungimea este de 32 km, 35 km, 42 km, 45 km, 43 km, 48 km, 50 km, 74 km, 78 km;
 - tariful la bilet de 19 lei este practicat între stații între care lungimea este de 38 km, 39 km, 43 km, 48 km;
 - tariful la bilet de 20 lei este practicat între stații între care lungimea este de 40 km, 42 km, 45 km, 47 km, 48 km, 50 km, 54 km, 56 km, 60 km, 62 km, 66 km, 83 km;
 - cel mai mare dintre tarifele la bilete raportate de operatorii de transport care au furnizat informații este de 28 lei pe o distanță între stații de 77 km; diferențele între tarife sunt evidente, pe alt traseu, un alt operator percepe un tarif al biletului de 22 lei între stații aflate la distanță de 100 km, respectiv 103 km;
- Există diferențe la tarifele la bilete practicate între stații aflate la aceeași distanță de către același operator de transport:
 - Un operator de transport practică tarife la bilete: de 4 lei pe relații între stații aflate la 3 km, 4 km, 5 km distanță, de 5 lei pe relații între stații aflate la 6 km, 8 km, de 6 lei pe relații între stații aflate la 10 km, 13 km, 15 km, de 8 lei pe relații între stații aflate la 16 km, 24 km, de 10 lei pe relații între stații aflate la 11 km, 35 km, de 12 lei pe relații între stații aflate la 44 km, 50 km;
 - Un alt operator practică tarife la bilete: de 10 lei pe relații între stații aflate la 35 km, 38 km,

- 39 km, 41 km, de 20 de lei pe relații între stații aflate la 62 km, 66 km, 83 km;
- Un alt operator de transport practică pe distanța dintre stații de 8 km, pe trasee diferite, tarife la bilete de 5 lei, 6 lei, 7 lei, pe distanța între stații de 12 km, pe trasee diferite, tarife la bilete de 6 lei, 7 lei, 8 lei, pe distanța de 32 km, pe trasee diferite, tarife la bilete de 16 km, 17 km, 18 km; același operator practică un tarif la bilet de 10 lei pe relații între stații aflate la 19 km, 23 km, un tarif de 20 lei pe relații între stații aflate la 40 km, 42 km, 45 km, 47 km;
- Un alt operator de transport practică pe aceeași distanță între stații pe trasee diferite și chiar pe același trasee tarife diferite: la 16 km – 8 lei și 10 lei; la 29 km – 10 lei și 13 lei, la 30 km – 13 lei și 15 lei, la 32 km – 11 lei și 14 lei, la 38 km – 13 lei și 16 lei, la 39 km – 13 lei și 17 lei, la 42 km – 14 lei, 18 lei și 20 lei, la 48 km – 18 lei, 19 lei și 20 lei; același operator practică 20 lei tarif la bilete între stații aflate la 56 km și 60 km;
- Un alt operator de transport practică un tarif la bilet de 7 lei pe relații între stații aflate la 8 km, 11 km, 22 km, 27 km și un tarif la bilet de 11 lei pe relații între stații aflate la 14 km și 16 km;
- Apreciem că motivul principal al practicării de tarife diferite la bilete pe distanțe egale în ce privește numărul de kilometri dintre stații, de către operatori diferiți și de către același operator în unele situații, dincolo de capacitatea medie a vehiculelor care influențează tariful mediu lei/km/loc pe traseele efectuate, rezidă din asigurarea unui echilibru al balanței cheltuieli – venituri care pot fi realizate pe trasee diferite, funcție de variabilele – nivelul cheltuielilor prilejuite de efectuarea curselor pe trasee și de nivelul de încărcare al traseelor în ce privește numărul de călători, cu alte cuvinte nivelul de rentabilitate al traseelor;
- Tariful la bilete raportat la 1 kilometru de călătorie scade pe măsură ce crește numărul de kilometri dintre stații dar aceasta nu este o regulă în cazul tuturor traseelor sau operatorilor de transport, spre exemplu:
 - scade de la 0,63 lei/km la 0,60 lei/km ca apoi să crească la 0,91 lei pe măsură ce numărul de km pe traseu crește (deoarece pe o relație între stații aflate la 8 km tariful la bilet este 5 lei, pe altă relație între stații aflate la 10 km distanță biletul perceput este 6 lei și pe o altă relație, biletul pe o distanță dintre stații de 11 km este 10 lei);
 - scade de la 0,26 lei/km la 0,24 lei/km ca ulterior să crească la 0,32 lei/km (deoarece pe o relație între stații aflate la 39 km se percepe un tarif la bilet de 10 lei, pe altă relație, între stații aflate la 41 km se percepe un tarif la bilete tot de 10 lei iar pentru o relație între stații aflate la 44 km tariful perceput la bilet este 12 lei);
 - sau de la 0,48 lei/km la 0,46 lei/km ca apoi să crească la 0,50 lei/km (deoarece pe o relație între stații aflate la 23 km biletul este 11 lei, pe o altă relație, între stații aflate la 26 km biletul este 12 lei iar pe altă relație între stații aflate la 26 km biletul este 13 lei);
 - scade de la 0,64 lei/km la 0,38 lei/km și apoi crește la 0,79 lei/km (deoarece pe o relație între stații aflate la 11 km biletul este 7 lei, pe o altă relație, în stații aflate la 13 km biletul este 5 lei și pe o relație între stații aflate la 14 km biletul este 11 lei);

Cheltuieli de exploatare – valoare totală servicii de transport

Un număr de 6 operatori dintre cei care au furnizat informații privind prestarea serviciului de transport public de persoane au furnizat și informații de ordin economic financiar privind diferitele categorii de cheltuieli de exploatare iar 5 dintre aceștia au prezentat fundamentările tarifelor medii lei/km/loc pe structura elementelor de cheltuieli din Anexa 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.

În structura elementelor de cheltuieli cea mai mare pondere o au **cheltuielile materiale** (cu o medie pentru toate fișele de fundamentare prezentate de operatori de 67,69%, cu un minim de 49,80% și un maxim de 94,67%). **Cheltuielile cu salariile** urmează celor materiale cu o pondere medie pentru toate fișele de fundamentare prezentate de 26,20%, cu un minim de 3,94% și un maxim de 48,75%). **Cheltuielile cu taxele, impozitele și autorizațiile** au o pondere medie de 2,87%, cu un minim de 0,59% și un maxim de 8,07%. **Cheltuielile financiare** sunt prevăzute doar în fundamentările tarifelor pentru 17 trasee din 23 pentru care au fost prezentate informații de ordin financiar-economic. Ponderea medie a cheltuielilor financiare în structura elementelor de cheltuieli este 4,38% pentru traseele care au prevăzute cheltuieli financiare, cu un minim de 0,14% și un maxim de 15,62%. În ce privește ponderea medie a **profitului** în total cheltuieli pentru toate fundamentările prezentate de operatori, aceasta este 11,71% cu un minim de 0,01% și un maxim de 35%.

Un operator care prestează serviciul pe un număr de 5 trasee, a prezentat cheltuielile prilejuite de prestarea serviciului cumulat pentru toate traseele atribuite, pe elementele de cheltuieli din balanța de verificare. Astfel, cheltuielile cu carburanții au o pondere de 37,22% în total cheltuieli iar cheltuielile cu salariile personalului au o pondere de 24,39% în total cheltuieli. Cheltuielile cu amortizarea imobilizărilor au o pondere de 15,91% în total cheltuieli de exploatare, cheltuielile cu primele de asigurare – 5,11% iar cheltuielile cu piesele de schimb 3,89%.

Tariful mediu lei/km rezultat din fundamentările tarifului pe traseele pe care au fost furnizate informații este de 6,96 lei/km, cu un minim de 3,54 lei/km pe traseul Iași – Ciortești – Șerbești și cu un maxim de 17,16 lei/km pe traseul 130 Tg Frumos-Băiceni.

Tariful mediu lei/km/loc fără TVA rezultat din fundamentările tarifului pe traseele pe care au fost furnizate informații este de 0,41 lei/km/loc, cu un minim de 0,28 lei/km/loc și un maxim de 0,92 lei/km loc iar **cu TVA**: valoare medie 0,48 lei/km/loc, minim de 0,33 lei/km/loc și maxim 1,09 lei/km/loc.

Prezentăm în continuare o serie de aspecte pe categorii de cheltuieli care au rezultat din fundamentările tarifelor medii lei/km/loc prezentate de operatorii de transport.

Cheltuieli cu carburanții

- cheltuielile cu carburanții raportate la numărul total de km planificați anual pe trasee conduc la valori pe kilometru de: media 2,48 lei/km, minimul 0,79 lei/km, maximul 13,95 lei/km;
- la valorile obținute, considerarea unor consumuri minime de 14 litri la 100 km pentru autovehicule de capacitate mică și de 18 litri la 100 km pentru autovehicule de capacitate mare ar conduce la valori de achiziție pentru combustibil de: media 9,83 lei/litru, minimul 5,63 lei/litru, maximul 23,79 lei/litru iar aceste valori, dacă este să luăm în considerare că valorile cheltuielilor se prezintă fără TVA, ar fi fără TVA, unele dintre prețurile rezultate la litrul de combustibil (motorină) ar fi cu mult peste valorile de achiziție de pe piață; motivul poate fi acela că consumul la 100 km pentru ambele categorii de vehicule este mai mare;
- la valorile obținute lei/km pentru carburanți, considerarea unui consum mediu de 22 litri combustibil (motorină) la 100 km ar conduce la o valoare medie a litrului de carburant fără TVA de 6,55 lei, cu un minim de 3,58 lei/litru și un maxim de 15,14 lei/litru; apreciem că în cazul unor trasee operatorii au supradimensionat cheltuielile cu carburanții (T026 Iași-Munteni, T130 Tg. Frumos- Băiceni, T028 Iași – Mădârjac);
- la valorile obținute lei/km pentru carburanți, dacă am considera prețul maxim actual fără TVA al unui litru de motorină pe piață la data elaborării prezentului studiu (de 8,01 lei cu TVA, respectiv 6,73 lei fără TVA, ar rezulta un consum mediu la 21 litri la 100 km cu un minim de 12 litri la 100 km și un maxim de 49 litri la 100 km (valoare total nerealistă pe traseul 130 Tg. Frumos- Băiceni); cum am mai precizat deja unii operatori de transport au prezentat în fundamentări cheltuieli supradimensionate

cu carburanții).

Cheltuieli cu energia electrică

- în cazul a 13 fundamentări din cele 23 prezentate de operatorii de transport nu au fost raportate cheltuieli cu energia electrică; menționăm că această din structura de cheltuieli se referă în mod normal la energia electrică utilizată ca și propulsor al vehiculelor (ca și "carburant"); apreciem că valorile prezentate de operatori pentru energia electrică includ cheltuielile cu energia electrică ca și cheltuieli cu utilitățile, pentru operațiile de întreținere a autovehiculelor sau cele aferente activităților administrative; raportat la numărul de km total planificați pe trasee, costurile cu energia electrică sunt cuprinse între 0,01 – 0,13 lei/km cu o medie de 0,04 lei/km.

Cheltuieli cu amortizarea

- pe trasee, această categorie de cheltuieli are valori cuprinse între 0 lei și 384.100 lei (pentru un traseu care se efectuează cu un autobuz cu capacitate mică);
- raportând această cheltuielă la numărul de vehicule alocate traseelor (numărul de vehicule cu care se efectuează cursele pe fiecare traseu din cele pentru care au fost prezentate informații de către operatorii de transport), rezultă o valoare medie a amortizării anuale de 67.691,86 lei pe vehicul/traseu.

Cheltuieli cu service-ul auto (întreținere-reparații)

- raportarea valorii acestei cheltuieli la numărul total de km planificați anual pe trasee conduce la o valoare medie de 0,30 lei/km, cu un minim de 0,01 lei/km și un maxim de 1,20 lei/km;
- unii dintre operatorii de transport raportează valori mai mari ale cheltuielilor cu service-ul auto pe traseele efectuate (exemplu: 0,63 lei/km pe traseul 021 Iași – Slobozia, 0,62 lei/km pe traseul 124 Iași – Cuza Vodă, 1,20 lei pe traseul 130 Tg. Frumos – Băiceni, 0,57 lei/km pe traseele 023 Iași – Gârbești, 097 Iași – Mânăstirea, 122 Brăești - Tg. Frumos) în timp ce alții valori extrem de reduse (exemplu: 0,01 pe traseele 088 Tg. Frumos – Cristești – Brăiești, 024 Iași – Cogeasca, 025 Iași – Lețcani, 122 Tg. Frumos – Prigoreni – Brăești, traseul Iași – Vlădeni, 0,06 pe traseul Iași – Vlădeni).

Cheltuieli cu schimb ulei

- raportarea valorii acestei cheltuieli la numărul total de km planificați anual pe trasee conduce la o valoare medie de 0,03 lei/km, cu un minim de 0,01 lei/km și un maxim de 0,14 lei/km;
- apreciind că un schimb de ulei se efectuează la un interval de circa 15.000 km și că pentru un schimb se utilizează 13 litri pentru autovehiculele cu capacitate până în 22 locuri inclusiv și 18 litri pentru autovehiculele cu capacitate peste 23 locuri inclusiv, rezultă valori ale prețului per litru de ulei de: media 43,28 lei/1 litru ulei, minimul – 11,62 lei/1 litru ulei, maximul 145,85 lei/1 litru ulei); menționăm din nou că aceste valori ale cheltuielilor din fundamentări în mod normal sunt valori fără TVA;

Cheltuieli cu schimb filtru

- raportarea valorii acestei cheltuieli la numărul total de km planificați anual pe trasee conduce la o valoare medie de 0,05 lei/km, cu un minim de 0,01 lei/km și un maxim de 0,18 lei/km;
- având în vedere că schimbul de filtre intervine la un interval de circa 15.000 km reiese pe schimb un cost mediu cu schimburile de filtre de 731,27 lei, un cost minim de 65,85 lei și un cost maxim de 2.653,34 lei; pentru autovehiculele de capacitate peste 23 locuri inclusiv s-au raportat valori de 385,57 lei/schimb de filtre dar și valori de 1.250 lei și peste 2.000 lei pentru un schimb de filtre (în condițiile în care periodicitatea schimbului este considerată la 15.000 km); și pentru autovehiculele de capacitate sub 22 locuri inclusiv, au fost raportate costuri de peste 2.000 lei pentru schimbul de filtre (în condițiile în care periodicitatea schimbului este considerată la 15.000 km).

Cheltuieli cu schimb antigel

- raportarea valorii acestei cheltuieli la numărul total de km planificați anual pe trasee conduce la o valoare medie de 0,0073 lei/km, cu un minim de 0,0014 lei/km și un maxim de 0,0542 lei/km;
- având în vedere că schimbul de antigel se realizează de 2 ori pe an iar volumul pe schimb este de 8 litri, indiferent de capacitatea autobuzelor, au rezultat următoarele valori pentru litru de antigel: valoarea medie de 55,69 lei/litru, minim 9,38 lei/litru și maxim 220 lei/litru.

Cheltuieli cu piese schimb

- raportarea valorii acestei cheltuieli la numărul total de km planificați anual pe trasee conduce la o valoare medie de 0,45 lei/km, cu un minim de 0,02 lei/km și un maxim de 1,26 lei/km;

Alte cheltuieli materiale

- operatorii de transport au raportat în fundamentări ale cheltuieli materiale cu o pondere medie în total cheltuieli materiale de 15,14%, un minim de 0,25% și un maxim de 37,41%;
- raportarea valorii acestei cheltuieli la numărul total de km planificați anual pe trasee conduce la o valoare medie de 0,66 lei/km, cu un minim de 0,03 lei/km și un maxim de 2,41 lei/km.

Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații

Cheltuieli cu Inspecția tehnică periodică

- cheltuiala anuală cu inspecția tehnică periodică raportată la 1 vehicul/traseu, din datele puse la dispoziție de operatorii de transport este cuprinsă între 300 lei și 1.870 lei, cu o medie de 750 lei pe an; apreciem că valori de 1.000 lei fără TVA și peste 1.000 pentru inspecția tehnică periodică pe an/vehicul sunt supradimensionate;

Cheltuieli cu Asigurarea de răspundere civilă auto obligatorie

- cheltuiala anuală cu constituirea asigurării de răspundere civilă auto obligatorie raportată la 1 vehicul, din datele puse la dispoziție de operatorii de transport este cuprinsă între 1.500 lei și 10.000 lei, cu o medie de 4300 lei pe an/vehicul; apreciem ca supradimensionată valoarea de 10.000 lei pentru cheltuiala anuală cu constituirea asigurării de răspundere civilă auto obligatorie din fundamentarea tarifului pentru traseul 026 Iași – Munteni, având în vedere faptul că aceste valori pentru constituirea RCA sunt plafonate³¹ (8990 – tarif maxim RCA pentru autovehicule transport persoane peste 40 locuri și la 3445 – tarif maxim RCA pentru autovehicule transport persoane până în 40 locuri).

Cheltuieli cu Asigurarea CASCO

- în ce privește această cheltuială, doar o parte dintre operatorii de transport au raportat cheltuieli anuale cu asigurarea CASCO a vehiculelor;
- cheltuiala anuală pe vehicul/traseu cu asigurarea CASCO din datele puse la dispoziție de operatorii de transport este cuprinsă între 7.400 lei și 17.500 lei cu o medie de 10.459 lei; alte valori rezultate din fundamentări pentru asigurarea CASCO pe vehicul/an: 9.600 lei, 10.850 lei.

Cheltuieli cu Licența comunitară

- cheltuiala anuală pe vehicul/traseu cu licența comunitară, astfel cum a rezultat din fundamentările prezentate de operatorii de transport este cuprinsă între 130 lei și 1.040 lei, cu o medie de 376 lei;

³¹ <https://www.finradar.ro/calculatoare/tarife-maxime-rca>

de menționat că majoritatea operatorilor au prezentat în fundamentări valoarea anuală de 260 lei per vehicul, aceasta fiind costul copiei conforme a licenței de transport eliberată de ARR pe vehicul/traseu.

Cheltuieli cu Impozit pe mijloc de transport

- din fundamentările prezentate de operatori rezultă valori ale impozitului pe mijloace de transport în comun cuprinse între 200 lei și 4.370 lei, cu o medie de 1.140 lei; alte valori anuale raportate de operatorii de transport pentru impozitul pe mijloc de transport sunt: 400 lei, 518 lei, 600 lei, 650 lei, 999 lei, 3.620 lei.

Cheltuieli cu Impozit pe terenuri pentru parcare

- doar o parte din operatorii de transport care au prezentat fundamentări ale tarifelor pe trasee au inclus în structura de cheltuieli valori ale impozitului pentru terenuri pentru parcare; valorile anuale raportate la vehicul pe traseu sunt cuprinse între 100 lei și 781 lei cu o medie de 299 lei anual pe vehicul pe traseu.

Cheltuieli cu Impozit pe clădiri

- doar în cazul fundamentărilor tarifelor pentru 5 trasee au fost incluse cheltuieli cu impozitul pe clădiri; valoarea anuală pe trasee a acestei cheltuieli este cuprinsă între 100 și 900 lei cu o medie de 460 lei.

Cheltuieli cu Redevența

- doar în cazul fundamentărilor tarifelor pentru 5 trasee au fost incluse cheltuieli cu redevența; valoarea anuală pe trasee a acestei cheltuieli este cuprinsă între 1.600 lei și 84.000 lei cu o medie de 33.520 lei pentru toate traseele pentru care a fost raportată această cheltuială.

Cheltuieli cu Taxa de mediu

- doar în cazul fundamentărilor tarifelor pentru 4 trasee au fost incluse cheltuieli cu taxa de mediu; valoarea anuală pe traseu a acestei cheltuieli este cuprinsă între 45,9 lei și 418 lei cu o medie de 184,64 lei pentru toate traseele pentru care a fost inclusă această cheltuială.

Alte cheltuieli cu taxe, impozite, autorizații

- această categorie de cheltuieli are o pondere cuprinsă între 5,84% și 33,99% în total cheltuieli cu taxe, impozite și autorizații, cu o valoare medie pentru toate traseele de 19,55%.

Cheltuieli cu salariile

- din raportarea valorii cheltuielilor totale cu salariile la numărul total de kilometri planificați anual pe trasee din fundamentările tarifelor pe trasee prezentate de operatorii de transport care au furnizat date, rezultă costuri pe km cu salariile cuprinse între 0,57 lei/km și 3,36 lei/km cu o medie a costului pe kilometru pentru toate traseele pentru care au fost prezentate fundamentări de 1,46 lei/km;
- în structura cheltuielilor totale cu salariile, valoarea salariilor propriu-zise are ponderi cuprinse între 56,12% și 74,10%, cu o medie pentru toate traseele pentru care au fost prezentate fundamentări de 63,50%;
- în structura cheltuielilor totale cu salariile, valoarea contribuțiilor sociale obligatorii are ponderi cuprinse între 25,09% și 43,88%, cu o medie a costului pe kilometru pentru toate traseele pentru care au fost prezentate fundamentări de 35,69%;
- unii dintre operatorii de transport au inclus în cadrul cheltuielilor totale cu salariile și alte drepturi asimilate salariilor; valoarea acestei cheltuieli cu alte drepturi asimilate salariilor în cadrul cheltuielilor totale cu salariilor are ponderi cuprinse între 1,09% și 3,31% cu o pondere medie pentru toate traseele pentru care a fost indicată această cheltuială de 2,30%;

- cheltuielile lunare cu salariile au o medie de 17.697,35 lei pentru toate traseele pentru care au fost prezentate date cu un minim de 3.579 lei și cu un maxim de 76.426,16 lei;
- la un traseu care are alocate 4 vehicule, cheltuiala lunară cu salariile este de 76.426,16 lei, la un alt traseu efectuat de alt operator, care are alocate tot 4 autovehicule, cheltuiala lunară cu salariile este 52.448,33 lei, la un alt traseu care are alocate 3 autovehicule cheltuiala lunară cu salariile este 13.080,83 lei, la un alt traseu care are alocate 2 vehicule cheltuiala lunară cu salariile este 26.224,17 lei, pe un alt traseu care alocate 2 vehicule cheltuiala lunară cu salariile este 8.000,08 lei, iar la diferite trasee care au alocate un singur vehicul, cheltuiala lunară cu salariile este 14.272,00 lei, 10.704,00 lei, 14.272,00 lei, 12.140,58 lei, 14.480,33 lei, 22.347,70 lei, 39.039,65 lei, 14.821,94 lei, 13.112,08 lei, 13.112,08 lei, 8.000,08 lei, 3.579,00 lei, 17.202,08 lei.

Cheltuielile financiare

- această categorie de cheltuieli include dobânzile la rata leasing și dobânda întârziere (dobânda penalizatoare);
- cheltuielile financiare sunt de regulă direct proporționale ca valoare cu valoarea amortizării din fundamentările tarifelor pe trasee;
- raportat la numărul de vehicule alocate traseelor, valoarea medie a cheltuielilor financiare pe vehicul/traseu din fundamentările pentru care au fost prezentate astfel de date este 41.853,64 lei, cu un minim de 103,12 lei/vehicul/traseu și un maxim de 162.458,00 lei/vehicul/traseu.

Capacitatea medie a vehiculelor

- în ce privește acest element de calcul al tarifelor din fundamentările prezentate de operatorii de transport, s-a constatat în cazul unor trasee că nu este calculată conform prevederilor Normelor – cadru aprobate prin Ordinul nr. 272/2007, respectiv media aritmetică a capacităților vehiculelor la care se aplică coeficientul K de încărcare de 0,7; astfel pe traseul 103 Iași – Belcești capacitatea vehiculului alocat (din datele puse la dispoziție de operatorul de transport) este 22 locuri iar în fundamentări capacitatea medie menționată este 13,3; corect ar fi fost 15,4 ($22 \times 0,7$); pe traseul 124 Iași – Cuza Vodă, capacitatea vehiculului alocat este de 19 locuri iar în fundamentarea tarifului, la capacitatea medie apare valoarea de 15,4; corect ar fi fost 13,3 ($19 \times 0,7$); la traseul 021 Iași – Slobozia, capacitățile celor 4 vehicule alocate traseului sunt 19, 22, 49/73, 59/82 locuri iar în fundamentarea tarifului la capacitatea medie a autovehiculelor este prevăzută valoarea de 24,85; corect ar fi fost $(19+22+49+59)/4 \times 0,7 = 26,075$.

6.3 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.

Calculul valorii serviciilor de transport pentru fiecare traseu s-a realizat în baza numărului total de km planificați anual pe fiecare traseu în parte, conform programului de transport propus. Numărul total de kilometri planificați anual pe trasee și grupe de trasee, conform noii propuneri de program de transport (lungime traseu, număr de curse pe zile de circulație) sunt prezentați în tabelul de mai jos. În calculul prestației anuale pe trasee exprimată în numărul de km, s-au luat în considerare:

- 261 zile L-V (luni, marți, miercuri, joi, vineri);
- 104 zile S-D (sâmbătă, duminică);

- zilele în care nu se efectuează curse, astfel cum rezultă din practica serviciului: 1 ianuarie, 1 zi de Paște, 1 zi de Crăciun;
- 175 zile L-V (luni, marți, miercuri, joi, vineri) în perioada cursurilor școlare (anului școlar);
- 252 zile L-D (luni, marți, miercuri, joi, vineri, sâmbătă, duminică) în perioada cursurilor școlare (anului școlar);
- 154 zile L-V (luni, marți, miercuri, joi, vineri) în perioada aprilie – octombrie;
- 214 zile L-D (luni, marți, miercuri, joi, vineri, sâmbătă, duminică) în perioada aprilie – octombrie.

Periodicitățile menționate referitoare la zilele din săptămână și perioadele din an în care se efectuează cursele se regăsesc în programul de transport. În Anexa 20 pentru fiecare traseu sunt detaliate informațiile referitoare la zilele de circulație, numărul de zile aferente periodicității și numărul de zile luate în calcul funcție de perioada din an în care se efectuează, în baza cărora a fost calculat numărul total de km planificați anual pe fiecare traseu.

Tabel 44 Număr total de km planificați anual pe trasee

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Km pe sens	Nr. curse L-D	Nr. curse L-V	Număr total de km planificați anual / traseu	Număr total de km planificați anual / grupă
G1	G1T1	IAȘI – Vulturi – ȘENDRENI / ICUȘENI	30,2	4	2	108.309,60	938.232,40
	G1T2	IAȘI – Andrieșeni – GLĂVĂNEȘTI	59,1	1	1	73.638,60	
	G1T3	IAȘI – Vlădeni – CHIȘCĂRENI	54,5	2	1	107.365,00	
	G1T4	HÂRLĂU – Plugari – HĂLCENI	36,8		2	38.419,20	
	G1T5	IAȘI – Plugari – BOROȘOAIA	64,1	2	4	168.070,20	
	G1T6	IAȘI – Probota – PERIENI / STEJARII	30,1 / 34	2	2	79.868,60	
	G1T7	IAȘI – Bălteni – ROȘCANI	43,6		1	22.759,20	
	G1T8	IAȘI – Trifești – VLADOMIRA	46	2	3	122.820,00	
	G1T9	IAȘI – Bivolari – TABĂRA	53	3	5	216.982,00	
G2	G2T1	IAȘI – Mânzătești – COADA STÂNCII / GOLĂIEȘTI / GRĂDINARI / COTU LUI IVAN / PETREȘTI	18,1 / 23,8	10	6	172.891,20	1.274.221,60
	G2T2	IAȘI – Bosia – UNGHENI	19,1	10	8	199.786,00	
	G2T3	IAȘI – Osoi – PRISĂCANI	23,5	7	5	157.967,00	
	G2T4	IAȘI – Tomești - OSOI(Comarna)	14,5	4	4	63.481,00	
	G2T5	IAȘI - Cozia - RĂDUCĂNENI	35,4	4	4	145.989,60	
	G2T6	IAȘI – Chicerea - COMARNA	18,7	3	4	70.012,80	
	G2T7	IAȘI – Moreni – GROZEȘTI	41	3	1	101.434,00	
	G2T8	RĂDUCĂNENI – Gorban - PODOLENII DE JOS	25,4		5	57.556,40	
	G2T9	IAȘI -Cozmești- PODOLENII DE SUS	59,7	2	4	180.294,00	
	G2T10	IAȘI – Costuleni – COVASNA / HILIȚA	29,7	4		83.115,20	
	G2T11	RĂDUCĂNENI – Grozești - COLȚU-CORNII	18,4	5		41.694,40	
G3	G3T1	IAȘI – DOBROVĂȚ	33,2	3	4	122.707,20	529.137,20
	G3T2	IAȘI – Dumitreștii Galății – SLOBOZIA (SCHITU DUCA)	37,9	2	2	87.928,00	
	G3T3	IAȘI – Ciortești – ROTĂRIA / ȘERBEȘTI	44 / 44	4	4	211.728,00	
	G3T4	IAȘI – Dolhești – BRĂDICEȘTI	54,2	2	1	106.774,00	

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Km pe sens	Nr. curse L-D	Nr. curse L-V	Număr total de km planificați anual / traseu	Număr total de km planificați anual / grupă
G4	G4T1	IAȘI – Grajduri – CUZA VODĂ(IPATELE)	53,1	2	2	132.325,20	1.146.179,00
	G4T2	IAȘI – Grajduri – URȘIȚA	46,2	3	2	130.468,80	
	G4T3	IAȘI – Scânteia – BOROȘEȘTI / TUFEȘTII DE SUS / REDIU / POIANA CU CETATE	31,8	15	19	511.951,80	
	G4T4	IAȘI – Dumbrava – MOGOȘEȘTI / MÂNJEȘTI	17,8	15	21	288.974,00	
	G4T5	IAȘI – Mogoșești – HADÂMBU	24,6	3	3	82.459,20	
G5	G5T1	IAȘI – Miroslava – VOINEȘTI / VOCOTEȘTI	17,4 / 18,3	6	8	135.057,00	1.119.716,80
	G5T2	IAȘI – Lungani – HORLEȘTI	24,3	4	5	111.731,40	
	G5T3	IAȘI – Voinești - SCHITU-STAVNIC / SLOBOZIA	22,9 / 26,3	7	7	192.947,40	
	G5T4	IAȘI – Țibana – ALEXENI	41,6	2	2	103.667,20	
	G5T5	IAȘI – Domnița – RUNCU / GÂRBEȘTI	39,5 / 42	3	2	131.452,00	
	G5T6	IAȘI – Țibănești – TUNGUJEL	51,7	2	2	119.944,00	
	G5T7	IAȘI – Tansa – MÂNĂȘTIREA	68,1	3	3	254.557,80	
	G5T8	IAȘI – Bogdănești – SCOPOȘENI	20	3	3	70.360,00	
G6	G6T1	IAȘI – Horlești - IEPURENI	19,5	4	3	75.075,00	1.189.222,00
	G6T2	IAȘI – Avântu – ROMÂNEȘTI	28,5	2	2	71.022,00	
	G6T3	IAȘI – Movileni - POTÂNGENI	26,8	2	4	85.545,60	
	G6T4	IAȘI – Gropnița – BULBUCANI / SÂNGERI / SĂVENI	33 / 40,3	5	3	197.609,80	
	G6T5	IAȘI – Bulbucani – FOCURI	39,8	2	1	62.804,40	
	G6T6	IAȘI – Focuri – FÂNTÂNELE	45,1	3	3	168.583,80	
	G6T7	IAȘI – Forăști – COARNELE CAPREI	46	3	3	146.004,00	
	G6T8	HÂRLĂU – Belcești – FOCURI / FÂNTÂNELE	43 / 47,7	4	5	232.463,40	
	G6T9	IAȘI - Coarnele Caprei - HÂRLĂU	76,2	2	1	150.114,00	
G7	G7T1	IAȘI – Podu Iloaiei – TG.FRUMOS	42,1	11	5	445.165,40	1.544.784,20
	G7T2	IAȘI – Podu Iloaiei – SATU NOU / MUNTENI	43,2 / 48,3	4	3	183.208,80	
	G7T3	IAȘI – Lețcani – PĂUȘEȘTI / HOISEȘTI	20,6 / 21,1	6	3	108.874,00	
	G7T4	IAȘI – Podu Iloaiei – FRUMUȘICA / BOJILA	47,6 / 51,1	3	1	130.061,40	
	G7T5	IAȘI – Podu Iloaiei –HÂRPĂȘEȘTI	36,8	3	2	103.923,20	
	G7T6	IAȘI – Podu Iloaiei – OSOI(SINEȘTI)	41,9	2	3	126.286,60	
	G7T7	IAȘI – Sârca – GOEȘTI / ZMEU	39,6 / 40	3		86.590,40	
	G7T8	TÂRGU FRUMOS – Cristești – MĂDĂRJEȘTI	21,3	3	4	83.410,80	
	G7T9	TG. FRUMOS – Prigoreni – BRĂEȘTI	14,1	3	3	47.855,40	
	G7T10	TG.FRUMOS – Bălțați – LITENI	23,8	3	3	79.634,80	
	G7T11	IAȘI – LEȚCANI	10,7	6	7	85.578,60	
	G7T12	IAȘI – Lețcani - COGEASCA	16,7	2	5	64.194,80	
G8	G8T1	TÂRGU FRUMOS – Strunga - OȚELENI	25,4	2	3	72.186,80	1.071.375,40
	G8T2	TÂRGU FRUMOS – Cucova - FĂRCĂȘENI	14	2	3	39.788,00	

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Km pe sens	Nr. curse L-D	Nr. curse L-V	Număr total de km planificați anual / traseu	Număr total de km planificați anual / grupă
	G8T3	TÂRGU FRUMOS – Strunga – BUTEA	21,2	2	2	49.184,00	
	G8T4	PAȘCANI – Costești - TG.FRUMOS	27,7	4	4	131.962,80	
	G8T5	PAȘCANI – Mircești – RĂCHITENI	36,5	3	3	128.407,00	
	G8T6	PAȘCANI – Heleșteni – VOLINTIREȘTI / ȘCHEIA	27,5	2	5	105.545,00	
	G8T7	PAȘCANI – Gura Bădiliței - HÂRTOAPE	19,1	3	3	67.193,80	
	G8T8	PAȘCANI – Gura Bădiliței - CRIVEȘTI	20	3	3	62.520,00	
	G8T9	PAȘCANI – Hărmănești – TODIREȘTI / BĂICENI	23,9 / 28,8	3	3	86.319,20	
	G8T10	PAȘCANI – Cozmești – CIOHORĂNI	24	2	2	55.680,00	
	G8T11	PAȘCANI – Hălăucești – IUGANI	30,9	2	2	71.688,00	
	G8T12	PAȘCANI – Stolniceni-Prăjescu - BRĂTEȘTI	13,8	3	2	44.380,80	
	G8T13	PAȘCANI – Mogoșești-Siret – MUNCELU DE SUS	20	6	7	156.520,00	
G9	G9T1	PAȘCANI - Lespezi – SLOBOZIA (SIREȚEL)	27,7	4	2	103.044,00	865.697,80
	G9T2	PAȘCANI - Sirețel - BEREZLOGI	27,3	2	1	47.775,00	
	G9T3	PAȘCANI - Lespezi - HUMOSU	31	2	2	77.252,00	
	G9T4	PAȘCANI - Lespezi - VÂNĂTORI	23,3	3	3	81.969,40	
	G9T5	PAȘCANI - TOPILE	7,1	6	6	51.858,40	
	G9T6	PAȘCANI - Valea Seacă - CONȚEȘTI	10	3	3	35.660,00	
	G9T7	PAȘCANI – Conțești - TĂȚĂRUȘI / IORCANI	17,9 / 24,2	4	4	107.439,00	
	G9T8	PAȘCANI - Soci - MIROSLOVEȘTI	20,7	2	2	48.024,00	
	G9T9	PAȘCANI – Moțca - BOURENI	19,5	3	2	58.069,20	
	G9T10	PAȘCANI – Moțca - HOMIȚA	21,9	2	3	58.473,00	
	G9T11	PAȘCANI – Brătești - MITEȘTI	21,9	3	3	77.044,20	
	G9T12	PAȘCANI – Lespezi- BUDA	21,7	5	4	119.089,60	
G10	G10T1	HÂRLĂU – Cotnari – COASTA-MĂGURII	21	2	2	48.720,00	539.522,00
	G10T2	HÂRLĂU – Deleni - FEREDENI	12,7	6	6	79.400,40	
	G10T3	TÂRGU FRUMOS – Cucuteni - BĂICENI(CUCUTENI)	14,4	3	5	61.430,40	
	G10T4	HÂRLĂU – Sticlăria - CÂRJOAIA	18,6	2	1	36.642,00	
	G10T5	TÂRGU FRUMOS – Cotnari - HÂRLĂU	29,3	8	8	251.745,60	
	G10T6	HÂRLĂU - PÂRCOVACI	8,9	4	4	44.357,60	
	G10T7	HÂRLĂU – Scobinți – POIANA MĂRULUI	11		3	17.226,00	
G11	G11CR1	IAȘI – PAȘCANI - Cursă rapidă	68,5	12	12	1.024.212,00	2.063.376,00
	G11CR2	IAȘI – HÂRLĂU - Cursă rapidă	69,5	12	12	1.039.164,00	
Total						12.281.464,40	12.281.464,40

Legenda:

Nr. curse L-D = număr curse efectuate în zilele: luni, marți, miercuri, joi, vineri, sâmbătă, duminică

Nr. curse L-V = număr curse efectuate în zilele: luni, marți, miercuri, joi, vineri

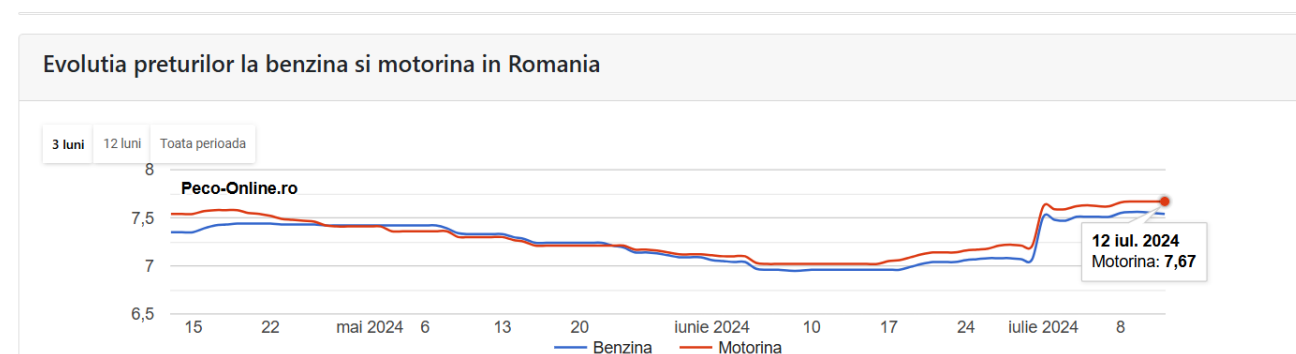
Estimarea fiecărui element de cheltuieli s-a realizat la nivel anual, pentru fiecare traseu în parte, funcție de volumul prestației de transport – număr total de km planificați anual conform programului de transport propus.

- **Estimare cheltuieli materiale**

Carburanți

Estimarea cheltuielilor cu carburanții s-a realizat în baza prețurilor de achiziție în vigoare, a consumurilor normate standard menționate de producătorii de autovehicule de transport public de persoane de capacități adaptate după capacitățile de transport (locuri) solicitate prin programul de transport dar și a consumurilor reale influențate de funcționarea sistemului de climatizare a autovehiculelor în anotimpul cald și rece. Pentru autovehiculele de capacități mici s-au luat în calcul consumuri de până la 22 litri carburant la 100 km iar pentru autovehiculele mari, consumuri de până la 32 litri carburant la 100 km. Prețul carburantului luat în calcul în estimarea cheltuielilor a fost cel mai mare preț practicat de o stație de alimentare cu carburanți de la nivelul județului Iași la momentul determinării valorii estimate (iulie 2024), respectiv 6,94 lei fără TVA / 1 litru motorină.

PECO ONLINE



Amortizare

Estimarea cheltuielilor cu amortizarea s-a realizat conform legislației în vigoare privind calculul amortizării pentru autovehicule de transport public ce respectă normele actuale de poluare și un anumit grad de confort pentru utilizatori, și în baza numărului de autovehicule necesare a echipa fiecare traseu conform noul program de transport propus (autovehicule active și autovehicule rezerve). Cheltuielile cu amortizarea au fost raportate la durata de amortizare liniară prevăzută pentru autovehiculele de transport public, respectiv 4-8 ani din Catalogul privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe aprobat prin Hotărârea nr. 2.139 din 30 noiembrie 2004. În calculul amortizării de pe fiecare traseu au fost incluse valorile amortizării vehiculelor active prevăzute pe traseu, distribuția cotei parte a amortizării vehiculelor de rezervă pe grupa de trasee și distribuția cotei parte a amortizării vehiculelor nepoluante necesare a se asigura pe grupa de trasee funcție de țintele din OUG 71/2021.

Estimarea cheltuielilor cu amortizarea s-a realizat în baza prețurilor de achiziție ale vehiculelor de transport public existente pe piață (cu capacități minime solicitate prin programul de transport): pentru un autobuz de capacitate mică 70.000 euro iar pentru autobuz cu capacitate mare 120.000 euro. Prețul de referință pentru un autobuz din categoria M₂ nepoluant (electric) este de circa 250.000 euro.

Amortizare anuală vehicul capacitate min 10 locuri = 58.025 lei

Amortizare anuală vehicul capacitate min 23 locuri = 99.472 lei

Energia electrică

Estimarea cheltuielilor cu energia electrică s-a realizat în baza informațiilor furnizate de operatorii de transport cu privire la valoarea cheltuielilor cu energia electrică la numărul total de km efectuați anual pe traseu, respectiv valoarea medie a costului pe km cu energia electrică.

Service auto (întreținere-reparații)

Cheltuielile cu service-ul auto (întreținerea și reparațiile) au inclus costurile cu reviziile la un anumit interval de km pentru diferite sisteme/componente ale autovehiculelor: sistemul de distribuție (la 250.000 km), pompa apă (la 120.000 km), ambreiajul (la 200.000 km), sistemul suspensie (la 80.000 km), alte reparații (la 50.000 km), astfel cum reies din practica domeniului, datele puse la dispoziție de operatorii de transport. Costurile cu service-ul auto diferă funcție de capacitatea autovehiculelor. Pentru componentele și sistemele menționate, costurile cu service-ul auto se încadrează în intervalul 5.000 – 17.400 lei.

Schimb ulei

Cheltuielile cu schimbul de ulei au fost estimate în baza următoarelor elemente: numărul total de km planificați anual, un interval de schimb al uleiului de 15.000 km, un volum de schimb de 13 litri la schimb pentru autobuzele de capacitate mică și de 18 litri la schimb pentru autobuzele de capacitate mare și un preț de 53 lei cu TVA pentru uleiul de motor (44,54 lei fără TVA).

Schimb filtru

Estimarea cheltuielilor cu schimbul de filtre s-a realizat în baza următoarelor elemente: numărul total de km planificați anual, un interval de schimb al filtrelor aer motor, carburant, ulei, polen, habitacul de 15.000 km, un interval al filtrului pentru aditiv AdBlue de 3.000 km și un interval al curățării/verificării instalației de aer condiționat de 80.000 km. Costurile cu schimbarea filtrelor variază funcție de capacitatea autovehiculelor acestea fiind preluate de pe piața de profil și din datele furnizate de operatorii de transport în fundamentarea tarifelor la acest element de cheltuieli.

Schimb antigel

Estimarea cheltuielilor cu schimb de antigel s-a realizat în baza următoarelor elemente: 2 schimburi pe an pentru antigel, indiferent de numărul de km efectuați de vehicule, un volum de 8 litri per schimb și un preț de 16 lei cu TVA/litru antigel (13,45 lei fără TVA).

Piese de schimb

Estimarea cheltuielilor cu piesele de schimb s-a realizat în baza următoarelor elemente: numărul total de km planificați anual, costurile cu schimbarea plăcuțelor de frână, discurilor de frână și a senzorilor pentru schimbarea plăcuțelor de frână la un interval de 60.000 km, costurile cu schimbarea anvelopelor la un interval de 60.000 km. Costurile de achiziție pentru aceste elemente au fost preluate de pe piață și din informațiile puse la dispoziție de operatorii de transport în fundamentările tarifelor, acestea fiind în funcție de capacitatea autovehiculelor. Pentru un autovehicul de capacitate mică s-au considerat pe schimb la 60.000 km: 4 discuri de frână la preț de 300 lei/buc, 2 seturi de plăcuțe la preț de 150 lei/set, senzori la prețul de 65 lei, 4 anvelope la prețul de 640 lei/buc incluzând achiziția și manopera pentru schimb. Pentru un autovehicul de capacitate mare s-au considerat pe schimb la 60.000 km: 4 discuri de frână la preț de 600 lei/buc, 2 seturi de plăcuțe la preț de 300 lei/set, senzori la prețul de 81 lei, 6 anvelope la prețul de 756 lei/buc incluzând achiziția și manopera pentru schimb. Prețurile menționate nu includ TVA.

Alte cheltuieli materiale

Acest element de cheltuieli include costurile cu alte consumabile, produse și servicii cu incidență în activitatea de transport județean de persoane (costurile cu AdBlue și alte materiale consumabile, costurile cu casele de marcat fiscale, costurile cu dispozitivele GPS etc.), valoarea acestora fiind estimată în baza valorii medii raportate pe km din fundamentările tarifelor prezentate de operatorii de transport.

Estimarea cheltuielilor materiale nu include TVA.

Tabel 45 Estimare cheltuieli materiale anuale pe trasee – lei – prima parte

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Nr. vehicule active min 10 / traseu	Nr. vehicule active min 23 / traseu	Cap. veh.	Nr. veh. rezerve grupă	Carburanți	Amortizare	Energie electrică	Service auto (întreținere-reparații)
G1	G1T1	IAȘI – Vulturi – ȘENDRENI / ICUȘENI	108.309,60		1	Min 23	2 (1 Min 23, 1 Min 10)	240.574,74	150.129,00	4.332,38	64.985,76
	G1T2	IAȘI – Andrieșeni – GLĂVĂNEȘTI	73.638,60	1		Min 10		112.450,47	108.682,00	2.945,54	36.819,30
	G1T3	IAȘI – Vlădeni – CHIȘCĂRENI	107.365,00		1	Min 23		238.476,61	150.129,00	4.294,60	64.419,00
	G1T4	HÂRLĂU – Plugari – HÂLCENI	38.419,20	1		Min 10		58.668,38	108.682,00	1.536,77	19.209,60
	G1T5	IAȘI – Plugari – BOROȘOAIA	168.070,20	2		Min 10		256.653,08	166.707,00	6.722,81	84.035,10
	G1T6	IAȘI – Probota – PERIENI / STEJARII	79.868,60	1		Min 10		121.964,05	108.682,00	3.194,74	39.934,30
	G1T7	IAȘI – Bălteni – ROȘCANI	22.759,20	1		Min 10		34.754,64	108.682,00	910,37	11.379,60
	G1T8	IAȘI – Trifești – VLADOMIRA	122.820,00		1	Min 23		272.804,89	150.129,00	4.912,80	73.692,00
	G1T9	IAȘI – Bivolari – TABĂRA	216.982,00	1	1	Min 10_Min 23		406.649,80	208.154,00	8.679,28	119.340,10
G2	G2T1	IAȘI – Mânzătești – COADA STÂNCII / GOLĂIEȘTI / GRĂDINARI / COTU LUI IVAN / PETREȘTI	172.891,20		4	Min 23	2 (1 Min 23, 1 Min 10)	384.021,87	425.770,27	6.915,65	103.734,72
	G2T2	IAȘI – Bosia – UNGHENI	199.786,00		2	Min 23		443.759,96	226.826,27	7.991,44	119.871,60
	G2T3	IAȘI – Osoi – PRISĂCANI	157.967,00		2	Min 23		350.872,58	226.826,27	6.318,68	94.780,20
	G2T4	IAȘI – Tomești - OSOI(Comarna)	63.481,00		1	Min 23		141.002,50	127.354,27	2.539,24	38.088,60
	G2T5	IAȘI - Cozia - RĂDUCĂNENI	145.989,60		1	Min 23		324.268,66	127.354,27	5.839,58	87.593,76
	G2T6	IAȘI – Chicerea - COMARNA	70.012,80		2	Min 23		155.510,78	226.826,27	2.800,51	42.007,68
	G2T7	IAȘI – Moreni – GROZEȘTI	101.434,00	1		Min 10		154.895,68	85.907,27	4.057,36	50.717,00
	G2T8	RĂDUCĂNENI – Gorban - PODOLENII DE JOS	57.556,40	1		Min 10		87.892,01	85.907,27	2.302,26	28.778,20

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Nr. vehicule active min 10 / traseu	Nr. vehicule active min 23 / traseu	Cap. veh.	Nr. veh. rezerve grupă	Carburanți	Amortizare	Energie electrică	Service auto (întreținere-reparații)
	G2T9	IAȘI -Cozmești- PODOLENII DE SUS	180.294,00	1	1	Min 10		275.319,54	143.932,27	7.211,76	90.147,00
	G2T10	IAȘI – Costuleni – COVASNA / HILIȚA	83.115,20	1		Min 10		126.921,80	85.907,27	3.324,61	41.557,60
	G2T11	RĂDUCĂNENI – Grozești - COLȚU-CORNII	41.694,40	1		Min 10		63.669,80	85.907,27	1.667,78	20.847,20
G3	G3T1	IAȘI – DOBROVĂȚ	122.707,20		2	Min 23	1 (Min 10)	272.554,35	250.752,25	4.908,29	73.624,32
	G3T2	IAȘI – Dumitreștii Galății – SLOBOZIA(SCHITU DUCA)	87.928,00	1		Min 10		134.271,23	109.833,25	3.517,12	43.964,00
	G3T3	IAȘI – Ciortești – ROTĂRIA / ȘERBEȘTI	211.728,00	2		Min 10		323.321,11	167.858,25	8.469,12	105.864,00
	G3T4	IAȘI – Dolhești – BRĂDICEȘTI	106.774,00	1		Min 10		163.050,18	109.833,25	4.270,96	53.387,00
G4	G4T1	IAȘI – Grajduri – CUZA VODĂ(IPATELE)	132.325,20	1		Min 10	1 (Min 10)	202.068,36	129.313,20	5.293,01	66.162,60
	G4T2	IAȘI – Grajduri – URȘIȚA	130.468,80	1		Min 10		199.233,53	129.313,20	5.218,75	65.234,40
	G4T3	IAȘI – Scânteia – BOROȘEȘTI / TUFESTII DE SUS / REDIU / POIANA CU CETATE	511.951,80	4		Min 10		781.780,51	303.388,20	20.478,07	255.975,90
	G4T4	IAȘI – Dumbrava – MOGOȘEȘTI / MÂNJEȘTI	288.974,00	1	2	Min 10_Min 23_Min 23		575.001,60	328.257,20	11.558,96	163.751,93
	G4T5	IAȘI – Mogoșești – HADÂMBU	82.459,20	1		Min 10		125.920,05	129.313,20	3.298,37	41.229,60
G5	G5T1	IAȘI – Miroslava – VOINEȘTI / VOCOTEȘTI	135.057,00	1	1	Min 10_Min 23	2 (Min 10)	253.112,71	209.305,25	5.402,28	74.281,35
	G5T2	IAȘI – Lungani – HORLEȘTI	111.731,40		2	Min 23		248.175,16	250.752,25	4.469,26	67.038,84

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Nr. vehicule active min 10 / traseu	Nr. vehicule active min 23 / traseu	Cap. veh.	Nr. veh. rezerve grupă	Carburanți	Amortizare	Energie electrică	Service auto (întreținere-reparații)
	G5T3	IAȘI – Voinești - SCHITU-STAVNIC / SLOBOZIA	192.947,40	1	1	Min 10_Min 23		361.606,13	209.305,25	7.717,90	106.121,07
	G5T4	IAȘI – Țibana – ALEXENI	103.667,20	1		Min 10		158.305,91	109.833,25	4.146,69	51.833,60
	G5T5	IAȘI – Domnița – RUNCU / GÂRBEȘTI	131.452,00	1		Min 10		200.734,94	109.833,25	5.258,08	65.726,00
	G5T6	IAȘI – Țibănești – TUNGUJEL	119.944,00	1		Min 10		183.161,54	109.833,25	4.797,76	59.972,00
	G5T7	IAȘI – Tansa – MÂNĂȘTIREA	254.557,80		2	Min 23		565.417,80	250.752,25	10.182,31	152.734,68
	G5T8	IAȘI – Bogdănești – SCOPOȘENI	70.360,00	1		Min 10		107.443,86	109.833,25	2.814,40	35.180,00
G6	G6T1	IAȘI – Horlești - IEPURENI	75.075,00	1		Min 10	2 (1 Min 23, 1 Min 10)	114.643,94	108.682,00	3.003,00	37.537,50
	G6T2	IAȘI – Avântu – ROMĂNEȘTI	71.022,00	1		Min 10		108.454,77	108.682,00	2.840,88	35.511,00
	G6T3	IAȘI – Movileni - POTÂNGENI	85.545,60	1		Min 10		130.633,16	108.682,00	3.421,82	42.772,80
	G6T4	IAȘI – Gropnița – BULBUCANI / SÂNGERI / SĂVENI	197.609,80		1	Min 23		438.926,24	150.129,00	7.904,39	118.565,88
	G6T5	IAȘI – Bulbucani – FOCURI	62.804,40	1		Min 10		95.906,01	108.682,00	2.512,18	31.402,20
	G6T6	IAȘI – Focuri – FÂNTÂNELE	168.583,80	1		Min 10		257.437,38	108.682,00	6.743,35	84.291,90
	G6T7	IAȘI – Forăști – COARNELE CAPREI	146.004,00	1		Min 10		222.956,70	108.682,00	5.840,16	73.002,00
	G6T8	HÂRLĂU – Belcești – FOCURI / FÂNTÂNELE	232.463,40	2		Min 10		354.985,29	166.707,00	9.298,54	116.231,70
	G6T9	IAȘI - Coarnele Caprei - HÂRLĂU	150.114,00		1	Min 23		333.429,68	150.129,00	6.004,56	90.068,40
G7	G7T1	IAȘI – Podu Iloaiei – TG.FRUMOS	445.165,40	3		Min 10	2 (1 Min 23, 1 Min 10)	679.793,75	212.067,75	17.806,62	222.582,70
	G7T2	IAȘI – Podu Iloaiei – SATU NOU / MUNTENI	183.208,80	1	1	Min 10_Min 23		343.354,85	195.489,75	7.328,35	100.764,84

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Nr. vehicule active min 10 / traseu	Nr. vehicule active min 23 / traseu	Cap. veh.	Nr. veh. rezerve grupă	Carburanți	Amortizare	Energie electrică	Service auto (întreținere-reparații)
	G7T3	IAȘI – Lețcani – PĂUȘEȘTI / HOISEȘTI	108.874,00		1	Min 23		241.828,37	137.464,75	4.354,96	65.324,40
	G7T4	IAȘI – Podu Iloaiei – FRUMUȘICA / BOJILA	130.061,40	1		Min 10		198.611,41	96.017,75	5.202,46	65.030,70
	G7T5	IAȘI – Podu Iloaiei – HĂRPĂȘEȘTI	103.923,20		1	Min 23		230.831,77	137.464,75	4.156,93	62.353,92
	G7T6	IAȘI – Podu Iloaiei – OSOI(SINEȘTI)	126.286,60		1	Min 23		280.504,82	137.464,75	5.051,46	75.771,96
	G7T7	IAȘI – Sârca – GOEȘTI / ZMEU	86.590,40	1		Min 10		132.228,63	96.017,75	3.463,62	43.295,20
	G7T8	TÂRGU FRUMOS – Cristești – MĂDĂRJEȘTI	83.410,80	1		Min 10		127.373,20	96.017,75	3.336,43	41.705,40
	G7T9	TG. FRUMOS – Prigoreni – BRĂEȘTI	47.855,40	1		Min 10		73.078,01	96.017,75	1.914,22	23.927,70
	G7T10	TG.FRUMOS – Bălțați – LITENI	79.634,80	1		Min 10		121.607,02	96.017,75	3.185,39	39.817,40
	G7T11	IAȘI – LEȚCANI	85.578,60		1	Min 23		190.085,17	137.464,75	3.423,14	51.347,16
	G7T12	IAȘI – Lețcani - COGEASCA	64.194,80		1	Min 23		142.587,98	137.464,75	2.567,79	38.516,88
G8	G8T1	TÂRGU FRUMOS – Strunga - OȚELENI	72.186,80	1		Min 10	3 (Min 10)	110.233,49	105.848,00	2.887,47	36.093,40
	G8T2	TÂRGU FRUMOS – Cucova - FĂRCĂȘENI	39.788,00	1		Min 10		60.758,62	105.848,00	1.591,52	19.894,00
	G8T3	TÂRGU FRUMOS – Strunga – BUTEA	49.184,00	1		Min 10		75.106,86	105.848,00	1.967,36	24.592,00
	G8T4	PAȘCANI – Costești - TG.FRUMOS	131.962,80	1		Min 10		201.514,96	105.848,00	5.278,51	65.981,40
	G8T5	PAȘCANI – Mircești – RĂCHITENI	128.407,00	1		Min 10		196.085,04	105.848,00	5.136,28	64.203,50
	G8T6	PAȘCANI – Heleșteni – VOLINTIREȘTI / ȘCHEIA	105.545,00	1		Min 10		161.173,42	105.848,00	4.221,80	52.772,50

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Nr. vehicule active min 10 / traseu	Nr. vehicule active min 23 / traseu	Cap. veh.	Nr. veh. rezerve grupă	Carburanți	Amortizare	Energie electrică	Service auto (întreținere-reparații)
	G8T7	PAȘCANI – Gura Bădiliței - HÂRTOAPE	67.193,80	1		Min 10		102.608,89	105.848,00	2.687,75	33.596,90
	G8T8	PAȘCANI – Gura Bădiliței - CRIVEȘTI	62.520,00	1		Min 10		95.471,72	105.848,00	2.500,80	31.260,00
	G8T9	PAȘCANI – Hărmanești – TODIREȘTI / BĂICENI	86.319,20		1	Min 23		191.730,18	147.295,00	3.452,77	51.791,52
	G8T10	PAȘCANI – Cozmești – CIOHORĂNI	55.680,00	1		Min 10		85.026,64	105.848,00	2.227,20	27.840,00
	G8T11	PAȘCANI – Hălăucești – IUGANI	71.688,00	1		Min 10		109.471,79	105.848,00	2.867,52	35.844,00
	G8T12	PAȘCANI – Stolniceni-Prăjescu - BRĂTEȘTI	44.380,80	1		Min 10		67.772,09	105.848,00	1.775,23	22.190,40
	G8T13	PAȘCANI – Mogoșești-Siret – MUNCELU DE SUS	156.520,00	2		Min 10		239.015,25	163.873,00	6.260,80	78.260,00
G9	G9T1	PAȘCANI - Lespezi - SLOBOZIA(SIREȚEL)	103.044,00		1	Min 23	2 (1 Min 23, 1 Min 10)	228.878,91	137.464,75	4.121,76	61.826,40
	G9T2	PAȘCANI - Sirețel - BEREZLOGI	47.775,00	1		Min 10		72.955,24	96.017,75	1.911,00	23.887,50
	G9T3	PAȘCANI - Lespezi - HUMOSU	77.252,00	1		Min 10		117.968,35	96.017,75	3.090,08	38.626,00
	G9T4	PAȘCANI - Lespezi - VÂNĂTORI	81.969,40	1		Min 10		125.172,10	96.017,75	3.278,78	40.984,70
	G9T5	PAȘCANI - TOPILE	51.858,40		1	Min 23		115.186,66	137.464,75	2.074,34	31.115,04
	G9T6	PAȘCANI - Valea Seacă - CONȚEȘTI	35.660,00		1	Min 23		79.207,15	137.464,75	1.426,40	21.396,00
	G9T7	PAȘCANI – Conțești - TĂTĂRUȘI / IORCANI	107.439,00		1	Min 23		238.640,98	137.464,75	4.297,56	64.463,40
	G9T8	PAȘCANI - Soci - MIROSLOVEȘTI	48.024,00	1		Min 10		73.335,47	96.017,75	1.920,96	24.012,00
	G9T9	PAȘCANI – Moțca - BOURENI	58.069,20	1		Min 10		88.675,08	96.017,75	2.322,77	29.034,60
	G9T10	PAȘCANI – Moțca - HOMIȚA	58.473,00	1		Min 10		89.291,71	96.017,75	2.338,92	29.236,50

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Nr. vehicule active min 10 / traseu	Nr. vehicule active min 23 / traseu	Cap. veh.	Nr. veh. rezerve grupă	Carburanți	Amortizare	Energie electrică	Service auto (întreținere-reparații)
	G9T11	PAȘCANI – Brătești - MITEȘTI	77.044,20	1		Min 10		117.651,03	96.017,75	3.081,77	38.522,10
	G9T12	PAȘCANI – Lespezi- BUDA	119.089,60	2		Min 10		181.856,82	154.042,75	4.763,58	59.544,80
G10	G10T1	HÂRLĂU – Cotnari – COASTA-MĂGURII	48.720,00		1	Min 23	1 (Min 23)	108.215,72	134.997,71	1.948,80	29.232,00
	G10T2	HÂRLĂU – Deleni - FEREDENI	79.400,40	1		Min 10		121.249,08	93.550,71	3.176,02	39.700,20
	G10T3	TÂRGU FRUMOS – Cucuteni - BĂICENI(CUCUTENI)	61.430,40	1		Min 10		93.807,83	93.550,71	2.457,22	30.715,20
	G10T4	HÂRLĂU – Sticlăria - CÂRJOAIA	36.642,00		1	Min 23		81.388,35	134.997,71	1.465,68	21.985,20
	G10T5	TÂRGU FRUMOS – Cotnari - HÂRLĂU	251.745,60		2	Min 23		559.171,40	234.469,71	10.069,82	151.047,36
	G10T6	HÂRLĂU - PÂRCOVACI	44.357,60	1		Min 10		67.736,66	93.550,71	1.774,30	22.178,80
	G10T7	HÂRLĂU – Scobinți – POIANA MĂRULUI	17.226,00		1	Min 23		38.261,99	134.997,71	689,04	10.335,60
G11	G11CR1	IAȘI – PAȘCANI - Cursă rapidă	1.024.212,00	6		Min 10	2 (Min 10)	1.564.031,97	650.710,50	40.968,48	512.106,00
	G11CR2	IAȘI – HÂRLĂU - Cursă rapidă	1.039.164,00	6		Min 10		1.586.864,56	650.710,50	41.566,56	519.582,00

Tabel 46 Estimare cheltuieli materiale anuale pe trasee – lei – a doua parte

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Nr. vehicule active min 10 / traseu	Nr. vehicule active min 23 / traseu	Cap. veh.	Nr. veh. rezerve grupă	Schimb ulei	Schimb filtru	Schimb antigel	Piese de schimb	Alte cheltuieli materiale
G1	G1T1	IAȘI – Vulturi – ȘENDRENI / ICUȘENI	108.309,60		1	Min 23	2 (1 Min 23, 1 Min 10)	4.332,38	20.578,82	263,02	14.080,25	108.309,60
	G1T2	IAȘI – Andrieșeni – GLĂVĂNEȘTI	73.638,60	1		Min 10		3.681,93	13.254,95	263,02	5.154,70	73.638,60
	G1T3	IAȘI – Vlădeni – CHIȘCĂRENI	107.365,00		1	Min 23		4.294,60	20.399,35	263,02	13.957,45	107.365,00
	G1T4	HÂRLĂU – Plugari – HĂLCENI	38.419,20	1		Min 10		1.920,96	6.915,46	263,02	2.689,34	38.419,20
	G1T5	IAȘI – Plugari – BOROȘOAIA	168.070,20	2		Min 10		8.403,51	30.252,64	263,02	11.764,91	168.070,20
	G1T6	IAȘI – Probota – PERIENI / STEJARII	79.868,60	1		Min 10		3.993,43	14.376,35	263,02	5.590,80	79.868,60
	G1T7	IAȘI – Bălteni – ROȘCANI	22.759,20	1		Min 10		1.137,96	4.096,66	263,02	1.593,14	22.759,20
	G1T8	IAȘI – Trifești – VLADOMIRA	122.820,00		1	Min 23		4.912,80	23.335,80	263,02	15.966,60	122.820,00
	G1T9	IAȘI – Bivolari – TABĂRA	216.982,00	1	1	Min 10_Min 23		9.764,19	29.292,57	263,02	21.698,20	216.982,00
G2	G2T1	IAȘI – Mânzătești – COADA STÂNCII / GOLĂIEȘTI / GRĂDINARI / COTU LUI IVAN / PETREȘTI	172.891,20		4	Min 23	2 (1 Min 23, 1 Min 10)	6.915,65	32.849,33	254,33	22.475,86	172.891,20
	G2T2	IAȘI – Bosia – UNGHENI	199.786,00		2	Min 23		7.991,44	37.959,34	254,33	25.972,18	199.786,00
	G2T3	IAȘI – Osoi – PRISĂCANI	157.967,00		2	Min 23		6.318,68	30.013,73	254,33	20.535,71	157.967,00
	G2T4	IAȘI – Tomești - OSOI(Comarna)	63.481,00		1	Min 23		2.539,24	12.061,39	254,33	8.252,53	63.481,00
	G2T5	IAȘI - Cozia - RĂDUCĂNENI	145.989,60		1	Min 23		5.839,58	27.738,02	254,33	18.978,65	145.989,60
	G2T6	IAȘI – Chicerea - COMARNA	70.012,80		2	Min 23		2.800,51	13.302,43	254,33	9.101,66	70.012,80
	G2T7	IAȘI – Moreni – GROZEȘTI	101.434,00	1		Min 10		5.071,70	18.258,12	254,33	7.100,38	101.434,00

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Nr. vehicule active min 10 / traseu	Nr. vehicule active min 23 / traseu	Cap. veh.	Nr. veh. rezerve grupă	Schimb ulei	Schimb filtru	Schimb antigel	Piese de schimb	Alte cheltuieli materiale
	G2T8	RĂDUCĂNENI – Gorban - PODOLENII DE JOS	57.556,40	1		Min 10		2.877,82	10.360,15	254,33	4.028,95	57.556,40
	G2T9	IAȘI -Cozmești- PODOLENII DE SUS	180.294,00	1	1	Min 10		9.014,70	32.452,92	254,33	12.620,58	180.294,00
	G2T10	IAȘI – Costuleni – COVASNA / HILIȚA	83.115,20	1		Min 10		4.155,76	14.960,74	254,33	5.818,06	83.115,20
	G2T11	RĂDUCĂNENI – Grozești - COLȚU-CORNII	41.694,40	1		Min 10		2.084,72	7.504,99	254,33	2.918,61	41.694,40
G3	G3T1	IAȘI – DOBROVĂȚ	122.707,20		2	Min 23	1 (Min 10)	4.908,29	23.314,37	269,00	15.951,94	122.707,20
	G3T2	IAȘI – Dumitreștii Galății – SLOBOZIA(SCHITU DUCA)	87.928,00	1		Min 10		4.396,40	15.827,04	269,00	6.154,96	87.928,00
	G3T3	IAȘI – Ciortești – ROTĂRIA / ȘERBEȘTI	211.728,00	2		Min 10		10.586,40	38.111,04	269,00	14.820,96	211.728,00
	G3T4	IAȘI – Dolhești – BRĂDICEȘTI	106.774,00	1		Min 10		5.338,70	19.219,32	269,00	7.474,18	106.774,00
G4	G4T1	IAȘI – Grajduri – CUZA VODĂ(IPATELE)	132.325,20	1		Min 10	1 (Min 10)	6.616,26	23.818,54	258,24	9.262,76	132.325,20
	G4T2	IAȘI – Grajduri – URȘIȚA	130.468,80	1		Min 10		6.523,44	23.484,38	258,24	9.132,82	130.468,80
	G4T3	IAȘI – Scânteia – BOROSEȘTI / TUFEȘTII DE SUS / REDIU / POIANA CU CETATE	511.951,80	4		Min 10		25.597,59	92.151,32	258,24	35.836,63	511.951,80
	G4T4	IAȘI – Dumbrava – MOGOȘEȘTI / MÂNJEȘTI	288.974,00	1	2	Min 10_Min 23_Min 23		13.485,45	53.941,81	258,24	31.787,14	288.974,00
	G4T5	IAȘI – Mogoșești – HADÂMBU	82.459,20	1		Min 10		4.122,96	14.842,66	258,24	5.772,14	82.459,20
G5	G5T1	IAȘI – Miroslava – VOINEȘTI / VOCOTEȘTI	135.057,00	1	1	Min 10_Min 23	2 (Min 10)	6.077,57	24.985,55	269,00	13.505,70	135.057,00

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Nr. vehicule active min 10 / traseu	Nr. vehicule active min 23 / traseu	Cap. veh.	Nr. veh. rezerve grupă	Schimb ulei	Schimb filtru	Schimb antigel	Piese de schimb	Alte cheltuieli materiale
	G5T2	IAȘI – Lungani – HORLEȘTI	111.731,40		2	Min 23		4.469,26	21.228,97	269,00	14.525,08	111.731,40
	G5T3	IAȘI – Voinești - SCHITU-STAVNIC / SLOBOZIA	192.947,40	1	1	Min 10_Min 23		8.682,63	35.695,27	269,00	19.294,74	192.947,40
	G5T4	IAȘI – Țibana – ALEXENI	103.667,20	1		Min 10		5.183,36	18.660,10	269,00	7.256,70	103.667,20
	G5T5	IAȘI – Domnița – RUNCU / GÂRBEȘTI	131.452,00	1		Min 10		6.572,60	23.661,36	269,00	9.201,64	131.452,00
	G5T6	IAȘI – Țibănești – TUNGUJEL	119.944,00	1		Min 10		5.997,20	21.589,92	269,00	8.396,08	119.944,00
	G5T7	IAȘI – Tansa – MÂNĂSTIREA	254.557,80		2	Min 23		10.182,31	48.365,98	269,00	33.092,51	254.557,80
	G5T8	IAȘI – Bogdănești – SCOPOȘENI	70.360,00	1		Min 10		3.518,00	12.664,80	269,00	4.925,20	70.360,00
G6	G6T1	IAȘI – Horlești - IEPURENI	75.075,00	1		Min 10	2 (1 Min 23, 1 Min 10)	3.753,75	13.513,50	263,02	5.255,25	75.075,00
	G6T2	IAȘI – Avântu – ROMÂNEȘTI	71.022,00	1		Min 10		3.551,10	12.783,96	263,02	4.971,54	71.022,00
	G6T3	IAȘI – Movileni - POTÂNGENI	85.545,60	1		Min 10		4.277,28	15.398,21	263,02	5.988,19	85.545,60
	G6T4	IAȘI – Gropnița – BULBUCANI / SÂNGERI / SĂVENI	197.609,80		1	Min 23		7.904,39	37.545,86	263,02	25.689,27	197.609,80
	G6T5	IAȘI – Bulbucani – FOCURI	62.804,40	1		Min 10		3.140,22	11.304,79	263,02	4.396,31	62.804,40
	G6T6	IAȘI – Focuri – FÂNTÂNELE	168.583,80	1		Min 10		8.429,19	30.345,08	263,02	11.800,87	168.583,80
	G6T7	IAȘI – Forăști – COARNELE CAPREI	146.004,00	1		Min 10		7.300,20	26.280,72	263,02	10.220,28	146.004,00
	G6T8	HÂRLĂU – Belcești – FOCURI / FÂNTÂNELE	232.463,40	2		Min 10		11.623,17	41.843,41	263,02	16.272,44	232.463,40
	G6T9	IAȘI - Coarnele Caprei - HÂRLĂU	150.114,00		1	Min 23		6.004,56	28.521,66	263,02	19.514,82	150.114,00
G7	G7T1	IAȘI – Podu Iloaiei – TG.FRUMOS	445.165,40	3		Min 10	2 (1 Min 23, 1 Min 10)	22.258,27	80.129,77	251,07	31.161,58	445.165,40

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Nr. vehicule active min 10 / traseu	Nr. vehicule active min 23 / traseu	Cap. veh.	Nr. veh. rezerve grupă	Schimb ulei	Schimb filtru	Schimb antigel	Piese de schimb	Alte cheltuieli materiale
	G7T2	IAȘI – Podu Iloaiei – SATU NOU / MUNTENI	183.208,80	1	1	Min 10_Min 23		8.244,40	33.893,63	251,07	18.320,88	183.208,80
	G7T3	IAȘI – Lețcani – PĂUȘEȘTI / HOISEȘTI	108.874,00		1	Min 23		4.354,96	20.686,06	251,07	14.153,62	108.874,00
	G7T4	IAȘI – Podu Iloaiei – FRUMUȘICA / BOJILA	130.061,40	1		Min 10		6.503,07	23.411,05	251,07	9.104,30	130.061,40
	G7T5	IAȘI – Podu Iloaiei – HĂRPĂȘEȘTI	103.923,20		1	Min 23		4.156,93	19.745,41	251,07	13.510,02	103.923,20
	G7T6	IAȘI – Podu Iloaiei – OSOI(SINEȘTI)	126.286,60		1	Min 23		5.051,46	23.994,45	251,07	16.417,26	126.286,60
	G7T7	IAȘI – Sârca – GOEȘTI / ZMEU	86.590,40	1		Min 10		4.329,52	15.586,27	251,07	6.061,33	86.590,40
	G7T8	TÂRGU FRUMOS – Cristești – MĂDĂRJEȘTI	83.410,80	1		Min 10		4.170,54	15.013,94	251,07	5.838,76	83.410,80
	G7T9	TG. FRUMOS – Prigoreni – BRĂEȘTI	47.855,40	1		Min 10		2.392,77	8.613,97	251,07	3.349,88	47.855,40
	G7T10	TG.FRUMOS – Bălțați – LITENI	79.634,80	1		Min 10		3.981,74	14.334,26	251,07	5.574,44	79.634,80
	G7T11	IAȘI – LEȚCANI	85.578,60		1	Min 23		3.423,14	16.259,93	251,07	11.125,22	85.578,60
	G7T12	IAȘI – Lețcani - COGEASCA	64.194,80		1	Min 23		2.567,79	12.197,01	251,07	8.345,32	64.194,80
G8	G8T1	TÂRGU FRUMOS – Strunga - OȚELENI	72.186,80	1		Min 10	3 (Min 10)	3.609,34	12.993,62	264,86	5.053,08	72.186,80
	G8T2	TÂRGU FRUMOS – Cucova - FĂRCĂȘENI	39.788,00	1		Min 10		1.989,40	7.161,84	264,86	2.785,16	39.788,00
	G8T3	TÂRGU FRUMOS – Strunga – BUTEA	49.184,00	1		Min 10		2.459,20	8.853,12	264,86	3.442,88	49.184,00
	G8T4	PAȘCANI – Costești - TG.FRUMOS	131.962,80	1		Min 10		6.598,14	23.753,30	264,86	9.237,40	131.962,80

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Nr. vehicule active min 10 / traseu	Nr. vehicule active min 23 / traseu	Cap. veh.	Nr. veh. rezerve grupă	Schimb ulei	Schimb filtru	Schimb antigel	Piese de schimb	Alte cheltuieli materiale
	G8T5	PAȘCANI – Mircești – RĂCHITENI	128.407,00	1		Min 10		6.420,35	23.113,26	264,86	8.988,49	128.407,00
	G8T6	PAȘCANI – Heleșteni – VOLINTIREȘTI / ȘCHEIA	105.545,00	1		Min 10		5.277,25	18.998,10	264,86	7.388,15	105.545,00
	G8T7	PAȘCANI – Gura Bădiliței - HÂRTOAPE	67.193,80	1		Min 10		3.359,69	12.094,88	264,86	4.703,57	67.193,80
	G8T8	PAȘCANI – Gura Bădiliței - CRIVEȘTI	62.520,00	1		Min 10		3.126,00	11.253,60	264,86	4.376,40	62.520,00
	G8T9	PAȘCANI – Hărmănești – TODIREȘTI / BĂICENI	86.319,20		1	Min 23		3.452,77	16.400,65	264,86	11.221,50	86.319,20
	G8T10	PAȘCANI – Cozmești – CIOHORĂNI	55.680,00	1		Min 10		2.784,00	10.022,40	264,86	3.897,60	55.680,00
	G8T11	PAȘCANI – Hălăucești – IUGANI	71.688,00	1		Min 10		3.584,40	12.903,84	264,86	5.018,16	71.688,00
	G8T12	PAȘCANI – Stolniceni-Prăjescu - BRĂTEȘTI	44.380,80	1		Min 10		2.219,04	7.988,54	264,86	3.106,66	44.380,80
	G8T13	PAȘCANI – Mogoșești-Siret – MUNCELU DE SUS	156.520,00	2		Min 10		7.826,00	28.173,60	264,86	10.956,40	156.520,00
G9	G9T1	PAȘCANI - Lespezi - SLOBOZIA(SIREȚEL)	103.044,00		1	Min 23	2 (1 Min 23, 1 Min 10)	4.121,76	19.578,36	251,07	13.395,72	103.044,00
	G9T2	PAȘCANI - Sirețel - BEREZLOGI	47.775,00	1		Min 10		2.388,75	8.599,50	251,07	3.344,25	47.775,00
	G9T3	PAȘCANI - Lespezi - HUMOSU	77.252,00	1		Min 10		3.862,60	13.905,36	251,07	5.407,64	77.252,00
	G9T4	PAȘCANI - Lespezi - VÂNĂTORI	81.969,40	1		Min 10		4.098,47	14.754,49	251,07	5.737,86	81.969,40
	G9T5	PAȘCANI - TOPILE	51.858,40		1	Min 23		2.074,34	9.853,10	251,07	6.741,59	51.858,40
	G9T6	PAȘCANI - Valea Seacă - CONȚEȘTI	35.660,00		1	Min 23		1.426,40	6.775,40	251,07	4.635,80	35.660,00

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Nr. vehicule active min 10 / traseu	Nr. vehicule active min 23 / traseu	Cap. veh.	Nr. veh. rezerve grupă	Schimb ulei	Schimb filtru	Schimb antigel	Piese de schimb	Alte cheltuieli materiale
	G9T7	PAȘCANI – Conțești - TĂTĂRUȘI / IORCANI	107.439,00		1	Min 23		4.297,56	20.413,41	251,07	13.967,07	107.439,00
	G9T8	PAȘCANI - Soci - MIROSLOVEȘTI	48.024,00	1		Min 10		2.401,20	8.644,32	251,07	3.361,68	48.024,00
	G9T9	PAȘCANI – Moțca - BOURENI	58.069,20	1		Min 10		2.903,46	10.452,46	251,07	4.064,84	58.069,20
	G9T10	PAȘCANI – Moțca - HOMIȚA	58.473,00	1		Min 10		2.923,65	10.525,14	251,07	4.093,11	58.473,00
	G9T11	PAȘCANI – Brătești - MITEȘTI	77.044,20	1		Min 10		3.852,21	13.867,96	251,07	5.393,09	77.044,20
	G9T12	PAȘCANI – Lespezi- BUDA	119.089,60	2		Min 10		5.954,48	21.436,13	251,07	8.336,27	119.089,60
G10	G10T1	HÂRLĂU – Cotnari – COASTA-MĂGURII	48.720,00		1	Min 23	1 (Min 23)	1.948,80	9.256,80	245,94	6.333,60	48.720,00
	G10T2	HÂRLĂU – Deleni - FEREDENI	79.400,40	1		Min 10		3.970,02	14.292,07	245,94	5.558,03	79.400,40
	G10T3	TÂRGU FRUMOS – Cucuteni - BĂICENI(CUCUTENI)	61.430,40	1		Min 10		3.071,52	11.057,47	245,94	4.300,13	61.430,40
	G10T4	HÂRLĂU – Sticlăria - CÂRJOAIA	36.642,00		1	Min 23		1.465,68	6.961,98	245,94	4.763,46	36.642,00
	G10T5	TÂRGU FRUMOS – Cotnari - HÂRLĂU	251.745,60		2	Min 23		10.069,82	47.831,66	245,94	32.726,93	251.745,60
	G10T6	HÂRLĂU - PÂRCOVACI	44.357,60	1		Min 10		2.217,88	7.984,37	245,94	3.105,03	44.357,60
	G10T7	HÂRLĂU – Scobinți – POIANA MĂRULUI	17.226,00		1	Min 23		689,04	3.272,94	245,94	2.239,38	17.226,00
G11	G11CR1	IAȘI – PAȘCANI - Cursă rapidă	1.024.212,00	6		Min 10	2 (Min 10)	51.210,60	184.358,16	430,40	71.694,84	1.024.212,00
	G11CR2	IAȘI – HÂRLĂU - Cursă rapidă	1.039.164,00	6		Min 10		51.958,20	187.049,52	430,40	72.741,48	1.039.164,00

Tabel 47 Cheltuieli materiale totale / trasee – lei

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Cap. veh.	Nr. veh. active	Nr. veh. rezerve grupă	Nr. veh nepoluante grupă	Total cheltuieli materiale
G1	G1T1	IAȘI – Vulturi – ȘENDRENI / ICUȘENI	108.309,60	Min 23	1	2 (1 Min 23, 1 Min 10)	2	607.585,96
	G1T2	IAȘI – Andrieșeni – GLĂVĂNEȘTI	73.638,60	Min 10	1			356.890,52
	G1T3	IAȘI – Vlădeni – CHIȘCĂRENI	107.365,00	Min 23	1			603.598,63
	G1T4	HÂRLĂU – Plugari – HÂLCENI	38.419,20	Min 10	1			238.304,73
	G1T5	IAȘI – Plugari – BOROȘOAI	168.070,20	Min 10	2			732.872,27
	G1T6	IAȘI – Probotă – PERIENI / STEJARII	79.868,60	Min 10	1			377.867,30
	G1T7	IAȘI – Bălteni – ROȘCANI	22.759,20	Min 10	1			185.576,59
	G1T8	IAȘI – Trifești – VLADOMIRA	122.820,00	Min 23	1			668.836,92
	G1T9	IAȘI – Bivolari – TABĂRA	216.982,00	Min 10_Min 23	2			1.020.823,16
G2	G2T1	IAȘI – Mânzătești – COADA STÂNCII / GOLĂIEȘTI / GRĂDINARI / COTU LUI IVAN / PETREȘTI	172.891,20	Min 23	4	2 (1 Min 23, 1 Min 10)	1	1.155.828,87
	G2T2	IAȘI – Bosia – UNGHENI	199.786,00	Min 23	2			1.070.412,56
	G2T3	IAȘI – Osoi – PRISĂCANI	157.967,00	Min 23	2			893.887,18
	G2T4	IAȘI – Tomești – OSOI(Comarna)	63.481,00	Min 23	1			395.573,10
	G2T5	IAȘI – Cozia – RĂDUCĂNENI	145.989,60	Min 23	1			743.856,46
	G2T6	IAȘI – Chicerea - COMARNA	70.012,80	Min 23	2			522.616,98
	G2T7	IAȘI – Moreni – GROZEȘTI	101.434,00	Min 10	1			427.695,84
	G2T8	RĂDUCĂNENI – Gorban - PODOLENII DE JOS	57.556,40	Min 10	1			279.957,38
	G2T9	IAȘI -Cozmești- PODOLENII DE SUS	180.294,00	Min 10	2			751.247,10
	G2T10	IAȘI – Costuleni – COVASNA / HILIȚA	83.115,20	Min 10	1			366.015,37
	G2T11	RĂDUCĂNENI – Grozești - COLȚU-CORNII	41.694,40	Min 10	1			226.549,10
G3	G3T1	IAȘI – DOBROVĂȚ	122.707,20	Min 23	2	1 (Min 10)	1	768.990,00
	G3T2	IAȘI – Dumitreștii Galății – SLOBOZIA(SCHITU DUCA)	87.928,00	Min 10	1			406.161,00
	G3T3	IAȘI – Ciortești – ROTĂRIA / ȘERBEȘTI	211.728,00	Min 10	2			881.027,88
	G3T4	IAȘI – Dolhești – BRĂDICEȘTI	106.774,00	Min 10	1			469.616,59
G4	G4T1	IAȘI – Grajduri – CUZA VODĂ(IPATELE)	132.325,20	Min 10	1	1 (Min 10)	2	575.118,17
	G4T2	IAȘI – Grajduri – URȘIȚA	130.468,80	Min 10	1			568.867,56
	G4T3	IAȘI – Scânteia – BOROȘEȘTI / TUFEȘTII DE SUS / REDIU / POIANA CU CETATE	511.951,80	Min 10	4			2.027.418,27
	G4T4	IAȘI – Dumbrava – MOGOȘEȘTI / MÂNJEȘTI	288.974,00	Min 10_Min 23_Min 23	3			1.467.016,34
	G4T5	IAȘI – Mogoșești – HADÂMBU	82.459,20	Min 10	1			407.216,42
G5	G5T1	IAȘI – Miroslava – VOINEȘTI /	135.057,00	Min 10_Min	2	2 (Min	2	721.996,40

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Cap. veh.	Nr. veh. active	Nr. veh. rezerve grupă	Nr. veh nepoluante grupă	Total cheltuieli materiale
		VOCOTEȘTI		23		10)		
	G5T2	IAȘI – Lungani – HORLEȘTI	111.731,40	Min 23	2			722.659,21
	G5T3	IAȘI – Voinești - SCHITU-STAVNIC / SLOBOZIA	192.947,40	Min 10_Min 23	2			941.639,39
	G5T4	IAȘI – Țibana – ALEXENI	103.667,20	Min 10	1			459.155,81
	G5T5	IAȘI – Domnița – RUNCU / GÂRBEȘTI	131.452,00	Min 10	1			552.708,87
	G5T6	IAȘI – Țibănești – TUNGUJEL	119.944,00	Min 10	1			513.960,75
	G5T7	IAȘI – Tansa – MÂNĂSTIREA	254.557,80	Min 23	2			1.325.554,65
	G5T8	IAȘI – Bogdănești – SCOPOȘENI	70.360,00	Min 10	1			347.008,51
G6	G6T1	IAȘI – Horlești - IEPURENI	75.075,00	Min 10	1	2 (1 Min 23, 1 Min 10)	2	361.726,96
	G6T2	IAȘI – Avântu – ROMÂNEȘTI	71.022,00	Min 10	1			348.080,27
	G6T3	IAȘI – Movileni - POTÂNGENI	85.545,60	Min 10	1			396.982,09
	G6T4	IAȘI – Gropnița – BULBUCANI / SÂNGERI / SĂVENI	197.609,80	Min 23	1			984.537,86
	G6T5	IAȘI – Bulbucani – FOCURI	62.804,40	Min 10	1			320.411,13
	G6T6	IAȘI – Focuri – FÂNTÂNELE	168.583,80	Min 10	1			676.576,59
	G6T7	IAȘI – Forăști – COARNELE CAPREI	146.004,00	Min 10	1			600.549,08
	G6T8	HÂRLĂU – Belcești – FOCURI / FÂNTÂNELE	232.463,40	Min 10	2			949.687,96
	G6T9	IAȘI - Coarnele Caprei - HÂRLĂU	150.114,00	Min 23	1			784.049,71
G7	G7T1	IAȘI – Podu Iloaiei – TG.FRUMOS	445.165,40	Min 10	3	2 (1 Min 23, 1 Min 10)	2	1.711.216,90
	G7T2	IAȘI – Podu Iloaiei – SATU NOU / MUNTENI	183.208,80	Min 10_Min 23	2			890.856,56
	G7T3	IAȘI – Lețcani – PĂUȘEȘTI / HOISEȘTI	108.874,00	Min 23	1			597.292,18
	G7T4	IAȘI – Podu Iloaiei – FRUMUȘICA / BOJILA	130.061,40	Min 10	1			534.193,20
	G7T5	IAȘI – Podu Iloaiei –HÂRPĂȘEȘTI	103.923,20	Min 23	1			576.393,98
	G7T6	IAȘI – Podu Iloaiei – OSOI(SINEȘTI)	126.286,60	Min 23	1			670.793,84
	G7T7	IAȘI – Sârca – GOEȘTI / ZMEU	86.590,40	Min 10	1			387.823,79
	G7T8	TÂRGU FRUMOS – Cristești – MĂDĂRJEȘTI	83.410,80	Min 10	1			377.117,89
	G7T9	TG. FRUMOS – Prigoreni – BRĂEȘTI	47.855,40	Min 10	1			257.400,76
	G7T10	TG.FRUMOS – Bălțați – LITENI	79.634,80	Min 10	1			364.403,87
	G7T11	IAȘI – LEȚCANI	85.578,60	Min 23	1			498.958,19
	G7T12	IAȘI – Lețcani - COGEASCA	64.194,80	Min 23	1			408.693,40
G8	G8T1	TÂRGU FRUMOS – Strunga - OȚELENI	72.186,80	Min 10	1	3 (Min 10)	3	349.170,06
	G8T2	TÂRGU FRUMOS – Cucova - FĂRCĂȘENI	39.788,00	Min 10	1			240.081,40
	G8T3	TÂRGU FRUMOS – Strunga – BUTEA	49.184,00	Min 10	1			271.718,28
	G8T4	PAȘCANI – Costești - TG.FRUMOS	131.962,80	Min 10	1			550.439,37
	G8T5	PAȘCANI – Mircești – RĂCHITENI	128.407,00	Min 10	1			538.466,78

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Cap. veh.	Nr. veh. active	Nr. veh. rezerve grupă	Nr. veh nepoluante grupă	Total cheltuieli materiale
	G8T6	PAȘCANI – Heleșteni – VOLINTIREȘTI / ȘCHEIA	105.545,00	Min 10	1			461.489,09
	G8T7	PAȘCANI – Gura Bădiliței - HÂRTOAPE	67.193,80	Min 10	1			332.358,34
	G8T8	PAȘCANI – Gura Bădiliței - CRIVEȘTI	62.520,00	Min 10	1			316.621,38
	G8T9	PAȘCANI – Hărmănești – TODIREȘTI / BĂICENI	86.319,20	Min 23	1			511.928,44
	G8T10	PAȘCANI – Cozmești – CIOHORĂNI	55.680,00	Min 10	1			293.590,70
	G8T11	PAȘCANI – Hălăucești – IUGANI	71.688,00	Min 10	1			347.490,57
	G8T12	PAȘCANI – Stolniceni-Prăjescu - BRĂTEȘTI	44.380,80	Min 10	1			255.545,63
	G8T13	PAȘCANI – Mogoșești-Siret – MUNCELU DE SUS	156.520,00	Min 10	2			691.149,91
G9	G9T1	PAȘCANI - Lespezi - SLOBOZIA(SIREȚEL)	103.044,00	Min 23	1	2 (1 Min 23, 1 Min 10)	2	572.682,72
	G9T2	PAȘCANI - Sirețel - BEREZLOGI	47.775,00	Min 10	1			257.130,05
	G9T3	PAȘCANI - Lespezi - HUMOSU	77.252,00	Min 10	1			356.380,84
	G9T4	PAȘCANI - Lespezi - VÂNĂTORI	81.969,40	Min 10	1			372.264,61
	G9T5	PAȘCANI - TOPILE	51.858,40	Min 23	1			356.619,27
	G9T6	PAȘCANI - Valea Seacă - CONȚEȘTI	35.660,00	Min 23	1			288.242,97
	G9T7	PAȘCANI – Conțești - TĂȚĂRUȘI / IORCANI	107.439,00	Min 23	1			591.234,80
	G9T8	PAȘCANI - Soci - MIROSLOVEȘTI	48.024,00	Min 10	1			257.968,45
	G9T9	PAȘCANI – Moțca - BOURENI	58.069,20	Min 10	1			291.791,23
	G9T10	PAȘCANI – Moțca - HOMIȚA	58.473,00	Min 10	1			293.150,85
	G9T11	PAȘCANI – Brătești - MITEȘTI	77.044,20	Min 10	1			355.681,17
	G9T12	PAȘCANI – Lespezi- BUDA	119.089,60	Min 10	2			555.275,51
G10	G10T1	HÂRLĂU – Cotnari – COASTA-MĂGURII	48.720,00	Min 23	1	1 (Min 23)	1	340.899,37
	G10T2	HÂRLĂU – Deleni - FEREDENI	79.400,40	Min 10	1			361.142,47
	G10T3	TÂRGU FRUMOS – Cucuteni - BĂICENI(CUCUTENI)	61.430,40	Min 10	1			300.636,43
	G10T4	HÂRLĂU – Sticlăria - CÂRJOAIA	36.642,00	Min 23	1			289.916,01
	G10T5	TÂRGU FRUMOS – Cotnari - HÂRLĂU	251.745,60	Min 23	2			1.297.378,26
	G10T6	HÂRLĂU - PÂRCOVACI	44.357,60	Min 10	1			243.151,31
	G10T7	HÂRLĂU – Scobinți – POIANA MĂRULUI	17.226,00	Min 23	1			207.957,64
G11	G11CR1	IAȘI – PAȘCANI - Cursă rapidă	1.024.212,00	Min 10	6	2 (Min 10)	3	4.099.722,95
	G11CR2	IAȘI – HÂRLĂU - Cursă rapidă	1.039.164,00	Min 10	6			4.150.067,22

- **Estimare cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații**

Inspekția tehnică periodică - ITP

Estimarea cheltuielilor cu inspekția tehnică periodică s-a realizat luând în considerare:

- numărul de autovehicule prevăzute pentru fiecare traseu, astfel cum este specificat în programul de transport;
- faptul că ITP se efectuează o dată la 6 luni pentru autovehicule transport persoane care au mai mult de 8 locuri pe scaune în afara locului conducătorului;
- prețurile practicate pe piața locală pentru prestarea serviciilor de ITP a vehiculelor de transport persoane care se încadrează în capacitățile minime menționate în propunerea de program de transport, valabile la data stabilirii valorii estimate și informațiile puse la dispoziție de operatorii de transport în fundamentarea tarifelor pe trasee;
- pentru autovehiculele de capacitate mică s-a luat în calcul un cost de 250 lei cu TVA (210 lei fără TVA) pentru o inspekție tehnică periodică iar pentru autovehiculele de capacitate mare un cost de 300 lei cu TVA (252 lei fără TVA) pentru o inspekție tehnică periodică.

Asigurarea de răspundere civilă auto obligatorie - RCA

Estimarea cheltuielilor cu asigurarea de răspundere civilă auto obligatorie s-a realizat luând în considerare:

- numărul de autovehicule prevăzute pentru fiecare traseu, astfel cum este specificat în programul de transport;
- capacitatea minimă necesară a autovehiculelor prevăzute pentru fiecare traseu în parte;
- prețurile practicate pe piața locală de societățile de asigurare, valabile la data stabilirii valorii estimate și informațiile puse la dispoziție de operatorii de transport în fundamentarea tarifelor pe trasee;
- costurile estimate cu constituirea asigurării de răspundere civilă auto obligatorie luate în calcul sunt nivelele maxime plafonate pentru RCA (la data elaborării studiului) la autobuze până în 40 locuri (3.445 lei) și la autobuze cu peste 40 locuri (8.990 lei).

Asigurarea CASCO

Estimarea cheltuielilor cu asigurarea CASCO s-a realizat luând în considerare:

- numărul de autovehicule prevăzute pentru fiecare traseu, astfel cum este specificat în programul de transport;
- capacitatea minimă necesară a autovehiculelor prevăzute pentru fiecare traseu în parte;
- prețurile practicate pe piața locală de societățile de asigurare, valabile la data stabilirii valorii estimate a contractelor de delegare și informațiile puse la dispoziție de operatorii de transport în fundamentarea tarifelor pe trasee;
- costurile anuale estimate cu constituirea asigurării CASCO luate în calcul sunt de 7.400 lei pentru vehiculele de capacitate mică și de 10.500 lei pentru vehiculele de capacitate mare.

Licența comunitară

Estimarea cheltuielilor anuale cu licența comunitară a luat în calcul numărul de vehicule prevăzute pe fiecare traseu și taxa ARR pentru eliberarea copiei conforme a licenței comunitare de persoane (260 lei/vehicul/an).

Impozit pe terenuri pentru parcare

Acest element de cheltuieli poate să nu intervină, funcție de deținerea terenurilor de parcare sau de închirierea lor sau alte forme de dispunere (comodat) de către operatorii de transport. Având în vedere că mai mulți operatori de transport au indicat în fundamentarea tarifelor pe trasee cheltuieli cu impozitul pe terenuri de parcare a fost prevăzută o sumă fixă (în baza informațiilor furnizate de operatori) pentru fiecare vehicul de pe traseu.

Impozitul pe mijloace de transport

Nu au fost prevăzute cheltuieli cu impozitul pe mijloace de transport deoarece *Legea 227/2015 (Codul Fiscal) cu modificările și completările ulterioare* prevede la art. 469, lit. g) că *nu se datorează impozitul pe mijloacele de transport pentru mijloacele de transport ale persoanelor juridice, care sunt utilizate pentru servicii de transport public de pasageri în regim urban sau suburban, inclusiv transportul de pasageri în afara unei localități, dacă tariful de transport este stabilit în condiții de transport public*. Transportul județean de persoane prin curse regulate este serviciu de transport public.

Impozit pe clădiri

În estimarea valorii contractelor cheltuiala cu impozitul pe clădiri nu a fost prevăzută ca o cheltuială distinctă, majoritatea operatorilor de transport neincluzând valori la acest element de cheltuieli în cadrul fundamentărilor tarifelor pe trasee. Cheltuiala cu impozitul pe clădiri depinde de situația operatorilor de transport și dacă acești dețin clădiri care sunt utilizate în desfășurarea transportului public județean (sedii, puncte de lucru, puncte de vânzare titluri de călătorie, autogări), astfel încât este dificil de estimat o valoare strict raportată la activitatea de transport județean. La cheltuielile cu taxe, impozite și autorizații au fost prevăzute pe fiecare traseu și alte cheltuieli, în care se pot regăsi și valorile cheltuielilor cu impozitul pe clădiri.

Redevența

Nu au fost prevăzute cheltuieli cu redevența deoarece entitatea contractantă (Consiliul Județean Iași) nu pune la dispoziția operatorilor de transport în cadrul contractelor de delegare mijloace de transport, astfel încât aceștia nu sunt ținuți de la plata vreunei redevențe în cadrul contractului de delegare.

Taxa de drum

Estimarea cheltuielilor cu taxa de drum (vigneta) s-a raportat la numărul de vehicule prevăzute pe fiecare traseu, capacitatea vehiculelor și la valoarea acestor taxe, astfel cum este prevăzută în reglementările legale. Ordonanța nr. 15 din 24 ianuarie 2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România cu modificările și completările ulterioare prevede tarifele utilizate pentru taxa de drum pentru vehicule de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și maximum 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) la 320 euro pentru o perioadă de 12 luni și la 560 de euro pentru o perioadă de 12 luni pentru autovehiculele de transport persoane cu mai mult de 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto). Astfel, pentru vehiculele de capacitate mică a fost luată în calcul valoarea anuală de 1.600 lei/vehicul iar pentru vehiculele de capacitate mare valoarea anuală de 2.800 lei/vehicul.

Asigurarea de risc a bagajelor și persoanelor

Estimarea cheltuielilor cu asigurarea de risc a bagajelor și persoanelor s-a raportat la numărul de vehicule prevăzute pentru fiecare traseu și la prețurile practicate pe piață de societățile de asigurări pentru emiterea

acestor asigurări pentru mijloacele de transport în comun. Pentru vehiculele de capacitate mica s-a luat în calcul valoarea anuală de 98 lei/vehicul iar pentru vehiculele de capacitate mare s-a luat în calcul valoarea anuală de 157 lei/vehicul.

Taxa de mediu

Acest element de cheltuieli nu a fost prevăzut ca și element distinct de cheltuială în estimarea valorii serviciilor din mai multe motive: majoritatea operatorilor de transport care au furnizat fundamentarea tarifelor pe trasee nu au indicat valori la acest element de cheltuieli, taxa de mediu pentru diferite materiale consumabile utilizate în desfășurarea serviciului de transport județean (carburanți, uleiuri, anvelope) fiind de cele mai multe ori inclusă în prețul de achiziție al materialelor. La cheltuielile cu taxe, impozite și autorizații au fost prevăzute pe fiecare traseu și alte cheltuieli, în care se pot regăsi și valorile cheltuielilor suplimentare cu taxe de mediu.

Alte cheltuieli cu taxe, impozite și autorizații

La aceste cheltuieli, pe fiecare traseu sunt incluse:

- cheltuielile cu taxele, impozitele și autorizațiile pentru autovehiculele de rezervă prevăzute pentru fiecare grupă, acestea fiind distribuite în mod egal pe traseele fiecărei grupe;
- o cotă parte din cheltuielile cu taxe, impozite și autorizații ce includ diferite alte elemente de cheltuieli prilejuite de desfășurarea serviciului de transport public județean (verificarea tahograf – o dată la 2 ani, taxele de autogară / peron, costurile cu eliberarea licenței comunitare pe 10 ani de către ARR etc.) cota parte fiind stabilită prin raportate la informațiile furnizate de operatorii de transport în fundamentarea tarifelor pe trasee.

În tabelul următor este prezentată estimarea cheltuielilor anuale cu taxe/impozite și autorizații pentru fiecare dintre cele 92 trasee din programul de transport propus.

Tabel 48 Estimarea cheltuielilor anuale cu taxe/impozite și autorizații pe trasee – lei – prima parte

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Cap. veh.	Nr. veh. active	Nr. veh. rezerve grupă	Inspekția tehnică periodică	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	Asigurarea CASCO	Licență comunitară	Impozit pe terenuri pentru parcare	Taxa drum	Asigurare călători	Taxe, impozite, autorizații veh. rezerve	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli taxe/impozite și autorizații
G1	G1T1	IAȘI – Vulturi – ȘENDRENI / ICUȘENI	Min 23	1	2 (1 Min 23, 1 Min 10)	504,00	8.990,00	10.500,00	260,00	300,00	2.800,00	157,00	4.063,56	5.514,91	33.089,47
	G1T2	IAȘI – Andrieșeni – GLĂVĂNEȘTI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	4.063,56	3.517,31	21.103,87
	G1T3	IAȘI – Vlădeni – CHIȘCĂRENI	Min 23	1		504,00	8.990,00	10.500,00	260,00	300,00	2.800,00	157,00	4.063,56	5.514,91	33.089,47
	G1T4	HÂRLĂU – Plugari – HĂLCENI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	4.063,56	3.517,31	21.103,87
	G1T5	IAȘI – Plugari – BOROȘOAIA	Min 10	2		840,00	6.890,00	14.800,00	520,00	600,00	3.200,00	196,00	4.063,56	6.221,91	37.331,47
	G1T6	IAȘI – Probotă – PERIENI / STEJARII	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	4.063,56	3.517,31	21.103,87
	G1T7	IAȘI – Bălteni – ROȘCANI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	4.063,56	3.517,31	21.103,87
	G1T8	IAȘI – Trifești – VLADOMIRA	Min 23	1		504,00	8.990,00	10.500,00	260,00	300,00	2.800,00	157,00	4.063,56	5.514,91	33.089,47
	G1T9	IAȘI – Bivolari – TABĂRA	Min 10_Min 23	2		924,00	12.435,00	17.900,00	520,00	600,00	3.200,00	255,00	4.063,56	7.979,51	47.877,07
G2	G2T1	IAȘI – Mânzătești – COADA STÂNCII / GOLĂIEȘTI / GRĂDINARI / COTU LUI IVAN / PETREȘTI	Min 23	4	2 (1 Min 23, 1 Min 10)	2.016,00	35.960,00	42.000,00	1.040,00	1.200,00	11.200,00	628,00	3.324,73	19.473,75	116.842,47
	G2T2	IAȘI – Bosia – UNGHENI	Min 23	2		1.008,00	17.980,00	21.000,00	520,00	600,00	5.600,00	314,00	3.324,73	10.069,35	60.416,07
	G2T3	IAȘI – Osoi – PRISĂCANI	Min 23	2		1.008,00	17.980,00	21.000,00	520,00	600,00	5.600,00	314,00	3.324,73	10.069,35	60.416,07

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Cap. veh.	Nr. veh. active	Nr. veh. rezerve grupă	Inspekția tehnică periodică	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	Asigurarea CASCO	Licență comunitară	Impozit pe terenuri pentru parcare	Taxa drum	Asigurare călători	Taxe, impozite, autorizații veh. rezerve	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli taxe/impozite și autorizații
	G2T4	IAȘI – Tomești - OSOI(Comarna)	Min 23	1		504,00	8.990,00	10.500,00	260,00	300,00	2.800,00	157,00	3.324,73	5.367,15	32.202,87
	G2T5	IAȘI - Cozia - RĂDUCĂNENI	Min 23	1		504,00	8.990,00	10.500,00	260,00	300,00	2.800,00	157,00	3.324,73	5.367,15	32.202,87
	G2T6	IAȘI – Chicerea - COMARNA	Min 23	2		1.008,00	17.980,00	21.000,00	520,00	600,00	5.600,00	314,00	3.324,73	10.069,35	60.416,07
	G2T7	IAȘI – Moreni – GROZEȘTI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.324,73	3.369,55	20.217,27
	G2T8	RĂDUCĂNENI – Gorban - PODOLENII DE JOS	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.324,73	3.369,55	20.217,27
	G2T9	IAȘI -Cozmești- PODOLENII DE SUS	Min 10	2		840,00	6.890,00	14.800,00	520,00	600,00	3.200,00	196,00	3.324,73	6.074,15	36.444,87
	G2T10	IAȘI – Costuleni – COVASNA / HILIȚA	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.324,73	3.369,55	20.217,27
	G2T11	RĂDUCĂNENI – Grozești - COLȚU-CORNII	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.324,73	3.369,55	20.217,27
G3	G3T1	IAȘI – DOBROVĂȚ	Min 23	2	1 (Min 10)	1.008,00	17.980,00	21.000,00	520,00	600,00	5.600,00	314,00	3.328,25	10.070,05	60.420,30
	G3T2	IAȘI – Dumitreștii Galății – SLOBOZIA(SCHITU DUCA)	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.328,25	3.370,25	20.221,50
	G3T3	IAȘI – Ciortești – ROTĂRIA / ȘERBEȘTI	Min 10	2		840,00	6.890,00	14.800,00	520,00	600,00	3.200,00	196,00	3.328,25	6.074,85	36.449,10
	G3T4	IAȘI – Dolhești – BRĂDICEȘTI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.328,25	3.370,25	20.221,50
G4	G4T1	IAȘI – Grajduri – CUZA VODĂ(IPATELE)	Min 10	1	1 (Min 10)	420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	2.662,60	3.237,12	19.422,72
	G4T2	IAȘI – Grajduri –	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	2.662,60	3.237,12	19.422,72

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Cap. veh.	Nr. veh. active	Nr. veh. rezerve grupă	Inspekția tehnică periodică	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	Asigurarea CASCO	Licență comunitară	Impozit pe terenuri pentru parcare	Taxa drum	Asigurare călători	Taxe, impozite, autorizații veh. rezerve	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli taxe/impozite și autorizații
		URȘIȚA													
	G4T3	IAȘI – Scânteia – BOROSEȘTI / TUFEȘTII DE SUS / REDIU / POIANA CU CETATE	Min 10	4		1.680,00	13.780,00	29.600,00	1.040,00	1.200,00	6.400,00	392,00	2.662,60	11.350,92	68.105,52
	G4T4	IAȘI – Dumbrava – MOGOȘEȘTI / MÂNJEȘTI	Min 10_Min 23_Min 23	3		1.428,00	21.425,00	28.400,00	780,00	900,00	4.800,00	412,00	2.662,60	12.161,52	72.969,12
	G4T5	IAȘI – Mogoșești – HADÂMBU	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	2.662,60	3.237,12	19.422,72
G5	G5T1	IAȘI – Miroslava – VOINEȘTI / VOCOTEȘTI	Min 10_Min 23	2	2 (Min 10)	924,00	12.435,00	17.900,00	520,00	600,00	3.200,00	255,00	3.328,25	7.832,45	46.994,70
	G5T2	IAȘI – Lungani – HORLEȘTI	Min 23	2		1.008,00	17.980,00	21.000,00	520,00	600,00	5.600,00	314,00	3.328,25	10.070,05	60.420,30
	G5T3	IAȘI – Voinești - SCHITU-STAVNIC / SLOBOZIA	Min 10_Min 23	2		924,00	12.435,00	17.900,00	520,00	600,00	3.200,00	255,00	3.328,25	7.832,45	46.994,70
	G5T4	IAȘI – Țibana – ALEXENI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.328,25	3.370,25	20.221,50
	G5T5	IAȘI – Domnița – RUNCU / GÂRBEȘTI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.328,25	3.370,25	20.221,50
	G5T6	IAȘI – Țibănești – TUNGUJEI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.328,25	3.370,25	20.221,50
	G5T7	IAȘI – Tansa – MÂNĂȘTIREA	Min 23	2		1.008,00	17.980,00	21.000,00	520,00	600,00	5.600,00	314,00	3.328,25	10.070,05	60.420,30
	G5T8	IAȘI – Bogdănești – SCOPOȘENI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.328,25	3.370,25	20.221,50
G6	G6T1	IAȘI – Horlești - IEPURENI	Min 10	1	2 (1 Min 23, 1	420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	4.063,56	3.517,31	21.103,87

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Cap. veh.	Nr. veh. active	Nr. veh. rezerve grupă	Inspekția tehnică periodică	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	Asigurarea CASCO	Licență comunitară	Impozit pe terenuri pentru parcare	Taxa drum	Asigurare călători	Taxe, impozite, autorizații veh. rezerve	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli taxe/impozite și autorizații
	G6T2	IAȘI – Avântu – ROMÂNEȘTI	Min 10	1	Min 10)	420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	4.063,56	3.517,31	21.103,87
	G6T3	IAȘI – Movileni - POTÂNGENI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	4.063,56	3.517,31	21.103,87
	G6T4	IAȘI – Gropnița – BULBUCANI / SÂNGERI / SĂVENI	Min 23	1		504,00	8.990,00	10.500,00	260,00	300,00	2.800,00	157,00	4.063,56	5.514,91	33.089,47
	G6T5	IAȘI – Bulbucani – FOCURI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	4.063,56	3.517,31	21.103,87
	G6T6	IAȘI – Focuri – FÂNTÂNELE	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	4.063,56	3.517,31	21.103,87
	G6T7	IAȘI – Forăști – COARNELE CAPREI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	4.063,56	3.517,31	21.103,87
	G6T8	HÂRLĂU – Belcești – FOCURI / FÂNTÂNELE	Min 10	2		840,00	6.890,00	14.800,00	520,00	600,00	3.200,00	196,00	4.063,56	6.221,91	37.331,47
	G6T9	IAȘI - Coarnele Caprei - HÂRLĂU	Min 23	1		504,00	8.990,00	10.500,00	260,00	300,00	2.800,00	157,00	4.063,56	5.514,91	33.089,47
G7	G7T1	IAȘI – Podu Iloaiei – TG.FRUMOS	Min 10	3	2 (1 Min 23, 1 Min 10)	1.260,00	10.335,00	22.200,00	780,00	900,00	4.800,00	294,00	3.047,67	8.723,33	52.340,00
	G7T2	IAȘI – Podu Iloaiei – SATU NOU / MUNTENI	Min 10_Min 23	2		924,00	12.435,00	17.900,00	520,00	600,00	3.200,00	255,00	3.047,67	7.776,33	46.658,00
	G7T3	IAȘI – Lețcani – PĂUȘEȘTI / HOIȘEȘTI	Min 23	1		504,00	0,00	10.500,00	260,00	300,00	2.800,00	157,00	3.047,67	3.513,73	21.082,40
	G7T4	IAȘI – Podu Iloaiei – FRUMUȘICA / BOJILA	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.047,67	3.314,13	19.884,80
	G7T5	IAȘI – Podu Iloaiei – HÂRPĂȘEȘTI	Min 23	1		504,00	8.990,00	10.500,00	260,00	300,00	2.800,00	157,00	3.047,67	5.311,73	31.870,40
	G7T6	IAȘI – Podu Iloaiei – OSOI(SINEȘTI)	Min 23	1		504,00	8.990,00	10.500,00	260,00	300,00	2.800,00	157,00	3.047,67	5.311,73	31.870,40

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Cap. veh.	Nr. veh. active	Nr. veh. rezerve grupă	Inspekția tehnică periodică	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	Asigurarea CASCO	Licență comunitară	Impozit pe terenuri pentru parcare	Taxa drum	Asigurare călători	Taxe, impozite, autorizații veh. rezerve	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli taxe/impozite și autorizații
	G7T7	IAȘI – Sârca – GOEȘTI / ZMEU	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.047,67	3.314,13	19.884,80
	G7T8	TÂRGU FRUMOS – Cristești – MĂDĂRJEȘTI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.047,67	3.314,13	19.884,80
	G7T9	TG. FRUMOS – Prigoreni – BRĂEȘTI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.047,67	3.314,13	19.884,80
	G7T10	TG.FRUMOS – Bălțați – LITENI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.047,67	3.314,13	19.884,80
	G7T11	IAȘI – LEȚCANI	Min 23	1		504,00	8.990,00	10.500,00	260,00	300,00	2.800,00	157,00	3.047,67	5.311,73	31.870,40
	G7T12	IAȘI – Lețcani - COGEASCA	Min 23	1		504,00	8.990,00	10.500,00	260,00	300,00	2.800,00	157,00	3.047,67	5.311,73	31.870,40
G8	G8T1	TÂRGU FRUMOS – Strunga - OȚELENI	Min 10	1	3 (Min 10)	420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.072,23	3.319,05	19.914,28
	G8T2	TÂRGU FRUMOS – Cucova - FĂRCĂȘENI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.072,23	3.319,05	19.914,28
	G8T3	TÂRGU FRUMOS – Strunga – BUTEA	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.072,23	3.319,05	19.914,28
	G8T4	PAȘCANI – Costești - TG.FRUMOS	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.072,23	3.319,05	19.914,28
	G8T5	PAȘCANI – Mircești – RĂCHITENI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.072,23	3.319,05	19.914,28
	G8T6	PAȘCANI – Heleșteni – VOLINTIREȘTI / ȘCHEIA	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.072,23	3.319,05	19.914,28
	G8T7	PAȘCANI – Gura Bădiliței - HÂRTOAPE	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.072,23	3.319,05	19.914,28

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Cap. veh.	Nr. veh. active	Nr. veh. rezerve grupă	Inspekția tehnică periodică	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	Asigurarea CASCO	Licență comunitară	Impozit pe terenuri pentru parcare	Taxa drum	Asigurare călători	Taxe, impozite, autorizații veh. rezerve	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli taxe/impozite și autorizații
	G8T8	PAȘCANI – Gura Bădiliței - CRIVEȘTI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.072,23	3.319,05	19.914,28
	G8T9	PAȘCANI – Hărmănești – TODIREȘTI / BĂICENI	Min 23	1		504,00	8.990,00	10.500,00	260,00	300,00	2.800,00	157,00	3.072,23	5.316,65	31.899,88
	G8T10	PAȘCANI – Cozmești – CIOHORĂNI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.072,23	3.319,05	19.914,28
	G8T11	PAȘCANI – Hălăucești – IUGANI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.072,23	3.319,05	19.914,28
	G8T12	PAȘCANI – Stolniceni-Prăjescu - BRĂTEȘTI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.072,23	3.319,05	19.914,28
	G8T13	PAȘCANI – Mogoșești-Siret – MUNCELU DE SUS	Min 10	2		840,00	6.890,00	14.800,00	520,00	600,00	3.200,00	196,00	3.072,23	6.023,65	36.141,88
G9	G9T1	PAȘCANI - Lespezi - SLOBOZIA(SIREȚEL)	Min 23	1	2 (1 Min 23, 1 Min 10)	504,00	8.990,00	10.500,00	260,00	300,00	2.800,00	157,00	3.047,67	5.311,73	31.870,40
	G9T2	PAȘCANI - Sirețel - BEREZLOGI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.047,67	3.314,13	19.884,80
	G9T3	PAȘCANI - Lespezi - HUMOSU	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.047,67	3.314,13	19.884,80
	G9T4	PAȘCANI - Lespezi - VÂNĂTORI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.047,67	3.314,13	19.884,80
	G9T5	PAȘCANI - TOPILE	Min 23	1		504,00	8.990,00	10.500,00	260,00	300,00	2.800,00	157,00	3.047,67	5.311,73	31.870,40
	G9T6	PAȘCANI - Valea Seacă - CONȚEȘTI	Min 23	1		504,00	8.990,00	10.500,00	260,00	300,00	2.800,00	157,00	3.047,67	5.311,73	31.870,40
	G9T7	PAȘCANI – Conțești - TĂTĂRUȘI / IORCANI	Min 23	1		504,00	8.990,00	10.500,00	260,00	300,00	2.800,00	157,00	3.047,67	5.311,73	31.870,40

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Cap. veh.	Nr. veh. active	Nr. veh. rezerve grupă	Inspekția tehnică periodică	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	Asigurarea CASCO	Licență comunitară	Impozit pe terenuri pentru parcare	Taxa drum	Asigurare călători	Taxe, impozite, autorizații veh. rezerve	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli taxe/impozite și autorizații
	G9T8	PAȘCANI - Soci - MIROSLOVEȘTI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.047,67	3.314,13	19.884,80
	G9T9	PAȘCANI – Moțca - BOURENI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.047,67	3.314,13	19.884,80
	G9T10	PAȘCANI – Moțca - HOMIȚA	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.047,67	3.314,13	19.884,80
	G9T11	PAȘCANI – Brătești - MITEȘTI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.047,67	3.314,13	19.884,80
	G9T12	PAȘCANI – Lespezi-BUDA	Min 10	2		840,00	6.890,00	14.800,00	520,00	600,00	3.200,00	196,00	3.047,67	6.018,73	36.112,40
G10	G10T1	HÂRLĂU – Cotnari – COASTA-MĂGURII	Min 23	1	1 (Min 23)	504,00	8.990,00	10.500,00	260,00	300,00	2.800,00	157,00	3.322,71	5.366,74	32.200,46
	G10T2	HÂRLĂU – Deleni - FEREDENI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.322,71	3.369,14	20.214,86
	G10T3	TÂRGU FRUMOS – Cucuteni - BĂICENI(CUCUTENI)	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.322,71	3.369,14	20.214,86
	G10T4	HÂRLĂU – Sticlăria - CÂRJOAIA	Min 23	1		504,00	8.990,00	10.500,00	260,00	300,00	2.800,00	157,00	3.322,71	5.366,74	32.200,46
	G10T5	TÂRGU FRUMOS – Cotnari - HÂRLĂU	Min 23	2		1.008,00	17.980,00	21.000,00	520,00	600,00	5.600,00	314,00	3.322,71	10.068,94	60.413,66
	G10T6	HÂRLĂU - PÂRCOVACI	Min 10	1		420,00	3.445,00	7.400,00	260,00	300,00	1.600,00	98,00	3.322,71	3.369,14	20.214,86
	G10T7	HÂRLĂU – Scobinți – POIANA MĂRULUI	Min 23	1		504,00	8.990,00	10.500,00	260,00	300,00	2.800,00	157,00	3.322,71	5.366,74	32.200,46
G11	G11CR1	IAȘI – PAȘCANI - Cursă rapidă	Min 10	6	2 (Min 10)	2.520,00	20.670,00	44.400,00	1.560,00	1.800,00	9.600,00	588,00	13.313,00	18.890,20	113.341,20
	G11CR2	IAȘI – HÂRLĂU - Cursă rapidă	Min 10	6		2.520,00	20.670,00	44.400,00	1.560,00	1.800,00	9.600,00	588,00	13.313,00	18.890,20	113.341,20

- **Cheltuieli cu salariile personalului**

Cheltuielile cu salariile personalului s-au fundamentat în funcție de legislația în vigoare privind salarizare, în corelație cu principiul eficienței economice. Estimarea cheltuielilor cu salariile personalului pentru fiecare traseu s-a realizat pornind de la următoarele aspecte:

- asigurarea salariului minim garantat în plată pe economie, astfel cum este prevăzut de reglementările actuale, în concordanță cu nivelul salariilor stabilite în sectorul de activitate și la nivelul județului;
- contribuțiile sociale obligatorii (asigurări sociale – CAS, asigurări sociale de sănătate – CASS, impozit pe venit, contribuție asiguratori pentru muncă – CAM);
- informațiile privind cheltuielile salariale din domeniul de activitate și informațiile furnizate de operatorii de transport cu privire la acest element de cheltuieli în cadrul fundamentărilor tarifelor pe trasee;
- pentru fiecare traseu a fost prevăzut un număr de conducători auto, funcție de numărul de curse pe zile ale săptămânii și ore de exploatare pe fiecare traseu, cu respectarea prevederilor legale în ce privește programul de muncă și timpul de conducere auto;
- pentru fiecare grupă de trasee au fost incluse și cheltuielile salariale cu persoana de specialitate desemnată să conducă permanent și efectiv activitatea de transport cu certificat de competență profesională eliberat de Autoritatea Rutieră Română („ARR”)

În tabelul următor este prezentată estimarea cheltuielilor anuale cu salariile personalului pentru fiecare dintre cele 92 trasee din programul de transport.

Tabel 49 - Estimarea cheltuielilor anuale cu salariile personalului pe trasee – lei

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. curse L-D	Nr. curse L-V	Număr total de km planificați anual / traseu	Nr. veh. active	Total cheltuieli salariale
G1	G1T1	IAȘI – Vulturi – ȘENDRENI / ICUȘENI	4	2	108.309,60	1	422.391,33
	G1T2	IAȘI – Andrieșeni – GLĂVĂNEȘTI	1	1	73.638,60	1	249.357,33
	G1T3	IAȘI – Vlădeni – CHIȘCĂRENI	2	1	107.365,00	1	364.713,33
	G1T4	HÂRLĂU – Plugari – HÂLCENI		2	38.419,20	1	134.001,33
	G1T5	IAȘI – Plugari – BOROȘOIA	2	4	168.070,20	2	480.069,33
	G1T6	IAȘI – Probota – PERIENI / STEJARII	2	2	79.868,60	1	249.357,33
	G1T7	IAȘI – Bălteni – ROȘCANI		1	22.759,20	1	76.323,33
	G1T8	IAȘI – Trifești – VLADOMIRA	2	3	122.820,00	1	480.069,33
	G1T9	IAȘI – Bivolari – TABĂRA	3	5	216.982,00	2	710.781,33
G2	G2T1	IAȘI – Mânzătești – COADA STÂNCII / GOLĂIEȘTI / GRĂDINARI / COTU LUI IVAN / PETREȘTI	10	6	172.891,20	4	649.713,27
	G2T2	IAȘI – Bosia – UNGHENI	10	8	199.786,00	2	707.391,27
	G2T3	IAȘI – Osoi – PRISĂCANI	7	5	157.967,00	2	534.357,27
	G2T4	IAȘI – Tomești – OSOI(Comarna)	4	4	63.481,00	1	303.645,27
	G2T5	IAȘI – Cozia – RĂDUCĂNENI	4	4	145.989,60	1	592.035,27
	G2T6	IAȘI – Chicerea – COMARNA	3	4	70.012,80	2	245.967,27
	G2T7	IAȘI – Moreni – GROZEȘTI	3	1	101.434,00	1	303.645,27
	G2T8	RĂDUCĂNENI – Gorban – PODOLENII DE JOS		5	57.556,40	1	217.128,27

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. curse L-D	Nr. curse L-V	Număr total de km planificați anual / traseu	Nr. veh. active	Total cheltuieli salariale
	G2T9	IAȘI -Cozmești- PODOLENII DE SUS	2	4	180.294,00	2	534.357,27
	G2T10	IAȘI – Costuleni – COVASNA / HILIȚA	4		83.115,20	1	303.645,27
	G2T11	RĂDUCĂNENI – Grozești - COLȚU-CORNII	5		41.694,40	1	188.289,27
G3	G3T1	IAȘI – DOBROVĂȚ	3	4	122.707,20	2	561.054,00
	G3T2	IAȘI – Dumitreștii Galății – SLOBOZIA(SCHITU DUCA)	2	2	87.928,00	1	359.181,00
	G3T3	IAȘI – Ciorțești – ROTĂRIA / ȘERBEȘTI	4	4	211.728,00	2	618.732,00
	G3T4	IAȘI – Dolhești – BRĂDICEȘTI	2	1	106.774,00	1	330.342,00
G4	G4T1	IAȘI – Grajduri – CUZA VODĂ(IPATELE)	2	2	132.325,20	1	379.629,60
	G4T2	IAȘI – Grajduri – URȘIȚA	3	2	130.468,80	1	379.629,60
	G4T3	IAȘI – Scânteia – BOROȘEȘTI / TUFEȘTII DE SUS / REDIU / POIANA CU CETATE	15	19	511.951,80	4	1.533.189,60
	G4T4	IAȘI – Dumbrava – MOGOȘEȘTI / MÂNJEȘTI	15	21	288.974,00	3	1.302.477,60
	G4T5	IAȘI – Mogoșești – HADÂMBU	3	3	82.459,20	1	264.273,60
G5	G5T1	IAȘI – Miroslava – VOINEȘTI / VOCOTEȘTI	6	8	135.057,00	2	453.561,00
	G5T2	IAȘI – Lungani – HORLEȘTI	4	5	111.731,40	2	482.400,00
	G5T3	IAȘI – Voinești - SCHITU-STAVNIC / SLOBOZIA	7	7	192.947,40	2	828.468,00
	G5T4	IAȘI – Țibana – ALEXENI	2	2	103.667,20	1	251.688,00
	G5T5	IAȘI – Domnița – RUNCU / GÂRBEȘTI	3	2	131.452,00	1	424.722,00
	G5T6	IAȘI – Țibănești – TUNGUJEI	2	2	119.944,00	1	367.044,00
	G5T7	IAȘI – Tansa – MÂNĂȘTIREA	3	3	254.557,80	2	1.059.180,00
	G5T8	IAȘI – Bogdănești – SCOPOȘENI	3	3	70.360,00	1	222.849,00
G6	G6T1	IAȘI – Horlești - IEPURENI	4	3	75.075,00	1	249.357,33
	G6T2	IAȘI – Avântu – ROMÂNEȘTI	2	2	71.022,00	1	220.518,33
	G6T3	IAȘI – Movileni – POTÂNGENI	2	4	85.545,60	1	278.196,33
	G6T4	IAȘI – Gropnița – BULBUCANI / SÂNGERI / SĂVENI	5	3	197.609,80	1	710.781,33
	G6T5	IAȘI – Bulbucani – FOCURI	2	1	62.804,40	1	191.679,33
	G6T6	IAȘI – Focuri – FÂNTÂNELE	3	3	168.583,80	1	537.747,33
	G6T7	IAȘI – Forăști – COARNELE CAPREI	3	3	146.004,00	1	480.069,33
	G6T8	HÂRLĂU – Belcești – FOCURI / FÂNTÂNELE	4	5	232.463,40	2	710.781,33
	G6T9	IAȘI - Coarnele Caprei - HÂRLĂU	2	1	150.114,00	1	595.425,33
G7	G7T1	IAȘI – Podu Iloaiei – TG.FRUMOS	11	5	445.165,40	3	1.282.900,00
	G7T2	IAȘI – Podu Iloaiei – SATU NOU / MUNTENI	4	3	183.208,80	2	706.120,00
	G7T3	IAȘI – Lețcani – PĂUȘEȘTI / HOISEȘTI	6	3	108.874,00	1	533.086,00
	G7T4	IAȘI – Podu Iloaiei – FRUMUȘICA / BOJILA	3	1	130.061,40	1	475.408,00
	G7T5	IAȘI – Podu Iloaiei –HÂRPĂȘEȘTI	3	2	103.923,20	1	446.569,00
	G7T6	IAȘI – Podu Iloaiei – OSOI(SINEȘTI)	2	3	126.286,60	1	475.408,00
	G7T7	IAȘI – Sârca – GOEȘTI / ZMEU	3		86.590,40	1	331.213,00
	G7T8	TÂRGU FRUMOS – Cristești – MĂDĂRJEȘTI	3	4	83.410,80	1	302.374,00

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. curse L-D	Nr. curse L-V	Număr total de km planificați anual / traseu	Nr. veh. active	Total cheltuieli salariale
	G7T9	TG. FRUMOS – Prigoreni – BRĂEȘTI	3	3	47.855,40	1	244.696,00
	G7T10	TG.FRUMOS – Bălțați – LITENI	3	3	79.634,80	1	302.374,00
	G7T11	IAȘI – LEȚCANI	6	7	85.578,60	1	417.730,00
	G7T12	IAȘI – Lețcani – COGEASCA	2	5	64.194,80	1	331.213,00
G8	G8T1	TÂRGU FRUMOS – Strunga – OȚELENI	2	3	72.186,80	1	243.620,31
	G8T2	TÂRGU FRUMOS – Cucova – FĂRCĂȘENI	2	3	39.788,00	1	157.103,31
	G8T3	TÂRGU FRUMOS – Strunga – BUTEA	2	2	49.184,00	1	185.942,31
	G8T4	PAȘCANI – Costești - TG.FRUMOS	4	4	131.962,80	1	330.137,31
	G8T5	PAȘCANI – Mircești – RĂCHITENI	3	3	128.407,00	1	301.298,31
	G8T6	PAȘCANI – Heleșteni – VOLINTIREȘTI / ȘCHEIA	2	5	105.545,00	1	243.620,31
	G8T7	PAȘCANI – Gura Bădiliței - HÂRTOAPE	3	3	67.193,80	1	214.781,31
	G8T8	PAȘCANI – Gura Bădiliței - CRIVEȘTI	3	3	62.520,00	1	243.620,31
	G8T9	PAȘCANI – Hărmănești – TODIREȘTI / BĂICENI	3	3	86.319,20	1	301.298,31
	G8T10	PAȘCANI – Cozmești – CIOHORĂNI	2	2	55.680,00	1	214.781,31
	G8T11	PAȘCANI – Hălăucești – IUGANI	2	2	71.688,00	1	243.620,31
	G8T12	PAȘCANI – Stolniceni-Prăjescu - BRĂEȘTI	3	2	44.380,80	1	185.942,31
	G8T13	PAȘCANI – Mogoșești-Siret – MUNCELU DE SUS	6	7	156.520,00	2	416.654,31
G9	G9T1	PAȘCANI - Lespezi - SLOBOZIA(SIREȚEL)	4	2	103.044,00	1	533.086,00
	G9T2	PAȘCANI - Sirețel - BEREZLOGI	2	1	47.775,00	1	158.179,00
	G9T3	PAȘCANI - Lespezi - HUMOSU	2	2	77.252,00	1	273.535,00
	G9T4	PAȘCANI - Lespezi - VÂNĂTORI	3	3	81.969,40	1	302.374,00
	G9T5	PAȘCANI - TOPILE	6	6	51.858,40	1	388.891,00
	G9T6	PAȘCANI - Valea Seacă - CONȚEȘTI	3	3	35.660,00	1	273.535,00
	G9T7	PAȘCANI – Conțești - TĂTĂRUȘI / IORCANI	4	4	107.439,00	1	446.569,00
	G9T8	PAȘCANI - Soci - MIROSLAVEȘTI	2	2	48.024,00	1	215.857,00
	G9T9	PAȘCANI – Moțca - BOURENI	3	2	58.069,20	1	244.696,00
	G9T10	PAȘCANI – Moțca - HOMIȚA	2	3	58.473,00	1	244.696,00
	G9T11	PAȘCANI – Brătești - MITEȘTI	3	3	77.044,20	1	302.374,00
	G9T12	PAȘCANI – Lespezi- BUDA	5	4	119.089,60	2	446.569,00
G10	G10T1	HÂRLĂU – Cotnari – COASTA-MĂGURII	2	2	48.720,00	1	197.006,57
	G10T2	HÂRLĂU – Deleni - FEREDENI	6	6	79.400,40	1	456.557,57
	G10T3	TÂRGU FRUMOS – Cucuteni - BĂICENI(CUCUTENI)	3	5	61.430,40	1	398.879,57
	G10T4	HÂRLĂU – Sticlăria - CÂRJOAIA	2	1	36.642,00	1	168.167,57
	G10T5	TÂRGU FRUMOS – Cotnari - HÂRLĂU	8	8	251.745,60	2	1.292.888,57
	G10T6	HÂRLĂU - PÂRCOVACI	4	4	44.357,60	1	254.684,57
	G10T7	HÂRLĂU – Scobinți – POIANA MĂRULUI		3	17.226,00	1	139.328,57
G11	G11CR1	IAȘI – PAȘCANI - Cursă rapidă	12	12	1.024.212,00	6	2.794.770,00
	G11CR2	IAȘI – HÂRLĂU - Cursă rapidă	12	12	1.039.164,00	6	2.852.448,00

- **Cheltuieli financiare**

În stabilirea valorii serviciilor de transport pe fiecare traseu au fost incluse și cheltuielile financiare, acestea fiind indicate de operatori în cadrul fundamentărilor tarifelor pe trasee. De regulă acestea se referă la dobânzile la ratele de leasing pentru autovehicule și dobânda întârziere (dobânda penalizatoare). Valoarea acestei cheltuieli s-a raportat la valoarea anuală a amortizării pe vehicul și traseu, valori rezultate în parte din informațiile puse la dispoziție de operatori (de remarcat faptul că unii operatori au indicat cheltuieli financiare mai mari decât valoarea amortizării anuale, valori pe care le apreciem ca fiind supradimensionate deoarece dobânzile la rata de leasing reprezintă o cotă parte din valoarea amortizării anuale a mijloacelor de transport în mod normal) și pe valorile dobânzilor la ratele de leasing astfel cum se percep acestea în cadrul contractelor de leasing pentru autovehiculele de transport public.

- **Alte cheltuieli (indirecte, administrative, generale)**

Pe fiecare traseu au fost prevăzute o serie de alte cheltuieli (indirecte, administrative, generale) raportate la cheltuielile de exploatare (cheltuielile de exploatare includ cheltuielile materiale, cheltuielile cu taxe, impozite și autorizații și cheltuielile cu salariile personalului). Aceste cheltuieli se pot regăsi în activitatea operatorilor de transport și pot include cheltuielile cu utilitățile, cheltuielile cu materialele administrative, cheltuielile cu terții, cheltuielile cu telecomunicațiile, cheltuielile cu salariile personalului administrativ etc., cheltuieli ce se pot regăsi în balanțele de verificare anuale ale operatorilor de transport.

- **Profit rezonabil**

Estimarea valorii totale a serviciilor de transport a inclus un nivel al profitului de 6,23,% prin raportare la rata SWAP comunicată pentru România pentru contractele de servicii de transport public cu o durată de 10 ani - rată SWAP valabilă de la 01.07.2024 la 31.12.2024 (<http://www.ajutordestat.ro/despre-noi/rate-swap-sieg/>). În speță, 6,23% este rezultat din 5,23% - rata SWAP aferentă unui contract cu o durată de 10 ani - la care se adaugă 100 puncte de bază (1%).

În tabelul următor sunt prezentate valorile anuale ale serviciilor de transport pe fiecare traseu cu luarea în considerare a profitului rezonabil.

Durata contractelor de delegare

Rata SWAP utilizată pentru stabilirea ratei profitului rezonabil este cea pentru contractele de servicii cu durata de 10 ani deoarece recomandarea este ca durata contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport județean de persoane prin curse regulate la nivelul județului Iași să fie de 10 ani, durată în măsură să asigure recuperarea efortului investițional destinat achiziției de mijloace de transport, având în vedere necesarul crescut de vehicule pe fiecare grupă din noul program de transport propus și obligația prevăzută prin lege de a asigura pe durata contractelor de delegare un anumit număr de vehicule nepoluante, în conformitate cu țintele pentru autovehiculele ușoare care fac obiectul contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport (OUG 71/2021).

*Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, stabilește prin art. 4, al. (3) că **durata contractelor de servicii publice** este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport efectuate cu autocarul și **cu autobuzul**.*

Legislația națională, în speță *Legea nr. 92 din 10 aprilie 2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale cu modificările și completările ulterioare* s-a aliniat la Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 și prevede la art. 28 alin. (1) că „Durata încredințării gestiunii serviciului public de transport județean se stabilește prin hotărâri de dare în administrare sau prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale ori asociațiile de dezvoltare intercomunitară sau alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale și trebuie să fie corelată cu durata necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului, dar nu mai mult de:

- a) 10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare; 15 ani, în cazul în care contractul de delegare are ca obiect și transportul pe șine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a acestui mod de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului;”

Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice – Republicată, stabilește la art. 32 alin (3) că “Durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare.”

Ținând cont de prevederile legale enunțate și de celelalte argumente prezentate, se propune ca **durata contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean prin curse regulate în județul Iași să fie de 10 ani (120 de luni).**

Tabel 50 Estimare valoare totală anuală servicii de transport – lei

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Total cheltuieli materiale	Total cheltuieli taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli salariale	Cheltuieli de exploatare	Cheltuieli financiare	Alte cheltuieli (indirecte, administrative, generale)	Total cheltuieli	Profit rezonabil - 6,23%	Valoare totală anuală servicii transport/traseu
G1	G1T1	IAȘI – Vulturi – ȘENDRENI / ICUȘENI	108.309,60	607.585,96	33.089,47	422.391,33	1.063.066,76	37.532,25	106.306,68	1.206.905,68	75.190,22	1.282.095,91
	G1T2	IAȘI – Andrieșeni – GLĂVĂNEȘTI	73.638,60	356.890,52	21.103,87	249.357,33	627.351,72	27.170,50	62.735,17	717.257,39	44.685,14	761.942,53
	G1T3	IAȘI – Vlădeni – CHIȘCĂRENI	107.365,00	603.598,63	33.089,47	364.713,33	1.001.401,43	37.532,25	100.140,14	1.139.073,83	70.964,30	1.210.038,13
	G1T4	HÂRLĂU – Plugari – HÂLCENI	38.419,20	238.304,73	21.103,87	134.001,33	393.409,93	27.170,50	39.340,99	459.921,42	28.653,10	488.574,53
	G1T5	IAȘI – Plugari – BOROȘOAIA	168.070,20	732.872,27	37.331,47	480.069,33	1.250.273,07	41.676,75	125.027,31	1.416.977,13	88.277,68	1.505.254,80
	G1T6	IAȘI – Probota – PERIENI / STEJARII	79.868,60	377.867,30	21.103,87	249.357,33	648.328,50	27.170,50	64.832,85	740.331,85	46.122,67	786.454,52
	G1T7	IAȘI – Bălteni – ROȘCANI	22.759,20	185.576,59	21.103,87	76.323,33	283.003,79	27.170,50	28.300,38	338.474,67	21.086,97	359.561,64
	G1T8	IAȘI – Trifești – VLADOMIRA	122.820,00	668.836,92	33.089,47	480.069,33	1.181.995,72	37.532,25	118.199,57	1.337.727,54	83.340,43	1.421.067,96
	G1T9	IAȘI – Bivolari – TABĂRA	216.982,00	1.020.823,16	47.877,07	710.781,33	1.779.481,56	52.038,50	177.948,16	2.009.468,21	125.189,87	2.134.658,08
G2	G2T1	IAȘI – Mânzătești – COADA STÂNCII / GOLĂIEȘTI / GRĂDINARI /	172.891,20	1.155.828,87	116.842,47	649.713,27	1.922.384,61	106.442,57	192.238,46	2.221.065,64	138.372,39	2.359.438,03

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Total cheltuieli materiale	Total cheltuieli taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli salariale	Cheltuieli de exploatare	Cheltuieli financiare	Alte cheltuieli (indirecte, administrative, generale)	Total cheltuieli	Profit rezonabil - 6,23%	Valoare totală anuală servicii transport/traseu
		COTU LUI IVAN / PETREȘTI										
	G2T2	IAȘI – Bosia – UNGHENI	199.786,00	1.070.412,56	60.416,07	707.391,27	1.838.219,91	56.706,57	183.821,99	2.078.748,47	129.506,03	2.208.254,50
	G2T3	IAȘI – Osoi – PRISĂCANI	157.967,00	893.887,18	60.416,07	534.357,27	1.488.660,53	56.706,57	148.866,05	1.694.233,15	105.550,73	1.799.783,88
	G2T4	IAȘI – Tomești - OSOI(Comarna)	63.481,00	395.573,10	32.202,87	303.645,27	731.421,25	31.838,57	73.142,12	836.401,94	52.107,84	888.509,78
	G2T5	IAȘI - Cozia - RĂDUCĂNENI	145.989,60	743.856,46	32.202,87	592.035,27	1.368.094,61	31.838,57	136.809,46	1.536.742,64	95.739,07	1.632.481,71
	G2T6	IAȘI – Chicerea - COMARNA	70.012,80	522.616,98	60.416,07	245.967,27	829.000,33	56.706,57	82.900,03	968.606,93	60.344,21	1.028.951,14
	G2T7	IAȘI – Moreni – GROZEȘTI	101.434,00	427.695,84	20.217,27	303.645,27	751.558,39	21.476,82	75.155,84	848.191,05	52.842,30	901.033,35
	G2T8	RĂDUCĂNENI – Gorban - PODOLENII DE JOS	57.556,40	279.957,38	20.217,27	217.128,27	517.302,93	21.476,82	51.730,29	590.510,04	36.788,78	627.298,82
	G2T9	IAȘI -Cozmești-PODOLENII DE SUS	180.294,00	751.247,10	36.444,87	534.357,27	1.322.049,25	35.983,07	132.204,92	1.490.237,24	92.841,78	1.583.079,02
	G2T10	IAȘI – Costuleni – COVASNA / HILIȚA	83.115,20	366.015,37	20.217,27	303.645,27	689.877,91	21.476,82	68.987,79	780.342,52	48.615,34	828.957,86
	G2T11	RĂDUCĂNENI – Grozești - COLȚU-CORNII	41.694,40	226.549,10	20.217,27	188.289,27	435.055,64	21.476,82	43.505,56	500.038,03	31.152,37	531.190,39
G3	G3T1	IAȘI – DOBROVĂȚ	122.707,20	768.990,00	60.420,30	561.054,00	1.390.464,30	62.688,06	139.046,43	1.592.198,79	99.193,98	1.691.392,77

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Total cheltuieli materiale	Total cheltuieli taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli salariale	Cheltuieli de exploatare	Cheltuieli financiare	Alte cheltuieli (indirecte, administrative, generale)	Total cheltuieli	Profit rezonabil - 6,23%	Valoare totală anuală servicii transport/traseu
	G3T2	IAȘI – Dumitrești Galății – SLOBOZIA(SCHITU DUCA)	87.928,00	406.161,00	20.221,50	359.181,00	785.563,50	27.458,31	78.556,35	891.578,16	55.545,32	947.123,48
	G3T3	IAȘI – Ciortești – ROTĂRIA / ȘERBEȘTI	211.728,00	881.027,88	36.449,10	618.732,00	1.536.208,98	41.964,56	153.620,90	1.731.794,44	107.890,79	1.839.685,23
	G3T4	IAȘI – Dolhești – BRĂDICEȘTI	106.774,00	469.616,59	20.221,50	330.342,00	820.180,09	27.458,31	82.018,01	929.656,41	57.917,59	987.574,00
G4	G4T1	IAȘI – Grajduri – CUZA VODĂ(IPATELE)	132.325,20	575.118,17	19.422,72	379.629,60	974.170,49	32.328,30	97.417,05	1.103.915,84	68.773,96	1.172.689,80
	G4T2	IAȘI – Grajduri – URȘIȚA	130.468,80	568.867,56	19.422,72	379.629,60	967.919,88	32.328,30	96.791,99	1.097.040,17	68.345,60	1.165.385,78
	G4T3	IAȘI – Scânteia – BOROȘEȘTI / TUFESTII DE SUS / REDIU / POIANA CU CETATE	511.951,80	2.027.418,27	68.105,52	1.533.189,60	3.628.713,39	75.847,05	362.871,34	4.067.431,77	253.401,00	4.320.832,77
	G4T4	IAȘI – Dumbrava – MOGOȘEȘTI / MÂNJEȘTI	288.974,00	1.467.016,34	72.969,12	1.302.477,60	2.842.463,06	82.064,30	284.246,31	3.208.773,66	199.906,60	3.408.680,26
	G4T5	IAȘI – Mogoșești – HADÂMBU	82.459,20	407.216,42	19.422,72	264.273,60	690.912,74	32.328,30	69.091,27	792.332,31	49.362,30	841.694,61
G5	G5T1	IAȘI – Miroslava – VOINEȘTI / VOCOTEȘTI	135.057,00	721.996,40	46.994,70	453.561,00	1.222.552,10	52.326,31	122.255,21	1.397.133,62	87.041,42	1.484.175,04

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Total cheltuieli materiale	Total cheltuieli taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli salariale	Cheltuieli de exploatare	Cheltuieli financiare	Alte cheltuieli (indirecte, administrative, generale)	Total cheltuieli	Profit rezonabil - 6,23%	Valoare totală anuală servicii transport/traseu
	G5T2	IAȘI – Lungani – HORLEȘTI	111.731,40	722.659,21	60.420,30	482.400,00	1.265.479,51	62.688,06	126.547,95	1.454.715,52	90.628,78	1.545.344,30
	G5T3	IAȘI – Voinești - SCHITU-STAVNIC / SLOBOZIA	192.947,40	941.639,39	46.994,70	828.468,00	1.817.102,09	52.326,31	181.710,21	2.051.138,61	127.785,94	2.178.924,54
	G5T4	IAȘI – Țibana – ALEXENI	103.667,20	459.155,81	20.221,50	251.688,00	731.065,31	27.458,31	73.106,53	831.630,15	51.810,56	883.440,71
	G5T5	IAȘI – Domnița – RUNCU / GÂRBEȘTI	131.452,00	552.708,87	20.221,50	424.722,00	997.652,37	27.458,31	99.765,24	1.124.875,92	70.079,77	1.194.955,69
	G5T6	IAȘI – Țibănești – TUNGUJEI	119.944,00	513.960,75	20.221,50	367.044,00	901.226,25	27.458,31	90.122,63	1.018.807,19	63.471,69	1.082.278,88
	G5T7	IAȘI – Tansa – MĂNĂSTIREA	254.557,80	1.325.554,65	60.420,30	1.059.180,00	2.445.154,95	62.688,06	244.515,49	2.752.358,50	171.471,93	2.923.830,44
	G5T8	IAȘI – Bogdănești – SCOPOȘENI	70.360,00	347.008,51	20.221,50	222.849,00	590.079,01	27.458,31	59.007,90	676.545,22	42.148,77	718.693,99
G6	G6T1	IAȘI – Horlești - IEPURENI	75.075,00	361.726,96	21.103,87	249.357,33	632.188,16	27.170,50	63.218,82	722.577,48	45.016,58	767.594,06
	G6T2	IAȘI – Avântu – ROMÂNEȘTI	71.022,00	348.080,27	21.103,87	220.518,33	589.702,47	27.170,50	58.970,25	675.843,22	42.105,03	717.948,25
	G6T3	IAȘI – Movileni - POTÂNGENI	85.545,60	396.982,09	21.103,87	278.196,33	696.282,29	27.170,50	69.628,23	793.081,02	49.408,95	842.489,97
	G6T4	IAȘI – Gropnița – BULBUCANI / SÂNGERI / SĂVENI	197.609,80	984.537,86	33.089,47	710.781,33	1.728.408,66	37.532,25	172.840,87	1.938.781,78	120.786,10	2.059.567,88
	G6T5	IAȘI – Bulbucani – FOCURI	62.804,40	320.411,13	21.103,87	191.679,33	533.194,33	27.170,50	53.319,43	613.684,26	38.232,53	651.916,79
	G6T6	IAȘI – Focuri –	168.583,80	676.576,59	21.103,87	537.747,33	1.235.427,79	27.170,50	123.542,78	1.386.141,07	86.356,59	1.472.497,66

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Total cheltuieli materiale	Total cheltuieli taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli salariale	Cheltuieli de exploatare	Cheltuieli financiare	Alte cheltuieli (indirecte, administrative, generale)	Total cheltuieli	Profit rezonabil - 6,23%	Valoare totală anuală servicii transport/traseu
		FÂNTÂNELE										
	G6T7	IAȘI – Forăști – COARNELE CAPREI	146.004,00	600.549,08	21.103,87	480.069,33	1.101.722,28	27.170,50	110.172,23	1.239.065,01	77.193,75	1.316.258,76
	G6T8	HÂRLĂU – Belcești – FOCURI / FÂNTÂNELE	232.463,40	949.687,96	37.331,47	710.781,33	1.697.800,76	41.676,75	169.780,08	1.909.257,59	118.946,75	2.028.204,34
	G6T9	IAȘI - Coarnele Caprei - HÂRLĂU	150.114,00	784.049,71	33.089,47	595.425,33	1.412.564,51	37.532,25	141.256,45	1.591.353,21	99.141,30	1.690.494,51
G7	G7T1	IAȘI – Podu Iloaiei – TG.FRUMOS	445.165,40	1.711.216,90	52.340,00	1.282.900,00	3.046.456,90	53.016,94	304.645,69	3.404.119,53	212.076,65	3.616.196,18
	G7T2	IAȘI – Podu Iloaiei – SATU NOU / MUNTENI	183.208,80	890.856,56	46.658,00	706.120,00	1.643.634,56	48.872,44	164.363,46	1.856.870,45	115.683,03	1.972.553,48
	G7T3	IAȘI – Lețcani – PĂUȘEȘTI / HOISEȘTI	108.874,00	597.292,18	21.082,40	533.086,00	1.151.460,58	34.366,19	115.146,06	1.300.972,83	81.050,61	1.382.023,44
	G7T4	IAȘI – Podu Iloaiei – FRUMUȘICA / BOJILA	130.061,40	534.193,20	19.884,80	475.408,00	1.029.486,00	24.004,44	102.948,60	1.156.439,04	72.046,15	1.228.485,19
	G7T5	IAȘI – Podu Iloaiei – HÂRPĂȘEȘTI	103.923,20	576.393,98	31.870,40	446.569,00	1.054.833,38	34.366,19	105.483,34	1.194.682,91	74.428,75	1.269.111,65
	G7T6	IAȘI – Podu Iloaiei – OSOI(SINEȘTI)	126.286,60	670.793,84	31.870,40	475.408,00	1.178.072,24	34.366,19	117.807,22	1.330.245,65	82.874,30	1.413.119,96
	G7T7	IAȘI – Sârca – GOEȘTI /	86.590,40	387.823,79	19.884,80	331.213,00	738.921,59	24.004,44	73.892,16	836.818,18	52.133,77	888.951,96

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Total cheltuieli materiale	Total cheltuieli taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli salariale	Cheltuieli de exploatare	Cheltuieli financiare	Alte cheltuieli (indirecte, administrative, generale)	Total cheltuieli	Profit rezonabil - 6,23%	Valoare totală anuală servicii transport/traseu
		ZMEU										
	G7T8	TÂRGU FRUMOS – Cristești – MĂDĂRJEȘTI	83.410,80	377.117,89	19.884,80	302.374,00	699.376,69	24.004,44	69.937,67	793.318,79	49.423,76	842.742,55
	G7T9	TG. FRUMOS – Prigoreni – BRĂEȘTI	47.855,40	257.400,76	19.884,80	244.696,00	521.981,56	24.004,44	52.198,16	598.184,16	37.266,87	635.451,03
	G7T10	TG.FRUMOS – Bălțați – LITENI	79.634,80	364.403,87	19.884,80	302.374,00	686.662,67	24.004,44	68.666,27	779.333,38	48.552,47	827.885,85
	G7T11	IAȘI – LEȚCANI	85.578,60	498.958,19	31.870,40	417.730,00	948.558,59	34.366,19	94.855,86	1.077.780,64	67.145,73	1.144.926,37
	G7T12	IAȘI – Lețcani - COGEASCA	64.194,80	408.693,40	31.870,40	331.213,00	771.776,80	34.366,19	77.177,68	883.320,66	55.030,88	938.351,54
G8	G8T1	TÂRGU FRUMOS – Strunga - OȚELENI	72.186,80	349.170,06	19.914,28	243.620,31	612.704,65	26.462,00	61.270,46	700.437,11	43.637,23	744.074,34
	G8T2	TÂRGU FRUMOS – Cucova - FÂRCĂȘENI	39.788,00	240.081,40	19.914,28	157.103,31	417.098,98	26.462,00	41.709,90	485.270,88	30.232,38	515.503,26
	G8T3	TÂRGU FRUMOS – Strunga – BUTEA	49.184,00	271.718,28	19.914,28	185.942,31	477.574,87	26.462,00	47.757,49	551.794,35	34.376,79	586.171,14
	G8T4	PAȘCANI – Costești - TG.FRUMOS	131.962,80	550.439,37	19.914,28	330.137,31	900.490,96	26.462,00	90.049,10	1.017.002,05	63.359,23	1.080.361,28
	G8T5	PAȘCANI – Mircești – RĂCHITENI	128.407,00	538.466,78	19.914,28	301.298,31	859.679,37	26.462,00	85.967,94	972.109,31	60.562,41	1.032.671,72

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Total cheltuieli materiale	Total cheltuieli taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli salariale	Cheltuieli de exploatare	Cheltuieli financiare	Alte cheltuieli (indirecte, administrative, generale)	Total cheltuieli	Profit rezonabil - 6,23%	Valoare totală anuală servicii transport/traseu
	G8T6	PAȘCANI – Heleșteni – VOLINTIREȘTI / ȘCHEIA	105.545,00	461.489,09	19.914,28	243.620,31	725.023,67	26.462,00	72.502,37	823.988,04	51.334,45	875.322,49
	G8T7	PAȘCANI – Gura Bădiliței - HĂRTOAPE	67.193,80	332.358,34	19.914,28	214.781,31	567.053,92	26.462,00	56.705,39	650.221,32	40.508,79	690.730,10
	G8T8	PAȘCANI – Gura Bădiliței - CRIVEȘTI	62.520,00	316.621,38	19.914,28	243.620,31	580.155,96	26.462,00	58.015,60	664.633,56	41.406,67	706.040,23
	G8T9	PAȘCANI – Hărmănești – TODIREȘTI / BĂICENI	86.319,20	511.928,44	31.899,88	301.298,31	845.126,62	36.823,75	84.512,66	966.463,03	60.210,65	1.026.673,68
	G8T10	PAȘCANI – Cozmești – CIOHORĂNI	55.680,00	293.590,70	19.914,28	214.781,31	528.286,28	26.462,00	52.828,63	607.576,91	37.852,04	645.428,95
	G8T11	PAȘCANI – Hălăucești – IUGANI	71.688,00	347.490,57	19.914,28	243.620,31	611.025,16	26.462,00	61.102,52	698.589,68	43.522,14	742.111,81
	G8T12	PAȘCANI – Stolniceni- Prăjescu - BRĂTEȘTI	44.380,80	255.545,63	19.914,28	185.942,31	461.402,21	26.462,00	46.140,22	534.004,43	33.268,48	567.272,91
	G8T13	PAȘCANI – Mogoșești- Siret – MUNCELU DE SUS	156.520,00	691.149,91	36.141,88	416.654,31	1.143.946,09	40.968,25	114.394,61	1.299.308,95	80.946,95	1.380.255,90
G9	G9T1	PAȘCANI - Lespezi - SLOBOZIA(SIRE TEL)	103.044,00	572.682,72	31.870,40	533.086,00	1.137.639,12	34.366,19	113.763,91	1.285.769,22	80.103,42	1.365.872,65

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Total cheltuieli materiale	Total cheltuieli taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli salariale	Cheltuieli de exploatare	Cheltuieli financiare	Alte cheltuieli (indirecte, administrative, generale)	Total cheltuieli	Profit rezonabil - 6,23%	Valoare totală anuală servicii transport/traseu
	G9T2	PAȘCANI - Sirețel - BEREZLOGI	47.775,00	257.130,05	19.884,80	158.179,00	435.193,85	24.004,44	43.519,39	502.717,67	31.319,31	534.036,99
	G9T3	PAȘCANI - Lespezi - HUMOSU	77.252,00	356.380,84	19.884,80	273.535,00	649.800,64	24.004,44	64.980,06	738.785,15	46.026,31	784.811,46
	G9T4	PAȘCANI - Lespezi - VÂNĂTORI	81.969,40	372.264,61	19.884,80	302.374,00	694.523,41	24.004,44	69.452,34	787.980,19	49.091,17	837.071,35
	G9T5	PAȘCANI - TOPILE	51.858,40	356.619,27	31.870,40	388.891,00	777.380,67	34.366,19	77.738,07	889.484,93	55.414,91	944.899,84
	G9T6	PAȘCANI - Valea Seacă - CONȚEȘTI	35.660,00	288.242,97	31.870,40	273.535,00	593.648,37	34.366,19	59.364,84	687.379,39	42.823,74	730.203,13
	G9T7	PAȘCANI - Conțești - TĂTĂRUȘI / IORCANI	107.439,00	591.234,80	31.870,40	446.569,00	1.069.674,20	34.366,19	106.967,42	1.211.007,80	75.445,79	1.286.453,59
	G9T8	PAȘCANI - Soci - MIROSLOVEȘTI	48.024,00	257.968,45	19.884,80	215.857,00	493.710,25	24.004,44	49.371,02	567.085,71	35.329,44	602.415,15
	G9T9	PAȘCANI - Moțca - BOURENI	58.069,20	291.791,23	19.884,80	244.696,00	556.372,03	24.004,44	55.637,20	636.013,67	39.623,65	675.637,32
	G9T10	PAȘCANI - Moțca - HOMIȚA	58.473,00	293.150,85	19.884,80	244.696,00	557.731,65	24.004,44	55.773,16	637.509,25	39.716,83	677.226,08
	G9T11	PAȘCANI - Brătești - MITEȘTI	77.044,20	355.681,17	19.884,80	302.374,00	677.939,97	24.004,44	67.794,00	769.738,40	47.954,70	817.693,11
	G9T12	PAȘCANI - Lespezi - BUDA	119.089,60	555.275,51	36.112,40	446.569,00	1.037.956,91	38.510,69	103.795,69	1.180.263,28	73.530,40	1.253.793,69

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Total cheltuieli materiale	Total cheltuieli taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli salariale	Cheltuieli de exploatare	Cheltuieli financiare	Alte cheltuieli (indirecte, administrative, generale)	Total cheltuieli	Profit rezonabil - 6,23%	Valoare totală anuală servicii transport/traseu
G10	G10T1	HÂRLĂU – Cotnari – COASTA-MĂGURII	48.720,00	340.899,37	32.200,46	197.006,57	570.106,40	33.749,43	57.010,64	660.866,47	41.171,98	702.038,45
	G10T2	HÂRLĂU – Deleni - FEREDENI	79.400,40	361.142,47	20.214,86	456.557,57	837.914,90	23.387,68	83.791,49	945.094,07	58.879,36	1.003.973,43
	G10T3	TÂRGU FRUMOS – Cucuteni - BĂICENI(CUCU TENI)	61.430,40	300.636,43	20.214,86	398.879,57	719.730,86	23.387,68	71.973,09	815.091,62	50.780,21	865.871,83
	G10T4	HÂRLĂU – Sticlăria - CÂRJOAIA	36.642,00	289.916,01	32.200,46	168.167,57	490.284,03	33.749,43	49.028,40	573.061,87	35.701,75	608.763,62
	G10T5	TÂRGU FRUMOS – Cotnari - HÂRLĂU	251.745,60	1.297.378,26	60.413,66	1.292.888,57	2.650.680,49	58.617,43	265.068,05	2.974.365,97	185.303,00	3.159.668,97
	G10T6	HÂRLĂU - PÂRCOVACI	44.357,60	243.151,31	20.214,86	254.684,57	518.050,73	23.387,68	51.805,07	593.243,49	36.959,07	630.202,56
	G10T7	HÂRLĂU – Scobinți – POIANA MĂRULUI	17.226,00	207.957,64	32.200,46	139.328,57	379.486,67	33.749,43	37.948,67	451.184,77	28.108,81	479.293,58
G11	G11CR1	IAȘI – PAȘCANI - Cursă rapidă	1.024.212,00	4.099.722,95	113.341,20	2.794.770,00	7.007.834,15	162.677,63	700.783,42	7.871.295,19	490.381,69	8.361.676,88
	G11CR2	IAȘI – HÂRLĂU - Cursă rapidă	1.039.164,00	4.150.067,22	113.341,20	2.852.448,00	7.115.856,42	162.677,63	711.585,64	7.990.119,68	497.784,46	8.487.904,14

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.**

Tabel 51 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 – HÂLCENI	38.419,20	488.574,53	
	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 – Ciortestii – 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 / TUFESTII 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	

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Valoare totală anuală contract /traseu	Valoare totală anuală contract/grupa de trasee
	G5T5	IAȘI – Domnița – RUNCU / GÂRBEȘTI	131.452,00	1.194.955,69	
	G5T6	IAȘI – Țibănești – TUNGUJEL	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	
	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 – MĂDĂRJEȘTI	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 - OȚELIENI	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 - HÂRTOAPE	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

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Nr. total anual km planificați	Valoare totală anuală contract /traseu	Valoare totală anuală contract/grupa de trasee
	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	
	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.**

Tabel 52 Valoare totală contracte de delegare durată 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 – BOROȘOAIA	15.052.548,04	
	G1T6	IAȘI – Probota – 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 – Mânzătești – 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	
	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 – BOROȘEȘTI / TUFEȘTII 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 – TUNGUJEL	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

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Valoare totală contract 10 ani/ traseu	Valoare totală contract 10 ani/grupa de trasee
	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	
	G7T6	IAȘI – Podu Iloaiei – OSOI(SINEȘTI)	14.131.199,57	
	G7T7	IAȘI – Sârca – GOEȘTI / ZMEU	8.889.519,56	
	G7T8	TÂRGU FRUMOS – Cristești – MĂDÂRJEȘTI	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	

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Valoare totală contract 10 ani/ traseu	Valoare totală contract 10 ani/grupa de trasee
	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	
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

Concluzii

Studiul de mobilitate privind identificarea și evaluarea fluxurilor de călători și a cerințelor de mobilitate ale colectivităților județene a avut în vedere condițiile infrastructurii existente, aspectele de ordin geografic, demografic, învățământ, social, ocupațional, economic, jurisdicțional, cultural, turistic.

În ce privește **aspectele demografice** cu incidență în desfășurarea serviciului de transport județean, la nivelul județului se constată o pondere a populației urbane de 48% și de 52% a celei rurale. 37 comune cu peste 5.000 de locuitori care totalizează 330.016 locuitori, respectiv 64% din totalul locuitorilor din mediul rural. La nivelul anului 2024 populația județului a înregistrat valori cu 2,3% mai mari decât în anul 2020. Ponderea cea mai mare în județul Iași o au grupele de vârstă 35-39, 40-44, 45-49, 50-54 și 30-34 ani, aceste persoane fiind potențiali călători permanenți în traficul județean prin deplasările pe care le pot efectua la locul de muncă. Creșterile accentuate ale populației s-au înregistrat în comunele din Zona Metropolitană Iași prin schimbarea rezidenței locuitorilor din municipiul Iași în aceste localități. Cele mai mari scăderi ale populației s-au înregistrat în cazul comunelor: Hălăucești, Alexandru I. Cuza, Grozești, Miroslavești, Ipatele, Coarnele Caprei, Andrieșeni, Românești, Heleșteni, Tansa, Bivolari, Cotnari, Dolhești, Schitu Duca, Șcheia, Mogoșești-Siret, Dobrovăț, Drăgușeni, Horlești

Programul de transport în baza căruia se efectuează transportul județean de persoane cuprinde în prezent un număr de 119 trasee, dintre care 8 trasee vor deveni trasee metropolitane iar 5 trasee *nu se efectuează - au fost anulate*. De asemenea în prezent 5 trasee se efectuează în paritate de câte 2 operatori de transport și 1 traseu care se efectuează de 3 operatori de transport. Traseele sunt efectuate de 35 operatori de transport. Cele mai multe trasee sunt deservite de către operatorul de transport TRANSMIXT MOLDOVA SA - TRANSTIN SRL (13 trasee), urmat de RÂNDUNICA SRL (10 trasee), IZVORAȘ SRL (9 trasee), SPRINTER AGM SRL (9 trasee), FARMACOM IMPEX SRL (7 trasee), VIO TRANS SERV SRL (6 trasee), INTERTRANSCOM SRL și IRINA-TRANS SRL cu câte 5 trasee fiecare, ceilalți operatori de transport având licență pentru mai puțin de 5 trasee fiecare.

Municipiul Iași este punctul de origine al celor mai multe dintre trasee (57,9%) urmat de Pașcani (18,4%), Hîrlău (9,6%) și Târgu Frumos cu un procent de 4,4%. În funcție de lungimea traseelor, la cele mai multe dintre acestea este între 25 - 50 km pe sens (50 trasee) iar timpul de parcurs variază între 45 minute și 1 h și 30 minute. Majoritatea traseelor din programul actual au prevăzute curse în toate zilele săptămânii. În municipiul Iași, plecările pe traseele județene se fac nu doar din autogări, ci și din alte locuri care figurează în graficele de circulație ca și stații pe raza municipiului.

Analiza serviciului de transport de persoane prin curse regulate la nivelul județului Iași a scos în evidență următoarele aspecte:

- apare naturală organizarea liniilor principale de transport cu inițiere din Iași, Pașcani, Hîrlău și Târgu Frumos; cu toate că Podu Iloaiei este polul rețelei de transport a județului, din cauza apropierii de Municipiul Iași nu este recomandat să se constituie ca și nod de generare/atragere a călătoriilor;
- axa Est-Vest: Iași – Podu Iloaiei – Târgu Frumos – Pașcani are o preponderență în fața axei Sud-Nord: Iași – Podu Iloaiei – Hîrlău;
- localitățile slab populate Drăgușeni, Ipatele, Grozești și Ciohorăni sunt situate la limita de sud, sud-est și sud-vest a județului și, ca urmare, pentru toate acestea nu se poate întreprinde decât o deservire prin linii de transport de tip social, rentabilitatea – după poziția periferică în rețeaua de drumuri și numărul relativ redus al locuitorilor – fiind foarte greu de realizat;
- cu toate ca localitățile slab populate Cucuteni, Roșcani, Mădârjac, Românești, și Costești sunt situate în interiorul județului, pentru acestea nu se poate întreprinde decât o deservire în tranzit,

rentabilitatea – după numărul relativ redus al locuitorilor – fiind foarte greu de realizat, în cazul unor trasee dedicate.

Activitatea de transport desfășurată în prezent poate fi considerată ca „atomizată” deoarece 93 de comune sunt deservite prin 119 trasee. Din cele 93 de comune sunt deservite direct (în legătură cu un oraș) 70, 1 este deservită către o altă comună, 18 sunt deservite în tranzit, iar 4 nu sunt deservite. Mai trebuie menționat faptul că din cele 18 UAT deservite doar în tranzit, 7 sunt conectate la rețeaua feroviară, iar din cele 4 nedeservite - 1.

Ca urmare a aderării unor UAT-uri la ADIZMI, o parte din acestea sunt deservite în prezent și de operatorul de transport public local (CTP Iași), care efectuează serviciul în paralel cu operatorii licențiați pe traseele din programul de transport județean actual. Transportul metropolitan se efectuează pe trasee care fac legătura între Iași și localitățile Aroneanu (4 trasee), Bârnova (2 trasee), Ciurea (4 trasee), Holboca (1 traseu), Miroslava (4 trasee), Popricani (1 traseu), Reditu (2 trasee), Tomești (2 trasee), Țuțora (1 traseu), Valea Lupului (2 trasee).

Se disting 2 centre urbane majore din punct de vedere al atragerii fluxurilor de călători: Iași (69 trasee) și Pașcani (26). Acestea li se adaugă Hârlău (12) și Târgu Frumos (10). În programul de transport se regăsește și un traseu de tip local (Hârlău – Pâncovaci), dar și 1 traseu de tip comună-comună (Ciortești – Brădicești). Municipiul Iași este conectat direct cu 48 de comune ale județului (52%), iar mun. Pașcani cu 14 (15%). 4 din cele 5 centre urbane constituie noduri ale rețelei de transport public județean. Excepția este dată de Podu Iloaiei situat între alte 2 centre urbane majore – Iași și Târgu Frumos.

Există situații în care același UAT beneficiază de trasee multiple către același oraș. Unele comune au tratament preferențial în sensul că sunt conectate cu 2 sau chiar 3 centre urbane:

Pentru **evidențierea schemei de organizare a rețelei de linii de deservire** s-a determinat un referențial funcție de factorul distanțare - distanțele care separă comunele de orașele în jurul cărora gravitează aceste localități de mai mică densitate populațională și factorul gravitațional - numărul de locuitori ai orașelor care creează atracția pentru localitățile neurbane

Coroborând informațiile relevate de cele două tipuri de influență (distanțare și gravitație) s-a obținut dispunerea de următoarea factură:

- Pentru orașele Hârlău și Târgu Frumos: influența de tip gravitațional este inferioară ca extindere influenței de tip distanțare: actuala procedură recomandă să se accepte ca fiind definitivă doar aria care este confirmată de ambele influențe (distanțare și gravitațională); concluzia fiind: localitățile dublu confirmate îndeplinesc condițiile de a fi deservite cu precădere față de oricare alte destinații;
- Pentru municipiul Pașcani: cele două tipuri de influență se suprapun perfect, concluzia fiind: localitățile dependente de oraș în funcție de ambele influențe îndeplinesc condițiile de a fi deservite cu precădere față de oricare alte destinații;
- Pentru municipiul Iași: cele două tipuri de influență nu se suprapun decât cu mari imperfecțiuni (influența gravitațională este mai mare decât cea geografică), concluzia fiind: localitățile dependente de oraș în funcție de ambele influențe îndeplinesc condițiile de a fi deservite cu precădere față de oricare alte destinații.

Concluzia a fost că 46 trasee actuale din 107 trasee considerate, adică 43% din structura programului de circulație încă valabil este în concordanță cu referențialul avut în vedere.

Drumurile publice din județul Iași au lungimea de 2490 km din care ponderea cea mai mare o au drumurile comunale (45,66%), urmată de drumurile județene (40,04%) și cele naționale (14,30%). 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%). 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.

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.

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.

Cu prilejul elaborării studiului au fost **colectate date** de la UAT-uri și instituții. Au fost solicitate informații de interes prin intermediul Consiliului Județean Iași din partea autorităților locale (Primăriile de pe raza județului Iași, Inspectoratul Județean de Poliție Iași, Inspectoratul Școlar Județean Iași), a operatorilor de transport care dețin licențe pentru efectuarea traseelor pe raza județului Iași, SDN Iași, CFR Călători.

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: în municipiul Iași – 31 colegii/licee, în municipiul Pașcani – 5 colegii/licee, în orașul Hârlău – 2 colegii/licee, în orașul Podu Iloaiei – 1 colegiu în orașul Târgu Frumos – 4 licee/școli profesionale, în comuna Hălăușeni – 1 liceu, în comuna Cozmești – 1 școală profesională, în satul Lunca Cetățuiei – 1 liceu, în comuna Miroslava – 1 liceu, în comuna Răducăneni – 1 liceu, în comuna Vlădeni – 1 liceu. Din totalul elevilor (6149) care fac zilnic naveta pentru a urma cursurile celor 49 de unități de învățământ ce asigură cursuri dimineața și/sau după-amiaza, localitățile care absorb cei mai mulți elevi navetiști sunt Iași (2481 elevi), Pașcani (1319), Hârlău (1200), și Târgu Frumos (719). În cadrul studiului sunt prezentate detaliat informațiile privind numărul elevilor navetiști din localitățile județului către localitățile unse se află unitățile de învățământ liceal la care sunt înscrși aceștia.

Din partea unităților administrativ-teritoriale din județ au fost colectate informații privind numărul persoanelor navetiste, propuneri și observații referitoare la programul de transport județean, amplasarea stațiilor de pe teritoriul localităților ce au fost analizate în vederea elaborării propunerii de program de transport județean. De menționat că cele mai multe din unitățile administrativ-teritoriale nu au avut propuneri și observații.

Pentru **identificarea cererii de transport la nivelul județului** au fost aplicate chestionare în rândul locuitorilor, unităților administrativ-teritoriale și agenților economici. Cei mai mulți dintre respondenți (locuitori) sunt angajați care fac naveta la Iași, Hârlău, Pașcani, Târgu Frumos, utilizează transportul public de mai multe ori pe zi și ocazional pentru deplasările la locul de muncă pentru alte interese persoane. Cei mai mulți dintre respondenții apreciază că numărul autobuzelor de pe rutele utilizate nu satisface necesarul populației iar liniile de transport public nu asigură o acoperire suficientă a județului. Transportul public județean este apreciat în general ca fiind unul sigur, dispunând de un nivel mediu spre ridicat de confort. Tarifele de transport sunt apreciate de peste jumătate din respondenți ca fiind ridicate. Cei mai mulți dintre respondenți au apreciat că este necesară creșterea numărului de curse. În cadrul studiului sunt prezentate detaliat propunerile respondenților referitoare la modificările necesare în ce privește transportul public județean.

Propunerile de modificare a programului de transport au fost analizate din punct de vedere a obiectivității și oportunității implementării lor, fiind transpuse în noua propunere de program de transport.

La chestionarul destinat aplicat în rândul unităților administrativ-teritoriale au răspuns un număr de 63 unități administrativ-teritoriale. Astfel, 68,25% dintre unitățile administrativ teritoriale care au răspuns la chestionar, consideră că serviciile de transport public județean disponibile pe raza unității administrativ-teritoriale prin programul actual de transport județean, satisfac nevoile de mobilitate ale populației în interiorul localității și în cadrul județului Iași. Cu privire la aspectele ce necesită optimizare în sfera transportului public județean, cel mai des a fost menționată frecvența curselor și orele curselor. Per ansamblu, reprezentanții unităților administrativ-teritoriale apreciază ca satisfăcător și foarte bun modul de deservire a transportului județean de persoane prin curse regulate de către operatorii privați ce efectuează traseele din localitățile reprezentate de aceștia iar nivelul de siguranță al autovehiculelor utilizate pentru efectuarea serviciului de transport public județean este apreciat de cea mai mare parte din unitățile administrative-teritoriale ca fiind satisfăcător și foarte bun. La fel și nivelul de confort conferit de mijloacele de transport public este apreciat drept satisfăcător și foarte bun. Puțin peste jumătate dintre unitățile administrativ-teritoriale respondente apreciază drept ridicat nivelul tarifelor de călătorie în transportul public județean de persoane. Pentru fiecare unitate administrativ-teritorială respondentă la chestionarul de mobilitate, în cadrul studiului sunt prezentate localitățile cu care acestea consideră necesar să se asigure legături directe prin transportul regulat de persoane.

La chestionarul aplicat în rândul agenților economici mari s-a obținut răspuns doar din partea unui singur operator economic care a prezentat în detaliu traseele asigurate pentru transportul angajaților cu număr de angajați.

Fluxurile de trafic și **fluxurile de călători** la nivelul județului 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. Firmele active cu cei mai mulți angajați (peste 250) din județ 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 – cu cel mai mare număr de angajați din județ) și Răchiteni (o firmă). La nivelul județului Iași, numărul mediu al salariaților se află într-o creștere anuală. Fluxurile principale de călători pe traseele de transport public județean, pe lângă elevii navetiști și călătorii care se deplasează pentru diferite interese personale între localitatea de domiciliu (de regulă sate/comune) și localități urbane, sunt constituite de salariați, scopul deplasărilor pe traseele de transport județean fiind în general pentru deplasările la locul de muncă.

La nivelul lunii mai au fost efectuate evaluările de fluxuri de călători pe traseele din programul de transport județean, rezultatele evaluării pe trasee fiind prezentate în cadrul studiului alături de alte aspecte privind modul de efectuare a unor trasee (ex. efectuare comasată de trasee, alte situații – preluarea cu taxiul în Hârlău a călătorilor din transportul județean, dat fiind numărul ridicat de taxiuri la nivelul localității)

Pentru **analiza potențialelor de fluxuri de călători** a fost constituit modelul matematic de calcul al curenților de călători. Ierarhia schimburilor de călători se inițiază cu următoarele relații de transport: Iași – Podu Iloaiei, Iași – Pașcani, Iași – Tg. Frumos. La schimburile între comune - situația se prezintă astfel: 4278 de relații de transport deserveșc doar 8189 de călătorii, astfel că traseele comună – comună ar trebui să fie o raritate (media de călători pe traseu comună-comună este sub 2). În ce privește schimburile între orașe și comune situația se prezintă astfel: 465 de relații de transport deserveșc aproape 23000 de călătorii adică traseele oraș – comună ar trebui să reprezinte majoritatea (media de călători pe traseu oraș-comună este peste 49). Având în vedere asocierea între orașe și comune s-au obținut date mai ales referitoare la modalitatea de constituire a viitoarei structuri a rețelei de transport, dar și definitivă orientarea fluxurilor de călători pe aria județeană Iași:

- IAȘI³² cu: Aroneanu, Bârnova, Bivolari, Ciortești, Ciurea, Comarna, Costuleni, Cozmești, Dobrovăț, Dolhești, Drăgușeni, Golăiești, Gorban, Grajduri, Grozești, Holboca, Horlești, Ipătele, Mironeas, Miroslava, Mogoșești, Moșna, Movileni, Popricani, Prisăcani, Probota, Răducăneni, Reditu, Roșcani, Scânteia, Șcheia, Schitu Duca, Țigănași, Tomești, Trifești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Vlădeni și Voinești;
- PAȘCANI cu: Ciohorăni, Cristești, Hălăucești, Hărmănești, Heleșteni, Lespezi, Miroslovești, Mogoșești-Siret, Moțca, Ruginoasa, Sirețel, Stolniceni-Prăjescu, Tătăruși, Todirești, Valea Seacă și Vânători;
- HÂRLĂU cu: Ceplenița, Deleni și Scobinți;
- TÂRGU FRUMOS cu: Costești, Cucuteni, Ion Neculce și Strunga.

În baza analizei **potențialelor de fluxuri de călători** s-au identificat următoarele:

- Iași ar trebui să fie originea sau destinația a circa 90 % din trasee;
- Chiar dacă ocupă locul 3 în clasament, Podu Iloaiei, din cauza amplasării în imediata apropiere a Mun. Iași, nu este productiv a fi considerat nod al rețelei;
- Pe considerente geografice, celelalte 3 centre urbane (Pașcani, Hârlău și Târgu Frumos) vor constitui poli ai viitoarei rețele de transport județean.

În ce privește **variația cererii de călători de-a lungul unei zile**, există relativ bine conturate 3 vârfuri:

- orele dinaintea, la momentul și după ora 7.00 sunt rezultatul necesităților călătorilor care vizează locurile de muncă, a solicitărilor elevilor și a persoanelor care fac naveta sat – oraș din categoria cadre didactice, medici etc.
- orele din jurul orei 11.00 sunt rezultatul necesităților elevilor din schimbul de după-amiază, dar și al călătorilor care vizează deplasările în interes personal;
- orele dinaintea și la momentul 14.00 sunt orele de reflux către domiciliu ale celor care termină mai devreme ziua de muncă și a elevilor navetiști.

În ceea ce privește alte **periodicități** decât cele de 24 de ore, sondajul a scos în evidență principala periodicitate față de cea zilnică ca fiind cea provenită din succesiunea semestrelor școlare.

³² UAT-urile Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Holboca, Miroslava, Popricani, Reditu, Tomești, Țuțora, Valea Lupului fac parte din ADIZMI, prin urmare vor fi deservite de operatorul de transport metropolitan.

Referitor la **vitezele realizate de vehiculele utilizate în exploatare** se constată: o medie de 36,72 km/h pentru toate traseele din programul de transport actual, o maximă de 64,8 km/h pentru Traseul 117= Iași – Vorovești pe 27 km și o minimă de 20,87 km/h pentru Traseul 068 = Pașcani – Topile pe 8 km.

În ce privește **distanțele medii de călătorie**: către Iași – distanța medie de transport 9,03 km, către Pașcani – 22,25 km, către Hârlău – 16,40 km, către Târgu Frumos – 22,25 km. În ce privește duratele de transport:

- Pentru 85 % dintre călătorii cu punct de polarizare Iași durata de circulație este cuprinsă între (aproximativ) 8 și 26 minute;
- Pentru 80,7 % dintre călătorii cu punct de polarizare Pașcani durata de circulație este cuprinsă între (aproximativ) 21 și 64 minute;
- Pentru 81,1 % dintre călătorii cu punct de polarizare Hârlău durata de circulație este cuprinsă între (aproximativ) 15 și 47 minute;
- Pentru 77 % dintre călătorii cu punct de polarizare Târgu Frumos durata de circulație este cuprinsă între (aproximativ) 21 și 64 minute.

În cadrul studiului au analizat **informațiile referitoare la siguranța în trafic**, în baza datelor puse la dispoziție de Inspectoratul de Poliție Județean Iași, respectiv situația evenimentelor rutiere în județul Iași în perioada 2021-2024, cu număr de vehicule implicate, principalele cauze generatoare ale accidentelor, cauze. Au fost analizate de asemenea factorii care pot influența siguranța călătorilor care se deplasează pe traseele județean, fiind prezentate aspectele cu impact direct asupra siguranței rutiere pe care ar trebui să le respecte operatorii de transport ce efectuează curse regulate pe traseele de transport public județean.

Întocmirea propunerii de program de transport s-a bazat pe analiza situației județului Iași și schema de organizare actuală:

- în afară de Iași și Pașcani și, într-o mai mică măsură Hârlău și Târgu Frumos nu apare nici un alt centru de interes județean;
- cele mai multe localități sunt de fapt “sateliți” ai centrelor de interes județean (Iași, Pașcani, Hârlău și Târgu Frumos) și mai puțin al centrului de interes local (Podu Iloaiei) asta și datorită faptului că acest centru urban este situat în imediata vecinătate a Municipiului Iași;
- modul de ofertare a serviciului este caracterizat de trasee care deservește aproape toate UAT-urile județului (cu excepția localităților Aroneanu, Ciurea, Șcheia și Țuțora), ținând cont în bună măsură de concentrarea pe noduri ;
- există 35 operatori de transport;
- sunt exploatate trasee de câțiva kilometri lungime, dar și trasee foarte lungi.

S-a concluzionat ca tradiția județului este destul de apropiată de modul de organizare de tip “butuc cu spițe”. Adică este fezabilă aplicarea pentru următorii 4-5 ani a unei rețele care emană evolutiv, bazată pe structura actuală a serviciului de transport județean

Principiile de constituire a unei noi rețele de transport și implicit a unui tip de serviciu care să țină cont și de tradiție, dar și de schimbările din structura demografică, economică și socială au fost gândite să acopere următoarele aspecte:

- **tendențele de susținere a intereselor locale** în detrimentul tendințelor de centralizare excesivă doar pe Iași
- deservirea tuturor localităților de tip comună, cu excepția celor care au aderat la ADIZMI și care vor fi deservite de operatorul de transport desemnat de aceasta

- **oferta de trasee în grup** care să asigure pentru fiecare operator de transport atât relații de transport rentabile, cât și relații de transport cu mai pronunțat caracter social
- **flexibilitate acordată operatorilor de transport** în alegerea satului / satelor care asigură cele mai reprezentative fluxuri de călătorii

Având în vedere analiza schemei actuale de organizare, poziționarea geografică a centrelor urbane ale județului Iași, s-a propus ca viitorul program de transport să se concentreze pe următoarele noduri ale rețelei, în jurul cărora să se dezvolte “spițele butucului”: Iași, Pașcani, Hârlău și Târgu Frumos. Orașul Podu Iloaiei reprezintă un caz special, modelul matematic nealocându-i UAT-uri în aria sa de influență, asta și prin prisma amplasării geografice în proximitatea Municipiului Iași. Prin urmare nu se recomandă a se constitui ca și nod al viitoarei rețele de transport public. Astfel, acest oraș împreună cu localitățile arundate prin modelul matematic (distanțare) vor fi alocate nodurilor către care există cea mai mare cerere de transport.

Etapale constituirii noii structuri de trasee: susținerea centrelor locale, asigurarea deservirii tuturor comunelor, dubla deservire a UAT-urilor care prezintă o cerere semnificativă și echilibrată către două noduri și întărirea coerenței comunicației între centrele urbane.

Programul de transport propus este structurat pe **grupe de trasee** ce prezintă avantajul unei exploatare mai raționale a parcului de vehicule, a posibilității utilizării abonamentului de călătorie pe oricare din traseele aceleași grupe. Gruparea traseelor s-a realizat după principiul teritorialității, astfel încât să se creeze zone de exclusivitate, ce vor permite o mai ușoară armonizare a graficelor de circulație, a capacităților de transport cu nevoile utilizatorilor din zonele respective.

Astfel, grupele propuse se orientează pe noduri (principalele orașe), dar și pe direcții de deplasare. De exemplu, toate traseele care fac legătura cu o zonă aflată de-a lungul unei artere principale, sunt constituite într-o grupă. Totodată, s-a ținut cont și de rentabilitatea traseelor, astfel încât să se asigure un echilibru al traseelor din fiecare grupă (acestea să conțină și trasee rentabile și trasee sociale).

Grupele de trasee sunt 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.

La determinarea parcului de vehicule pe trasee a stat fluxul de călătorii între localitățile județului cu rang de oraș sau comună. Analiza asupra programului de transport actual a scos în evidență că există 7 trasee care necesită mai mult de 2 vehicule (circa 6 % din numărul total de trasee aflate în exploatare) și 24 de trasee care necesită câte 2 vehicule pentru susținerea fluxului de călătorii (circa 20% din total), marea majoritate fiind trasee cu un singur vehicul în parc activ.

În baza numărului de călătorii dus-întors probabil apreciat, a coeficienților de neuniformitate lunară și zilnică, a numărului de ore în care serviciul este asigurat pe trasee, a numărului de stații în medie pe un traseu, a valorii parcursului activ a fost determinate capacitățile pe vehicule.

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.

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.

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

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
G9	10	2
G10	3	1
G11	14	3

Anticiparea evoluției fluxurilor de călători la nivelul județului pe baza datelor de ordin statistic a indicat faptul că numărul de călătorii în cuprinsul ariei județului Iași va crește în interiorul unui viitor de aproximativ 5-10 ani.

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 a implicat o analiză detaliată a informațiilor de ordin economico-financiar și tehnic furnizate de operatorii de transport.

Vechimea medie a parcului auto pentru care operatorii de transport au furnizat informații este de 8 ani, peste jumătate din parcul auto pentru care au fost prezentate informații încadrându-se în norma de poluare Euro 6. Analiza tarifelor practicate la bilete a indicat că există diferențe semnificative între tarifele la bilete practicate de operatorii de transport pe distanțe de transport egale, existând totodată diferențe la tarifele la bilete practicate între stații aflate la aceeași distanță de către același operator de transport. Motivul principal al practicării de tarife diferite la bilete pe distanțe egale în ce privește numărul de kilometri dintre stații, de către operatori diferiți și de către același operator în unele situații, dincolo de capacitatea medie a vehiculelor care influențează tariful mediu lei/km/loc pe traseele efectuate, rezidă din asigurarea unui echilibru al balanței cheltuieli – venituri care pot fi realizate pe trasee diferite, funcție de variabilele – nivelul cheltuielilor prilejuite de efectuarea curselor pe trasee și de nivelul de încărcare al traseelor în ce privește numărul de călători, cu alte cuvinte nivelul de rentabilitate al traseelor.

Analiza cheltuielilor de exploatare prezentate de operatorii de transport a fost raportată la numărul de km planificați anual pe traseu, ponderea diferitelor categorii de cheltuieli în structura serviciilor de transport indicând o medie de 67,69% pentru cheltuielile materiale, o medie de 26,20% pentru cheltuielile salariale și o medie de 2,87% pentru cheltuielile cu taxele, impozitele și autorizațiile. Tariful mediu lei/km rezultat din fundamentările tarifului pe traseele pe care au fost furnizate informații de operatorii de transport este de 6,96 lei/km. Tariful mediu lei/km/loc fără TVA rezultat din fundamentările tarifului pe traseele pe care au fost furnizate informații este de 0,41 lei/km/loc, cu un minim de 0,28 lei/km/loc și un maxim de 0,92 lei/km loc iar cu TVA: valoare medie 0,48 lei/km/loc, minim de 0,33 lei/km/loc și maxim 1,09 lei/km/loc.

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.

Calculul valorii serviciilor de transport pentru fiecare traseu s-a realizat în baza numărului total de km planificați anual pe fiecare traseu în parte, conform programului de transport propus. Au fost prezentate în detaliu pentru fiecare categorie de cheltuieli care formează valoarea serviciilor de transport elementele de referință ce au fost luate în calcul: prețuri, consumuri, valori taxe

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**.

Se propune ca **durata contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean prin curse regulate în județul Iași** să fie de **10 ani** (120 de luni).

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**.

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 – Probota – 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 – Mânzătești – 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	
	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 – BOROȘEȘTI / TUFEȘTII 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	

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Valoare totală contract 10 ani/ traseu	Valoare totală contract 10 ani/grupa de trasee
	G5T6	IAȘI – Țibănești – TUNGUJEL	10.822.788,79	
	G5T7	IAȘI – Tansa – MÂNĂSTIREA	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	
	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	

Grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Valoare totală contract 10 ani/ traseu	Valoare totală contract 10 ani/grupa de trasee
	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	
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