

Drăgău

HOTĂRÂRE

privind aprobarea Studiului de oportunitate al dezvoltării serviciului de transport public pentru proiectul „Dezvoltarea mobilității urbane III – Beclean orașul inteligent”

Consiliul Local al orașului Beclean întrunit în ședința extraordinară din data de 09 iunie 2023 în prezența unui număr de 14 consilieri locali din totalul de 16 consilieri locali în funcție;

Având în vedere:

- Referatul de aprobare nr. 4740/30.05.2023 al Primarului orașului Beclean;
- Raportul nr. 4741/30.05.2023 întocmit de către Direcția economică din cadrul Primăriei orașului Beclean;
- Avizul comisiei de specialitate din cadrul Consiliului local, nr. 39/09.06.2023;

În conformitate cu:

- Prevederile Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- Prevederile Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Prevederile Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului, cu modificările și completările ulterioare;
- Prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului 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;

În temeiul dispozițiilor: art. 129 alin. (1), alin. (2) lit. d), alin. (7) lit. k) și lit. n), art. 139 alin. (3) lit. e), art. 196 alin. (1) lit. a) și art. 197 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

HOTĂRĂȘTE:

Art.1. Se aprobă Studiul de oportunitate al dezvoltării serviciului de transport public pentru proiectul „Dezvoltarea mobilității urbane III – Beclean orașul inteligent”, conform Anexei care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Cu ducerea la îndeplinirea hotărârii se încredințează Primarul, Direcția economică și Serviciul Arhitect șef din cadrul Primăriei orașului Beclean.

Art.3. Prezenta hotărâre se aduce la cunoștință publică prin grija Secretarului general al U.A.T. oraș Beclean și se transmite prin secretariatul Consiliului local către:

- Primar;
- Direcția economică;
- Serviciul Arhitect șef;
- Instituția Prefectului – Județului Bistrița-Năsăud.

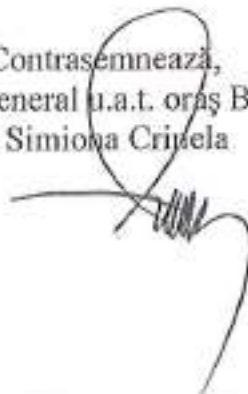
CONFORM CU
ORIGINALUL

Progu

Președinte de sedință,
Pop Vasile



Contrasemnează,
Secretar general u.a.t. oraș Beclean
Oprea Simiona Crivela



Nr. 70 din 09.06.2023

Hotărârea a fost adoptată cu 14 voturi „pentru”.

D.D.M.



Studiu de oportunitate privind
dezvoltarea serviciului de
transport public în Orașul
Beclean

CONFORM CU
ORIGINALUL



FIP CONSULTING

1998

Progy

STUDIU DE OPORTUNITATE

al dezvoltării serviciului de transport public pentru
proiectul „Dezvoltarea mobilității urbane III – Beclean
Orașul Inteligent”

Raport final

Colectiv de elaborare

Radu Andronic



Informații despre livrabil

Revizie	Livrabil
1	Versiune finală

Data
29/05/2023

Disclaimer

Acest document a fost elaborat de FIP CONSULTING SRL pentru a fi utilizat numai de către Client, conform principiilor de consultanță general acceptate, a bugetului și a termenilor de referință în legătură cu care s-a ajuns la un acord între FIP CONSULTING și Client. Nicio terță parte nu poate utiliza în scop comercial informații, date și analize din acest document fără un acord scris expres acordat anterior de către Client și de către FIP CONSULTING SRL. Acordul FIP Consulting este obligatoriu pentru informațiile și datele cu caracter conceptual, strategic, design, modul de structurare și prezentare, precum și conceptele de inovare în mobilitate urbană și transporturi. Prelucrul acestora de către terțe parti poate constitui concurență neloială, astfel cum a fost prevăzută de Art. 1 din Legea 11/1991, în sensul că poate produce pagube constând în restrângerea elementelor de unicitate și avantaj competitiv. Copierea sau folosirea informațiilor incluse în acest raport în orice alte scopuri decât cele prevăzute în Contract se pedepsește conform legilor internaționale în vigoare.

Sursa analizelor (figuri, planșe, tabele, diagrame etc.) este reprezentată de analiza Consultantului, dacă nu se specifică altceva. Informațiile cu caracter teoretic din secțiunile "Analiza oportunității privind modul de administrare a Serviciilor de Transport Public" și "Analiza tehnico-economică privind modalitatea dotării cu active" sunt preluate din Ghidul "Aspecte de avut în vedere pentru finanțarea transportului public" elaborat de JASPERS-ARUP - Metroul SA pentru MDRAP (www.infra.ro).

CONFORM CU
ORIGINALUL

Andronic

Cuprins

1.	INFORMAȚII GENERALE PRIVIND STUDIUL DE OPORTUNITATE	3
1.1.	Titlul lucrării	3
1.2.	Ordonator principal de credite/investitor	3
1.3.	Ordonator de credite (secundar/terțiar)	3
1.4.	Beneficiarul investiției	3
1.5.	Elaboratorul studiului de oportunitate	3
1.6.	Lista abrevieri	3
1.7.	Referințe legale	6
1.8.	Scopul și rolul documentației	7
2.	SITUAȚIA EXISTENTĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL	14
2.1.	Prezentarea localității	14
2.2.	Prestarea serviciului	40
2.3.	Analiza principalelor probleme și nevoi identificate	53
2.4.	Descrierea obiectului investițional	55
3.	SCENARII TEHNICO-ECONOMICE ALTERNATIVE PRIVIND DEZVOLTAREA SERVICIULUI	98
3.1.	Scenariul tehnico-economic 1 Autobuze cu motor electric	99
3.2.	Scenariul tehnico-economic 2 Autobuze cu motor diesel	107
3.3.	Scenariul tehnico-economic optim	113
4.	RECOMANDĂRI PRIVIND PAȘII DE URMAT PENTRU IMPLEMENTAREA SOLUȚIEI RECOMANDATE	151
4.1.	Elemente de ordin juridic, procedural	151
4.2.	Calendar de implementare	153
5.	CONCLUZII	154
6.	ANEXE	159
	Anexa 1 – Propunere reconfigurare trasee transport public	159
	Anexa 2 – Propunere program transport public	161
	Anexa 3 – Costuri de operare estimative ale serviciului de transport public	169
	Anexa 4 – Venituri estimative în urma operării serviciului de transport public	171

CONFORM CU
ORIGINALUL

Logu

1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND STUDIUL DE OPORTUNITATE

1.1. Titlul lucrării

STUDIUL DE OPORTUNITATE al dezvoltării serviciului de transport public pentru proiectul „Dezvoltarea mobilității urbane III – Beclean Orașul Inteligent”

1.2. Ordonator principal de credite/investitor

Primăria Orașului Beclean

1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar)

Primăria Orașului Beclean

1.4. Beneficiarul investiției

Primăria Orașului Beclean

Date de contact:

- Adresa: Aleea Trandafirilor, nr. 2, Beclean, județ Bistrița-Năsăud, 425100, România
- Website: <http://www.primariabeclean.ro/>
- E-mail: secretariat@primariabeclean.ro
- Tel./fax: 0263-343686

1.5. Elaboratorul studiului de oportunitate

Studiul de oportunitate a fost elaborat de către FIP Consulting SRL, companie de consultanță în domeniul mobilității urbane și a dezvoltării sistemelor de transport public ecologice.

Date de contact:

- Adresa: Str. Cluceru Udricani, nr. 20, Sector 3, București
- Website: www.fipconsulting.ro

1.6. Lista abrevieri

Ajutor de Stat

Un avantaj conferit în mod selectiv întreprinderilor de către autoritățile publice.

Asociație de Dezvoltare

Asocierea a Autorităților Locale în scopul furnizării de servicii integrate de transport public local pe întreg teritoriul administrativ al tuturor autorităților membre ale asociației.

Atribuire Directă

Procedura de atribuire a contractului prin care Autoritatea Contractantă delegă gestiunea serviciilor de Transport Public Local/ Metropolitan unui Operator, fără licitație publică, în conformitate cu Articolul 30 alineatul (6) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local.

Autoritatea Contractantă

Autoritatea competentă (Autoritate Locală sau o Asociație de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public) care are competența legală de a atribui serviciul de Transport Public în Gestiune directă sau Gestiune delegată, precum și capacitatea de a concesiona infrastructura aferentă.

CONFORM CU
ORIGINALUL

Inoșuș

Bunuri de Preluare	Bunurile utilizate la asumarea Obligației de Serviciu Public cu privire la care Operatorul va avea dreptul de a achiziționa active, plătiind Autorității Contractante un preț egal cu valoarea reziduală a activelor la încetarea contractului.
Bunuri Proprii	Bunurile proprii sunt activele exclusiv bunurile preluate, care au fost deținute în proprietate de Operator și au fost utilizate la executarea Obligației de Serviciu Public. Bunurile proprii rămân în proprietatea Operatorului, după încetarea Contractului de Servicii Publice.
Bunuri de Retur	Activele utilizate în prestarea Obligației de Serviciu Public, care vor fi returnate de drept, gratuit și libere de sarcini Autorității Contractante la finele contractului. Aceste active sunt activele puse la dispoziție operatorului de Autoritatea Contractantă.
Compartiment Specializat	O structură din cadrul Autorității Locale, fără personalitate juridică, care are dreptul de a acționa prin Gestiune Directă, în calitate de Operator al Autorității Locale.
Companie Municipală	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, asupra căreia Autoritatea Contractantă exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriului sau compartiment și care are toate obligațiile legale decurgând din acest fapt. Autoritatea Contractantă este acționar unic sau acționar majoritar într-o astfel de companie.
Compensație pentru Serviciu Public	Se referă la toate beneficiile, în special financiare, acordate direct sau indirect de o Autoritate Contractantă din fonduri publice în perioada de implementare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu acea perioadă.
Concesiune	Acordarea Dreptului de utilizare cu privire la un activ deținut de către Autoritatea Contractantă, astfel cum este prevăzut în cadrul Contractului de Servicii Publice.
Gestiune Delegată	Modalitatea de gestiune în care Autoritatea Locală transferă unuia sau mai multor operatori de transport toate sarcinile privind furnizarea/prestarea serviciilor de transport public pe baza unui contract de delegare a gestiunii.
Gestiune Directă	Modalitatea de gestiune în care Autoritatea își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea serviciului de transport public prin utilizarea propriilor sale resurse și în cadrul propriilor structuri.
Notificare privind ajutoare de stat	Obligația de a Informa Comisia Europeană cu privire la intenția de a acorda Ajutor de Stat în sensul Articolului 108 (3) al TFUE.
Obligație de Serviciu Public	Obligația de serviciu public reprezintă o obligație pe care un anumit operator nu și-ar asuma-o (sau nu și-ar asuma-o în aceeași măsură sau în aceeași condiții) fără remunerație suplimentară, dacă ar ține seama de propriul său interes comercial, și care trebuie să fie asumată din perspectiva autorităților publice din motive de interes public. Operatorul își asumă această obligație (voluntar sau

	obligatoriu) în schimbul unei anumite compensații, pentru acoperirea pierderii pe care o suportă cu prestarea obligațiilor de serviciu public.
Operator	Înseamnă entitatea căreia o Autoritate Contractantă îi acordă dreptul de a presta servicii de Transport Public într-o anumită zonă teritorial-administrativă, și care poate fi un Compartiment Specializat, un Operator Intern sau un Operator Extern.
Operator Extern	Operatorul care nu este definit ca fiind Operator Intern al Autorității Contractante. Acesta poate fi un Operator Privat sau o Companie Municipală care are dreptul de a participa la licitații deschise.
Operator Intern	O Companie municipală căreia i se atribuie direct dreptul de a furniza servicii de Transport Public de către Autoritatea Contractantă.
Operator Privat	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, căreia o Autoritate Contractantă îi acordă dreptul de a presta servicii de Transport Public pe teritoriul unei anumite unități administrative.
Procedură Competitivă	Metoda prin care Autoritatea Contractantă delegă gestiunea serviciului de Transport Public Local/ Metropolitan unui Operator, prin licitație, în conformitate cu prevederile art. 29 (8) din Legea nr. 51/2006 și cu alte dispoziții legale aplicabile. Această lege este în prezent în curs de revizuire.
Redevențe	În schimbul dreptului și obligației de a exploata bunuri date în concesiune, Operatorul poate plăti o redevență către Autoritatea Contractantă, calculată anual în conformitate cu prevederile contractului de concesiune sau ale Contractului de Servicii Publice. Acest cost este eligibil a fi inclus în calculul compensației.
Serviciu de Interes Economic General	Activitățile economice identificate ca fiind de o importanță deosebită pentru cetățeni și care nu ar fi efectuate (sau ar fi efectuate în alte condiții) în absența oricărei intervenții publice.
Sistem de Transport Public	Ansamblul sistemului tehnologic și operațional de transport aflat în proprietatea publică a unei Autorități Locale, care cuprinde infrastructura de transport public, vehiculele de transport public și spațiul fizic utilizat de vehiculele de transport public.
Transport Public	În sensul prezentului document, se referă la transportul public de călători rutier sau pe șine efectuat la Nivel Local (adică pe teritoriul unei Autorități Locale) sau la Nivel Metropolitan (adică pe teritoriul unui Asociații de Dezvoltare Intercomunitară).

CONFORM CU
ORIGINALUL

Integru

1.7. Referințe legale

Referințele legale la nivel european

Aspectele utilizate în cadrul acestui Studiu de oportunitate sunt reglementate la nivel comunitar de următoarele acte normative:

- Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, denumit în continuare "TFUE";
- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători pe calea ferată și rutier și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 (JO L 315/2007), denumit în continuare "Regulamentul (CE) 1370/2007";
- Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului, denumit în continuare "Regulamentul 1303/2013";
- Regulamentul (UE) nr. 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 Decembrie 2013, privind Fondul European de Dezvoltare Regională și dispoziții specifice referitoare la investițiile pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1080/2006.

Referințele legale la nivel național

Conținutul prezentului document este reglementat la nivel național de următoarele acte normative:

- Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală;
- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- Legea nr. 287/2009 privind Codul civil;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, actualizată prin Legea 225/2016;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local;
- Ordinul ministrului afacerilor interne și reformei administrative nr. 353/2007 de aprobare a normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
- Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;

CONFORM CU
ORIGINALUL

Dusquy

- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996;
- Legea nr. 20/2015 pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 77/2014;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Hotărârea Guvernului nr. 93/2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Ordinul 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

1.8. Scopul și rolul documentației

Scopul prezentului studiu de oportunitate este acela de a analiza, a diagnostica și a formula propuneri cu privire la achiziționarea mijloacelor de transport public local, prin analiza elementelor economice, tehnice și de dezvoltare urbană durabilă.

Realizarea studiului de oportunitate a deciziei de delegare reprezintă cerința obligatorie, și este conform cu Studiul de Oportunitate – conținut orientativ – din Ghidul Solicitantului – Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelului de proiecte a Programului Operațional Regional.

Prezentul studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea modernizării flotei de autobuze din Orașul Beclean care realizează serviciul transportului public local de persoane și stabilirea soluției optime în ceea ce privește numărul și capacitatea vehiculelor ce vor fi achiziționate, pentru satisfacerea la un nivel calitativ superior a nevoii de deplasare a populației din orașul Beclean, pentru corelarea cât mai bună a capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente, pentru creșterea gradului de accesibilitate a persoanelor cu handicap la acest serviciu, creșterea calității vieții fiind prioritară precum și protejarea mediului și reducerea emisiilor de GES.

Autoritățile administrației publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public județean de persoane prin curse regulate, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială 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.

Respectiv la încadrarea investiției propuse în prevederile strategice de la nivel regional/local:

CONFORM CU
ORIGINALUL

Inguz

Strategia UE pentru Regiunea Dunării (SUERD) - a fost proiectată pentru a răspunde provocărilor comune cu care se confruntă statele membre UE și țările terțe situate în aceeași arie geografică, care beneficiază astfel de o mai bună cooperare, contribuind la realizarea coeziunii economice, sociale și teritoriale. Dezvoltarea infrastructurii de transport este elementul cheie al creșterii economice în Regiunea Dunării. Aria prioritară 1 B – Mobilitatea ferovieră rutieră și aeriană se adresează îmbunătățirii mobilității și transportului multimodal prin legături rutiere, feroviare și aeriene, prin sprijinirea unor conexiuni mai bune și inteligente, din punctul de vedere al protecției mediului și eficienței.

Infrastructura de mobilitate din Regiunea Dunării va fi îmbunătățită prin implementarea așa-numitelor proiecte prioritare TEN-T, a coridoarelor de transport feroviar de marfă și a investițiilor în conectivitatea aeriană regională. S-au întreprins acțiuni în scopul:

- Consolidării coeperării între părțile interesante implicate în traficul aerian;
- Asigurării unor sisteme de transport metropolitane durabile;
- Îmbunătățirii infrastructurii transfrontaliere regionale și locale;
- Asigurării accesului la zonele rurale;
- Dezvoltării planificării nodurilor pentru transportul multimodal;
- Dezvoltării sistemelor de transport inteligent, utilizând tehnologii ecologice, mai ales în zonele urbane.

Poluarea urbană are efecte negative asupra climatului, cât și asupra populației din Orașul Beclean. Pentru a combate acest aspect, Primăria Orașului Beclean dorește modernizarea flotei de autobuze cu mijloace de transport ecologice. Astfel, se vor reduce emisiile de gaze cu efect de seră, cât și traficul rutier, prin punerea la dispoziție unui mod de transport ecologic cetățenilor.

După implementarea prezentei investiții, Primăria Orașului Beclean va demara măsuri de conștientizare a populației cu privire la beneficiile și utilizarea serviciului de transport public, precum desfășurarea unor campanii de publicitate utilizând canalele de publicitate disponibile: anunțuri în ziarele locale, spoturi radio și TV, pentru a atrage atenția cetățenilor la proiect.

În concluzie, prezentul obiectiv de investiții este în corelare cu obiectivele Strategiei UE pentru Regiunea Dunării (SUERD), Aria Prioritară 1B Mobilitate Aeriană-Feroviară-Rutieră, Acțiunea 4: Asigurarea sistemelor de transport metropolitan și a mobilității durabile, Acțiunea 7: Dezvoltarea sistemelor inteligente de trafic prin utilizarea de tehnologii ecologice, în special în regiunile urbane, Acțiunea 8: Creșterea gradului de conștientizare pentru siguranța rutieră și încurajarea schimbului de bune practici.

Strategia de Dezvoltare Durabilă a României 2030 – vizează asigurarea condițiilor pentru o viață demnă a cetățenilor din comunitățile urbane și rurale prin accesul la locuințe și servicii de bază adecvate, sigure și la prețuri accesibile; accesul la transport public eficient, la prețuri echitabile și accesibile pentru toți; promovarea conceptului de smart-city; consolidarea eforturilor de protecție și salvagardare a patrimoniului cultural; reducerea impactului negativ asupra mediului în orașe, inclusiv prin acordarea unei atenții deosebite calității aerului și mediului în general.

CONFORM CU
ORIGINALUL

Investiția propusă se află în corelare strategia antemenționată, contribuind la realizarea ODD 11 "Dezvoltarea unor orașe și așezări umane favorabile incluziunii, sigure, reziliente și durabile:

- „Asigurarea accesului la sisteme de transport sigure, la prețuri echitabile, accesibile și durabile pentru toți, în special prin extinderea rețelelor de transport public, acordând o atenție deosebită nevoilor celor aflați în situații vulnerabile, femei, copii, persoane cu dizabilități și în etate”

Prin prezentul obiectiv de investiții, Primăria Orașului Beclean va asigura cetățenilor un serviciu de transport public local sigur, cât și accesibil. Totodată, se vor acorda gratuități categoriilor de persoane menționate anterior, conform prevederilor legale.

- „Reducerea efectelor pe care poluarea atmosferică le are supra sănătății umane și a mediului prin acordarea unei atenții deosebite calității aerului” –

Prin achiziționarea de autobuze electrice se vor reduce emisiile de gaze cu efect de seră la nivelul Orașului Beclean. De asemenea, asigurând un serviciu de transport public local accesibil și sigur, populația va alege acest mod de transport alternativ în detrimentul autovehiculului personal.

Strategia Regională de Mobilitate Urbană și Orașe Inteligente 2021-2027 a Regiunii de Dezvoltare Nord-Vest

Conform documentului antemenționat, transport public local, cu alte 9 orașe având planificate proiecte pentru introducerea unor astfel de servicii până în 2021. Orașele care nu dețin servicii proprii de transport public sunt deservite de transportul public județean. Există în anumite cazuri sate componente care nu se află pe drumuri principale, nefiind astfel deservite nici de transportul public județean.

Obiectivului Specific 6 Sistem de transport optimizat continuu care susține deplasările cu emisii reduse, Direcția de acțiune 6.3 Creșterea atractivității și dezvoltarea serviciilor de transport public - are la bază prioritățile stabilite prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă. Prin intervențiile propuse în PMUD se dorește optimizarea și creșterea atractivității mijloacelor de transport cu emisii reduse, dar și pentru facilitarea unui schimb de comportament în rândul populației și tranziția de autoturismul personale către transportul public și mersul cu bicicleta sau pe jos.

Prin modernizarea serviciului de transport public local și dotarea flotei de autobuze cu mijloace de transport nepoluante, Primăria Orașului Beclean contribuie la atingerea *Obiectivului Specific 6 Sistem de transport optimizat continuu care susține deplasările cu emisii reduse, Direcția de acțiune 6.3 Creșterea atractivității și dezvoltarea serviciilor de transport public.*

New European Bauhaus – Inițiativa programului reprezintă o abordare practică destinată creării unor oportunități durabile și inclusive pentru toți cetățenii europeni.

Acest proiect vizează crearea unui spațiu UE al designului și al arhitecturii funcționale care să contribuie în egală măsură la îndeplinirea obiectivelor prevăzute în Pactul Ecologic European. Așadar, sunt propuse o serie de măsuri concrete pentru crearea unor spații estetice, funcționale și adaptate vieții de zi cu zi, menite să faciliteze tranziția ecologică și să contribuie la combaterea schimbărilor climatice.

Abordarea interdisciplinară și crearea de sinergii între diverse domenii de acțiune (politici de mediu, politici digitale și politici arhitectonice) sunt vitale pentru îndeplinirea obiectivelor Pactului Ecologic European, obținerea unor progrese substanțiale în materie și, implicit, ameliorarea calității vieții cetățenilor europeni.

Pactul verde european oferă un plan de acțiune menit să stimuleze utilizarea eficientă a resurselor prin trecerea la o economie circulară, mai curată, să refacă biodiversitatea și să reducă poluarea. Ca parte a Pactului verde european, Comisia a propus în septembrie 2020 să ridice obiectivul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru 2030, inclusiv emisiile și eliminările, la cel puțin 55% față de 1990. Pentru reducerea emisiilor de gaze este necesară introducerea unor forme de transport public mai puțin poluant, mai ieftin și sănătos.

Prin prezentul obiectiv de investiții, respectiv modernizarea serviciului de transport public prin achiziția de material rulant nepoluant, Primăria Orașului Beclean contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

CONFORM CU
ORIGINALUL

Totodată, prin implementarea prezentului proiect se va crea un spațiu de trai mai abordabil și mai accesibil, cât și o calitate mai bună a vieții.

Strategia integrată de dezvoltare urbană (SIDU) 2021-2037 - La nivelul UAT Beclean există proiecte în corelare cu prezenta investiție, respectiv „PMUD 1 – Drumul Gării din Beclean. Îmbunătățirea mobilității urbane a Orașului Beclean” și „PMUD 2 – Dezvoltarea mobilității urbane în Orașul Beclean Etapa II – Extinderea”. Prezenta investiție este complementară cu cele 2 proiecte menționate anterior și vor avea un impact pozitiv prin utilizarea transportului public și a altor forme de mobilitate urbană ecologice, precum și asupra reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră (GES), generate de transportul rutier motorizat de la nivelul Orașului Beclean.

Conform documentelor programatice de la nivel european, dezvoltarea mobilității urbane trebuie să devină mult mai puțin dependentă de utilizarea autoturismelor, prin schimbarea accentului de la o mobilitate bazată în principal pe utilizarea acestora, la o mobilitate bazată pe mersul pe jos, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare, utilizarea transportului public de înaltă calitate și eficiență, reducerea utilizării autoturismelor în paralel cu utilizarea unor categorii de vehicule nepoluante.

Prin dezvoltarea unui sistem de transport public de călători atractiv și eficient se pot asigura condițiile pentru realizarea unui transfer sustenabil al unei părți din cota modală a transportului privat cu autoturisme, către transportul public. Astfel, se pot diminua semnificativ emisiile de GES și traficul rutier cu autoturisme.

Prezenta investiție va contribui în mod direct la utilizarea crescută a transportului public și a altor forme de mobilitate urbană ecologice și la reducerea emisiilor de GES, provenite din transportul rutier motorizat de la nivelul Orașului Beclean.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) 2021-2037

Dezvoltarea orașului și creșterea calitatii vieții locuitorilor se vor realiza pe baza unui sistem de transport eficient și durabil, accesibil geografic și economic. Rețeaua de transport care se va dezvolta în următorii ani în zona, atât din punct de vedere al infrastructurii, dar mai ales a tipurilor de servicii publice puse la dispoziția locuitorilor, va sustine mobilitatea eficientă a persoanelor, creând astfel cadrul pentru afirmarea Orașului Beclean ca oraș accesibil, echitabil, deținător al unui mediu urban atractiv, inovator, rezilient provocărilor externe ale deceniilor următoare și totodată ca exemplu de bună practică și a expertizei către localitățile din regiune.

Mobilitatea durabilă este expresia dezvoltării unui sistem de transport solid, ecologic și eficient, prietenos cu mediu, dar în același timp statomic și tradițional, asigurând astfel un echilibru între valorificarea modurilor și infrastructurii de transport tradiționale, pe de o parte, cu necesitatea de modernizare și asigurare a consumului eficient de resurse și promovarea modurilor de transport nepoluante, pe de alta parte.

Accesibilitatea rapidă va reprezenta integrarea superioară a zone, cu asigurarea accesului cu economii de timp către punctele de interes pentru persoane și marfuri, oferirea de alternative multiple de deplasare, scăderea timpilor petrecuți în trafic, dar și dezvoltarea unui sistem de transport accesibil pentru toate categoriile sociale, echitabil și eficient economic.

Dezvoltarea sistemului de transport se va realiza prin valorificarea potențialului natural și antropic al orașului, în limitele și constrângerile existente, atât de natură geografică sau tehnică, cât și de ordin financiar, astfel încât să poată fi îndeplinită viziunea de dezvoltare durabilă a orașului.

Obiectivul general al PMUD este crearea și dezvoltarea unui sistem de transport durabil, care să corespundă așteptărilor și nevoilor de mobilitate și accesibilitate a cetățenilor și mărfurilor, în cadrul unui mediu urban atractiv, sănătos și prietenos cu mediul.

CONFORM CU
ORIGINALUL

insus

Pentru dezvoltarea echilibrată a mobilității durabile în Orașul Beclean, se propun intervenții cu caracter integrat, care vor avea ca scop echilibrarea într-un mod mai echitabil a spațiului public aferent principalelor artere, între modurile nepoluante de transport și spațiul destinat utilizării individuale ale mijloacelor de transport, cu scopul reducerii emisiilor GES generate de acestea.

Prin realizarea acestui obiectiv, Primăria Orașului Beclean, urmărește, în condițiile legii, prin strategiile pe care le va adopta:

- dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare economico- socială a orașului, precum și a infrastructurii aferente acestuia;
- satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației (principalul client), precum și al instituțiilor publice și agenților economici de pe raza administrativ- teritorială a municipiului pe care îi deservește prin serviciile de transport;
- gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;
- îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public local de persoane;
- asigurarea capacității suficiente de transport pe rute aglomerate;
- promovarea reabilitării infrastructurii aferente serviciilor de transport public local de persoane;
- realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor;
- acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;
- menținerea serviciului de transport la indicatorii de performanță propuși.

Referitor la respectarea principiilor DNSH pentru înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante):

- **Atenuarea efectelor schimbărilor climatice** - Investiția propusă vizează achiziția de material rulant cu emisii zero;
- **Adaptarea la efectele schimbărilor climatice** - Investiția nu va avea un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind adaptarea la schimbările climatice, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării;
- **Protecția și utilizarea sustenabilă a resurselor de apă** - Investiția va avea un impact previzibil nesemnificativ asupra acestui obiectiv de mediu, ținând seama atât de efectele directe, cât și de cele primare indirecte pe întreaga durată a ciclului de viață. Nu sunt identificabile riscuri de degradare a mediului legate de protejarea calității apei și de stresul hidric.
- **Economia circulară, prevenirea generării deșeurilor și reciclarea** - Vor fi prevăzute măsuri de gestionare a deșeurilor, în conformitate cu ierarhia deșeurilor, atât în etapa de utilizare (întreținere), cât și la sfârșitul duratei de viață a flotei, inclusiv prin reutilizare și reciclare a bateriilor și a componentelor electronice (în special a materiilor prime critice din acestea). În toate etapele investiției se va menține evidența gestionării deșeurilor conform Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare, HG nr. 856/2002 (Directiva

CONFORM CU
ORIGINALUL

10/09/2024

2008/98/CE privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive), HG 170/2004 privind gestionarea anvelopelor uzate și Legea nr. 249/2015 privind modalitatea de gestionare a ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje, cu modificările și completările ulterioare.

Gestionarea deșeurilor rezultate atât din faza de operare (întreținere/mentenanță), cât și cele rezultate la finalul duratei de viață a activelor mobile se va realiza în conformitate cu obiectivele de reducere a cantităților de deșeurii generate și de maximizare a reutilizării și reciclării, respectiv în linie cu obiectivele din cadrul general de gestionare a deșeurilor la nivel național - Planul național de gestionare a deșeurilor (elaborat în baza art. 28 al Directivei 2008/98/EC privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, cu modificările ulterioare și aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 942/2017).

Pentru asigurarea mentenanței materialului rulant se are în vedere instruirea personalului operatorului de transport sau încheierea de contracte cu firme specializate, care să dețină un spațiu amenajat special pentru acest scop și implicit care să asigure condițiile de siguranță sporite, necesare realizării serviciilor de mentenanță. Totodată, firma specializată va gestiona și deșeurile rezultate în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Societățile care vor presta aceste servicii au obligația legală de a respecta normele de protecția mediului, inclusiv tranziția către o economie circulară. Mai mult, activitățile de fabricație și reparații ale materialului rulant vor fi supuse procedurii de emitere a autorizației de mediu (a se vedea OUG nr. 195/2005 și Ordinul MMDD nr. 1798/2007), fiind analizate, de către autoritățile cu competențe în domeniul protecției mediului, modul de gospodărire a deșeurilor și a ambalajelor, modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor periculoase, programul de conformare - măsuri pentru reducerea efectelor prezente și viitoare ale activităților etc.

Totodată, firma specializată va gestiona și deșeurile rezultate în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Se va evita scoaterea din folosință a materialului rulant cu care se poate presta în condiții bune serviciul de transport public de călători.

Astfel, materialul rulant poate fi supus serviciilor de modernizare, reparații, schimbări de componente, astfel încât să se asigure o utilizare durabilă a resurselor.

După scoaterea din uz a materialului rulant, părțile componente vor fi dezmembrate, sortate și pregătite pentru reutilizare.

Bateriile și acumulatorii industriali, ce includ bateriile și acumulatorii folosiți de autobuzele electrice, vor fi colectate, tratate, reciclate și eliminate în conformitate cu prevederile Directivei 2006/66/CE privind bateriile și acumulatorii și deșeurile de baterii și acumulatori și de abrogare a Directivei 91/157/CEE, transpusă în legislația națională (de ex. Hotărârea de Guvern nr. 1132/2008, modificată prin Hotărârea de Guvern nr. 1079/2011).

Deșeurile de echipamente electrice și electronice, de exemplu echipamente informatice și de telecomunicații de dimensiuni mici (nici o dimensiune externă mai mare de 50 cm), vor fi gestionate în conformitate cu Directiva 2012/19/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice (DEEE), transpusă în legislația națională prin OUG 5/2015 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice.

- **Prevenirea și controlul poluării aerului, apei și solului** - Investiția propusă nu va avea un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind prevenirea și controlul poluării aerului, apei și solului, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

CONFORM CU
ORIGINALUL

Dozgu

Vehiculele rutiere încadrate în clasa M vor deține omologări acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene și vor respecta prevederile Directivei 2019/1161/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic.

De asemenea, se va asigura că anvelopele cu care sunt dotate vehiculele de transport respectă cerințele privind zgomotul exterior la rulare, astfel cum sunt stabilite în Regulamentul CE 2020/740 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri.

Totodată, se va asigura conformarea vehiculelor, acolo unde este cazul, cu cerințele cele mai recente privind emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI), în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009.

Aceste condiții vor fi specificate în datele achiziției.

- **Protecția și refacerea biodiversității și ecosistemelor** - Investiția propusă nu va avea un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind protecția și refacerea biodiversității și ecosistemelor, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării. Traseele ce vor fi operate NU se vor suprapune cu zone sensibile din punctul de vedere al biodiversității sau în apropierea acestora (rețeaua de arii protejate Natura 2000, siturile naturale înscrise pe Lista patrimoniului mondial UNESCO și principalele zone de biodiversitate, precum și alte zone protejate etc).

Analizele efectuate s-au realizat pe baza informațiilor și datelor primite de la Beneficiar și s-au referit în general la date privind liniile de transport public detaliate în cadrul documentațiilor tehnico-economice transmise.

Informațiile primite au fost considerate ca fiind corecte și asumate, Consultantul nu a realizat cercetări suplimentare cu privire la aceste date și informații, care stau la baza concluziilor și a propunerilor



2. SITUAȚIA EXISTENTĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

2.1. Prezentarea localității

Amplasament

Orașul Beclean este al doilea oraș din județul Bistrița-Năsăud, este situat în centrul României, așezat pe ambele maluri ale râului Târnava Mare, la intersecția paralelei 46°10'7" latitudine nordică, cu meridianul 24°21'8" longitudine estică. Distanța față de Bistrița-Năsăud, reședința județului, este de 56 km, față de București de 340 km, Brașov 160 km și la 75 km de Tg. Mureș.

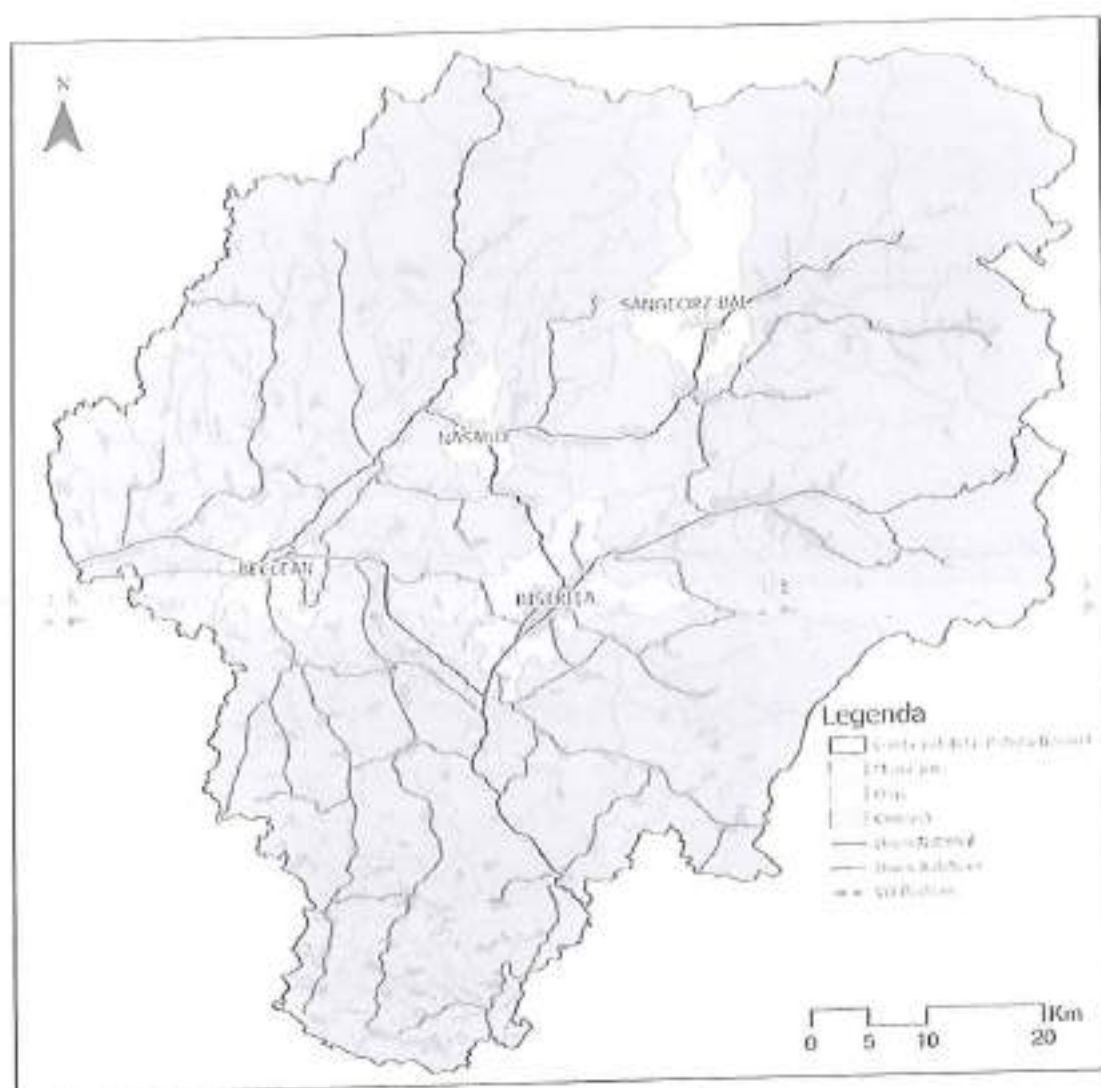
Suprafața administrativă a orașului Beclean, este de 5846 ha, având o populație de 10.403 locuitori în anul 2011, în scădere față de 10.878 locuitori în anul 2002.

Aflat în depresiunea Dumitra, între Dealurile Ciceului la nord, Dealul Cetății la est și Câmpia Transilvaniei la sud Becleanul este așezat pe valea râului Someșul Mare, posibilitățile de extindere spațială fiind restrânse de formele de relief menționate.

Orașul Beclean face parte din Regiunea de Dezvoltare VI Nord Vest, împreună cu jud. Bistrița-Năsăud și alături de județele Cluj, Satu Mare, Baia Mare și Sălaj.

CONFORM CU
ORIGINALUL

ingy



Figură 1 Localizarea orașului Beclean în cadrul județului Bistrița-Năsăud

Rețeaua stradală

Orașul Beclean se întinde pe o lungime de aproximativ 2 km pe direcția Nord-Sud și aproximativ 5,71 km pe direcția Est-Vest. Acesta este situat pe mai multe rute de transport intern ceea ce îi conferă toate atributele unui important nod de transport rutier.

Infrastructura de transport în Orașul Beclean este formată din:

- || Rețeaua de căi de transport rutiere; și
- || Rețeaua de căi ferate.

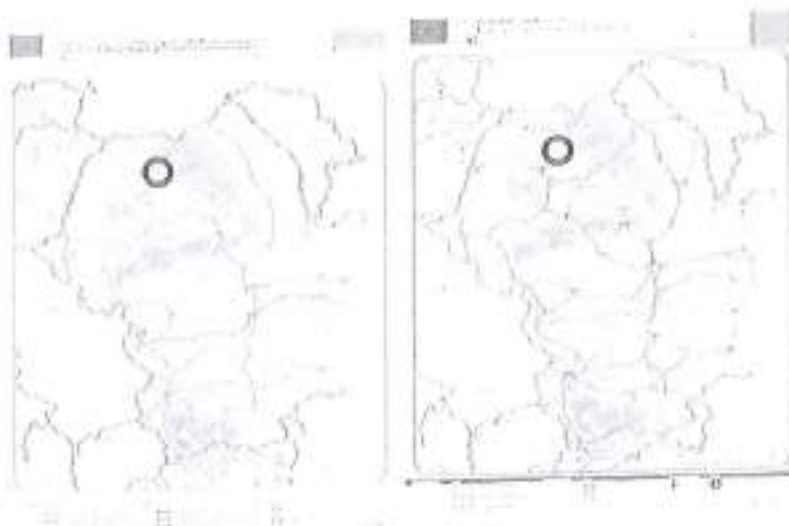
REȚEAUA RUTIERĂ EXTRAURBANĂ MAJORĂ – EUROPEANĂ, NAȚIONALĂ, REGIONALĂ

Arterele de penetrație spre orașul Beclean, sunt în general drumuri naționale și județene, cu două benzi de circulație. Principalele artere rutiere de interes local pot fi grupate în trei categorii, respectiv drumuri europene E58 (pe direcția vest-est), drumuri naționale, respectiv DN17D Beclean-Fluturica (DN18) și drumuri județene, respectiv DJ172F Beclean - Brăniștea - Mica - Dej și DJ172A Beclean - Țaga.

Rețeaua trans-europeană de transport (TEN-T) are rolul de a crea rețele complete de transport (auto, feroviar și naval) și asigură conexiunile dintre principalii poli strategici de dezvoltare la nivel european. Aceasta a fost împărțită pe 2 niveluri: rețeaua centrală (Core) și cea globală (Comprehensive).

Planșa următoare prezintă localizarea rețelei TEN-T principale și secundare pe teritoriul României și poziționarea orașului. Din perspectiva coridoarelor prioritare TEN-T, România este traversată de:

- || Coridorul nr. 4, Orient-East Med
 - || Coridorul nr. 9, Rin – Dunăre
- Orașul Beclean beneficiază de conectivitate primară la rețeaua TEN-T Core prin intermediul coridorului de cale ferată Alba Iulia – Dej – Beclean – Suceava – Iași.



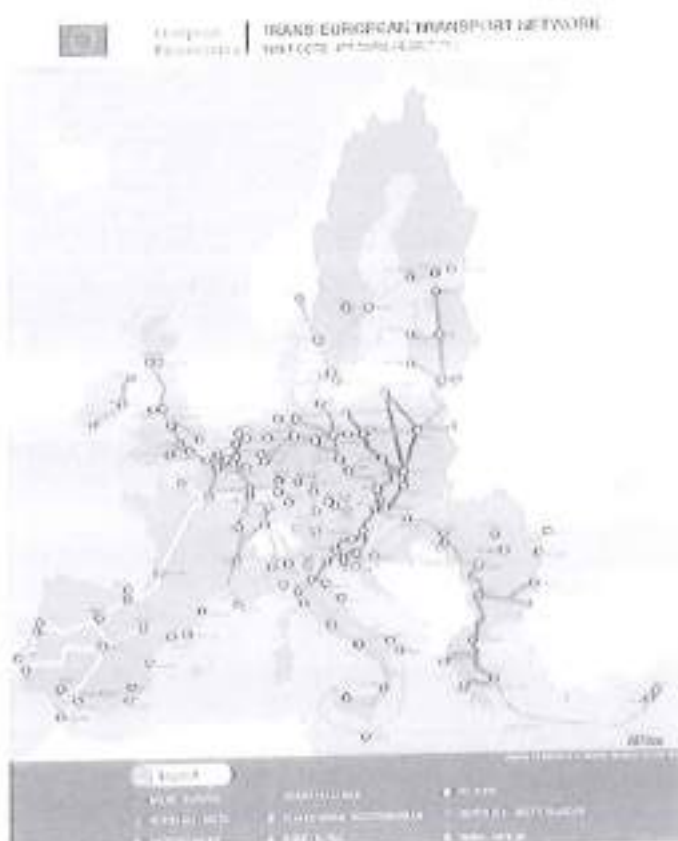
Figură 2 - Rețea TEN-T Core și Comprehensive pentru drumuri, cai ferate, porturi, terminale feroviare și aeroporturi

Sursa: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/revision-t_en.htm

În ceea ce privește nivelul de accesibilitate către coridoarele auto, orașul Beclean se află la o distanță de 62 km (1 h 30 min) față de autostrada A3 Transilvania (UAT Gilău) și la o distanță de aprox. 68 km (1 h 40 min) de rețeaua TEN-T Core principală A3 Turda.

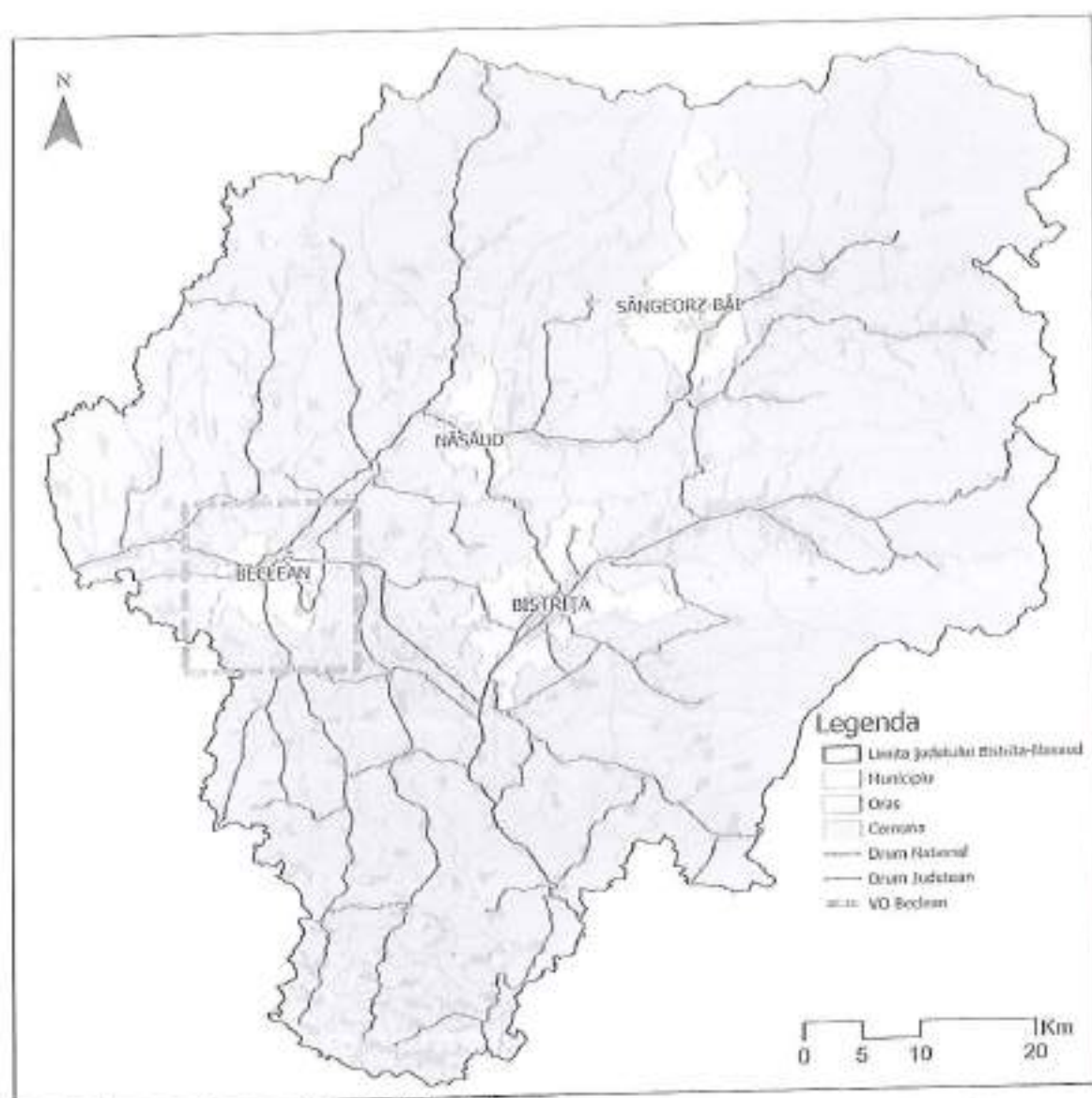
La nivel regional orașul Beclean este traversat:

- || De la est la vest pe direcția E58 (DN17) Iași – Târgu Frumos – Botoșani – Suceava – Vatra Dornei – Bistrița – Beclean – Dej – Baia Mare – Halmeu
- || Cu direcția sud, pe DJ172 A pe direcția Beclean – Nușeni – Beudiu – Strugureni
- || Cu direcția sud – est pe DJ 172 Beclean – Argișu de Jos – Cociu – Nimigea de Jos – Zagra – Suplai
- || Cu direcția nord-est, pe DN 17D: Beclean, Năsăud, Sângeroz – Băl și Fluturica (Cărlibaba);



Figură 3 - Coridoarele prioritare de transport la nivel european

CONFORM CU
ORIGINALUL
Proșu



Figură 4 - Încadrarea în rețeaua de transport județeană
Sursa: Hartă realizată de consultant

Starea tehnică a drumurilor reprezintă un factor important care influențează costurile generalizate ale utilizatorilor, precum și deciziile acestora de efectuare a călătoriilor, în special în ceea ce privește alegerea rutei.

Starea tehnică a rețelei rutiere a orașului Biclean se află, în mare parte, într-o condiție necorespunzătoare, fapt ceea ce afectează negativ mobilitatea populației.

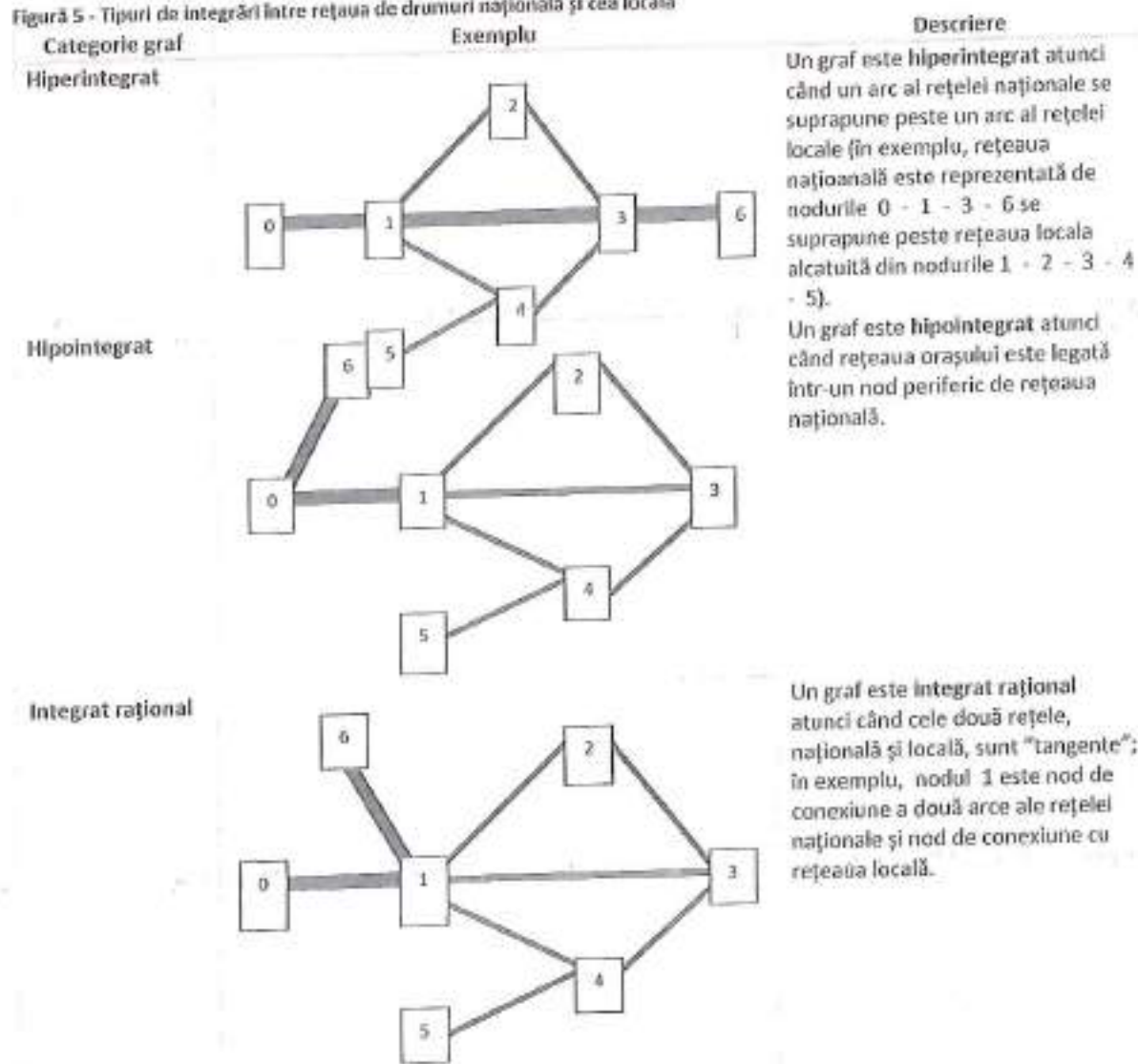
Îmbunătățirea parametrilor de viabilitate tehnică a străzilor constituie un obiectiv major pentru îmbunătățirea mobilității urbane a pasagerilor, mărfurilor, dar și a traficului nemotorizat de pietoni și bicicliști. Strategia de dezvoltare a transportului urban în Orașul Biclean va include recomandări de investiții în acest sens.

Reteaua rutieră la nivelul orașului Biclean

Din punct de vedere topologic, gradul de integrare a unei rețele locale în structura rețelei naționale poate fi determinat prin calculele care stabilesc proprietățile intrinseci ale grafurilor corespunzătoare rețelelor

infrastructurii de transport. În tabelul următor sunt prezentate diferite niveluri de integrare a rețelei de transport local (căreia îi corespunde un graf reprezentat cu arce cu linii subțiri - exemplificat pentru prima categorie de arcele care leagă nodurile 1, 2, 3, 4, 5) și rețeaua de transport național (căreia îi corespunde un graf reprezentat cu arce cu linii îngroșate - de exemplu, arcele care leagă nodurile 0 - 6 în graf pentru prima categorie).

Figură 5 - Tipuri de integrări între rețeaua de drumuri națională și cea locală

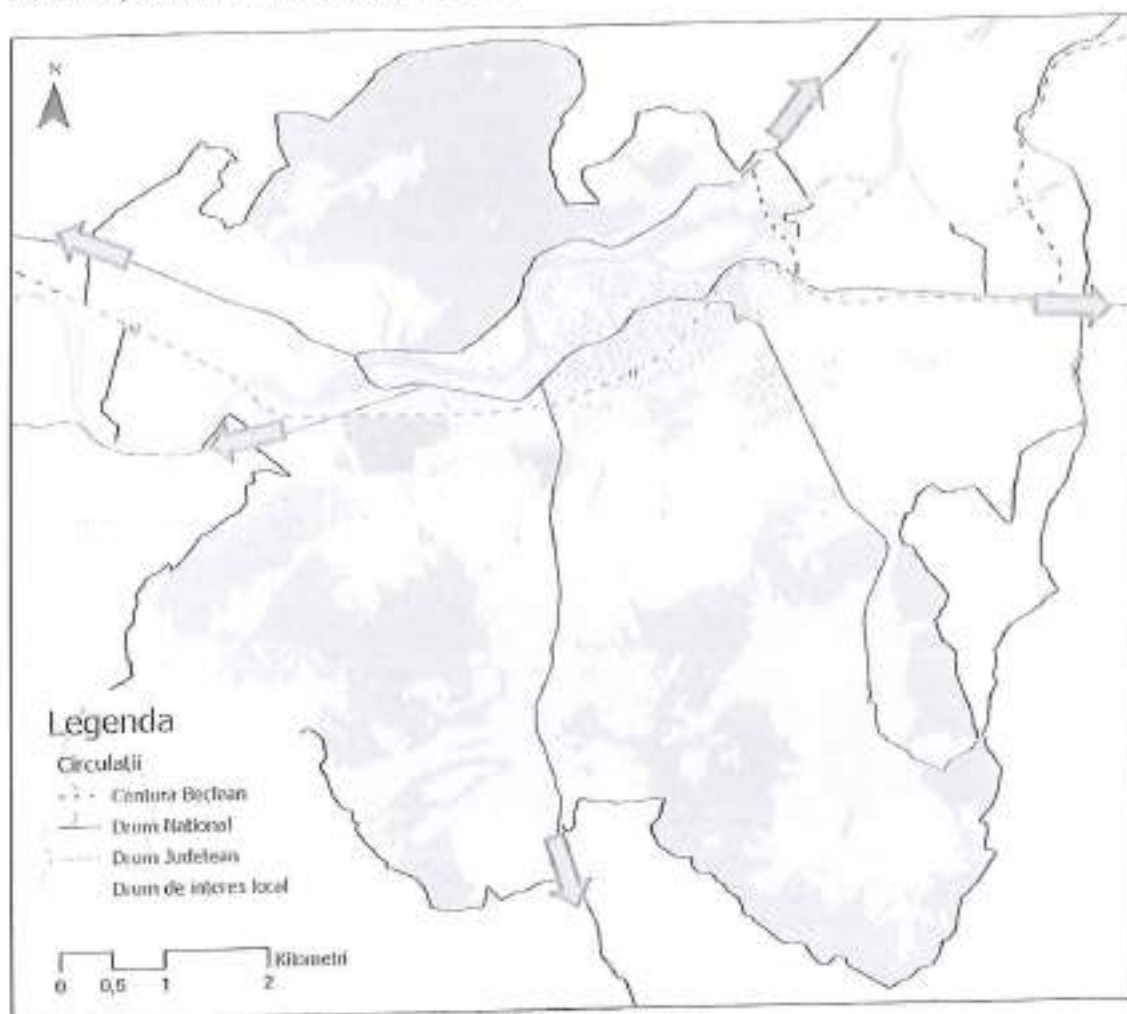


Analizând situația rețelei de transport din orașul Beclean sub aceste aspecte, pe baza reprezentării grafului corespunzător rețelei de transport rutier din orașul Beclean se poate concluziona că există o "hiperintegrare", deoarece rețeaua rutieră națională se suprapune cu rețeaua de drumuri locală. Rețeaua stradală a orașului Beclean și organizarea sistemului de transport sunt influențate în cea mai mare parte de configurația reliefului, acesta fiind unul deluros.

Există două poduri pentru traficul rutier peste râul Meleș, două peste râul Someșul Mare (dintre care unul în execuție CF, proiect centura ocolitoare Beclean) și patru traversări la nivel cu calea ferată. Numărul redus de traversări peste râu și calea ferată crează o barieră fizică în teritoriu, dezvoltarea orașului fiind fragmentată de acest aspect. Distanțele mari între nodurile de traversare pietonală determină locuitorii orașului să utilizeze autoturismul în detrimentul mijloacelor nemotorizate.

CONFORM CU
ORIGINALUL

Lipsa unor conexiuni între arterele principale la nivelul zonei de influență duce la supraaglomerarea centrului și a celor 5 intrări principale în oraș.



Figură 6 - Rețeaua rutieră la nivel local, Sursa: Hartă realizată de consultant

Elementul principal al tramei stradale a unui oraș îl constituie strada urbană, care face posibilă desfășurarea activităților specifice. Străzile au origini diferite și după funcția pe care o îndeplinesc se disting 3 tipuri:

1. Străzi de tranzit:
 - Artera principală a orașului, formată din str. Mihai Viteazu – str. 1 Decembrie 1918 – Piața Libertății – str. Mihail Kogălniceanu, parte a drumului european E58 – practic principală arteră de legătură spre orașele Iași, Suceava, Bistrița și Baia Mare
 - Segmentul str. Beclenț – DN 17 D artera de legătură Beclean – Năsăud – Fluturica (Cârlibaba);
2. Străzi de penetrație - cele care aduc circulația în oraș dinspre Drumurile Județene
3. Străzi de circulație - sunt cele care se ramifică din arterele de tranzit și cele de penetrație ce deservește, în mare măsură, cartierele.

Clasificarea rețelei stradale

Conform OG 43-1997 privind regimul drumurilor, străzile din localitățile urbane se clasifică în raport cu intensitatea traficului și cu funcțiile pe care le îndeplinesc, astfel:

- a) străzi de categoria I - magistrale, care asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcția drumului național ce traversează orașul sau pe direcția principală de legătură cu acest drum;
- b) străzi de categoria a II-a - de legătură, care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit;
- c) străzi de categoria a III-a - colectoare, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale;
- d) străzi de categoria a IV-a - de folosință locală, care asigură accesul la locuințe și pentru servicii curente sau ocazionale, în zonele cu trafic foarte redus.

În orașul Beclean se regăsesc trei categorii de străzi:

Categoria II: DN17 și DN17D

Categoria III: DJ 172 A, DJ 172, DJ 172 F

Majoritatea străzilor sunt de categoria a IV-a. Acest fapt, coroborat cu configurația terenului, îi conferă orașului o orientare către Zone 30, zone prietenoase atât cu mijloace de transport nemotorizat cât și cu mediul.

Starea tehnică a rețelei stradale

Starea tehnică a drumurilor reprezintă un factor important care influențează costurile generalizate ale utilizatorilor, precum și deciziile acestora de efectuare a călătoriilor, în special în ceea ce privește alegerea rutei.

În vederea construirii Bazei de Date Tehnice Rutiere (BDTR, Anexa 3), Consultantul a efectuat inspecții tehnice vizuale pentru determinarea stării tehnice de viabilitate a străzilor, conform prevederilor Normativului CD 155-2001 „Instrucțiuni tehnice pentru determinarea stării tehnice a drumurilor moderne”, Anexa 6.

Tabel 1 - Clasificarea stării tehnice a drumurilor publice

Sursa: CD 155-2001, Anexa 6

Stare tehnică	Clasa stării tehnice	Calificativul caracteristicilor				Lucrări obligatorii de întreținere și reparații	
		Capacitate portantă	Stare de degradare	Planeitate	Rugozitate		
Foarte bună	5	foarte bună	foarte bună	foarte bună	foarte bună		Întreținere periodică
Bună	4	cel puțin bună	cel puțin bună	cel puțin bună	cel puțin mediocră	Tratamente bituminoase	
			cel puțin mediocră	cel puțin bună	bună la rea	Straturi bituminoase foarte subțiri	
Mediocră	3	cel puțin mediocră	cel puțin mediocră	cel puțin mediocră	foarte bună la rea	Covoare bituminoase	
Rea	2	cel puțin mediocră	cel puțin rea	cel puțin rea	foarte bună la rea	Reciclarea in situ a îmbrăcămintelor bituminoase	
Foarte rea	1	rea	foarte bună la rea	foarte bună la rea	foarte bună la rea	Ranforsarea structurii rutiere	Reparații curente

CONFORM CU
ORIGINALUL

Consultantul a efectuat inspecții conform prevederilor din Normativului CD 155-2000.

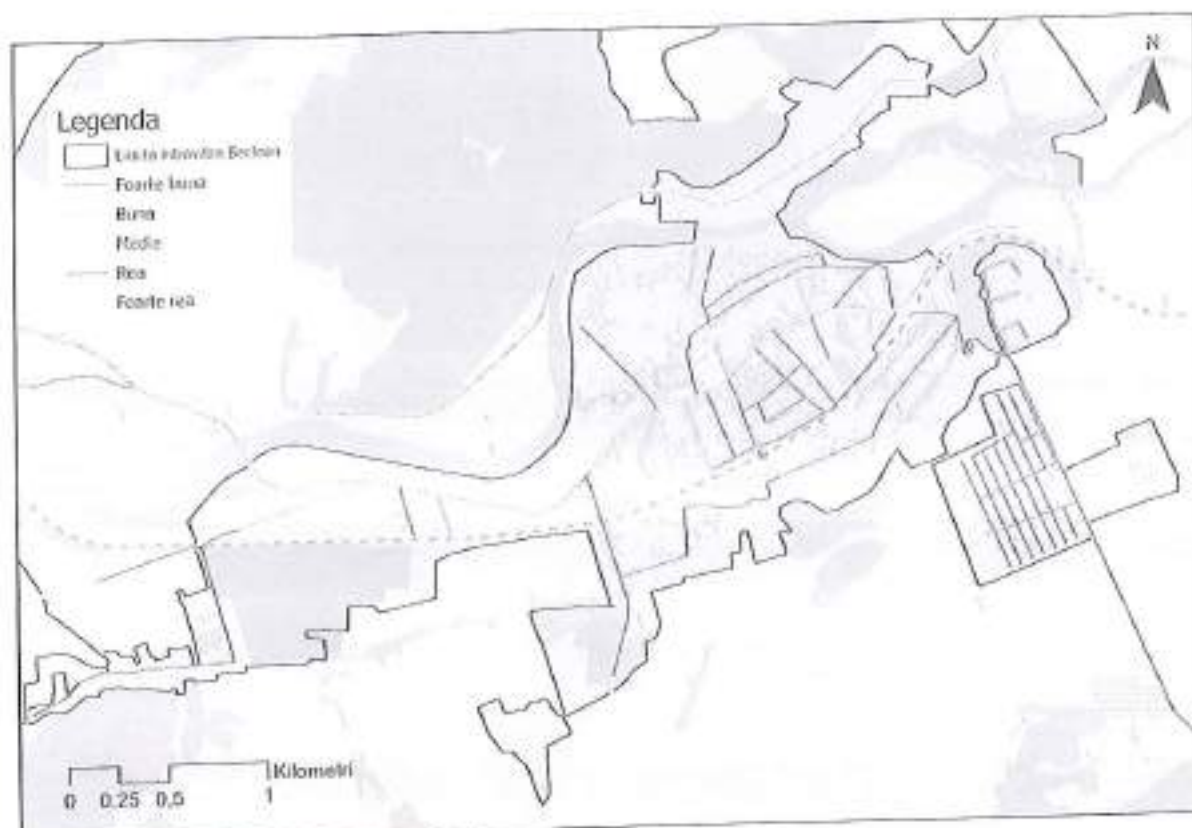
Circa 90%¹ din lungimea totală a arterelor rețelei stradale a orașului se află într-o stare tehnică bună sau foarte bună, ceea ce contribuie semnificativ la creșterea calității locuirii și desfășurarea deplasărilor în condiții optime și sigure.

Deși orașul prezintă un procent mic al străzilor aflate într-o stare rea și foarte rea (2,39%) îmbunătățirea parametrilor de viabilitate tehnică a străzilor constituie un obiect major pentru îmbunătățirea mobilității urbane a pasagerilor, mărfurilor, dar și a traficului nemotorizat de pietoni și bicicliști. Strategia de dezvoltare a transportului urban în Orașul Beclean va include recomandări de investiții în acest sens.

■ Foarte bună ■ Bună ■ Medie ■ Foarte rea ■ Rea



Figură 7 Starea tehnică a rețelei stradale din Beclean



Figură 8 Starea tehnică a străzilor din orașul Beclean

¹ Procentul a fost calculat împreună cu proiectele aflate în derulare pentru a contura o strategie coerentă asupra orașului

CARACTERISTICI SOCIO-DEMOGRAFICE

Conform PATN Secțiunea a IV-a (NUTS 3 la nivel european): Orașul Beclean este o localitate de rang III (orașe), cu o populație de 12.190 locuitori, reprezentând 3,73% din populația județului, conform datelor furnizate de Institutului Național de Statistică 2021.

Zona urbană funcțională a orașului Beclean cuprinde 7 UAT-uri rurale: Căianu Mic, Chiuza, Șintereag, Șieu-Odorhei, Nușeni, Brăniștea, Uriu.

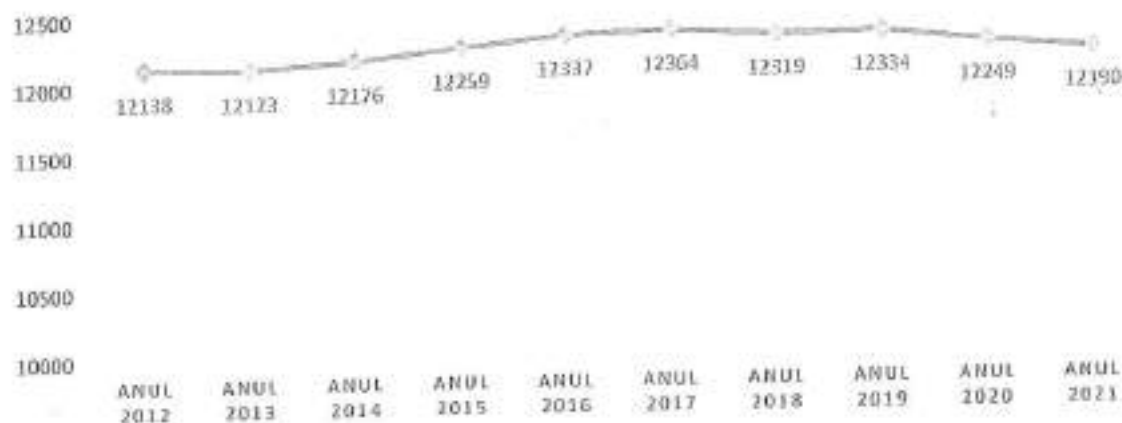


Figură 9 - Localizarea mun. Beclean în Jud. Bistrița Năsăud

Conform Recensământul Populației și al Locuințelor din 2011, Orașul Beclean avea o populație de 10.403 locuitori, în scădere ușoară față de recensământul anterior din 2002, când se înregistraseră 10.878 locuitori.

România trece printr-un proces de îmbătrânire demografică, început încă din anii 90, fenomen ce reprezintă reducerea populației tinere și creșterea numărului vârstnicilor, principala cauză fiind scăderea natalității sub rata optimă de înlocuire a generațiilor.

În ceea ce privește dinamica populației, la nivelul orașului Beclean putem constata o pantă ascendentă, în ultimii 10 ani raportându-se o creștere de 0,43%, în ciuda tendințelor demografice negative ale țării.



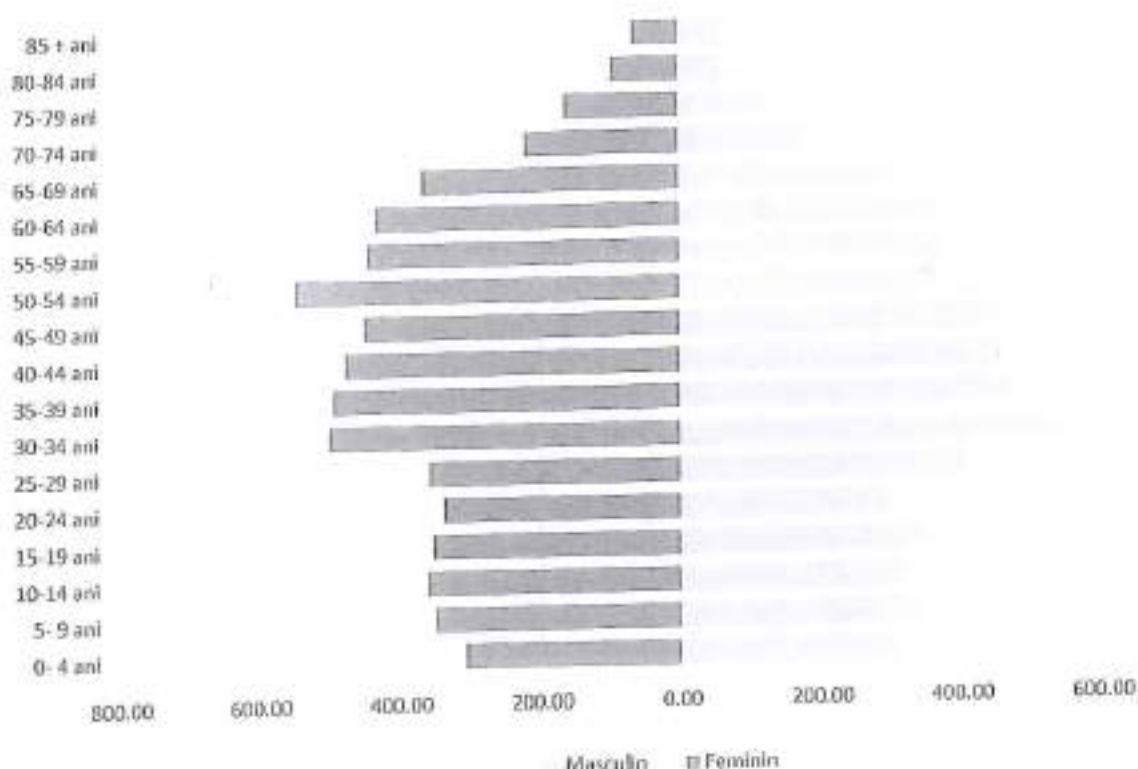
Figură 10 Evoluția populației mun. Beclean 2012-2021, Sursa: INSSE Tempo, date prelucrate de consultant

La nivelul anului 2021, piramida vârstelor din orașul Beclean relevă o majoritate a populației mature tinere, cu vârste cuprinse între 30-55 ani. Numărul populației cu vârste cuprinse între 55-64 ani, ce va ieși din câmpul muncii în perioada imediat următoare este ușor mai mare față de numărul persoanelor de 10-19 ani care îi vor înlocui. Problema deficitului de forță de muncă va apărea abia peste 10-15 ani, datorită îngustării bazei piramidei, care nu va reuși să susțină numărul mare al viitorilor pensionari, aflați acum în categoria de

vârstă 35-49. Totuși, conform datelor analizate, procentul persoanelor tinere (16,26%) este mai ridicat decât cel al persoanelor aflate la vârstă a treia (13,23) fapt ce indică un proces lent de întinerire a populației.

Pentru a contracara fenomenul național de îmbătrânire al populației trebuie susținute măsuri care să mențină și să accelereze procesul de întinerire ce va asigura necesarul de populație.

De altfel, va fi nevoie de conturarea unor soluții sigure și eficiente pentru deplasarea copiilor și tinerilor în oraș (rute eficiente pentru deplasare în oraș, rute sigure către grădinițe și școli, infrastructură velo, etc.).



Figură 11 Structura populației pe grupe de vârstă din orașul Beclean, Sursă informații: INS 2021

Structura pe grupe de vârstă prezentată în figura anterioară indică pe lângă întinerirea populației și o creștere a raportului de dependență demografică și o creștere a ratelor de înlocuire a forței de muncă, din cauza numărului scăzut de persoane trecute de 50 de ani și a numărului mare de tineri și copii. Totodată, tendință generală este de ușoară scădere a populației active și a numărului vârstnicilor, în timp ce numărul copiilor este relativ constant.

Unul din motivele creșterii demografice îl constituie calitatea ridicată a locuirii rezultată în urma investițiilor realizate de către municipalitate.

Rata de înlocuire a forței de muncă indică un ușor deficit de resurse de muncă înregistrat la nivel județean dar și la nivelul Orașului Beclean, fiind de 720 respectiv 692, însemnând ca la nivelul Orașului Beclean (pe actualul trend), peste 15 ani la 1000 de persoane ce vor ieși din câmpul muncii, vor fi înlocuite cu aproximativ 692 persoane, rezultând un deficit de forță de muncă de 308 persoane.

CONFORM CU
ORIGINALUL

Tabel 2 - Indicatori demografici, Sursa date: INSSE, prelucrate din consultant
Indicatori demografici

	UAT Beclean	Județul Bistrița Năsăud	România
Proporția persoanelor de 0 - 14 ani din populație (%)	16,26	16,39	14,56
Proporția persoanelor de 65 de ani și peste din populație (%)	13,23	15,35	17,18
Gradul de îmbătrânire a populației (varstnici/tineri %)	605	689	875
Raportul de dependență demografică (%)	41,84	46,52	46,5
Rata de înlocuire a forței de muncă (%)	692	770	640

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Grupele de vârstă privind tinerii și persoanele în etate vor fi printre principalii beneficiari ai unui serviciu de transport public în comun: grupele de vârstă 5-9, 10-14 și 15-19 reprezintă tinerii care vor utiliza transportul în comun pentru accesul la unitățile de învățământ, dar și pentru relaxare/plimbare. Pe de altă parte, grupa de vârstă peste 65 de ani este reprezentată de persoane cu mobilitate din ce în ce mai redusă, pentru care un sistem de transport public accesibil este o soluție pe termen lung pentru rezolvarea nevoilor de mobilitate.

Ambele grupe de potențiali utilizatori pot fi beneficiari de gratuități sau subvenționări ale transportului, astfel încât este esențială identificarea cât mai exactă a numărului de potențiali utilizatori.

În același timp, programul de transport și traseele propuse vor urmări deservirea unităților de interes pentru aceste grupe de vârstă, precum școlile și liceele, iar programul de transport va fi corelat cu programul orelor de curs.

Conform datelor furnizate de Institutul Național de statistică la nivelul anului curent (2021) numărul persoanelor cu vârsta de muncă reprezintă 70,5% din totalul populației, aceasta reprezentând grupa cea mai mare de persoane care utilizează zilnic toate mijloacele de transport pentru a se deplasa către locul de muncă punând cea mai mare presiune pe infrastructura de transport. Procentul de 13,23% reprezentând nr. total al persoanelor cu vârsta de peste 65 ani și 16,26% (persoanele cu vârsta cuprinsă între 0-14 ani) reprezintă grupele de vârstă ce utilizează în mod exclusiv transportul nemotorizat și transportul public pentru deplasările zilnice, generând nevoia unor sisteme de transport durabile.

Deși raportul de dependență demografică este destul de ridicat (41,84%) și apropiat față de rată națională și județeană, ponderea cea mai ridicată a persoanelor dependente e reprezentat de tineri, lucru pozitiv din punct de vedere al ratei de înlocuire a forței de muncă și al gradului de întinerire.

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Grupele de vârstă privind tinerii și persoanele în etate vor fi printre principalii beneficiari ai unui serviciu de transport public în comun: grupele de vârstă 5-9, 10-14 și 15-19 reprezintă tinerii care vor utiliza transportul în comun pentru accesul la unitățile de învățământ, dar și pentru relaxare/plimbare. Pe de altă parte, grupa de vârstă peste 65 de ani este reprezentată de persoane cu mobilitate din ce în ce mai redusă, pentru care un sistem de transport public accesibil este o soluție pe termen lung pentru rezolvarea nevoilor de mobilitate.

CONFORM CU
ORIGINALUL

Lucy

Mișcarea Naturală și Mișcarea Migratorie

În Orașul Beclean, rata natalității este mică decât rata mortalității, rezultând un spor natural negativ, valorile din oraș fiind mai mici decât nivelul național.

Același fenomen al unei rate a mortalității superioare celei natalității și implicit un spor natural negativ se înregistrează atât în regiunea Nord-Vest a țării, cât și pe întreg județul Bistrița Năsăud.

Tabel 3 - Statistici Demografice ; Sursa date: INSSE, prelucrate de consultant

<i>Indicatori demografici</i>	<i>UAT Beclean</i>	<i>Județul Bistrița Năsăud</i>	<i>România</i>
<i>Mișcarea naturală</i>			
<i>Rata natalității (%)</i>	8,53	10,39	8,8
<i>Rata mortalității (generale) (%)</i>	10,99	12,46	11,7
<i>Spor natural</i>	-2,46	-2,07	-2,9
<i>Mișcarea migratoare</i>			
<i>Stabiliri cu domiciliu</i>	212	4.093	399.819
<i>Plecări cu domiciliu</i>	174	4.751	388.600
<i>Diferența schimbărilor de domiciliu</i>	+38	-658	11.219

Conform datelor furnizate de INS, la nivelul anului 2021, orașul Beclean înregistra o diferență de +38 a schimbărilor de domiciliu. Acest fapt se datorează calității crescute a locuirii și a serviciilor de calitate oferite de către municipalitate.

În concluzie, principalele nevoi din perspectiva socio-demografică se rezumă la ameliorarea legăturilor cu așezările din vecinătate, în special cu prima coroană de localități, pentru a facilita accesul populației active la locuri de muncă. Transportul public județean trebuie să fie accesibil tuturor categoriilor de persoane.

Concluzii:

- || Populația orașului în ușoară creștere;
- || Structura pe grupe relevă o ușoară întinerire a populației și o ușoară scădere a ratei de înlocuire a forței de muncă;
- || Deficit accentuat de sporul natural negativ raportat în cadul orașului;
- || Rata favorabilă de înlocuire a forței de muncă la nivelul orașului;

Repartiția populației și relația cu fondul construit

La nivelul repartiției populației pe strazi se observă că zonele cele mai dens populate sunt cele din sud-est și sud-vest. În principal zonele de locuințe colective sunt cele cu densitatea cea mai mare, dar și locuințele pe lot din lungul DN17.

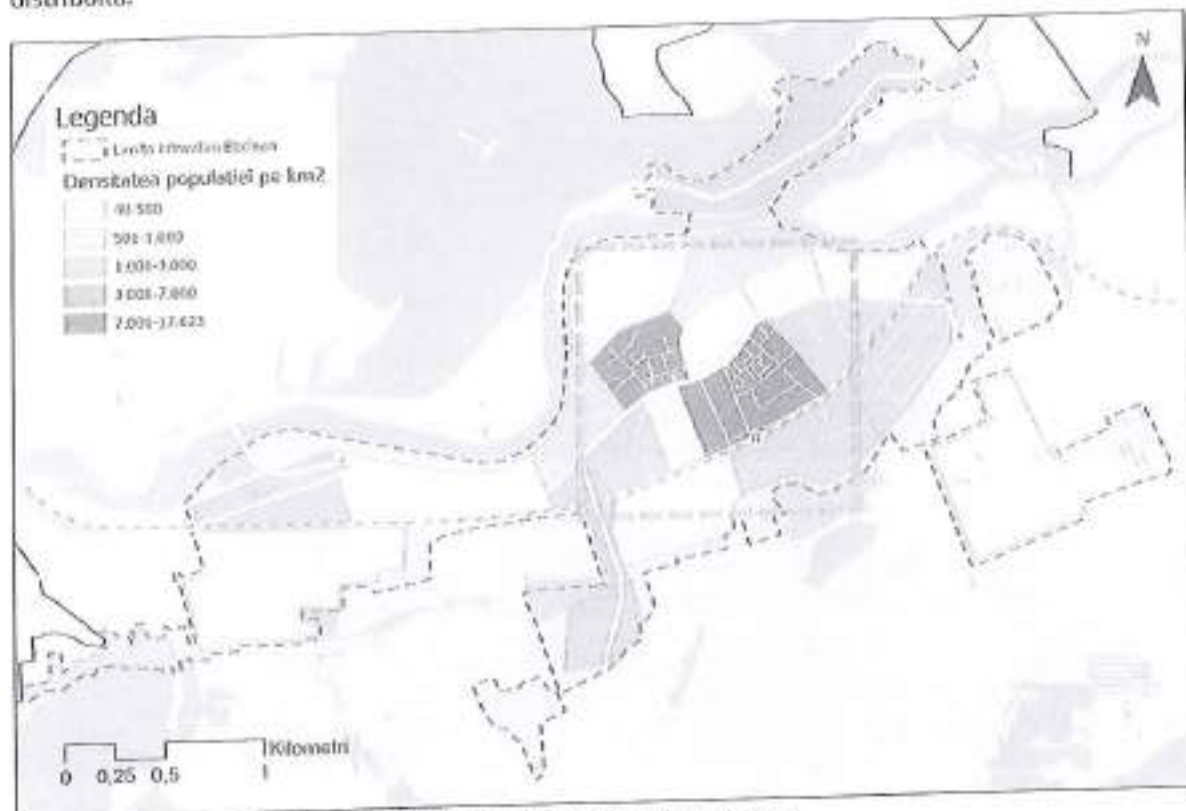
Dezvoltarea spațială a orașului Beclean se realizează pe baza unui Plan Urbanistic General, care nu a suferit nici un fel de actualizări, propunerile de dezvoltare cuprinse în această documentație ne mai fiind actuale. Suprafața administrativă a orașului este de 6067 ha.

Viziunea de dezvoltare urbanistică exprimată de Planul de Urbanism General vizează creșterea densității construcțiilor prin permiterea construirii mai densificat și utilizarea mai eficientă a parcelelor de teren.

CONFORM CU
ORIGINALUL

insguy

Din punct de vedere al distribuției populației în interiorul orașului, cea mai dens populată zonă este cea de locuințe colective, reprezentată de cartierele din zona centrală, în restul orașului populația fiind uniform distribuită.



Figură 12 Densitatea populației mun. Beclean, Sursa: Hartă prelucrată de consultant

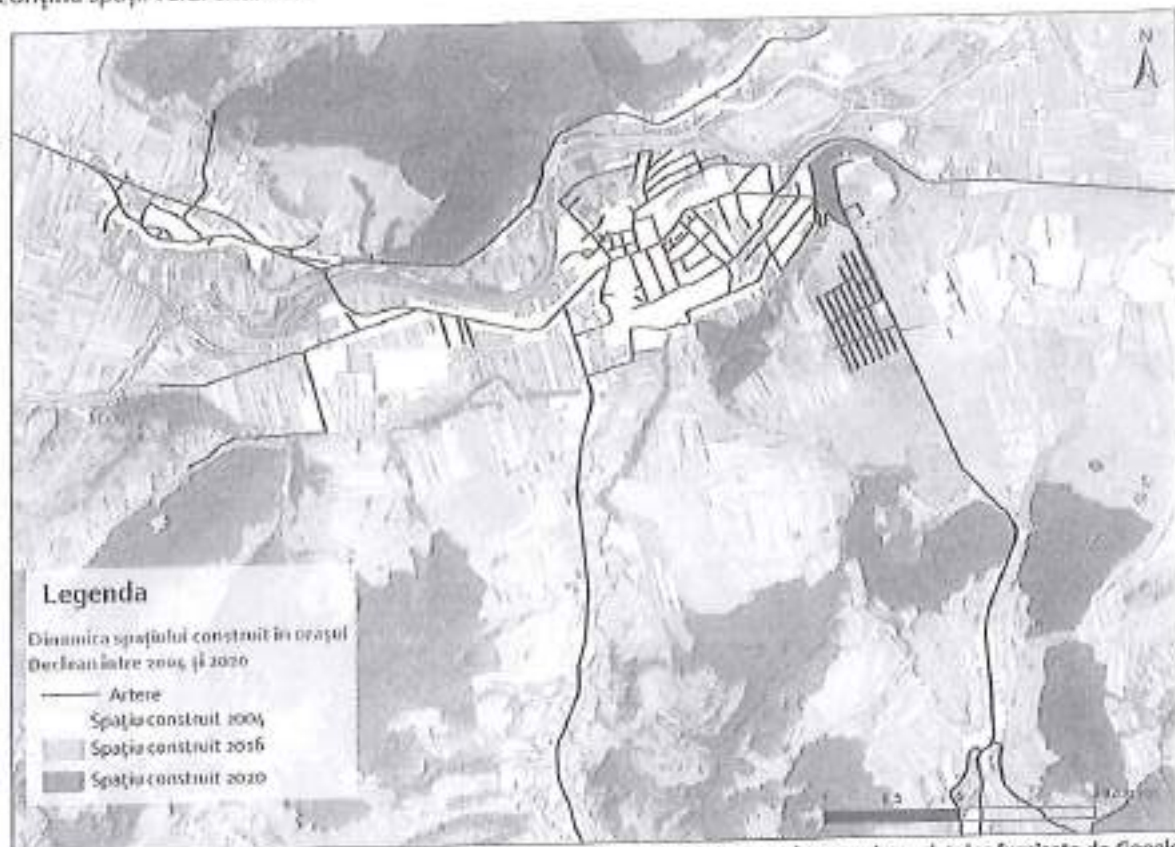
Din datele obținute, suprafața intravilanului nu s-a modificat în ultimii 11 ani, aceasta păstrându-se la cifra de 672 de hectare. Pe baza imaginilor aeriene oferite de ANCPI și a imaginilor satelitare disponibile din resurse web, s-a realizat o analiză a dinamicii zonei construite între anii 2004 și 2020. S-a constatat că zona construită s-a mărit cu 23% în perioada analizată, zonele unde s-a construit în această perioadă fiind situate preponderent în zona de est, vest și nord.

Cea mai mare parte a suprafeței administrative a orașului Beclean este utilizată pentru locuire individuală, acesta evidențiindu-se prin faptul că predomină locuirea în unități individuale cu unele inserții de blocuri de locuințe. Zonele rezidențiale individuale nu se întâlnesc doar către zonele periferice, zona centrală fiind ocupată de clădiri rezidențiale de un nivel, maxim două. O caracteristică aparte este faptul că zonele de case sunt foarte compacte, foarte rar putându-se întâlni cazuri de parcele neocupate în cadrul ariei construite.

CONFORM CU
ORIGINALUL

[Signature]

În prezent există o rețea de spații verzi care oferă o calitate a vieții crescută locuitorilor orașului Beclean, prezentul proiect având ca obiectiv secundar completarea spațiilor dedicate exclusiv pietonilor care să conțină spații verzi extinse.



Figură 13 Expansiunea urbană între anii 2004-2020, Sursa: Hartă realizată de consultant pe baza datelor furnizate de Google Earth

Concluzii:

- || Zonele cu cea mai mare densitate a populației se suprapun pe cartierele dormitor, cu locuințe colective în regim de înălțime P+4E;
- || Zonele cu cea mai mică densitate a populației se află în cartierele cu locuințe individuale aflate în centru și la periferia orașului;
- || Cartierele rezidențiale periferice prezintă o tendință ușoară de densificare a fondului construit, ca urmare a rezervelor de teren și a cererii de înlocuire a fondului existent vechi și degradat;
- || Importante suprafețe de teren cu potențial de dezvoltare în zona de sud a orașului.
- || Tendințe de dezvoltare a țesutului construit prezente în nordul și sudul orașului;
- || Configurația intravilanului și barierele antropice (calea ferată) și naturale (râul Someșul mare) ale orașului Beclean au efecte negative asupra timpilor lungi de deplasare în interiorul orașului, asupra gradului de motorizare și implicit asupra congestiei traficului.

CONFORM CU
ORIGINALUL

Angy