

Principalele zone de generațare călătorii

Conform SDRT, Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest este una din cele mai dezvoltate regiuni ale țării, alături de regiunea Centru și București - Ilfov.

În orașul Beclien, la nivelul anului 2020 erau înregistrati 1.270 agenți economici ce reprezintă 4,17% din numărul total de firme din Județul Bistrița Năsăud. În ceea ce privește numărul de angajați, mun. Beclien reprezintă 5,44% din totalul angajaților din județul Bistrița Năsăud.²

Profilul economic al orașului Beclien după numărul de firme este dat de comerțul cu ridicata și amănuntul 28,2% urmat de industria prelucrătoare 15,1% și construcții (14,9%). Ponderea cea mai ridicată a firmelor ce generează fluxuri de persoane (după numărului de angajați) este reprezentată de industria prelucrătoare (32,8%) urmată de construcții (26,6%) și comerțul cu ridicata și amănuntul (19%).

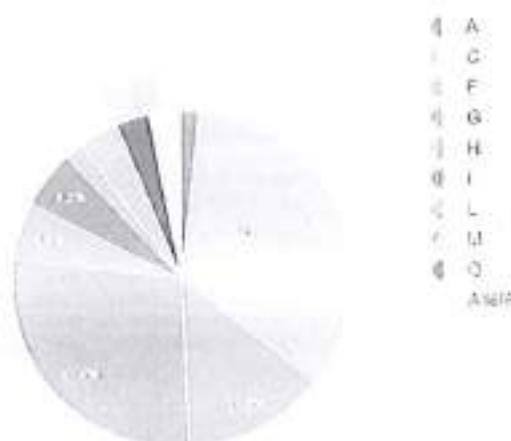
Din punct de vedere al cifrei de afaceri, domeniile ce aduc cel mai mare profit orașului sunt reprezentate de industria prelucrătoare (34%), comerțul cu ridicata și amănuntul (27,9%) și domeniul construcțiilor (13,6%).³

Legenda

- A. Agricultura, silvicultură și pescuit
- B. Industria extractivă
- C. Industria prelucrătoare
- D. Producția și furnizarea de energie electrică
- E. Distribuția apel, salubritate, gestionarea deșeurilor, activități de decantaminare
- F. Construcții
- G. Comerț cu ridicată și cu amănuntul, repararea autovehiculelor și motocicletelor
- H. Transport și depozitate
- I. Hoteluri și restaurante
- J. Informații și comunicații
- K. Intermediari finanțatori și asigurări
- L. Tranzacții imobiliare



Figură 14 - Ponderea angajaților pe domenii de activitate
Sursa: listafirm.ro



Figură 15 - Profitul net după domenii de activitate ale Orașului Beclien
Sursa: listafirm.ro

CONFORM CU
ORIGINALUL

Logos

² Sursa informații: <https://www.topfirme.com/judet/bistrita-nasaud/localitate/beclien/>

³ Informații furnizate de platforma www.listafirm.ro

- M. Activități profesionale, științifice și tehnice
- N. Activități de servicii administrative și activități de servicii suport
- O. Administrație publică și apărare, asigurări sociale din sistemul public
- P. Învățământ
- Q. Sănătate și asistență socială
- R. Activități de spectacole, culturale și recreative
- S. Alte activități de servicii

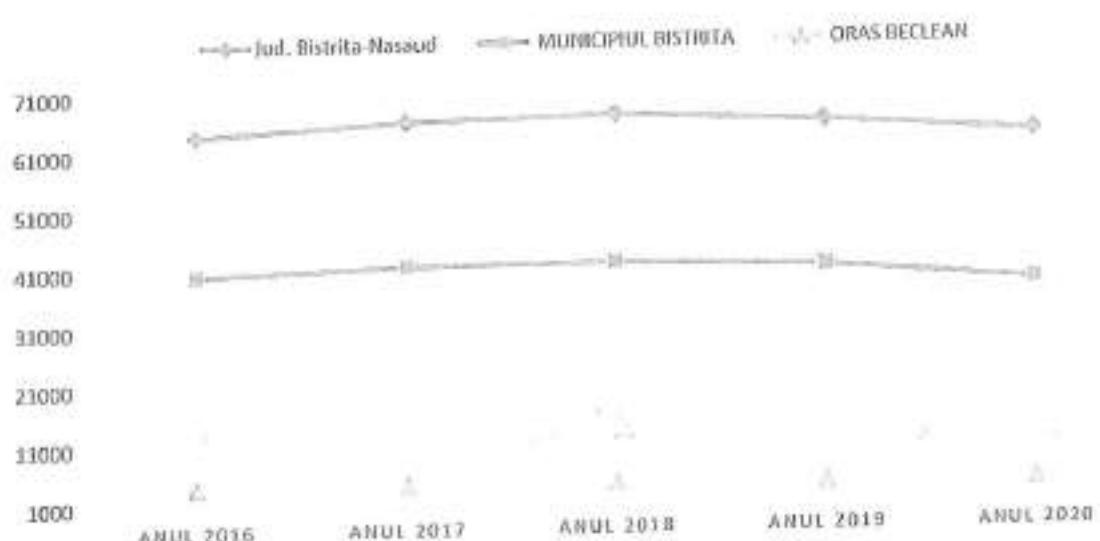
În topul societăților comerciale în raport cu numărul de salariați activi, la nivelul anului 2020 sunt prezente următoarele firme care își desfășoară activitatea în Beclean și generează atât trafic de marfă cât și flux de persoane:

Tabel 4 - Top 10 angajatori din orașul Beclean, Sursa: ITM Bistrița Năsăud

Nr. crt	Denumire firmă	Domeniu de activitate	Salariați (nr.pers.)
1	DAN STEEL GROUP BECLEAN	produția de metale feroase sub forme primare și de feroalaje	253
2	SPITALUL ORASENESC BECLEAN	activități de asistență spitalicească	238
3	CML.RO	lucrari de construcții a drumurilor și autostrazilor	232
4	FILECA INDUSTRY	pregatirea fibrelor și filarea fibrelor textile	222
5	PROTOPOPIATUL ORTODOX ROMÂN BECLEAN	activități ale organizațiilor religioase	132
6	SC.GIM.G.SILASI BECLEAN	învățământ secundar general	130
7	MIRON-CONSTRUCT S.R.L.	lucrari de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale	118
8	C.S.E.I.BECLEAN	învățământ secundar general	81
9	COLEGIUL NATIONAL PETRU RARES	învățământ secundar general	80
10	AGUAVIVA	transporturi rutiere de marfuri	79

CONFORM CU
ORIGINALUL
logu

În ceea ce privește numărul salariaților, la nivelul orașului Beclăan se observă o scădere cu -13,2% în ultimii 5 ani, în timp ce tendință la nivel de județ și la nivelul orașului Târgu Bistrița Năsăud este în creștere exceptând perioada anul 2020, an pandemic.

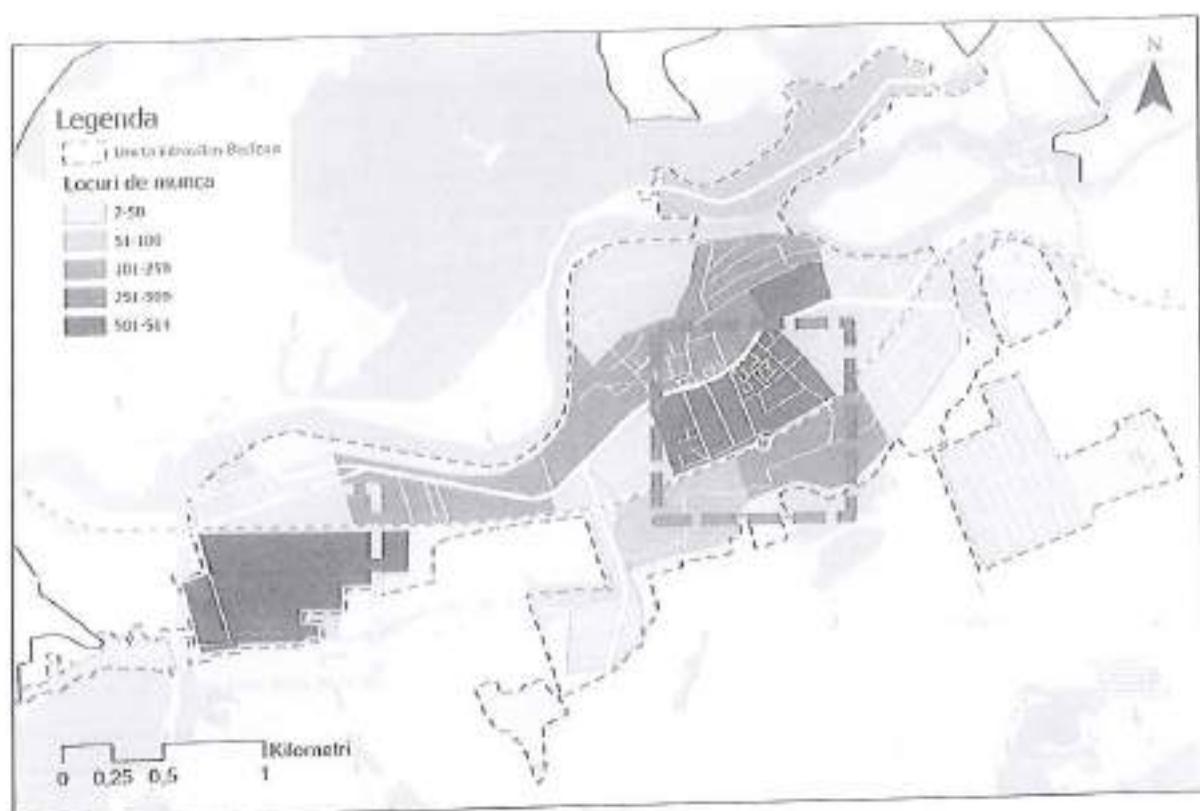


Figură 16 Evoluția nr. de angajați , Sursa: INSSE Tempo, date prelucrate de consultant

Conform figurii alăturate, amplasarea celor mai importanți angajatori la nivelul orașului este relaționată cu principalele artere de penetrare în cadrul orașului, în special pe axa est-vest și în nordul orașului.
În contextul acestei distribuții, proiectele propuse în PMUD vor urmări asigurarea unui nivel ridicat al accesibilității către aceste unități economice, dar în același timp vor urmări o dezvoltare integrată a infrastructurii de mobilitate în zona acestor coridoare, pentru a oferi facilități alternative de mobilitate locuitorilor – deplasări pietonale, velo, cu transportul public și/sau autoturismul.

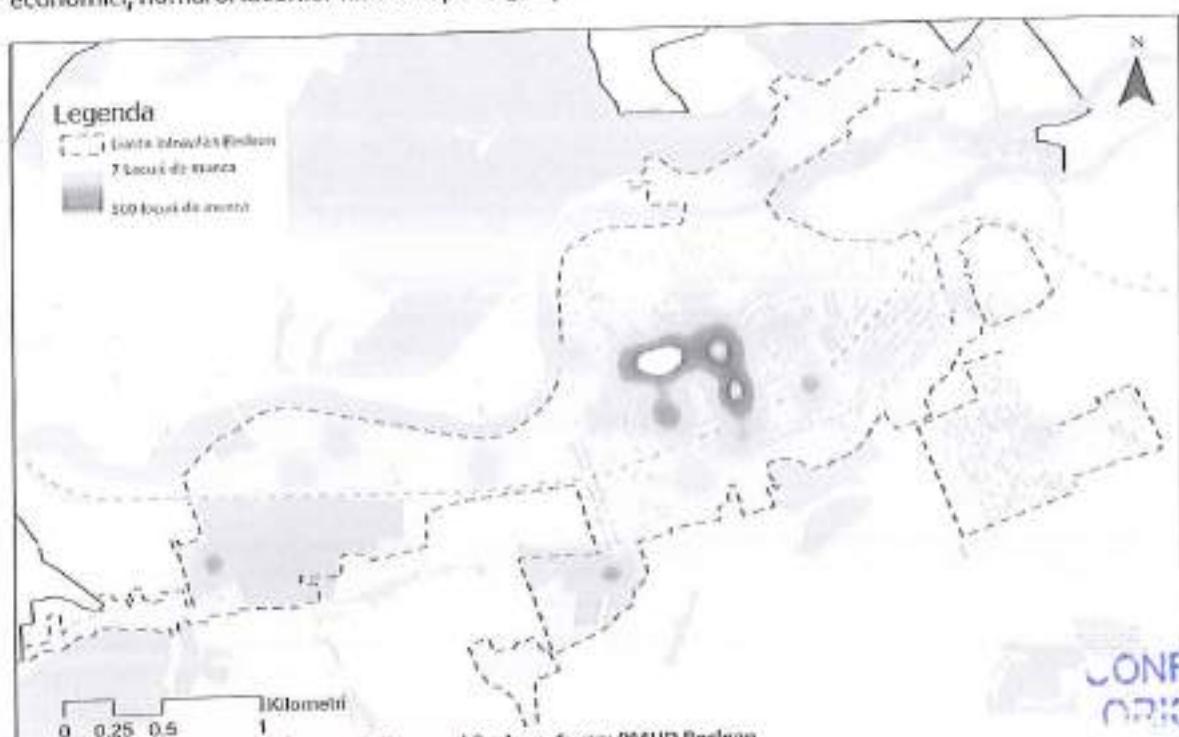
RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local va trebui să țină cont de accesibilitatea către zonele unde se desfășoară activități de comerț, accesul facil la bunuri de larg consum fiind un indicator al unei calități crescute ale vieții, mai ales pentru categoriile de persoane mai vulnerabile, precum vârstnici și persoanele cu dizabilități.

CONFORM CU
ORIGINALUL
Logu



Figură 18 - Localizarea și densitatea locurilor de muncă pentru orașul Beclan, Sursa: PMUD Beclan

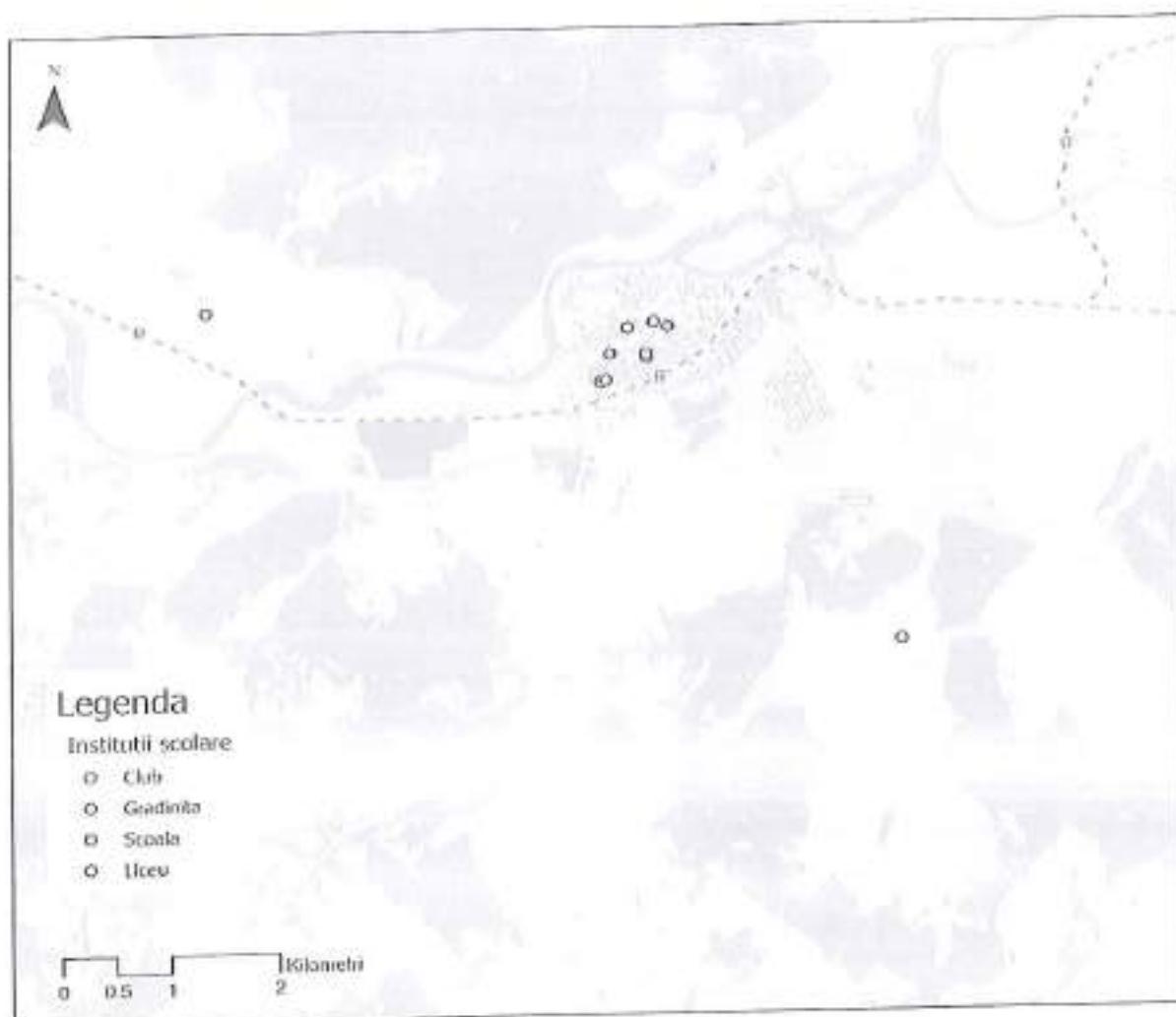
În ceea ce privește concentrația locurilor de muncă, în centrul Beclanului se găsesc cei mai mulți agenți economici, numărul locurilor fiind de aprox. 500 pers.



Figură 17 Concentrări locuri de muncă din orașul Beclan, Sursa: PMUD Beclan

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local vor trebui să țină cont de accesibilitatea către cat mai multe locuri de muncă din oraș. În același timp, frecvențele autobuzelor și programul de circulație va trebui să țină cont de programul de lucru al angajaților din principalele unități economice din oraș.

În acest sens, traseele ce vor fi propuse la nivelul orașului vor trebui să facă joncțiunea dintre principalele zone de locuire, zona de vest (cei mai mari doi angajatori), zona centrală (gara și puncte de interes) și Băile Figa.

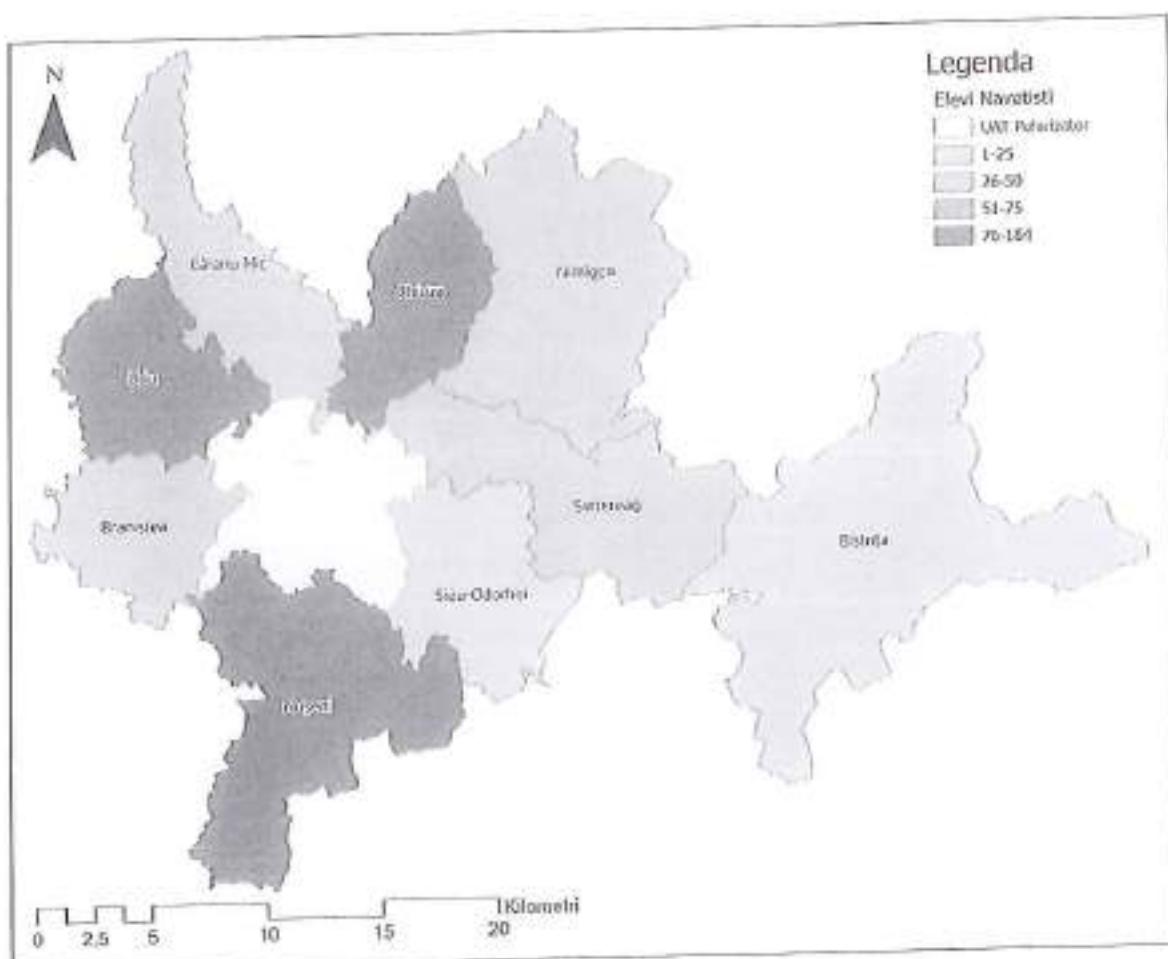


De asemenea, unitățile de învățământ preuniversar sunt unii dintre principalii generatori de cerere de mobilitate în orașul Beclen însuțit există un număr de 1 grădiniță de stat și o grădiniță privată, 2 școli primare, 3 licee, un centru școlar de educație inclusivă și o școală postliceală privată. Astfel, conform datelor furnizate de către Institutul Național de Statistică, numărul total al elevilor și studenților acestor unități de învățământ este de 2772 persoane.

CONFORM CU
ORIGINALUL

Dragu

Conform datelor furnizate unitățile de învățământ și de unitățile economice importante din oraș, navetismul în scop de educație și în scop de muncă are o amplitudine destul de mare între satele componente ale UAT Beclan și orașul Beclan, situația fiind prezentată în imaginea următoare:



Figură 20 Elevi navetiști

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local va trebui să țină cont de accesibilitatea către unitățile de învățământ din oraș. Programul de transport va trebui să fie corelat cu programul orelor de studiu.

CONFORM CU
ORIGINALUL

În orașul Beclan există două principale atracții turistice – Băile Figa și castelul Bethlen Pal.

A. Stațiunea Băile Figa se întinde pe 15 hectare și este așezată într-o depresiune înconjurată de păduri, la doar 3 km de orașul Beclan. Aceasta reprezintă principalul obiectiv turistic al orașului.

Băile Figa au fost amenajate în cadrul proiectului „Creșterea valorii potențialului balnear al lacurilor sărate din regiunea Nord-Vest”, proiect realizat de Consiliul Local Dej în colaborare cu Consiliile Locale Beclan, Cojocna, Consiliul Județean Bistrița-Năsăud și Consiliul Județean Cluj. Costul total al proiectului a fost de 4,2 milioane euro. În prezent, stațiunea este cea mai modernă din județ, iar clienții acesteia beneficiază

de următoarele facilități: bazine cu apă sărată, bazine cu apă dulce, și desfășurarea de activități recreative în cadrul centrului sportiv de fotbal și centrului aqualand.

În ceea ce privește potențialul turistic al stațiunii, acesta atrage peste 200.000 turiști pe an, numărul acestora fiind diferit în funcție de perioada anului, astfel: în luniile Ianuarie – mai, stațiunea atrage aproximativ 3.000 turiști, în luna iunie 20.000 turiști, în luniile iulie și august 70.000 turiști, în luniile septembrie și octombrie 10.000 turiști, și în luniile noiembrie și decembrie 3.000 turiști.

B. Castelul Bethlen Pal este amplasat în zona centrală a orașului Beclien și reprezintă un monument important al patrimoniului construit al localității. Pe baza primelor înregistrări cunoscute, construcția castelului a fost realizată cu aproximație în secolul al XVII-lea. Pe parcursul construcției, s-au păstrat cele două turnuri de colț, dar frontonul tip baroc a fost transformat, iar clădirii își adăugat un etaj, astfel luând naștere noul castel cu stil eclectic.

RELEVANȚĂ PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local vor trebui să țină cont de accesibilitatea către cele două obiective turistice și de agrement, mai ales ținând cont de motivația deplasărilor.

Orașul Beclien atrage fluxuri mari de persoane atât ca punct turistic cât și ca oraș de referință pentru zonă. Astfel, se disting următoarele elemente prin intermediul cărora se atrage populația care efectuează deplasări:

1. Gara a cărei stație este denumită „Beclien pe Someș”
2. Băile Figa situate la 3 kilometri de oraș
3. Zona centrală a orașului unde există mai mulți agenți economici care desfășoară diverse activități economice
4. Sate care aparțin de Consiliul local al orașului Beclien: Coldău, Rusu de Jos și Figa
5. Sate din apropierea orașului Beclien: Nușeni, Șieu-Odorhei, Șintereag, Chiuză, Căianu Mic; Uriu, Braniștea, Nămigea.

CONFORM CU
ORIGINALUL
[Handwritten signature]



Figură 21 - Zonele de atracție pentru turiști

Grad de motorizare și cotele modale

Utilizarea modurilor sustenabile de transport (velo și pietonal) reprezintă o tendință semnificativă în orașul Beclau. Conform rezultatelor sondajului, cota modală a transportului rutier realizat cu ajutorul autoturismelor private este de 40,49%.

Cota modală auto 40,49%



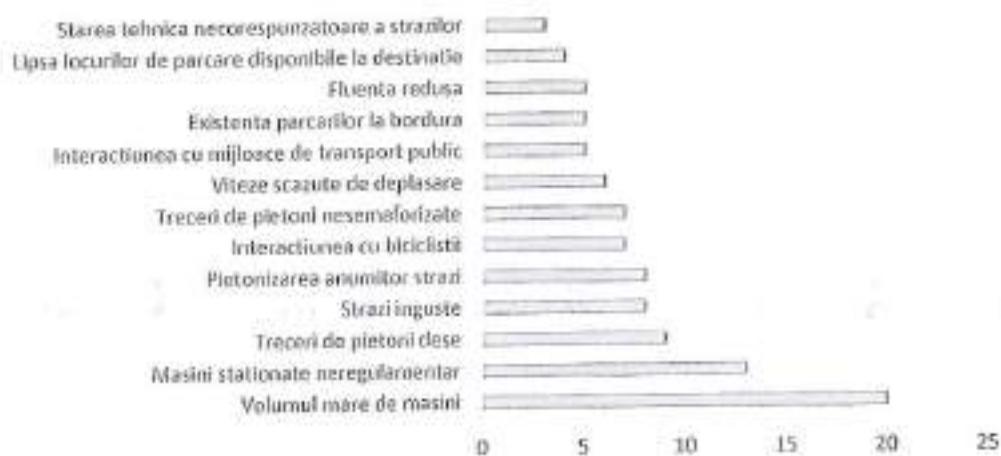
În prezent, principala modalitate de deplasare a populației din orașul Beclau este cea cu autoturismul. Conform datelor prelucrate din răspunsurile primite în cadrul cercetării sociologice efectuate în etapa de Culegere a Datelor, 40,49%⁴ dintre respondenți declară că utilizează ca principal mijloc de transport autoturismul.

În ceea privește opinia locuitorilor orașului, majoritatea consideră că principala problemă cu privire la rețeaua stradală este reprezentată de volumul mare de mașini (20%). Următoarele două probleme principale sunt: staționarea neregulamentară a mașinilor ce îngreunează traficul auto (13%) și treceri de pietoni dese (9%). Alte probleme semnalate de locuitori sunt reprezentate grafic în figura următoare.

⁴ Cota modală auto reprezintă suma dintre utilizarea autoturismului personal, a taxiului și a autoturismului utilizat în comun

Luând în considerare procentul mare reprezentat de volumul mare de trafic, se poate observa o nevoie mare de reorganizare și redirecționare a fluxurilor de circulație auto din oraș.

Proiectele propuse în cadrul Planului de Mobilitate trebuie să se adreseze cu prioritate pe reducerea utilizării autoturismelor personale, prin încurajarea folosirii mijloacelor de transport alternative (bicicleta, mers pe jos, transport public).



Figură 22 Principala problema privind mobilitatea cu autoturismul, Sursa: PMUD Beclan

Gradul de motorizare

Gradul de motorizare (autovehicule înregistrate/1000 locuitori) reprezintă un factor fundamental în planificarea mobilității.



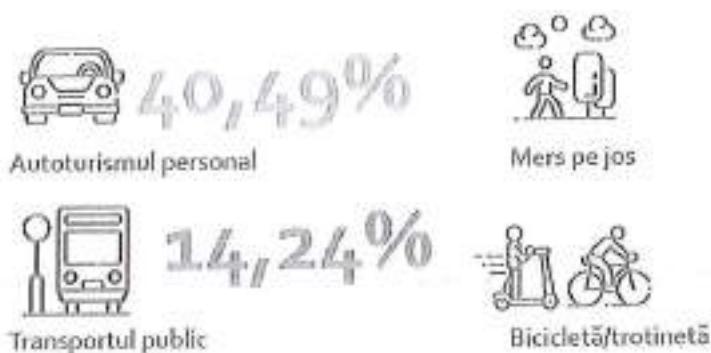
Figură 23 Evoluția gradului de motorizare în orașul Beclan, Sursa Date INSSE Tempo, Primăria Orașului Beclan

Raportându-ne la datele INS cu privire la populație și datele furnizate de primăria Orașului Beclan referitoare la numărul de autovehicule înregistrate, la nivelul anului 2021, orașul avea un indice de motorizare (persoane fizice + juridice) de 413 autovehicule/1000 de locuitori. Acesta este în continuu ascensiune la an la an, înregistrând o creștere semnificativă alarmantă față de anul 2017 (cu 105%) unde

s-a raportat un indice de 201 autovehicule/1000 locuitori. Pentru a împiedica creșterea continuă a indicelui de motorizare trebuie luate măsuri pentru reorientarea persoanelor către alt mijloc de deplasare.

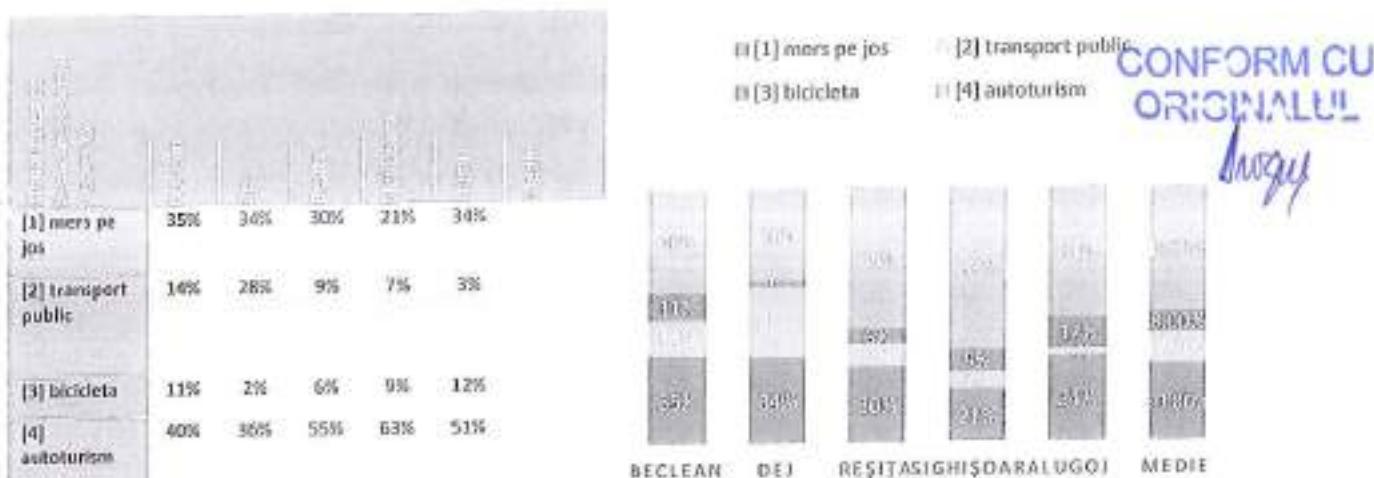
Cotele modale în orașul Beclan

Repartiția pe moduri de transport în orașul Beclan



Respondenții la interviuri au declarat în proporție de 40,49% că folosesc autoturismul personal, 34,54% cel mai frecvent se deplasează pe jos, 10,73% folosesc bicicleta pentru deplasările cotidiene și 14,24% utilizează transportul public.

Tabelul următor ilustrează o analiză comparativă a cotelor modale pentru diferite aglomerări urbane din România similară ca dimensiune cu orașul Beclan.



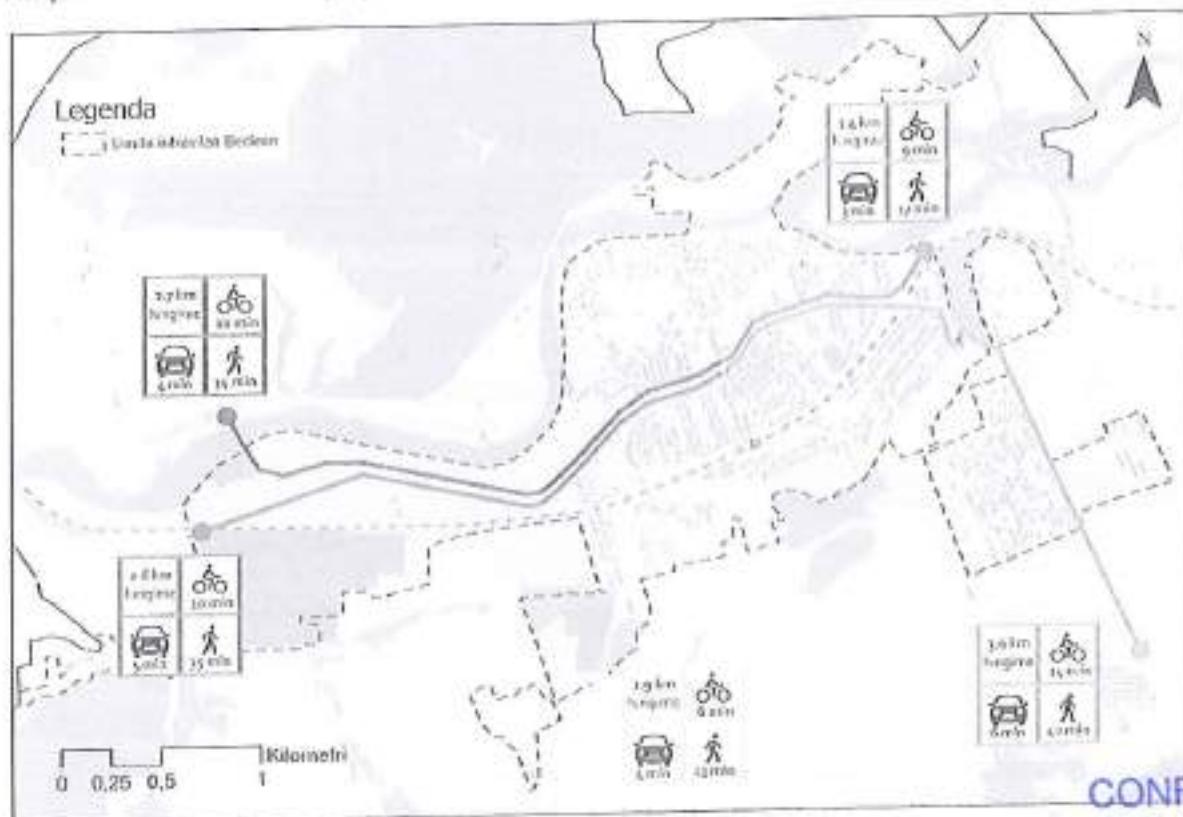
Figură 24 - Cota modală a orașului Beclan în comparație cu alte orașe din România , Sursa: PMUD Beclan

Cotele modale ale deplasărilor sustenabile sunt peste media orașelor comparate, iar cota modală a deplasării auto este sub medie. Procentul ridicat de utilizare al transportului nepoluant (velo, pietonal, TP) reprezintă rezultatul unor bune acțiuni și proiecte implementate de către autoritățile publice locale.

Există premise pentru creșterea cotei modale a transporturilor sustenabile (velo și pietonal), în detrimentul deplasărilor efectuate cu autoturismul, iar viziunea de dezvoltare propusă va include acest obiectiv strategic.

Proiectele propuse în cadrul Planului de Mobilitate trebuie să se adreseze cu prioritate pe reducerea utilizării autoturismelor personale, prin încurajarea mijloacelor de transport alternative (bicicleta, mers pe jos, transport public).

Timpii medii de călătorie pe principalele artere de călătorie către centrul orașului



Figură 25 - Timpii medii de traversare ai rețelei stradale în afara orelor de vârf , Sursa: PMUD Bedean

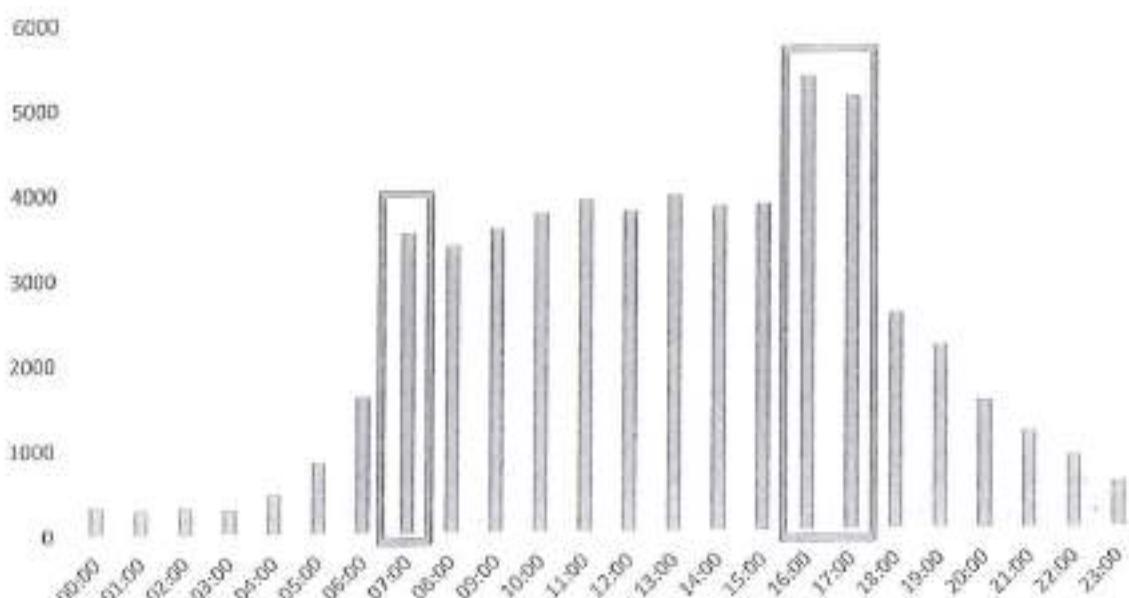
**CONFORM CU
ORIGINALUL**

Timpii medii de traversare pe direcția nord-sud sunt de aproximativ 8 minute pentru autoturisme și 12 minute pentru biciclete, iar pe direcția est-vest sunt de aproximativ 10 minute cu masina și 20 minute cu bicicleta.

Timpii medii de călătorie pentru autoturisme de la periferie către centrul orașului se încadrează sub 10 minute. Luând în considerare faptul că suprafața intravilanului este semnificativ mai redusă față de suprafața UAT-ului, deplasările nemotorizate din interiorul țesutului urban (de la centru către periferie) se încadrează în aproximativ 30 min pentru pietoni și 20 minute pentru bicliști.

Configurația terenului și dezvoltarea compactă a orașului din nucleul central și cartierele cu locuințe colective reprezintă un punct forte pentru utilizarea deplasărilor nemotorizate.

Trafic orar în ora de vârf pentru locațiile de recensământ



Figură 26 - Flux de trafic captat în decursul unei zile calendaristice , Sursa: PMUD Beclean

Conform fluxului captat în punctele de recensământ, valorile ridicate de trafic din Beclean se întregistrează începând cu ora 7:00, urmând ca fluxul să se mențină constant cu mici fluctuații până la orele 16:00-17:00 unde este atins apogeul orei de vârf.

Viteza de deplasare redusă din Mun. Beclean se datorează: prezența traficului greu și de tranzit captat pe tot traseul DN 17, a trecerilor de pietoni nesemaforizate dese de pe DN17 și a punctelor de conflict la nivelul intersecțiilor (ex: DN17 cu DN17D).

O altă problemă care influențează negativ traficul sunt trecerile la nivel cu calea ferată, pe teritoriul administrativ al orașului Beclean, existând patru treceri la nivel:

- Strada Ion Creangă
- Strada Gheorghe Șincai
- Strada Grigore Silașia
- Strada 1 Decembrie 1918

**CONFORM CU
ORIGINALUL**
Dragy

2.2. Prestarea serviciului

Trasee operate: Traseu, lungime, strazi componente (categorie, stare tehnică, pante/rampă, intersecții), stații, frecvență, număr pasageri transportați, zone deservite, obiective de interes deservite, număr de kilometri operați anual, viteze de operare (măsuratori GPS), zone cu viteze reduse de deplasare (justificare).

Sistemul de transport în comun local

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

Orașul Beclien reprezintă un exemplu de bune practici din țară, fiind al doilea UAT din România (după mun. Turda) cu transport public 100% electric.

În prezent serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate din orașul Beclien este realizat de S.C. Sociedade de Transport Public Urban Beclien S.R.L. (STPB), operator prestări de servicii publice autorizat pe acest profil, în baza contractului de delegare a gestionii serviciului de transport public local prin atribuire directă în Orașul Beclien nr. 11517/11.12.2019 aprobat prin HCL nr. 149/10.12.2019.

Cota modală transport public 14,24%

Cota modală pentru transportul public este în prezent de doar 14,24%, conform datelor prelucrate în urma cercetării sociologice realizate în etapa de Colectare date. Totuși, valoarea este ridicată îuând în considerare faptul că la momentul colectărilor de date sistemul de transport public era încă în primele luni de funcționare.

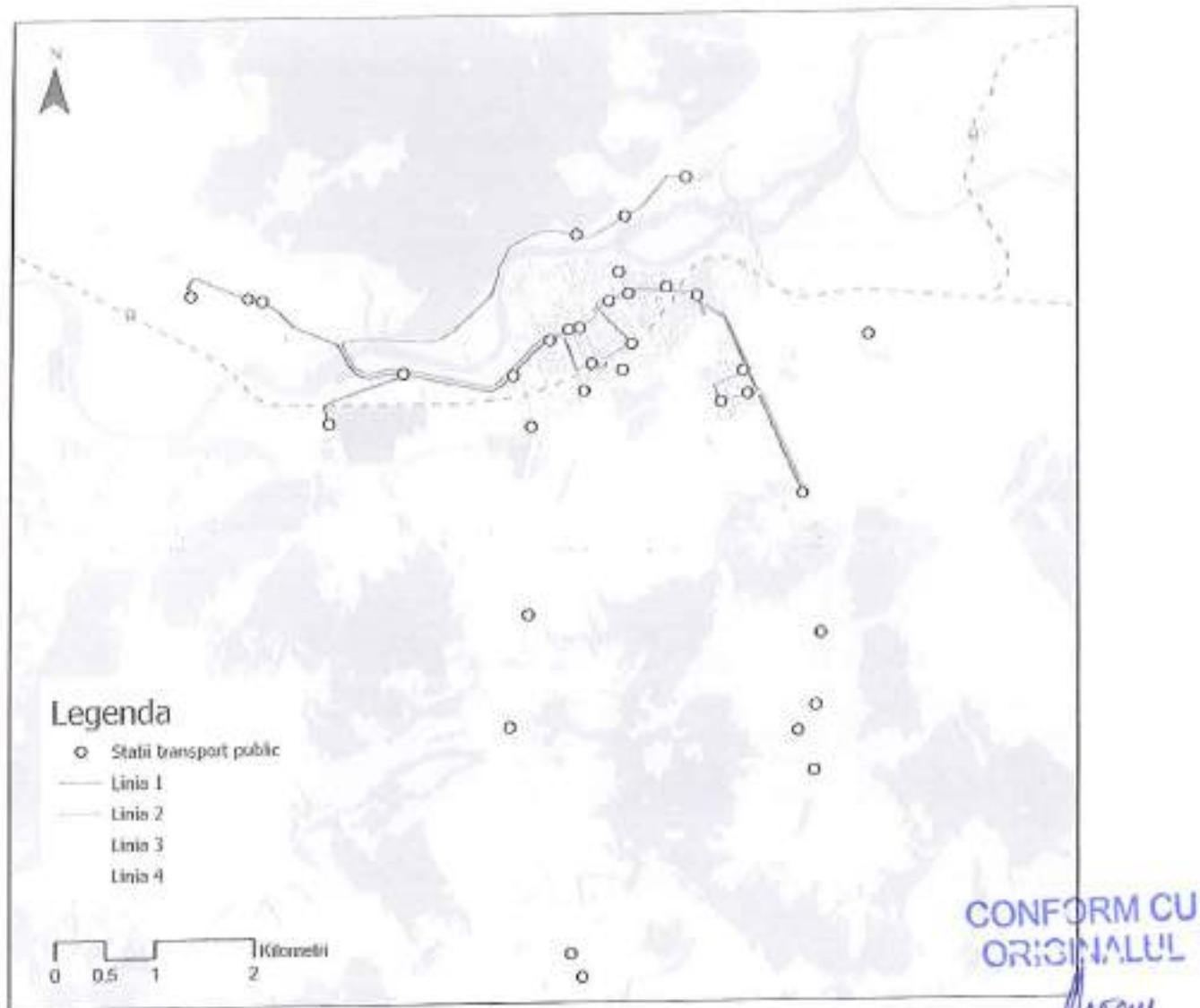
Configurația rețelei de transport public a orașului Beclien are la bază linii de autobuz ce asigură o capacitate de transport persoane între 8 și 22 locuri.

Din analiza frecvențelor zilnice a traseelor operate de STPB reiese faptul că traseele ce tranzitează axele principale ale orașului (DN17 și DJ 172) dețin frecvențele cele mai ridicate și deservesc zonele cu cea mai mare densitate.

Stațiile de transport trebuie să fie localizate în apropiere, în funcție de importanța zonei, frecvența, capacitatea și timpul în care este parcurs traseul sau traseele care duc la o anumită stație crește sau scade atracțivitatea unei stații, o persoană mergând chiar și 7 minute de la domiciliu până în stație. Cartograma acoperirii spațiale a izocronelor de 3 și 5 minute arată accesibilitatea temporală a acestora pentru mersul pe jos, considerând o viteză medie de 6 km/h.

CONFORM CU
ORIGINALUL
Bozogz

⁵ Cota modală a transportului public reprezintă suma dintre utilizarea exclusivă a transportului public și utilizarea transportului public în sistem mixt

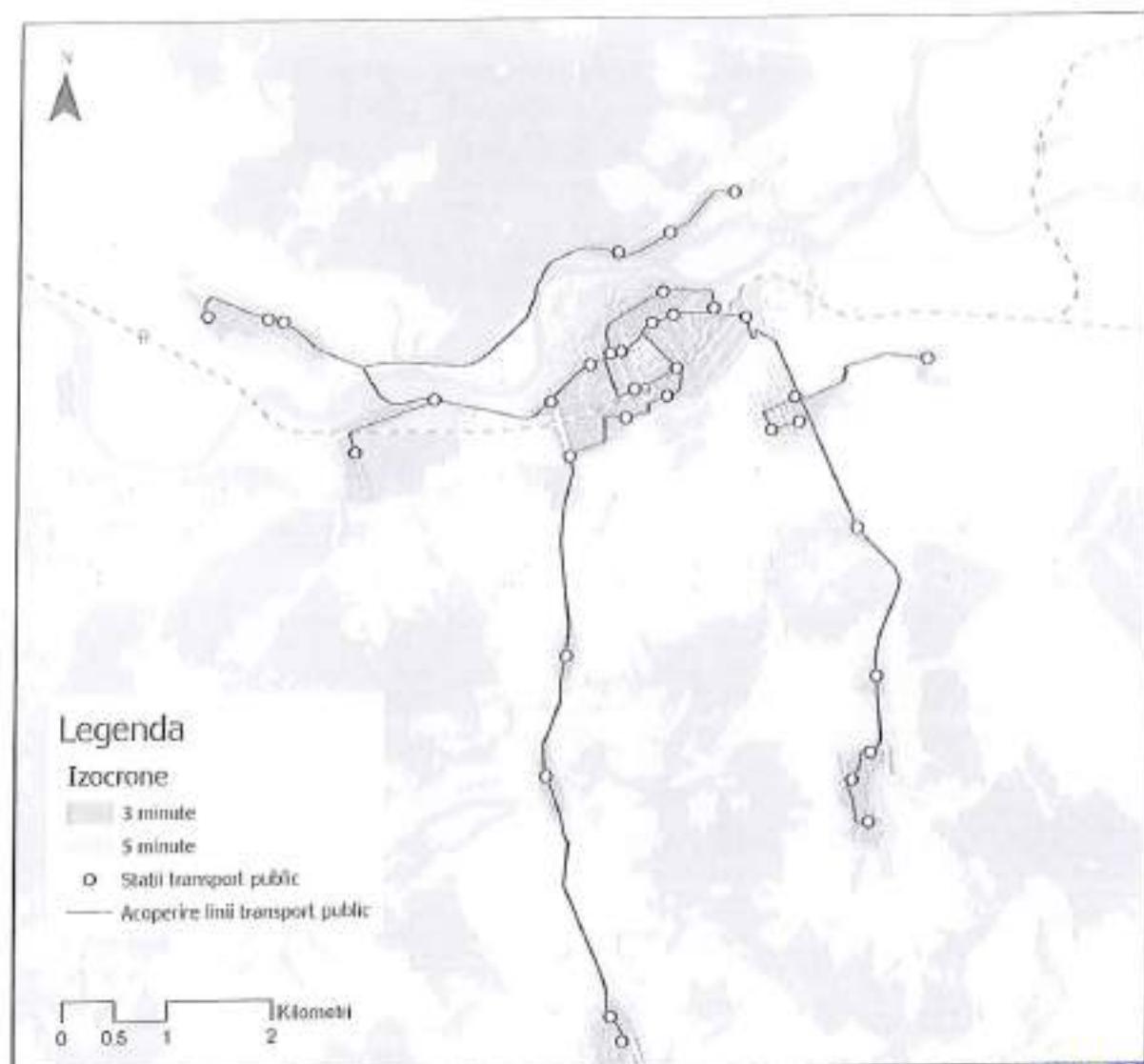


Figură 27 - Traseul liniilor de transport public din Orașul Beclien

Conform cartogramrei „Izocrone de accesibilitate pietonii către Stațile de transport public”, zona centrală este cea mai bine deservită de transportul public, prezintând stații la 3 minute distanță. Zona aferentă digului Someșul Mare nu sunt bine deservite de transportul public. Un punct forte al orașului îl constituie suprafața construită bine deservită de transportul public atât din punct de vedere al izocronelor cât și din punct de vedere al frecvențelor crescute.

Zona centrală a orașului Beclien atrage fluxuri pletonale și auto prin obiectivele de interes public, însă aceasta este utilizată și ca zona de tranzit pentru traficul intern pe direcția est – vest, aici fiind amplasate câteva intersecții importante, ceea ce duce la aglomerarea zonei centrale. Puținele rute de transport în comun și locurile de parcare amenajate în zona centrală, determină ca repartitia modală pentru deplasările spre centrul să fie dominate de transportul cu autovehiculul personal. Densitatea ridicată de funcții este dublată de densitatea rezidenților în zona centrală.

Conform analizei consultantului, fluențele scăzute ale transportului public sunt prezente pe axul DN17, acest fapt datorându-se fluxului mare de trafic tranzitoriu și a parcărilor ce stânjenesc circulația auto.



Figură 28 - Izocrone de accesibilitate pietonală către stațiile de transport public

CONFORM CU
ORIGINALUL

Dragu

Stațiile de transport în comun trebuie să ofere confort călătorilor în timpul în care aceștia așteaptă mijlocul de transport, acestea putând oferi și alte servicii călătorilor precum achiziționarea de titluri de călătorie, informații cu privire la trasee, orar, timpul de așteptare în stație etc.

Luând în considerare faptul că orașul se află într-o etapă de dezvoltare a sistemului de transport public prin proiectele de mobilitate urbană, stațiile de transport în comun ce urmează a fi construite vor îndeplini toate standardele de calitate.

Primăria Orașului Beclean are în curs de implementare un proiect de construcție a stațiilor de transport public. Prin implementarea proiectului se urmărește creșterea atractivității transportului public și implicit scăderea cotei modele a transportului cu autoturismul personal. Stațiile amenajate vor dispune de protecție împotriva intemperioilor, informații



cu privire la circulația autobuzelor din oraș, locuri de odihnă, coșuri de gunoi, precum și de panouri fotovoltaice, ce asigură iluminarea stațiilor.

De asemenea, la creșterea atractivității transportului public nu contribuie numai calitatea și cantitatea ofertei în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curătenia, siguranța, informația furnizată etc. Tarifele de călătorie accesibile fac de asemenea parte dintre factorii care joacă un rol important în determinarea alegerii mijlocului de transport. Transportul urban trebuie să fie accesibil din punct de vedere finanțar chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență automobilului, numai în condițiile unei oferte de calitate cu tarife accesibile. Acest obiectiv va putea fi atins numai în condițiile creșterii continue a eficienței transportului public de călători.

Detalii privind traseele operate, precum programul sau stațiile acestora, sunt prezentate mai jos:

TRASEUL 1 – BN 01 TUB și BN 08 TUB – SCHIMBUL I (LUNI-VINERI)

COLDĂU	Stația 23 (Scoală)	07:11	07:30	08:12	08:36	09:07	10:15	11:22	12:05	13:35	13:50	
	Stația 24 (DN17)	07:12	07:32	08:10	08:32	09:00	10:17	11:20	12:07	13:32	13:43	
	Stația 25 (Popas)	07:14	07:34	08:08	08:34	09:08	10:20	11:10	12:09	13:30	13:43	
ION CREANGĂ	Stația 19 (DN17)	07:16	07:36	08:06	08:36	09:36	10:22	11:16	12:11	13:26	13:45	
VALEA VILOR	Stația 22 (Avicola)	07:18	---	08:04	08:38	09:34	10:24	11:14	12:13	13:24	13:47	
MIHAI KOGĂLNÍCIU	Stația 17 (Gh. Doja)	07:20	07:38	08:02	08:40	09:32	10:26	11:12	12:15	13:22	13:49	
BRD	Stația 26 (Obor)	07:22	07:40	08:00	08:42	09:30	10:28	11:10	12:17	13:20	13:51	
AUTOCARA	Stația 28	---	07:42		08:44		10:30		12:19			
GRIGORE SILAȘI	Stația 30 (D. Gherești)	---	07:44	-	08:46	-	10:32	-	12:21	-	13:55	-
D. GHEREȘTI	Stația 34 (Vizavi Poliție)	---	07:46	-	08:48	-	10:34	-	12:23	-	13:57	-
1 DECEMBRIE	Stația 32 (Spital)	---	07:48	-	08:50	-	10:36	-	12:25	-	13:58	-
STATIA PARCULUI		---	-	07:56	-	09:24	-	11:04	-	13:09	-	14:09
STATIA 38 (SCOALA)				07:54	-	09:22	-	11:02	-	13:07	-	14:07
BAILE FIGA	Statia 4		07:50	07:50	08:54	09:20	10:38	11:00	12:27	13:05	14:02	14:05
STATIONAR												

CONFORM CU
ORIGINALUL

TRASEUL 1 - BN 08 TUB și BN 01 TUB -- Schimbul II (LUNI-VINERI)

COLDĂU	Stația 23 (Scoală) Stația 24 (DN17) Stația 25 (Popas)	14:22 14:20 14:18	14:40 14:38 14:36	15:00 15:03 15:05	16:22 16:20 16:18	16:50 16:52 16:54	17:58 17:56 17:54	18:25 18:27 18:30	19:32 19:30 19:27	20:05 20:07 20:10	21:07 21:05 21:03	21:20 21:22 21:24
ION CREANGĂ	Stația 19 (DN17)	14:16	14:36	15:08	16:16	16:56	17:52	18:32	19:24	20:13	21:01	21:26
VALEA VIHLOR	Stația 22 (Avicela)	14:14	14:34	15:10	16:14	16:58	17:58	18:35	19:20	20:17	20:59	21:20
MIHAEL KOGĂLNICEANU	Stația 17 (Gh. Doja)	14:12	14:32	15:14	16:12	17:00	17:57	18:38	19:18	20:20	20:57	21:30
BRD	Stația 26 (Obor)	14:10	14:30	15:16	16:10	17:02	17:45	18:40	19:16	20:23	20:55	21:32
AUTOGARA	Stația 28	...		15:18		17:04		18:43		20:27		21:34
GRIGORE SILAȘI	Stația 30 (D. Ghoreș)	...	...	15:20	-	17:06	-	18:45	-	20:29	-	-
D. GHEREA	Stația 34 (Vizavi Poliție)	...	...	15:22	-	17:08	-	18:47	-	20:31	-	-
I DECEMBRIE	Stația 32 (Spital)	...	...	15:24	-	17:10	-	18:50	-	20:33	-	-
STATIA PARCULUI		...	...	16:04	-	17:39	-	19:09	-	20:49	-	-
STATIA 3B (SCOALA)				16:02	-	17:37	-	19:07	-	20:47	-	-
BAILE FIGA	Stația 4 (GAL)			15:26	16:00	17:12	17:35	18:53	19:05	20:35	20:55	-
STATIONAR E												

BECLENUȚ	STATIA 43 (STATIA DE TRATARE)	07:08	09:13	09:32	-	-	-	12:35	13:00	14:23	14:23
BECLENUȚ	STATIA 42 (SCOALA BECLENUȚ)	07:10	09:11	09:34	-	-	-	12:33	13:01	14:21	14:25
BECLENUȚ	STATIA NR 41 (SURB)	07:12	09:09	09:36	-	-	-	12:31	13:04	14:19	14:27
ION CREANGĂ	STATIA 19 (INT. DN17)	07:14	09:07	09:38	09:47	09:56	10:52	11:01	12:29	13:05	14:17
MIHAEL KOGĂLNICEANU	STATIA NR 17 (INTERS. GH DOJA)	07:16	09:05	09:40	09:50	09:58	10:49	11:03	12:27	13:03	14:15
BRD	STATIA NR 26 (OBOR)	07:18	09:03	09:42	09:58	10:09	10:44	11:05	12:25	13:10	14:13
SOMESULUI	STATIA NR 40	-	09:01	09:44	09:56	10:02	10:36	11:07	12:03	13:12	14:01
LIL CARAGIA LIE	STATIA NR 39	-	07:59	09:46	09:54	10:04	10:41	11:09	12:01	13:14	14:09
D. GHEREA	STATIA NR 34	-	07:57	09:43	09:52	10:06	10:47	11:11	11:59	13:18	14:07
I DECEMBRIE 1918	STATIA NR 32 (SPITAL)	-	07:55	09:50	09:50	10:09	10:48	11:13	11:57	13:13	14:05
HOREA	STATIA 9 (L. BLAGA)	-	07:53	09:52	09:58	10:18	10:38	11:15	11:54	13:20	14:03
PODREI 3	STATIA 5	-	07:51	09:54	09:26	10:12	10:26	11:17	11:53	13:22	14:01
PODREI 2	STATIA 6	-	07:49	09:56	09:24	10:14	10:34	11:19	11:50	13:23	13:59
PODREI 1	STATIA 7	-	07:47	09:58	09:22	10:16	10:32	11:20	11:47	13:24	13:57
BAILE FIGA	STATIA 4 (GAL)	-	09:45	09:00	09:20	10:18	10:39	11:22	11:48	13:26	13:55
STATIONAR E											

**CONFORM CU
ORIGINALUL**

logu

TRASEUL 2 – BN 09 TUB și BN 05 TUB – SCHIMBUL II (LUNI-VINERI)

ECLENUT	STATIA 43	14:35	15:20	16:25	16:35	—	—	16:05	20:00	20:55	21:00	—
ECLENUT	STATIA 42 (ȘCOALĂ ECLENUT)	14:33	15:22	16:25	16:37	—	—	16:05	20:02	20:54	21:02	—
ECLENUT	STATIA NR 41 (GUBLI)	14:31	15:24	16:24	16:39	—	—	16:04	20:04	20:52	21:04	—
ION CREANGĂ	STATIA 19 (INT. DNI)	14:29	15:26	16:22	16:41	17:31	17:56	18:01	20:06	20:50	21:06	—
MIHAI, KOGĂLNICEANU	STATIA NR 17 (INTER. GH DOJA)	14:27	15:28	16:10	16:45	17:32	17:55	18:00	20:08	20:53	21:08	—
BRD	STATIA NR 26 (ODORI)	14:25	15:30	16:13	16:45	17:38	18:00	18:58	20:10	20:55	21:10	—
SOMESULUI	STATIA NR 40	—	15:32	16:16	16:47	17:33	18:01	18:56	20:12	20:44	21:12	—
IL.CARAGEALE	STATIA 29	—	15:34	16:12	16:49	17:24	18:01	18:54	20:14	20:42	21:14	—
D.GHEREA	STATIA 34	—	15:36	16:12	16:51	17:34	18:06	18:53	20:16	20:51	21:16	21:37
DECEMBRIE 1918	STATIA NR 32 (SPITAL)	—	15:38	15:10	16:53	17:22	18:03	18:50	20:18	20:53	21:18	21:35
HOREA	STATIA 9 (L. BEAGA)	—	15:40	16:05	16:55	17:30	18:10	18:55	20:20	20:56	21:20	21:33
PODIREI 3 PODIREI 2 PODIREI 1	STATIA 5 STATIA 6 STATIA 7	—	15:42	16:06	16:57	17:18	18:12	18:46	20:22	20:54	21:22	21:31
—	STATIA 4 (GAI)	—	15:44	16:01	16:59	17:16	18:14	18:44	20:24	20:52	21:23	21:20
—	—	—	15:46	16:02	17:01	17:14	18:16	18:42	20:26	20:50	21:24	21:29
BAILE FIGA	STATIA 4 (GAI)	—	15:48	16:03	17:03	17:12	18:18	18:40	20:28	20:58	21:26	21:27
STACIONARE	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

TRASEUL 3 – BN 10 TUB și BN 07 TUB – SCHIMBUL I (LUNI-VINERI)

RUSU DE JOS	STATIA 45 (BISERICĂ)	07:10	07:30	08:14	09:15	10:33	11:00	12:24	13:00	13:50	13:50	—
RUSU DE JOS	STATIA 44 (ȘCOALĂ)	07:12	07:32	08:12	09:17	10:33	11:02	12:22	13:02	13:51	13:52	—
GH. DOJA	STATIA 46 (CAPELA REFORMATĂ)	07:14	07:34	08:10	09:19	10:30	11:04	12:20	13:04	13:46	13:53	—
COBRULUI	Stația 13 (Romfilda)	—	07:36	08:33	09:21	10:28	11:06	12:18	13:06	13:44	13:56	—
COBRULUI	STATIA 11 (BRUTĂRIE)	—	07:38	08:36	09:23	10:26	11:08	12:16	13:08	13:47	13:57	—
AUTOGARA	STATIA 23	—	07:40	08:34	09:26	10:24	11:10	12:17	13:10	13:49	13:59	—
BRD	STATIA NR 26 (Ohor)	07:16	07:42	08:32	09:28	10:22	11:12	12:12	13:12	13:38	14:01	—
PARCULUI	STATIA 37 (S. AGRICOL)	—	07:44	08:30	09:30	10:20	11:14	12:10	13:14	13:36	14:03	—
D. GHEREA	STATIA NR 34 (D. GHEREA - POLITIE)	—	07:46	08:28	09:32	10:18	11:16	12:08	13:16	13:34	14:05	14:23
I. DECEMBRIE 1918	STATIA NR 32 (SPITAL)	—	07:48	08:26	09:34	10:16	11:18	12:06	13:18	13:32	14:07	14:21
BAILE FIGA	STATIA 4	—	07:50	08:24	09:36	10:14	11:20	12:04	13:20	13:30	14:09	14:19
STACIONARE	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

CONFORM CU
ORIGINALUL
logos

TRASEUL 3 - BN 07 TUB și BN 10 TUB - SCHIMBUL JUIN-VINERI

RUSU DE JOS	STATIA 45 (BISERICĂ)	14:17	14:18	15:35	15:40	17:02	17:30	18:51	19:20	20:41	20:44	-
RUSU DE JOS	STATIA 46 (SCOALĂ)	14:15	14:20	15:33	15:42	17:00	17:32	18:52	19:22	20:43	20:46	-
GHL DOJA	STATIA 46 (CAPELA REFORMATĂ)	14:13	14:22	15:31	15:44	16:57	17:34	18:50	19:24	20:40	20:43	-
CODRUL UI	Statia 13 (Romfulda)	14:12	14:24	15:29	15:46	16:55	17:36	18:48	19:26	20:38	20:50	21:24
CODRUL UI	STATIA 11 (BRUFĂRE)	-	14:26	15:27	15:48	16:53	17:38	18:46	19:28	20:36	20:52	21:22
AUTOGARA	STATIA 28	-	14:28	-	15:50	-	17:40	-	19:30	-	20:54	-
BRD	STATIA NR 26 (Ohor)	14:10	14:30	15:23	15:52	16:49	17:42	18:42	19:32	20:32	20:56	21:18
PARCUL UI	STATIA 37 (L. AGRICOL)	-	14:32	15:21	15:54	16:47	17:44	18:40	19:34	20:30	20:58	21:16
D. GHERICA	STATIA NR 34 (D. GHERICA + POLITIE)	-	14:34	15:19	15:56	16:45	17:46	18:38	19:36	20:28	21:00	21:16
I DECEMBRIE 1918	STATIA NR 32 (SPITAL)	-	14:36	15:17	15:58	16:43	17:48	18:36	19:38	20:26	21:02	21:12
BAILE FIGA	STATIA 4	-	14:38	15:15	16:00	16:41	17:50	18:34	19:40	20:24	21:04	21:10
STATIONARE												

TRASEUL 4 - BN 02 TUB și BN 06 TUB - SCHIMBUL I (LUNI-VINERI)

FIGA	STATIA 1 (BISERICĂ)	07:00	07:34	08:26	09:01	09:50	10:21	11:13	11:40	12:29	12:51	13:34	14:00
BĂI FIGA	STATIA 4 (GAL)	07:04	07:33	08:24	09:02	09:40	10:22	11:13	11:43	12:27	12:53	13:32	14:02
PODIREI	STATIA 5 (HERGHEL IE)	07:08	07:36	08:22	09:04	09:45	10:24	11:17	11:46	12:25	12:55	13:30	14:04
OIREI	STATIA 6 (ALEEA 1)	07:10	07:38	08:20	09:06	09:44	10:26	11:09	11:48	12:23	12:57	13:28	14:06
PODIREI	STATIA 7 (ALEEA 6)	07:12	07:40	08:18	09:08	09:47	10:28	11:07	11:50	12:21	13:00	13:26	14:08
HOREA	STATIA 9 (INTERS. L. BLAGA)	07:15	07:42	08:15	09:10	09:40	10:30	11:05	11:53	12:19	13:02	13:26	14:10
ION POP RETEGANU	STATIA 35 (BISERICĂ)	07:17	07:44	-	09:12	-	10:32	-	11:55	-	13:04	-	14:12
PETRU MAIOR	STATIA 30 (SCOALA)	07:19	07:46	-	09:14	-	10:34	-	11:57	-	13:06	-	14:14
PARCULUI (STATION ARE CENTRU)	STATIA 35 (BISERICĂ CATEDRALĂ)	07:20	07:48	-	09:16	-	10:36	-	12:00	-	13:08	-	14:16
DOBROGEA ANU GHERICA	STATIA 34 (POLITIE)	-	08:10	-	09:35	-	11:00	-	12:15	-	13:20	-	-
I DEC 1918	STATIA 32 (SPITAL)	-	08:12	-	09:37	-	11:02	-	12:17	-	13:22	-	-
STATIONARE													

CONFORM CU
ORIGINALUL*logu*

TRASEUL 4 - BN 06 TUB și BN 02 TUB - SCHIMBUL II (LUNI-VINERI)

FIGA	STATIA 1 (BISERICĂ)	14:28	14:29	15:01	15:30	16:34	17:10	18:06	18:45	19:44	20:15	20:50	21:00
BĂI FIGA	STATIA 4 (GAL)	14:24	14:30	14:59	15:32	16:30	17:14	18:12	18:49	19:42	20:19	20:48	21:02
PODIREI	STATIA 5 (HERGHELE E)	14:22	14:32	14:57	15:34	16:20	17:16	18:10	18:51	19:40	20:21	20:46	21:04
PODIREI	STATIA 6 (ALEEA 1)	14:20	14:34	14:55	15:36	16:25	17:18	18:08	18:53	19:38	20:23	20:44	21:06
PODIREI	STATIA 7 (ALEEA 6)	14:18	14:36	14:53	15:38	16:23	17:20	18:06	18:55	19:36	20:25	20:42	21:08
HOREA	STATIA 9 (INTERS. L. BLAGA)	14:16	14:38	14:51	15:40	16:21	17:22	18:04	18:57	19:30	20:27	20:40	21:10
ION PDP RETEGAN III.	STATIA 35 (BISERICĂ)		14:40		15:42		17:24		19:00		20:30		21:12
PETRU **AIOR	STATIA 38 (ȘCOALA)		14:42		15:44		17:26		19:02		20:32		21:14
„CULU TATIEN ARE CENTRU)	STATIA 35 (BISERICĂ - CATEDRAL Ă)	14:10		14:45		15:46		17:28		19:04		20:34	21:16
DOBROGE ANU GHEREA	STATIA 34 (POLITIE)	14:12		14:47		16:15		18:00		19:30		20:36	
1 DEC 1918	STATIA 32 (SPITAL)	14:14		14:49		16:19		18:02		19:32		20:38	
STATION ARE													

CONFORM CU
ORIGINALUL
bogu

TRASEU SÂMBĂTĂ ȘI DUMINICĂ

FIGA	Stația 1	07:10	09:04	09:30	11:02	11:30	15:04	13:30	15:02	15:30	17:02	17:30	19:12	19:40	21:02	21:10
BAILE FIGA	Stația 4	07:12	09:00	09:32	11:00	11:32	13:02	13:32	15:00	15:32	17:00	17:32	19:10	19:42	21:00	21:12
PODIREI	Stația 5	07:14	08:58	09:34	10:56	11:54	13:00	13:34	14:58	15:34	16:58	17:34	19:08	19:44	20:58	21:14
PODIREI	Stația 6	07:16	08:56	09:36	10:56	11:36	12:58	13:36	14:56	15:36	16:56	17:36	19:06	19:46	20:56	21:16
HOREA	Stația 7	07:18	08:54	09:38	10:54	11:58	12:54	13:58	14:54	15:38	16:54	17:38	19:04	19:48	20:54	21:18
1 DEC 1918 32	Stația 8	07:20	08:52	09:40	10:52	11:40	12:52	13:40	14:52	15:40	16:52	17:40	19:02	19:50	20:52	21:20
D. GHEREA 34	Stația 9	07:22	08:50	09:42	10:50	11:42	12:50	13:42	14:50	15:42	16:50	17:42	19:00	19:52	20:50	21:22
BRD 26	Stația 10	07:24	08:48	09:44	10:48	11:44	12:48	13:44	14:48	15:44	16:48	17:44	18:58	19:54	20:48	21:24
MIHAI KOGAL 17	Stația 11	07:26	08:46	09:46	10:46	11:48	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:56	19:56	20:46	
RUSU DE JOS 45	Stația 12	08:40	09:52	10:40	11:54	12:40	13:52	14:40	15:52	16:40	17:52	18:50	20:04	20:40		
COLDĂU 25 (Popas)	Stația 13	08:42	08:34	10:08	10:34	12:00	12:34	14:00	14:34	16:00	16:34	18:00	18:44	20:10	20:34	
COLDĂU 24	Stația 14	07:44	08:32	10:10	10:32	12:02	12:32	14:02	14:32	16:02	16:32	18:02	18:42	20:12	20:32	
	Staționare															

CONFORM CU
ORIGINALUL

maghi

Costurile de operare ale serviciului de transport public pentru anul 2022

Societatea Transport Public Urban Beclan S.R.L. a înregistrat următoarele costuri pentru operarea serviciului de transport public :

Tabel 5 - Costuri de operare ale serviciului de transport public pentru anul 2022

Anul		2022	
Denumire element cheltuiala	Cont contabil	Autobuze	Cost per km
<i>Chelt ANVELOPE</i>	60212	4,944,00	0.026564424
<i>Chelt COMBUSTIBIL</i>	6022	139,00	0.000747461
<i>Chelt PIESE DE SCHIMB</i>	6024	4,153,00	0.022332399
<i>Chelt ALTE MAT CONSUM</i>	6028	19,945,00	0.107252518
<i>Chelt OBIECTE DE INVENTAR</i>	603	3,258,00	0.017519614
<i>Chelt ENERGIA si APA</i>	605	169,072,00	0.909370104
<i>Chelt ASIGURARILE</i>	613	2,374,00	0.01276598
<i>Chelt salarii DIR si CA</i>	621	8,880,00	0.047751434
<i>Chelt DEPLASARI</i>	625	297,00	0.001597092
<i>Chelt TELECOMUNICATII</i>	626	10,34	5.56025E-05
<i>Chelt SERV BANCARE</i>	627	612,00	0.003290977
<i>Chelt SERVICII TERTI</i>	628	19,279,00	0.10367116
<i>Chelt IMP, TAXE, DRUM, etc</i>	635	98,00	0.000526987
<i>Chelt cu SALARIILE</i>	641+642	834,192,00	4.485795561
<i>Chelt CONTRIB. SALARIU</i>	646	18,768,00	0.100923302
<i>Chelt EXPLOAT ALTELE</i>	658	79,00	0.000424816

CONFORM CU
ORIGINALUL

1694

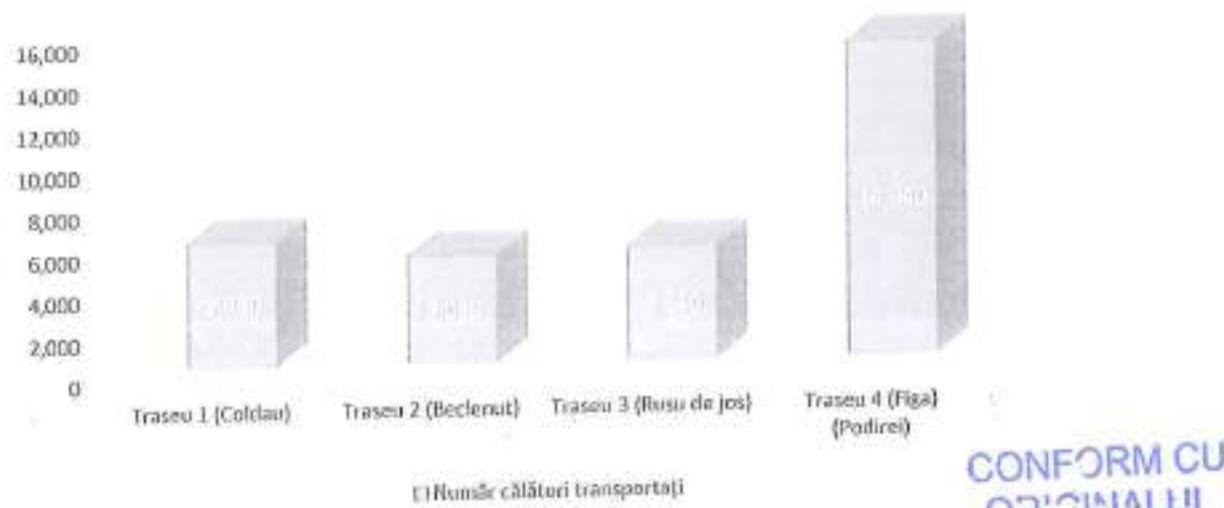
<i>Chelt cu AMORTIZAREA</i>	681	27,696.00	0.148932852
TOTAL		1,113,792.34	5.989322285
<i>Km efectuati</i>		185,963.00	
<i>Lei/km</i>		5.989322285	

Analizând datele de mai sus furnizate de operatorul de transport, cheltuielile pentru operarea serviciului de transport public în anul 2022 au fost în cuantum de 1,113,792.34 lei la un număr de 185,963.00 km, de unde rezultă un cost per kilometru pentru anul 2022 de 5.9893 lei/km.

În urma datelor colectate de către consultant asupra transportului public în 2021 s-a arătat că în medie 250 de persoane folosesc transportul public în zilele lucrătoare. Totuși, aceste date nu sunt relevante deoarece dezvoltarea transportului public se află încă în fază incipientă.

Privind numărul anual de călători transportați pe fiecare linie din cele 4 trasee existente, situația se prezintă în felul următor:

Număr călători transportați



Figură 29 - Numărul călătorilor transportați la nivelul anului 2022

CONFORM CU
ORIGINALUL
loguț

Analizând graficul de mai sus, pentru anul 2022, rezultă un număr anual de 31,2480 călători transportați. Linia aferentă traseului nr. 4 Figa Podirel atrage cel mai mare număr de călători, respectiv 14,940 de călători, reprezentând 47,81% din totalul numărului de călători transportați anual.

Anul 2022 a reprezentat primul an de operare complet al serviciului de transport public și estimările previzionate înainte de înființarea serviciului de transport public local la nivelul Orașului Beclean se demonstrează fi realizabile, motiv pentru care este necesară suplimentarea parcului auto cu mijloace de transport nepoluante, pentru a asigura o capacitate mai mare pentru traseele cele mai populate, cât și pentru accesibilitatea transportului public prin creșterea frecvenței mijloacelor de transport.

Dotarea tehnică actuală: mijloace de transport, motorizare, capacitate, vechime, consumuri

Societatea Transport Public Urban Beclan S.R.L. are în dotare un număr de 8 microbuze transport călători 100% electrice cu capacitate de transport între 8 și 23 de locuri. Autobuzele au fost aduse în autobază la sfârșitul lunii mai 2021 și date în folosință o lună mai târziu, după testările aferente și ultimele lucrări ale infrastructurii.

Tabel 6 - Specificații tehnice relevante privind parcul rulant de autobuze al SC Transport Public Urban Beclan S.A

Nr. crt.	Tip (BVR)	Numele produsului	Număr locuri	An fabricație	An adăugare	Durată de funcționare	Combustibil	Consum (l/100km)	Capacitatea de transport
1	Microbuz	KARSAN	8	2021	2021	5 ani	ELECTRIC	0Km/100km	23 locuri

Beclan este primul oraș din județul Bistrița-Năsăud și din regiune dotat exclusiv cu o flotă de autobuze electrice pentru transportul public local. Conform tabeloului de mai sus privind parcul rulant al societății Transport Public Urban Beclan SA, serviciul de transport public este operat în întregime cu mijloace de transport nepoluante, prietenoase cu mediul.

Observând cererea ridicată pentru serviciul de transport public, dar și capacitatea de transport a celor 8 microbuze, respectiv 23 locuri, se impune dezvoltarea transportului public pentru asigurarea operării serviciului în condiții optime și atractive pentru populația și turiștilor Orașului Beclan.



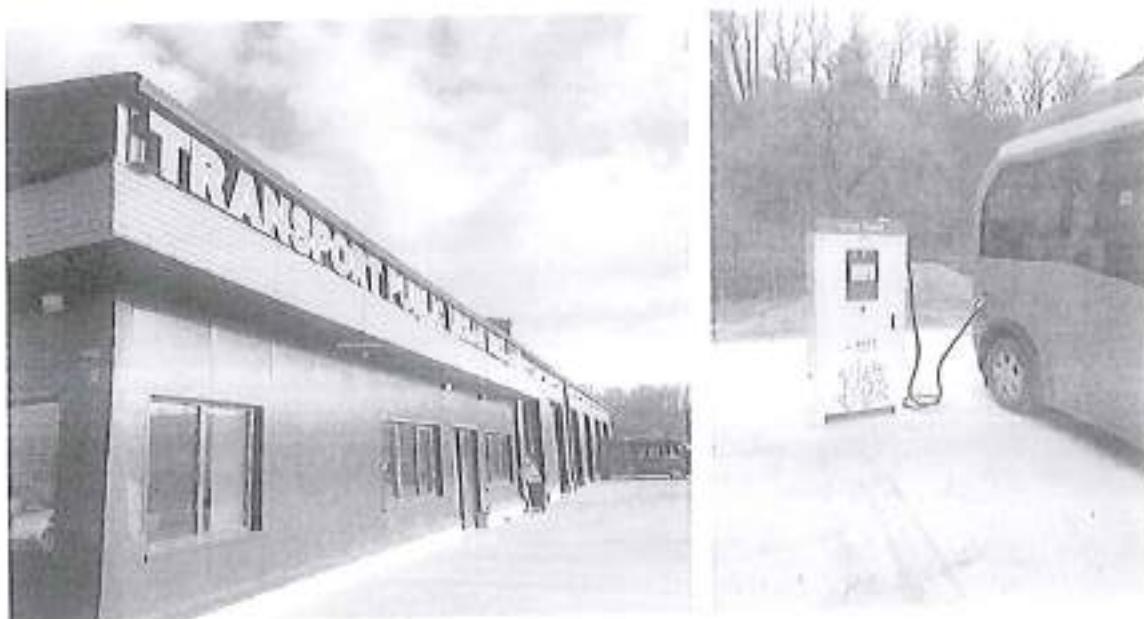
Figură 30 Parcul de autovehicule Beclan

Sursa: <https://www.sjpli.ro/>

CONFORM CU
ORIGINALUL
Dragoș

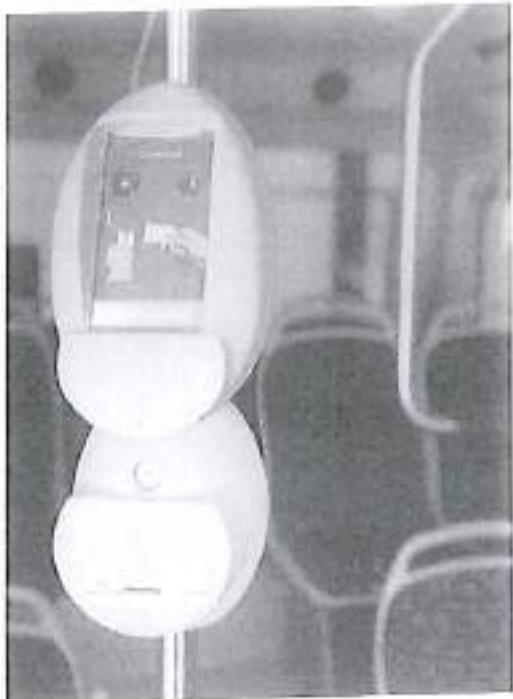


Alte mijloace fixe tehnice relevante (spațiu de garare, facilități de întreținere, componente e-ticketing, sistem de management de trafic, altele)



Figură 31 - Autobaza Beclan

CONFORM CU
ORIGINALUL
Imqy



Autobaza Beclan se află într-o stare tehnică foarte bună, aceasta fiind nou construită și are toate funcțiile de operare a unei flote 100% electrice.

Depoul complet dotat a fost prevăzut pentru încărcarea și gararea celor 8 microbuze într-un spațiu adekvat normelor europene.

Autobaza societății de Transport Public Urban Beclan este compusă din 2 hale, clădirea de birouri, atelier mecanic, atelier electric, spălătorie vap și cameră tehnică curent.

Microbuzele sunt dotate cu sistem audio/video prin ecran digital pentru informarea călătorilor privin traseul operat, următoarea stație, etc.

Totodată, acestea sunt dotate cu validate de carduri de călătorie.

La momentul actual, biletele de călătorie se pot achiziționa direct de la șofer, urmând ca în cel mai scurt timp să se analizeze și să amplaseze chioșcurile/automatele de vânzare/încărcare carduri de călătorie.

2.3. Analiza principalelor probleme și nevoi identificate

Probleme și nevoi privind dezvoltarea serviciului de transport

Infrastructura de circulație și transport

Orașul Beclan este situat pe traseul a două rute de transport intern și internațional (DN17, DN17D), ceea ce îi conferă toate atribuțele unui important nod de transport rutier. Totodată, una dintre aceste rute constituie scheletul rețelei stradale majoră, la care se adaugă zona centrală și legăturile cu aceasta, dar și străzile ce fac conexiunea cu zona de locuit.

Principalele probleme identificate în orașul Beclan și care sunt legate mobilitatea urbană sunt cauzate de sumaritatea rețelei stradale, aceasta din urmă fiind insuficientă pentru dimensiunile orașului, numărul de locuitori și respectiv al gradului de motorizare al acestuia.

Pe lângă problemele legate de sumaritatea rețelei stradale, în majoritatea covârșitoare a timpului, traficul este îngreunat din cauza volumului mare al traficului de tranzit întrucât orașul este situat la intersecția a două drumuri naționale importante în rețeaua de drumuri (DN17 și DN17D). Astfel, la nivelul anului de bază, 2017, apar disfuncționalități cu privire la capacitatea de circulație a segmentelor de străzi, în special pentru relația de tranzit Dej – Bistrița peste care se suprapune traficul generat local. În timpul orelor de vârf, traficul se intensifică iar deplasarea vehiculelor se face cu viteză redusă pe cele două căi principale care deservesc această relație de trafic sau se intersectează cu aceasta:

- DN17 (Str. Mihail Kogălniceanu, Str. Libertății, str. 1 Decembrie 1918) - fluxuri între 600 și 800 vehicule/oră;

CONFORM CU
ORIGINALUL
Mugur

- DN 17D - fluxuri între 200 și 400 vehicule/oră.

Lipsa unor modalități alternative și eficiente de transport (facilități pietonale, piste pentru bicicliști, transport public eficient) a determinat creșterea gradului de deținere în proprietate a unui autoturism. Astfel că, după mersul pe jos cu bicicleta, majoritatea deplasărilor efectuate la nivelul orașului Beclan, se realizează cu autoturismele personale.

Așadar, există o nevoie acută pentru dezvoltarea serviciului de transport public, asigurându-se astfel reducerea traficului rutier în orașul Beclan. Prin urmare, orașul Beclan, va asigura astfel un transport public de calitate menit să încureze renunțarea la autoturismele personale. Mai mult, în urmă analizei realizate - chestionar, 20% dintre respondenții locuitori ai orașului Beclan, au declarat că principala problemă întâmpinată în timpul deplasărilor efectuate în interiorul orașului este reprezentată de volumul mare de mașini.

Această problemă se poate soluționa printr-o frecvență mai crescută a serviciului de transport public pentru a oferi populației condiții mai accesibile și altfel vor renunța la folosirea autoturismului personal în detrimentul transportului public.



Figură 32 - Principalele probleme întâmpinate în timpul deplasărilor la nivelul Orașului Beclan

Oportunitatea/necesitatea privind dezvoltarea serviciului de transport

Pentru dezvoltarea sistemului și serviciului de transport public este necesară mărirea flotei de material rulant nepoluant. Astfel, se crează condițiile optime pentru dezvoltarea unui serviciu de transport care să faciliteze deplasările la locul de muncă și care să îmbunătățească interconectările dintre rute, atât cele interne cât și cele externe, frecvențele de deservire - mai ales în timpul orelor de vîrf și care să deservească fluxul dintre stațiile de transport public în comun, pe întreaga rețea urbană.

În momentul de față, la nivelul orașului Beclan există următoarele nevoi:

- Dezvoltarea primului sistem de transport public local;
- Identificarea de soluții alternative pentru decongestionarea traficului zonal;
- Implementarea de măsuri în vederea reducerii poluării sonore și a aerului, a emisiilor de gaze cu efect de seră;

- Implementarea de măsuri în vederea îmbunătățirii siguranței și securității transporturilor.

Luând în considerare situația actuală, necesitatea dezvoltării serviciului de transport public în orașul Beclien, trebuie să reprezinte o prioritate atât pentru autoritățile locale cât și pentru locuitorii orașului, întrucât un sistem de transport eficient și durabil, accesibil și economic va contribui pozitiv la dezvoltarea orașului și la creșterea calității vieții locuitorilor. Mai mult decât atât, îmbunătățirea calității vieții și a mediului urban va crea un mediu urban atrăcțiv, modern, ecologic și accesibil pentru locuitorii săi și pentru turiști, care învață sau muncesc în oraș.

Necesitatea dezvoltării serviciului de transport public este cu atât mai mare cu cât interrelația dintre modalitățile de transport public și cele de transport cu autoturismul personal este binecunoscută, acesta din urmă fiind principala cauză a poluării cu emisii GES.

**CONFORM CU
ORIGINALUL**

2.4. Descrierea obiectului investițional

Obiectivele proiectului investițional

Obiectivul general al proiectului investițional constă în dezvoltarea unui serviciu de transport public local de persoane performant, modern, care să asigure satisfacerea nevoilor de deplasare a populației pe teritoriul orașului Beclien.

Prin Planului de Mobilitate Urbană Durabilă Etapa III se propune eficientizarea și extinderea sistemului urban de transport, având în vedere nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială ale orașului, având ca țintă următoarele obiective:

- Transportul public în comun: acțiuni conjugate pentru îmbunătățirea stării tehnice a cailor de rulare pentru creșterea vitezelor de deplasare a mijloacelor de transport în comun cu investiții în mărirea și modernizarea parcului de mijloace de transport în comun, cu accent pe înnoirea parcului auto și achiziția de autobuze ecologice; implementarea benzilor dedicate pentru transportul public pe principalele coridoare de mobilitate, extinderea transportului public prin integrarea localităților din zona metropolitana în aria de deservire cu servicii de transport în comun, dublata de implementarea proiectului de dezvoltare a trenului metropolitan.
- Transportul nemotorizat: creșterea gradului de deplasare utilizând mijloace de transport nemotorizate prin crearea unei infrastructuri dedicată pietonilor și biciclistilor, separată de traficul greu motorizat, menită să reducă timpul de deplasare și să crească calitatea vieții cetățenilor, pietonizarea unor artere din zona centrală, dezvoltarea de spații pletonale ample, tip „promenada” care să facă legătura dintre zonele de locuire colectivă dense și zona centrului istoric; dezvoltarea unei rețele optime, sigure și continue de piste de biciclete, atât prin crearea de noi tronsoane, cât și prin reconfigurarea rețelei existente de benzi ciclabile, precum și reconfigurarea spațiului public ale străzilor de importanță locală și implementarea regimului „home-zone”, cu vîze reduse de deplasare și prioritate pentru pietoni și bicicliști.
- Siguranța rutieră urbană: creșterea siguranței rutiere prin prezentarea de acțiuni dedicate îmbunătățirii siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor și pe factorii de risc din zonele urbane respective; îmbunătățirea semnalizării rutiere în intersecții și la trecerile de pietoni, măsuri pentru reconfigurarea anumitor intersecții (în special cele cu sensuri giratorii), crearea de pasaje rutiere subterane în intersecțiile cu cele mai mari aglomerări de autovehicule.

- Transportul rutier: viabilizarea infrastructurii rutiere existente cu scopul reducerii emisiilor poluante și pentru creșterea accesibilității către zonele urbane periferice; implementarea unor pasaje rutiere subterane, cu scopul fluidizării traficului în intersecțiile majore, de-a lungul principalelor axe de transport; dezvoltarea infrastructurii rutiere în zonele de expansiune urbană și pentru realizarea conexiunilor între cartiere;
- Transportul staționar (parcări): amenajarea parcărilor pentru deservirea zonelor cu mari densități de locuire și zonele centrale cu funcții instituționale;
- Sisteme de transport Inteligente: stabilirea unui sistem integrat pentru toate modurile de transport și servicii de mobilitate, atât pentru călători, cât și pentru marfă, prin sprijinirea formulării unei strategii; implementarea unui sistem adaptiv de management al traficului

Mijloace de transport

În cadrul Proiectului "Dezvoltarea mobilității urbane III – Beclau Orașul Intelligent" sunt propuse următoarele acțiuni:

Extinderea traseelor de transport public și înființarea de stații pe traseele noi

În urma înființării operatorului de transport public Beclau va fi necesară și oportună reconfigurarea anumitor trasee de transport public operate de STPB SA.

Acest proiect este o intervenție de tip operațional, menită să îmbunătățească parametrii de conectivitate ale diferitelor zone și cartiere din orașul Beclau.

În complementaritate cu proiectul *Achiziționarea de autobuze electrice de capacitate medie pentru acoperirea noilor trasee (etapa II)*, se propune că anumite trasee din Beclau să fie extinse, pentru acoperirea ariei urbane, creșterea zonei de captare pentru serviciul de transport public și realizarea conexiunilor directe între diferite cartiere și puncte de interes.

Tipuri de activități incluse în cadrul proiectului

- ✓ Reorganizare trasee: nou program de transport;
- ✓ Informare călători privind noile rute și noul program;

Achiziționarea de autobuze electrice de capacitate medie pentru acoperirea noilor trasee (etapa II)

Pentru derularea eficientă a serviciilor de transport public local, este necesară marirea flotei de mijloace de transport.

Noile linii planificate sau investițiile în infrastructura modernă (vizualizarea orarului de circulație în timp real, vehicule cu podea joasă pentru persoanele cu dizabilități) vor avea ca efect creșterea cotei modale a transportului public în defavoarea autoturismului.

Obiectivele proiectului sunt:

- || creșterea mobilității în zona urbană prin îmbunătățirea rețelei de transport de mare capacitate, prin realizarea infrastructurii de transport ecologic cu autobuze;
- || diminuarea duratălor de călătorie;

**CONFORM CU
ORIGINALUL**

- || creșterea nivelului de siguranță a rețelei de transport;
- || reducerea nivelului de utilizare a automobilului și implicit, reducerea impactului negativ asupra locuitorilor și mediului (accidente, gaze cu efect de seră, zgomot)
- || eficientizarea transportului public de suprafață
- || creșterea accesibilității la punctele de interes aferente zonei deservite

Tipuri de activități incluse în cadrul proiectului

- ✓ Achiziția de autobuze ecologice
- ✓ Extinderea sistemelor ITS imbarcate în autobuze, compatibile cu sistemele deja implementate;

Indicatori orientativi:

- ✓ 6 autobuze capacitate medie (10m)

Astfel, noul număr de autobuze se va fundamenta în funcție:

➤ Obiective de atins din PMUD

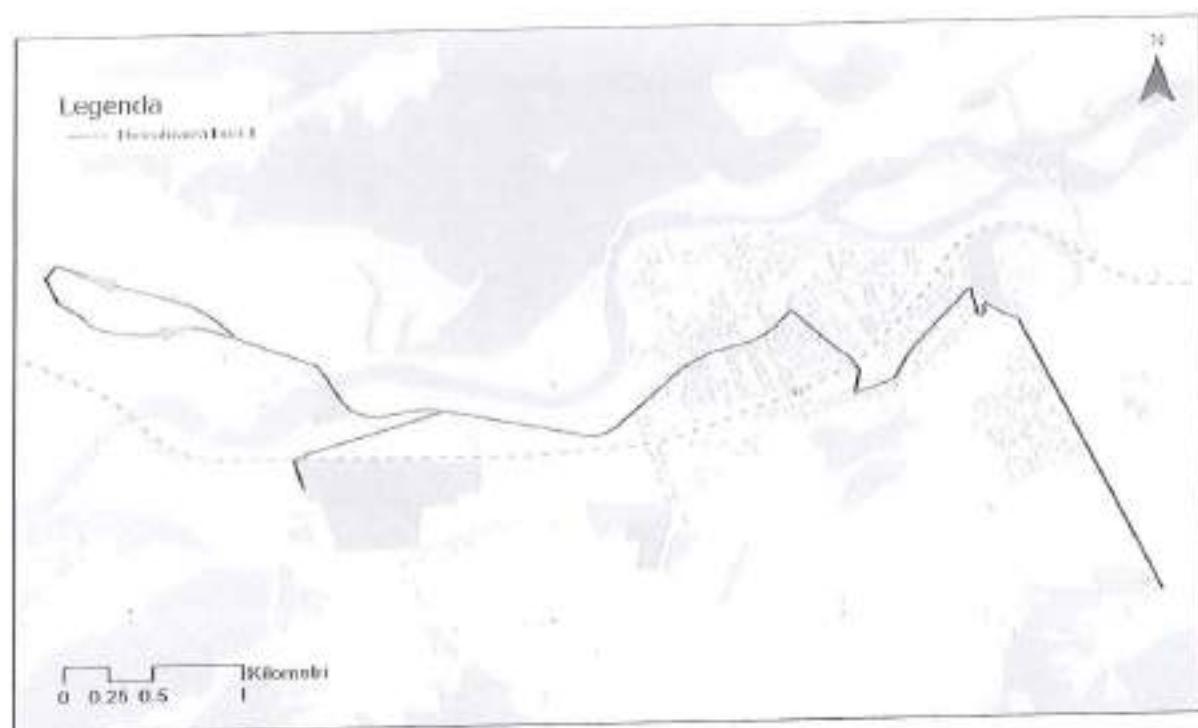
- Reducerea poluării sonore și a aerului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- Îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și bunuri; și
- Creșterea atractivității și calității mediului urban în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general.

➤ Programul de transport

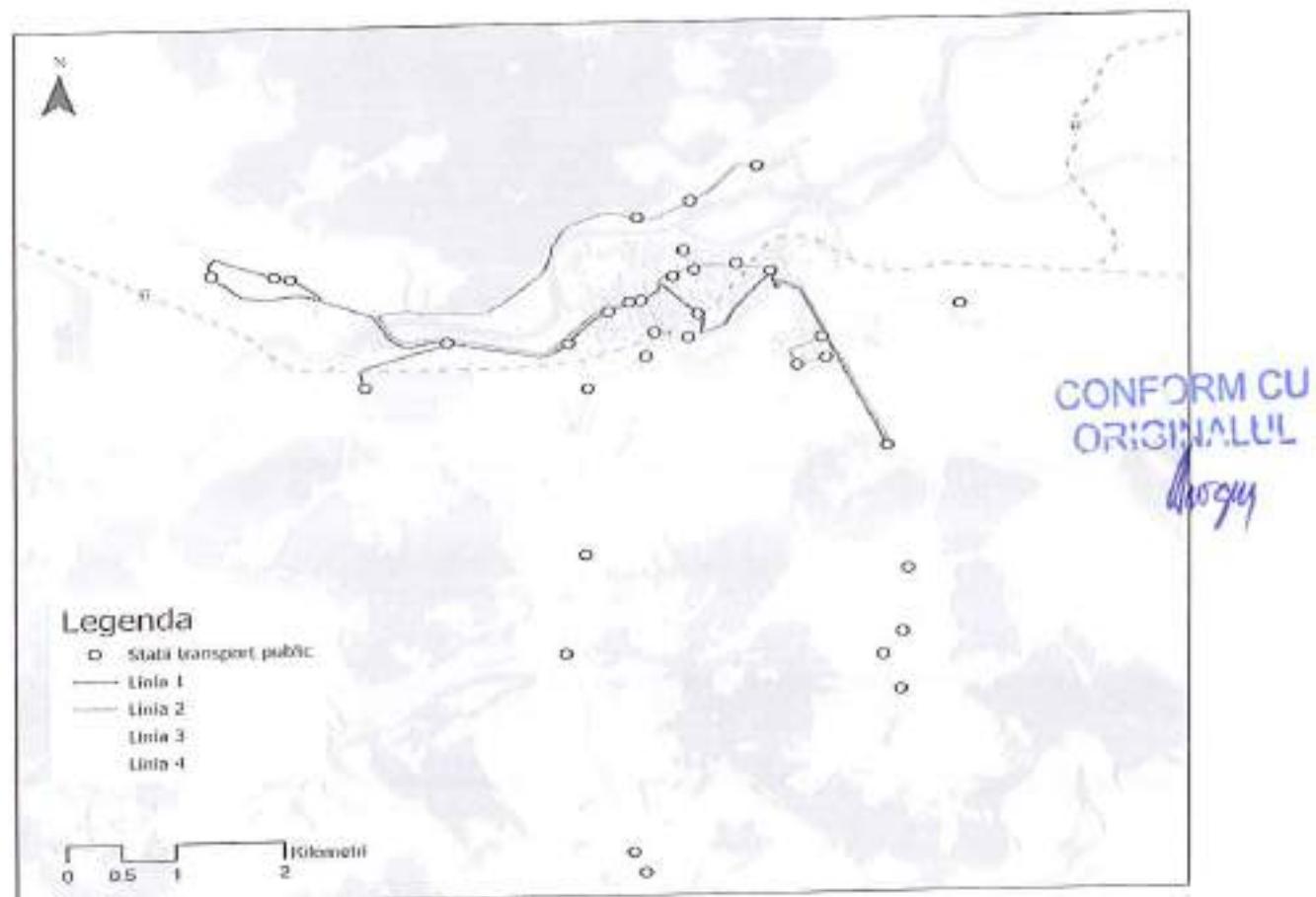
Pentru asigurarea necesităților de mobilitate și legăturilor dintre diferite puncte de interes din orașul Beclien, în prima etapă s-a propus înființarea a două linii de transport public în orașul Beclien, iar în a doua etapă alte 2 linii.

Având în vedere că transportul public devine un mod de transport alternativ pentru populația orașului Beclien, în cadrul prezentului proiect investițional se propune reconfigurarea Liniei 1: se propune eficientizarea traseului pentru o acoperire mai mare a suprafeței orașului, respectiv se va acoperi zona Strada Codrului – Strada Horea, conform imaginii de mai jos:

CONFORM CU
ORIGINALUL
logos



Figură 33 Noua configurație a liniei 1



Figură 34 - Noua configurație a linilor de transport public de la nivelul Orașului Beclau

➤ Capacitatea de transport

Capacitatea de circulație (N) a unei linii de transport poate fi definită ca numărul maxim de vehicule de transport public care pot circula într-un sens de circulație, într-un interval de timp (de exemplu, o oră). Pentru linile de transport urbane, prevăzute cu stații stabilite pentru urcarea și coborârea călătorilor, capacitatea de circulație a unei linii de transport (N) se determină astfel:

$$N = \frac{36000}{T},$$

unde T reprezintă intervalul mediu dintre două vehicule consecutive, exprimat în secunde.

Capacitatea de transport (C) a unei linii este definită prin numărul maxim de călători care pot fi transportați, într-un interval de timp, pe un singur sens de circulație, ținând cont de capacitatea vehiculelor din parcoul activ utilizat:

$$C = p \cdot N$$

în care p reprezintă capacitatea de transport a vehiculu lui (locuri în picioare și locuri pe scaune). Au fost calculate capacitatele de circulație și transport ale fiecarei linii de transport public a orașului Beclau. În total la nivelul tuturor traseelor s-au obținut N medie = 9 autobuze/oră/sens de circulație și C medie = 450 călători/oră/sens.

Tabel 7 - Capacitatea de transport a fiecărei linii de transport public

	1	2	3	4
<i>Temp program</i>	50400	50400	50400	50400
T	5700	5280	6600	4200
N	8	9	7	12
	1	2	3	4
p	50	50	50	50
N	8	9	7	12
C	400	450	350	600

CONFORM CU
ORIGINALUL

➤ Fluxurile de pasageri de pe rutele vizate

Având în vedere faptul că serviciul de transport public este operațional de 1 an, fluxurile actuale de pasageri sunt momentan scăzute, rezultând un număr de călători transportați anual pentru fiecare linie:

Tabel 8 - Număr călători transportați anual pentru fiecare traseu

Traseu	Număr de călători transportați la nivelul anului 2022
Traseu 1	5880
Traseu 2	5088
Traseu 3	5340
Traseu 4	14940

În ceea ce privește fluxurile proгозate, acestea au fost calculate luand în considerare cererea estimată de călătorii cu transportul public pe raza orașului Beclan. Datele de plecare pentru aceste estimări sunt următoarele:

- Populația la nivel de stradă
- Rezultatele anchetei sociologice realizate cu ocazia PMUD
- Capacitatea maximă de transport (călător/zi)

Folosind numărul de locuitori, raportat pe stradă, s-a putut estima populația maximă ce poate fi deservită de transportul public, adică populația ce are acces fizic (geografic) direct la stațiile de îmbarcare/debarcare ale transportului public. Populația care are acces direct la transportul public a fost definită ca populația care se află la mai puțin de 5 minute de mers pe jos față de o stație de transport public.

Pentru sistemul de transport propus în Etapa 1 această reprezintă 79% din populația totală a orașului, adică 8105 locuitori. Prin configurația propusă în Etapa 2 numărul locuitorilor care se află la mai puțin de 5 minute de mers pe jos față de o stație de transport public crește, reprezentând 94% din totalul populației orașului, adică aproximativ 10.116 locuitori, deci extinderea teritorială a traseelor fiind oportună. Analizând accesibilitatea populației la serviciul de transport public, dar și cererea se justifică necesitatea măririi flotei de autobuze a operatorului de transport.

Acesta este și o metodă de estimare a poziționării corecte a traseelor și a stațiilor de pe trasee.

Conform programului de transport, capacitatea maxima de transport pe care o va avea orașul Beclan, exprimată ca numărul mediu zilnic de pasageri al transportului public de cca. 260 pasageri pe zi la nivelul primului an de după implementarea proiectului, respectiv 2030.

Indicatorii rezultați pentru fiecare traseu în parte fiind următorii:

Tabel 9 - Indicatori rezultați pentru fiecare traseu operabil la nivelul Orașului Beclan

Traseu	Km dus	Km fătosi	Timp de parcurs dus (minute)	Timp de parcurs inters (minute)	Timp total (minute)	Numar autobuze alecate	Frecvență L-V	Frecvență S-D	Km/zi	km/an
Linie 1	11.11	9.1	18 min 50 s	20 min 45 s	39 min 35 s	3	19	0	192	49.018.70
Linie 2	11.83	11.63	22 min 42 s	23 min 04 s	45 min 46 s	2	14	0	366.22	42.691.16
Linie 3	10.2	11.63	27 min 45 s	28 min 30 s	56 min 15 s	2	14	0	352.81	39.730.60
Linie 4	8.15	6.2	13 min 45 s	35 min	48 min 15 s	3	24	0	372.2	44.772.00
S-D	17.23	17.95	48 min 10 s	45 min 20 s	1 h 30 min 30 s	4	0	22	424.84	43.558.20

CONFORM CU
ORIGINALUL
[Handwritten signature]

Program de transport Luni - Vineri

Liniile:

Liniile și Tren	Scoala	Probus 1	Ion Creangă	Valea Viilor	M. Vodăneanu	BRD	Semesterul	Probus 2	Groșere Stări	Probus 3	Probus 4 (Noapte)	Podgorii	Balea Tegu
07:00	07:00	07:30	07:04	07:06	07:10	07:11	07:12	07:14	07:14	07:15	07:18	07:19	07:19
07:30	07:30	07:30	07:34	07:36	07:40	07:41	07:42	07:44	07:44	07:45	07:48	07:49	07:49
08:00	08:00	08:00	08:04	08:06	08:10	08:11	08:12	08:14	08:14	08:15	08:18	08:19	08:19
08:30	08:30	08:30	08:34	08:36	08:40	08:41	08:42	08:44	08:44	08:45	08:48	08:49	08:49
09:00	09:00	09:00	09:34	09:36	09:40	09:41	09:42	09:44	09:44	09:45	09:48	09:49	09:49
09:30	09:30	10:30	10:34	10:36	10:40	10:41	10:42	10:44	10:44	10:45	10:48	10:49	10:49
10:00	11:00	11:00	11:04	11:06	11:10	11:11	11:12	11:14	11:14	11:15	11:18	11:19	11:19
11:30	11:30	11:30	11:34	11:36	11:40	11:41	11:42	11:44	11:44	11:45	11:48	11:49	11:49
12:00	12:00	12:00	12:04	12:06	12:10	12:11	12:12	12:14	12:14	12:15	12:18	12:19	12:19
12:30	12:30	12:30	12:34	12:36	12:40	12:41	12:42	12:44	12:44	12:45	12:48	12:49	12:49
13:30	13:30	13:30	13:34	13:36	13:40	13:41	13:42	13:44	13:44	13:45	13:48	13:49	13:49
14:30	14:30	14:30	14:34	14:36	14:40	14:41	14:42	14:44	14:44	14:45	14:48	14:49	14:49
15:30	15:30	15:30	15:34	15:36	15:40	15:41	15:42	15:44	15:44	15:45	15:48	15:49	15:49
16:00	16:00	16:00	16:04	16:06	16:10	16:11	16:12	16:14	16:14	16:15	16:18	16:19	16:19
16:45	16:45	16:45	16:49	16:51	16:55	16:56	16:57	16:59	16:59	17:00	17:03	17:04	17:04
17:30	17:30	17:30	17:34	17:36	17:40	17:41	17:42	17:44	17:44	17:45	17:48	17:49	17:49
18:15	18:15	18:15	18:19	18:21	18:25	18:26	18:27	18:29	18:29	18:30	18:33	18:34	18:34
19:00	19:00	19:00	19:04	19:06	19:10	19:11	19:12	19:14	19:14	19:15	19:18	19:19	19:19
20:00	20:00	20:00	20:04	20:06	20:10	20:11	20:12	20:14	20:14	20:15	20:15	20:15	20:15

CONFORM CU
ORIGINALUL
10/24

Luna / Anul	Balta Flaga	Podlîrei	Horaș	Probus_3	Grigore Slăști	Probus_2	Soroca	BRD	M. Kogălniceanu	Ion Creangă	Popa 2	Scrisoare
07:29	07:29	07:51	07:54	07:54	07:56	07:57	07:57	07:59	07:41	07:45	07:45	07:45
07:58	07:58	08:01	08:04	08:04	08:06	08:06	08:07	08:07	08:11	08:15	08:15	08:15
08:29	08:29	08:31	08:34	08:34	08:36	08:37	08:37	08:39	08:41	08:45	08:45	08:45
08:58	08:58	09:01	09:04	09:04	09:06	09:06	09:07	09:07	09:11	09:15	09:15	09:15
09:59	08:59	10:01	10:04	10:04	10:06	10:06	10:07	10:07	10:11	10:15	10:15	10:15
10:58	10:58	11:03	11:04	11:04	11:06	11:06	11:07	11:07	11:11	11:15	11:15	11:15
11:29	11:29	11:31	11:34	11:34	11:36	11:36	11:37	11:37	11:41	11:45	11:45	11:45
11:59	11:59	12:01	12:04	12:04	12:06	12:06	12:07	12:07	12:11	12:15	12:15	12:15
12:29	12:29	12:31	12:34	12:34	12:36	12:36	12:37	12:37	12:41	12:45	12:45	12:45
12:59	12:59	13:01	13:04	13:04	13:06	13:06	13:07	13:07	13:11	13:15	13:15	13:15
13:59	13:59	14:01	14:04	14:04	14:06	14:06	14:07	14:07	14:11	14:15	14:15	14:15
14:59	14:59	15:01	15:04	15:04	15:06	15:06	15:07	15:07	15:11	15:15	15:15	15:15
15:59	15:59	16:01	16:04	16:04	16:06	16:06	16:07	16:07	16:11	16:15	16:15	16:15
16:29	16:29	16:31	16:34	16:34	16:36	16:36	16:37	16:37	16:41	16:45	16:45	16:45
17:14	17:14	17:16	17:19	17:19	17:21	17:21	17:22	17:22	17:24	17:30	17:30	17:30
17:59	17:59	18:01	18:04	18:04	18:06	18:06	18:07	18:07	18:09	18:15	18:15	18:15
18:44	18:44	18:46	18:49	18:49	18:51	18:51	18:52	18:52	18:55	19:00	19:00	19:00
19:29	19:29	19:31	19:34	19:34	19:36	19:36	19:37	19:37	19:41	19:45	19:45	19:45
21:29	21:29	21:31	21:34	21:34	21:36	21:36	21:37	21:37	21:41	21:45	21:45	21:45

CONFORM CU
ORIGINALUL

Logan

Linie 2

Linie 2 - Tar	Beclean1	Beclean2	Beclean3	Ion Creangă	M. Scopin/Desmau	B&D	Somesului	Cantacuzino	D. Ghenea	Spital	Blaes	Podgoria 3	Podgoria 2	Podgoria 1	Balea Filea
07:15	07:15	07:16	07:17	07:24	07:27	07:27	07:28	07:28	07:30	07:30	07:32	07:32	07:32	07:35	07:35
08:00	08:00	08:01	08:02	08:09	08:12	08:12	08:13	08:13	08:15	08:15	08:17	08:17	08:17	08:20	08:20
08:45	08:45	08:46	08:47	08:54	08:57	08:57	08:58	08:58	09:00	09:00	09:02	09:02	09:02	09:05	09:05
09:30	09:30	09:31	09:32	09:39	09:32	09:32	09:33	09:33	09:34	09:35	09:37	09:37	09:37	09:40	09:40
10:20	10:20	10:21	10:22	10:29	10:32	10:32	10:33	10:33	10:34	10:35	10:37	10:37	10:37	10:40	10:40
11:05	11:35	11:06	11:07	11:14	11:17	11:17	11:18	11:18	11:19	11:20	11:22	11:22	11:22	11:25	11:25
11:55	11:55	11:56	11:57	12:04	12:07	12:07	12:08	12:08	12:09	12:10	12:12	12:12	12:12	12:15	12:15
12:45	12:45	12:46	12:47	12:54	12:57	12:57	12:58	12:58	13:00	13:00	13:02	13:02	13:02	13:05	13:05
14:50	14:50	14:51	14:52	14:59	15:01	15:01	15:03	15:03	15:04	15:05	15:07	15:07	15:07	15:10	15:10
15:50	15:50	15:51	15:52	15:59	16:02	16:02	16:03	16:03	16:04	16:05	16:07	16:07	16:07	16:10	16:10
16:50	16:50	16:51	16:52	16:59	17:02	17:02	17:03	17:03	17:04	17:05	17:07	17:07	17:07	17:10	17:10
17:50	17:50	17:51	17:52	17:59	18:02	18:02	18:03	18:03	18:04	18:05	18:17	18:17	18:17	18:20	18:20
18:00	18:00	18:01	18:02	18:09	19:02	19:02	19:12	19:12	19:13	19:15	19:17	19:17	19:17	19:20	19:20

CONFORM CU
ORIGINALUL

MOM

Liniă 2 - Rețur	Baie Flora	Podirel 1	Podirel 2	Podirel 3	Blaia	Sohoi	Poilei	Cerăgale	Somesuți	BRD	M. Kogălniceanu	Ion Creangă	Beldiul 3	Beldiul 2	Beldiul 1
07:45	07:45	07:47	07:48	07:50	07:51	07:53	07:53	07:53	07:53	07:54	07:56	08:04	08:06	08:06	08:06
08:27	08:27	08:29	08:30	08:31	08:32	08:33	08:35	08:35	08:35	08:36	08:37	08:46	08:48	08:49	08:49
09:12	09:12	09:14	09:15	09:16	09:17	09:18	09:20	09:20	09:21	09:21	09:22	09:24	09:33	09:33	09:34
09:47	09:47	09:49	09:50	09:51	09:52	09:53	09:55	09:55	09:56	09:56	09:57	09:59	10:06	10:08	10:09
10:47	10:47	10:49	10:50	10:51	10:52	10:53	10:55	10:55	10:56	10:56	10:57	10:59	11:08	11:08	11:09
11:32	11:32	11:34	11:35	11:36	11:37	11:38	11:40	11:40	11:41	11:41	11:42	11:44	11:51	11:53	11:54
12:22	12:22	12:24	12:25	12:26	12:27	12:28	12:30	12:30	12:31	12:31	12:32	12:34	12:41	12:43	12:44
13:12	13:12	13:14	13:15	13:16	13:17	13:18	13:20	13:20	13:21	13:21	13:22	13:24	13:31	13:33	13:34
15:27	15:17	15:19	15:20	15:21	15:22	15:23	15:25	15:25	15:26	15:26	15:27	15:29	15:36	15:38	15:39
16:17	16:17	16:19	16:20	16:21	16:22	16:23	16:25	16:25	16:26	16:26	16:27	16:29	16:36	16:38	16:39
16:57	16:57	16:59	17:00	17:01	17:02	17:03	17:05	17:05	17:06	17:06	17:07	17:09	17:15	17:18	17:19
17:42	17:42	17:44	17:46	17:47	17:48	17:49	17:50	17:50	17:51	17:51	17:52	17:54	18:03	18:04	18:04
18:27	18:27	18:29	18:30	18:31	18:32	18:33	18:35	18:35	18:36	18:36	18:37	18:39	18:46	18:48	18:49
19:27	19:27	19:29	19:30	19:31	19:32	19:33	19:35	19:35	19:36	19:36	19:37	19:46	19:48	19:49	19:49

CONFORM CU
ORIGINALUL

Dragy

Linia 3

Linia 3 - Tren	Rulaj de jos	Rulaj de sus	Gh. Dejă	Codrușul	Autogara	BdG	Parcului	Poale	Sosul	Horeu	Podușel	Balta Figa
07:10	07:10	07:12	07:17	07:19	07:21	07:21	07:22	07:23	07:24	07:27		
07:55	07:55	07:57	08:02	08:04	08:04	08:06	08:07	08:08	08:09	08:12		
08:40	08:40	08:42	08:47	08:49	08:49	08:51	08:52	08:53	08:54	08:57		
09:15	09:15	09:17	09:22	09:24	09:24	09:26	09:27	09:28	09:29	09:32		
10:15	10:15	10:17	10:22	10:24	10:24	10:26	10:27	10:27	10:28	10:32		
11:00	11:00	11:02	11:07	11:09	11:09	11:11	11:11	11:12	11:13	11:17		
11:50	11:50	11:53	11:57	11:59	11:59	12:01	12:01	12:02	12:03	12:07		
12:40	12:40	12:42	12:47	12:49	12:49	12:51	12:51	12:52	12:53	12:57		
14:45	14:45	14:47	14:52	14:54	14:54	14:56	14:56	14:57	14:58	14:59		
15:45	15:45	15:47	15:52	15:54	15:54	15:56	15:56	15:57	15:58	15:59		
16:35	16:35	16:37	16:42	16:44	16:44	16:46	16:46	16:47	16:48	16:49		
17:10	17:10	17:12	17:17	17:19	17:19	17:21	17:21	17:22	17:23	17:27		
17:55	17:55	17:57	18:01	18:04	18:04	18:06	18:06	18:07	18:08	18:09		
18:55	18:55	18:57	19:01	19:04	19:04	19:06	19:06	19:07	19:08	19:08		

CONFORM CU
ORIGINALUL*noștr*

Unități - Roturi	Balans Fisa	Poduri	Heros	Spiral	Petite	Partului	IRD	Autogazo	Codrușii	Gh. Deja	Rudu de Jos	Nepu de Jos
07:37	07:37	07:39	07:41	07:43	07:44	07:45	07:47	07:47	07:52	07:55		
08:22	08:22	08:24	08:26	08:28	08:29	08:30	08:32	08:32	08:37	08:41		
08:07	08:07	08:09	08:11	08:13	08:13	08:15	08:17	08:17	08:22	08:26		
08:42	08:42	08:44	08:46	08:48	08:48	08:49	08:50	08:50	08:52	08:57	10:01	
10:42	10:42	10:44	10:46	10:48	10:48	10:49	10:50	10:50	10:52	10:57	11:01	
11:27	11:27	11:29	11:31	11:33	11:33	11:34	11:35	11:35	11:37	11:42	11:46	
12:17	12:17	12:19	12:21	12:23	12:24	12:25	12:25	12:25	12:27	12:27	12:36	
13:07	13:07	13:09	13:11	13:13	13:14	13:15	13:15	13:17	13:17	13:22	13:26	
15:12	15:12	15:14	15:16	15:18	15:19	15:20	15:20	15:22	15:22	15:27	15:31	
16:12	16:12	16:14	16:16	16:18	16:19	16:20	16:20	16:22	16:22	16:27	16:31	
17:02	17:02	17:04	17:06	17:08	17:09	17:10	17:11	17:11	17:11	17:17	17:21	
17:37	17:37	17:39	17:41	17:43	17:44	17:45	17:47	17:47	17:47	17:51	17:56	
18:21	18:21	18:24	18:26	18:28	18:29	18:30	18:32	18:32	18:37	18:41		
19:22	19:22	19:24	19:26	19:28	19:29	19:30	19:32	19:32	19:37	19:37		

CONFORM CU
ORIGINALUL

Linia 4

Linia 4-Tur	Fiea	Bale Fiea	Fodiel 1	Fodiel 2	Padiel 3	Horela	Sierca	Socela	Catedrala	Paltice	Sorita
07:00	07:00	07:04	07:06	07:06	07:07	07:10	07:11	07:12	07:13	07:14	07:14
07:25	07:25	07:29	07:31	07:31	07:32	07:35	07:36	07:37	07:38	07:39	07:39
07:50	07:50	07:54	07:56	07:56	07:57	08:00	08:01	08:02	08:03	08:04	08:04
08:15	08:15	08:19	08:21	08:21	08:22	08:25	08:26	08:27	08:28	08:29	08:29
08:40	08:40	08:44	08:46	08:46	08:47	08:50	08:51	08:52	08:53	08:54	08:54
09:15	09:15	09:19	09:21	09:21	09:22	09:25	09:26	09:27	09:28	09:29	09:29
09:50	09:50	09:54	09:56	09:56	09:57	10:00	10:01	10:02	10:03	10:04	10:04
10:35	10:35	10:39	10:41	10:41	10:42	10:45	10:46	10:47	10:48	10:49	10:49
11:10	11:10	11:14	11:16	11:16	11:17	11:20	11:21	11:22	11:23	11:24	11:24
11:40	11:40	11:44	11:46	11:46	11:47	11:50	11:51	11:52	11:53	11:54	11:54
12:10	12:10	12:14	12:16	12:16	12:17	12:20	12:21	12:22	12:23	12:24	12:24
12:40	12:40	12:44	12:46	12:46	12:47	12:50	12:51	12:52	12:53	12:54	12:54
13:30	13:30	13:34	13:36	13:36	13:37	13:40	13:41	13:42	13:43	13:44	13:44
14:15	14:15	14:19	14:21	14:21	14:22	14:25	14:26	14:27	14:28	14:29	14:29
15:00	15:00	15:04	15:06	15:06	15:07	15:10	15:11	15:12	15:13	15:14	15:14
15:45	15:45	15:49	15:51	15:51	15:52	15:55	15:56	15:57	15:58	15:59	15:59
16:10	16:10	16:14	16:16	16:16	16:17	16:20	16:21	16:22	16:23	16:24	16:24
16:45	16:45	16:49	16:51	16:51	16:52	16:55	16:56	16:57	16:58	16:59	16:59
17:25	17:25	17:29	17:31	17:31	17:32	17:35	17:36	17:37	17:38	17:39	17:39
18:00	18:00	18:04	18:06	18:06	18:07	18:10	18:11	18:12	18:13	18:14	18:14
18:40	18:40	18:44	18:46	18:46	18:47	18:50	18:51	18:52	18:53	18:54	18:54
19:15	19:15	19:19	19:21	19:21	19:22	19:25	19:26	19:27	19:28	19:28	19:28
19:50	19:50	19:54	19:56	19:56	19:57	20:00	20:01	20:02	20:03	20:04	20:04
20:20	20:20	20:24	20:26	20:26	20:27	20:30	20:31	20:32	20:33	20:34	20:34

CONFORM CU
ORIGINALUL

UICG