

Studiu de oportunitate în vederea extinderii sistemului de transport public local de călători în Zona Metropolitană a Municipiului Zalău

SERVICII DE CONSULTANȚĂ PENTRU ÎNTOCMIREA DOCUMENTAȚIEI NECESARE ATRIBUIRII DIRECTE A CONTRACTULUI DE DELEGARE A SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL DE PERSOANE, ÎN ARIA UNITĂȚILOR ADMINISTRATIV TERITORIALE MEMBRE ALE A.D.I. DE UTILITĂȚI PUBLICE PENTRU SERVICIUL PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL DE PERSOANE "ASOCIAȚIA METROPOLITANĂ DE TRANSPORT PUBLIC ZALĂU" CĂTRE OPERATORUL DE TRANSPORT PUBLIC S.C. TRANSURBIS S.A.

Autori:

Iosif Szentes, Dr.

Expert Transport Public Urban și Feroviar

Andreea Alice Govor, MScEng

Expert Infrastructură Feroviară și Achiziții Publice

Cuprins

1. Date generale	7
1.1. Denumirea obiectivului de investiții	7
1.2. Localizare / Teritoriu deservit	7
1.3. Beneficiarul investiției	7
1.4. Elaboratorul studiului	7
2. Scopul Studiului de Oportunitate	8
3. Analiza situației Existente	10
3.1. Date Generale	10
3.2. Contextul socio-economic	12
4. Accesibilitatea și conectivitatea.....	33
4.1. Accesibilitatea și conectivitatea Municipiului Zalău în context european și național..	33
4.2. Rolul municipiului Zalău la nivelul rețelei urbane naționale, regionale și județene .	54
5. Aspecte privind mobilitatea de transport	61
5.1. Caracteristicile de mobilitate ale locuitorilor ZM Zalău.....	61
6. Transportul public	71
6.1. Contextul actual	71
6.2. Alte infrastructuri de transport	75
6.3. Flota.....	76
6.4. Utilizarea serviciului.....	77
6.5. Costul serviciului	78
6.6. Configurația rețelei	79
6.7. Frecvență	81

6.8. Gradul de deservire	84
6.9. Performanța transportului public în comparație cu transportul cu autoturismul	85
6.10. Nivel de digitalizare	86
6.11. Transportul elevilor.....	87
7. Managementul traficului.....	89
7.1. Sistemul de management al traficului	89
7.2. Analiza SWOT	90
8. Propuneri privind extinderea sistemului de transport public	97
8.1. Relația Municipiului Zalău cu zona periurbană.....	97
8.2. Propuneri privind extinderea sistemului de transport public	98
ANALIZA SWOT.....	106
9. Serviciile noi metropolitane și integrarea acestora în programul de transport	158
9.1. Harta noilor servicii metropolitane	158
9.2. Integrarea noilor servicii metropolitane în programul de transport	168
10. Justificarea delegării gestiunii serviciului public de transport local de călători – Analiza de oportunitate	209
10.1. Obiectul studiului	209
10.2. Descrierea și identificarea ariei teritoriale, a serviciului și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată.....	210
10.2.1. Descrierea situației existente privind serviciul public de transport local de călători	210
Servicii publice de transport județean de persoane	224
10.2.2. Aria de desfășurare a serviciului ce urmează a fi concesionat	232
10.2.3. Descrierea serviciului public de transport local de călători ce urmează a fi concesionat	234
10.3. Cadrul instituțional și de reglementare	245

10.4. Strategia de dezvoltare a serviciului public local de călători	247
10.4.1. Strategia de dezvoltare a transportului public local pe aria de competență a unităților administrativ teritoriale membre ale Asociației Metropolitane de Transport Public Zalău	249
10.5. Prezentarea operatorului SC TRANSURBIS SA	250
10.5.1. Scurt istoric al operatorului SC TRANSURBIS SA	250
10.5.1.1. Situația financiară al SC TRANSURBIS SA.....	278
10.5.2. Politica în domeniul calității al SC TRANSURBIS SA	280
10.5.3. Indicatori de performanță și calitate ai serviciului.....	281
10.5.4. Sursele de finanțare ale activităților	282
10.5.5. Strategia de dezvoltare a SC TRANSURBIS	283
10.5.6. Analiza SWOT al SC TRANSURBIS.....	287
10.6. Controlul exercitat de către autoritatea contractantă asupra operatorului	288
10.7. Oportunitatea delegării gestiunii serviciului public de transport	290
10.7.1. Prevederi legislative	290
10.7.2. Contractul de delegare a gestiunii serviciului local de transport public	301
10.7.3. Justificarea din punct de vedere economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea către SC TRANSURBIS SA	301
10.8. Elementele contractului de delegare a gestiunii	304
10.9. Fundamentarea prin Analiză tehnico-economică și de eficiență a costurilor de operare. 318	
10.10. Fundamentarea prin Analiză tehnico-economică și de eficiență a veniturilor.....	318
10.11. Concluzii preliminare	370
11. Optimizarea transportului metropolitan Zalău	373
11.1. Nevoia optimizării.....	373
11.2. Particularitățile transportului public metropolitan de călători.....	373

11.3. Ipotezele de bază ale organizării transportului public metropolitan de călători în AMTPZ Zalău.....	374
11.4. Detgerminarea necesarului minim de transport prin optimizarea curselor, prin prelungirea unor trasee existente	376
11.5. Calculul costului de vehicul-km în ipoteza unui program minim optimizat	388
11.6. Calculul veniturilor și compensatiilor în ipoteza unui program minim optimizat ..	389
11.7. Concluzii privind programul de transport metropolitan optimizat	395
12. Concluzii	410
12.1. Concluzii generale	410
12.2. Concluzii pentru susținerea extinderii serviciului de transport public în Zona Metropolitană	414

Titlu Proiect	SERVICII DE CONSULTANȚĂ PENTRU ÎNTOCMIREA DOCUMENTAȚIEI NECESARE ATRIBUIRII DIRECTE A CONTRACTULUI DE DELEGARE A SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL DE PERSOANE, ÎN ARIA UNITĂȚILOR ADMINISTRATIV TERITORIALE MEMBRE ALE A.D.I. DE UTILITĂȚI PUBLICE PENTRU SERVICIUL PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL DE PERSOANE "ASOCIAȚIA METROPOLITANĂ DE TRANSPORT PUBLIC ZALĂU" CĂTRE OPERATORUL DE TRANSPORT PUBLIC S.C. TRANSURBIS S.A.
Contract
Livrabil	PL 2.a. Elaborare Studiu de oportunitate privind modalitatea de gestiune a serviciilor publice de transport local de persoane pe teritoriul administrative al unităților teritorial administrative componente ale Asociației Metropolitane de Transport Public Zalău
Cod Raport	RIS – 01 – SO – Zalău - SzI
Revizia	Rev. 6
Data	11 Septembrie 2024
Beneficiar	A.D.I. Asociația Metropolitană de Transport Public Zalău
Elaborator	Rossada Innovative Solutions

Studiul conține 507 de pagini, 186 de figuri și 157 tabele

1. Date generale

1.1. Denumirea obiectivului de investiții

Servicii de consultanță pentru întocmirea documentației necesare atribuirii directe a contractului de delegare a serviciului public de Transport local de persoane, în aria unităților administrativ teritoriale membre ale A.D.I. de Utilități Publice Pentru Serviciul Public De Transport Local de Persoane "Asociația Metropolitană De Transport Public Zalău" către operatorul de transport public S.C. TRANSURBIS S.A.

1.2. Localizare / Teritoriu deservit

UAT Membre ale Asociației de Dezvoltare **Intercomunitara** Zona Metropolitana Zalău.

1.3. Beneficiarul investiției

A.D.I. Asociația Metropolitană de Transport Public Zalău, cu sediul în Mun. Zalău

1.4. Elaboratorul studiului

Rossada Innovative Solutions S.R.L.,

București,

2. Scopul Studiului de Oportunitate

Principalul scop al studiului de oportunitate îl reprezintă stabilirea zonei de extindere a sistemului de transport public local, a programelor de circulație, a traseelor și stațiilor de călători în vederea extinderii sistemului de transport public local de calatori în Zona Metropolitană a Municipiului Zalău.

Studiul de oportunitate vine în întâmpinarea cerințelor legale în domeniu în vederea pregătirii Contractului de delegare a gestiunii și a anexelor aferente conform modelului agreat de Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice și Consiliul Concurenței, respectând cele mai bune practici și prevederile Regulamentului European 1370/2007. Totodată, ca scop secundar, contribuie la justificarea și accesarea finanțărilor privind dotarea cu autobuze electrice, amenajare de stații de încărcare, ș.a.m.d, prin Programul Operațional Regional 2021-2027, precum și prin Planul Național De Redresare Și Reziliență (PNRR).

În conformitate cu legislația națională, Autoritățile publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru **înființarea, extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local de persoane prin curse regulate**, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-sociala a localităților, de Planul de Mobilitate și strategiile în domeniu, precum și de cerințele de mobilitate locale, evoluția acestuia și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii de gaze cu efect de seră reduse. Astfel, prin delegarea serviciului de transport public local de calatori prin curse regulate in Municipiul Zalău si Zona Metropolitană, care cuprinde comunele Mirșid, Hereclean, Meseșeni de Jos și Crișeni, în conformitate cu reglementările naționale și europene în domeniu și cu respectarea regulamentului CE 1370/2007, se vor asigura:

- 1. dezvoltarea și funcționarea pe termen lung a serviciilor de transport public de persoane** în concordanță cu programele de dezvoltare socio-economică a orașului, a comunelor asociate precum și a infrastructurii aferente acestuia;
- 2. satisfacerea în condiții optime a nevoilor de Mobilitate a populației**, precum și ale instituțiilor publice și agenților economici din Zona Metropolitană;
- 3. gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;**

4. **îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor** prin promovarea unui mod de transport eficient și ecologic;
5. **diminuarea utilizării autoturismului propriu** pentru deplasările locale;
6. **promovarea reabilitării infrastructurii** pe traseele serviciilor de transport public local de persoane;
7. realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor;
8. acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;

3. Analiza situației Existente

3.1. Date Generale

Municipiul Zalău se află situat în N-V României și are o populație de 69.087 locuitori¹.

Este al 37-lea oraș al României, ca ordin de mărime al populației, conform statisticilor prezentate de Eurostat. Face parte din Regiunea de Nord-Vest, unde este al șaselea cel mai mare oraș, având în vedere aceleași considerente de mărime demografică. Prin poziția sa geografică, municipiul Zalău se află mai aproape de Budapesta, capitala Ungariei (382 km, distanță rutieră) decât de București (549 km, distanță rutieră).

Conform PATN Secțiunea a IV-a (NUTS 3 la nivel european), Zalău este o localitate de rang II – municipiu de importanță județeană, cu rol de echilibru în rețeaua de localități. Localitatea include municipiul Zalău și localitatea aparținătoare (satul) Stîna. Tot conform PATN, municipiul Zalău se află la confluența a 2 rețele transeuropene de transport rutier, una pe axa Oradea – Cluj Napoca (DN 1H/DN 19B), cealaltă pe axa Satu Mare – Cluj -Napoca (drumul european E81). Este singurul oraș din Regiunea de Nord-Vest care prezintă o astfel de caracteristică, ce poate constitui un avantaj competitiv, dată fiind și poziționarea geografică în centrul Regiunii de Nord-Vest (Harta 1).

¹ Populația după domiciliu la data de 1 ianuarie a anului de referință (2020), conform datelor INS.

Figură 1 Localizare mun. Zalău prin raportare la rețelele de transport



Sursa: PATN; Secțiunea căi de comunicație, *apud* PMUD mun. Zalău, 2017, p. 33

Municipiul Zalău este conectat de capitala țării la nivel rutier, dar și cu ajutorul căii ferate. Accesibilitatea rutieră ca distanță-timp este una slabă, în absența realizării Autostrăzii Transilvania. Durata unei călătorii către București este de aproximativ 8-10 ore, în vreme ce Budapesta este accesibilă în jumătate din timp (4-5 ore).

Cât despre conectarea feroviară cu București, cea mai scurtă călătorie cu trenul durează aproximativ 12-13 ore (pe rutele Zalău-Cluj Napoca-București Nord sau Zalău-Jibou-București Nord).

Conectarea aeriană nu este directă, municipiul neavând aeroport.

Industria în municipiul Zalău, comparativ cu celelalte municipii din România, se remarcă prin câteva ramuri cu o contribuție importantă în ansamblul economiei naționale, așa cum sunt producția de țevi, de anvelope, conductoare de bobinaj etc. În cadrul obiectivelor industriale ale municipiului Zalău se mai produc robineți și armături industriale din fontă și oțel, mobilă și binale, cărămidă, țiglă și blocuri ceramice etc.

Municipiul Zalău este împărțit în 22 de cartiere,² dintre care 11 au fost construite după 1990:

Tabel 1 Cartierele cu suprafețele aferente ale Municipiului Zalău

Cartier	Suprafață (ha)
Brădet	62
Centru	56
Coadă Lacului	23
Dealul Morii	53
Dumbrava	75
Dumbrava Nord	105
Grădina Dochiei	68
Grădina Onului	26
Între Văi	69
Merilor	51
Meseș	82
Morii	25
<u>Ortelec</u>	138
Păcii	28
Porolissum	137
Sărmaș	67
Simion Bărnuțiu	92
Stadion	80
Sub Brădet	28
Sub Dombalja	38
Traian	41
Valea Miții	290

3.2. Contextul socio-economic

Acest capitol, analizat foarte atent în PMUD al Municipiului Zalău – 2023, referitor la situația socio-economică are ca scop de a identifica principalele tendințe și provocări în ceea ce privește dezvoltarea municipiului Zalău, localitățile învecinate și cele din ADI Zona Metropolitană Zalău.

² Pop, Andreea-Maria (2014). „Morfologia și morfodinamica spațiului urban”. [Municipiul Zalău. Morfologia și amenajarea spațiului urban](#) (teză de doctorat). Cluj-Napoca: Universitatea Babeș-Bolyai. p. 69

Analiza prezentă își propune studiul asupra modului în care principalele aspecte ale potențialului uman și economic se află în interdependență cu dezvoltarea urbană, mobilitatea și accesibilitatea locală.

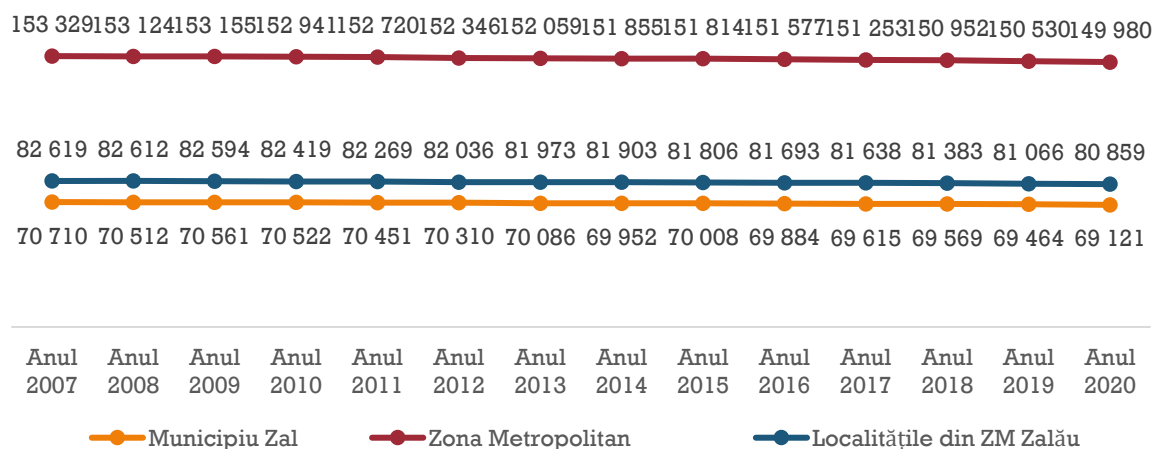
3.2.1. Structura demografică a zonei urbane funcționale Zalău și principalii indicatori

Zalău este municipiul reședință al județului Sălaj și este situat în bazinul topografic al râului Zalău, la nord de Culmea Meseșului. Acesta are ca localități învecinate: Crișeni, Hereclean, Mirșid, Meseșeni de Jos (localități componente Zona Metropolitană), Creaca, Românași și Treznea. Municipiul este încadrat la secțiunea localităților urbane de rang II conform PATN secțiunea V (legea 351/2001).

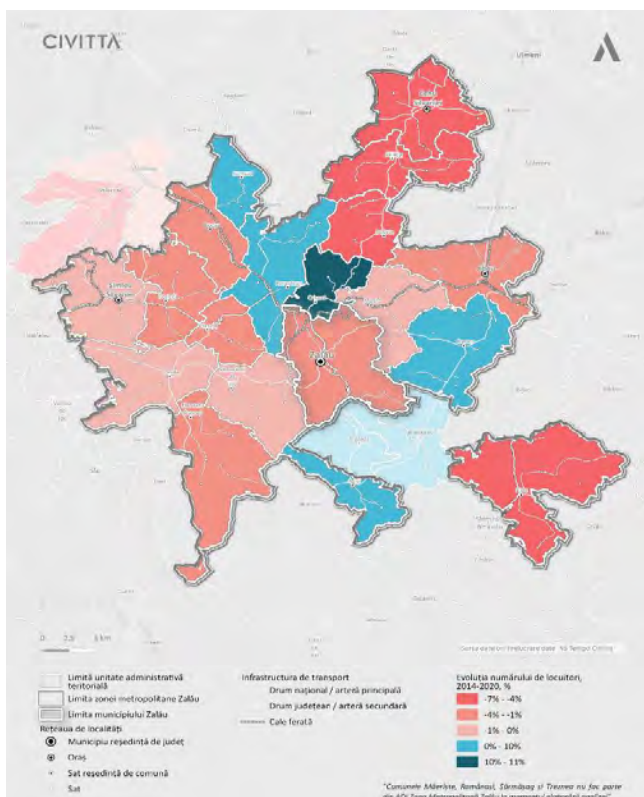
Municipiul Zalău face parte din Zona Metropolitană Zalău împreună cu orașele Cehu Silvaniei, Jibou, Șimleu Silvaniei și alte 15 comune. Acestea însumează în anul 2020 o populație totală de aproximativ 150.000 de locuitori. În anul 2020, la nivelul municipiului, se regăseau 69.121 de locuitori, cu aproximativ 800 de locuitori mai puțin decât în anul 2014 și 1.500 de locuitori mai puțin decât în 2007.

La nivelul Zonei Metropolitane Zalău se observă o evoluție demografică ușor negativă în perioada 2007-2020, marcată de o descreștere medie anuală ce variază între 0,2% și 0,4%. Astfel, numărul de locuitori este mai scăzut cu 3.349 în anul 2020 față de 2007 (-2,18%), totalizând un număr de 149,980 de locuitori. Evoluția populației la nivelul Zonei Metropolitane Zalău reflectă tendințele de scădere de la nivelul județean de -2,31%. Deși dinamica populației în intervalul 2007-2020 în municipiul Zalău este tot negativă, se diferențiază printr-o scădere de doar -1,1%, transpusă într-un număr mai mic de locuitori cu 1.589 în anul 2020. Este vizibilă o tendință de migrație a locuitorilor către alte centre urbane din țară ce oferă mai multe oportunități de locuri de muncă.

Figură 2 Evoluția numărului de locuitori în zona metropolitană Zalău, 2007-2020



Figură 3 Evoluția numărului de locuitori în zona metropolitană Zalău, 2014-2020, preluat din PMUD Municipiul Zalău - 2023



Sursa datelor: Baza de date INS Tempo online și PMUD Municipiul Zalău – 2023

Localitățile care concentrează cea mai mare parte a populației în teritoriul Zonei Metropolitane Zalău sunt zonele urbane, datorită beneficiilor în ceea ce privește accesibilitatea la dotări și locuri de muncă. Astfel în municipiul Zalău se regăsește cea mai ridicată concentrare (46% din locuitori), urmat de orașul Șimleu Silvaniei (12% din locuitori), Jibou (8%) și Cehu Silvaniei (5% din locuitori).

Deși municipiul Zalău concentrează 46% din populația după domiciliu, creșterea populației care locuiește în localitățile învecinate (localități cu o concentrare mai scăzută de 3% din populația ZMZ) este mai puternică decât în municipiu. În special în comunele Crișeni (ce prezintă cea mai ridicată creștere la nivel de ZM de 11%), Hereclean (4,6%) și Șamșud (2,5%) ce sunt situate în nordul municipiului. Dar și comunele Agrij, Treznea și Românași, ce prezintă valori situate între 0,1% și 1,2% și sunt situate în sudul municipiului. Localitățile ce au înregistrat un ritm anual de creștere pozitiv al populației în perioada 2014-2020, situat între 0,1% și 1%, se află în mare parte, în prima coroană de localități a municipiului Zalău.

Comunele din prima coroană de localități a municipiului beneficiază de avantajele proximității față de oraș, dar și de condiții de locuire mai bune decât în mediul urban (precum suprafață de locuit mai ridicată,

prețuri mai reduse, calitatea aerului etc.). De asemenea, aceeași situație este explicată și prin intermediul expansiunii către principalele căi de comunicații cu alte centre urbane regionale: E81/DN1F către Cluj-Napoca și Satu Mare.

În comparație cu comunele din prima coroană a municipiului, atât Zalău, cât și cele trei orașe din ZM Zalău: Cehu Silvaniei, Jibou și Șimleu Silvaniei prezintă un ritm anual de scădere al populației situat între -0,2% și -1,2%. Valori ce sunt transpuse într-o scădere anuală de aproximativ 150 de locuitori în municipiu și 50 de locuitori în cadrul celor trei orașe. Iar localitățile Hida, Dobrin și Sălățiș situate la periferia estică a Zonei Metropolitane au avut o evoluție negativă accentuată a numărului de locuitori (sub -4%), precum și o concentrare de sub 2% a populației. Fenomenul este accentuat de conectivitatea redusă cu municipiul Zalău.

Fenomenul de îmbătrânire demografică cu care se confruntă România în prezent este vizibil și la nivelul ZM Zalău, în urma analizei distribuției pe grupe de vârstă a populației domiciliată. În anul 2020, grupa de vârstă de peste 65 de ani reprezintă 14,54% din totalul populației. Iar comunele periferice Sălățiș (21,1%), Horoatu Crasnei (22,5%) și Hida (25,6%) ale Zonei Metropolitane prezintă un procent al populației vârstnice peste media județeană (16,9%), regională (16,3%) și națională (19,9%). Aceste localități se remarcă și prin evoluția negativă a populației.

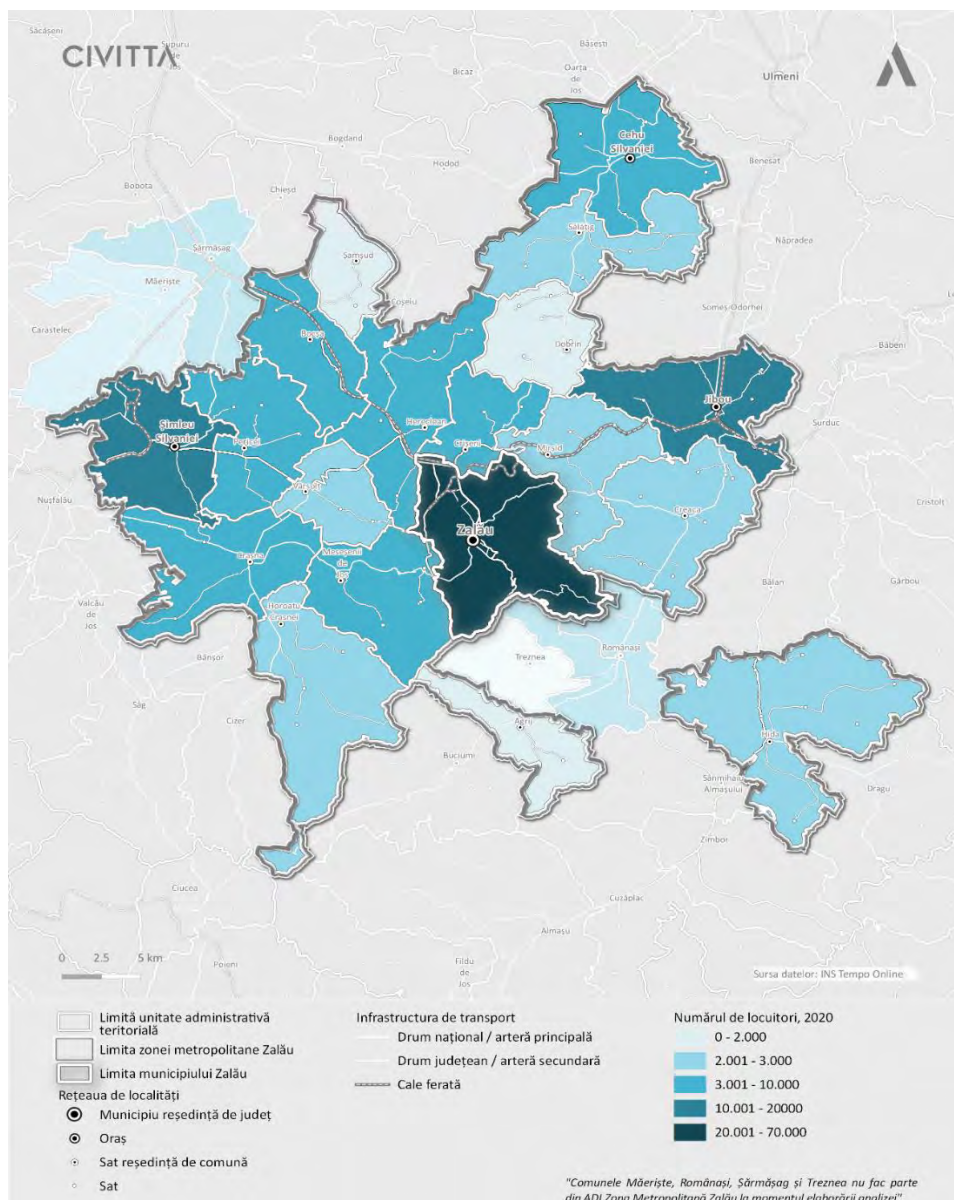
De asemenea, se observă că numărul vârstnicilor a crescut cu 2,71% din totalul populației în perioada 2014-2020. Astfel, sunt generate provocări pe termen mediu și lung cu privire la nevoile de deplasare către municipiul Zalău sau în interiorul acestuia pentru a putea beneficia de servicii medicale, recreere și alte tipuri de facilități. De asemenea, trebuie avut în vedere aspectul nevoilor speciale pe care vârstnicii îl au în ceea ce privește deplasarea.

Totodată, numărul persoanelor cu vârsta de muncă (populația adultă cuprinsă între 15 și 64 de ani) a scăzut cu 2,92% în perioada 2014-2020, reprezentând în prezent 69,69% din totalul populației la nivel de ZM Zalău. În continuare populația adultă, rămâne grupa cea mai mare de persoane ce utilizează zilnic toate mijloacele de transport pentru a se deplasa către locul de muncă, și care pune cea mai mare presiune pe sistemul de transport la nivel metropolitan și local.

Populația tânără (0-14 ani) reprezintă 15,77% din populația totală în Zona Metropolitană Zalău. Față de această medie se evidențiază în mod pozitiv comunele Șamșud (21,4%), Mirșid (19,1%), Agrij, orașul Șimleu Silvaniei și Crișeni (cu valori cuprinse între 18,1% și 18,5%) și în mod negativ comunele Vârșolt, Cehu Silvaniei și Sălățiș (cu valori sub 13,5%). Categoria tinerilor are nevoie să se deplaseze către instituțiile de învățământ fie utilizând mijloacele de transport public, fie cu ajutorul părinților. Nevoia de deplasare a acestora crește, în special în municipiul Zalău și comunele din proximitatea acestuia unde se observă o ușoară creștere a numărului de tineri cu aproximativ 1% față de 2014. Dacă această tendință

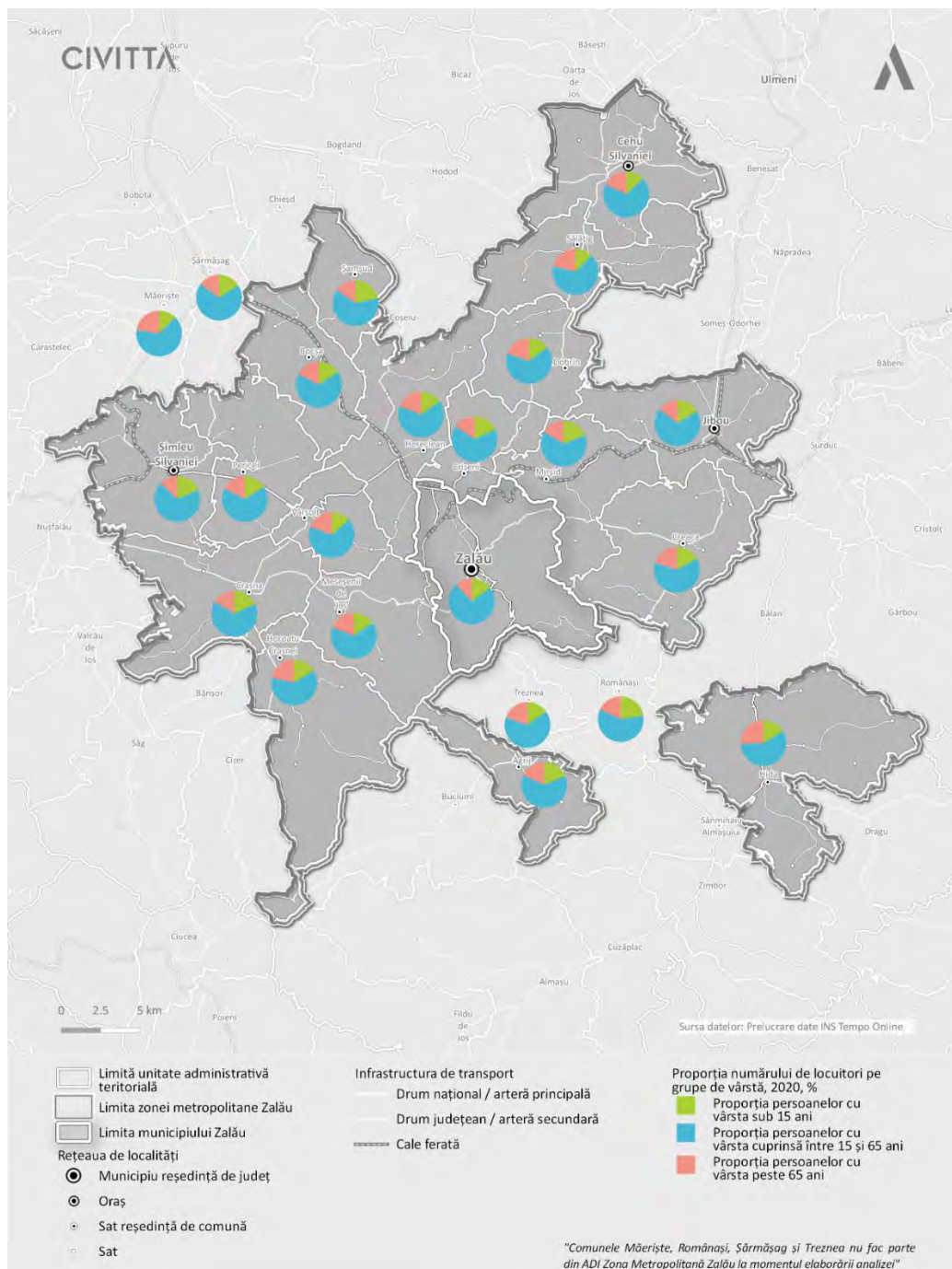
se menține, va fi nevoie de o întărire a relațiilor dintre municipiul Zalău și localitățile învecinate pentru asigurarea facilităților de transport către unitățile de învățământ.

Figură 4 Numărul de locuitori în zona metropolitană Zalău, 2020



Sursa datelor: Baza de date INS Tempo online și PMUD Municipiul Zalău – 2023

Figură 5 Populația pe grupe de vârstă în zona metropolitană Zalău, 2020



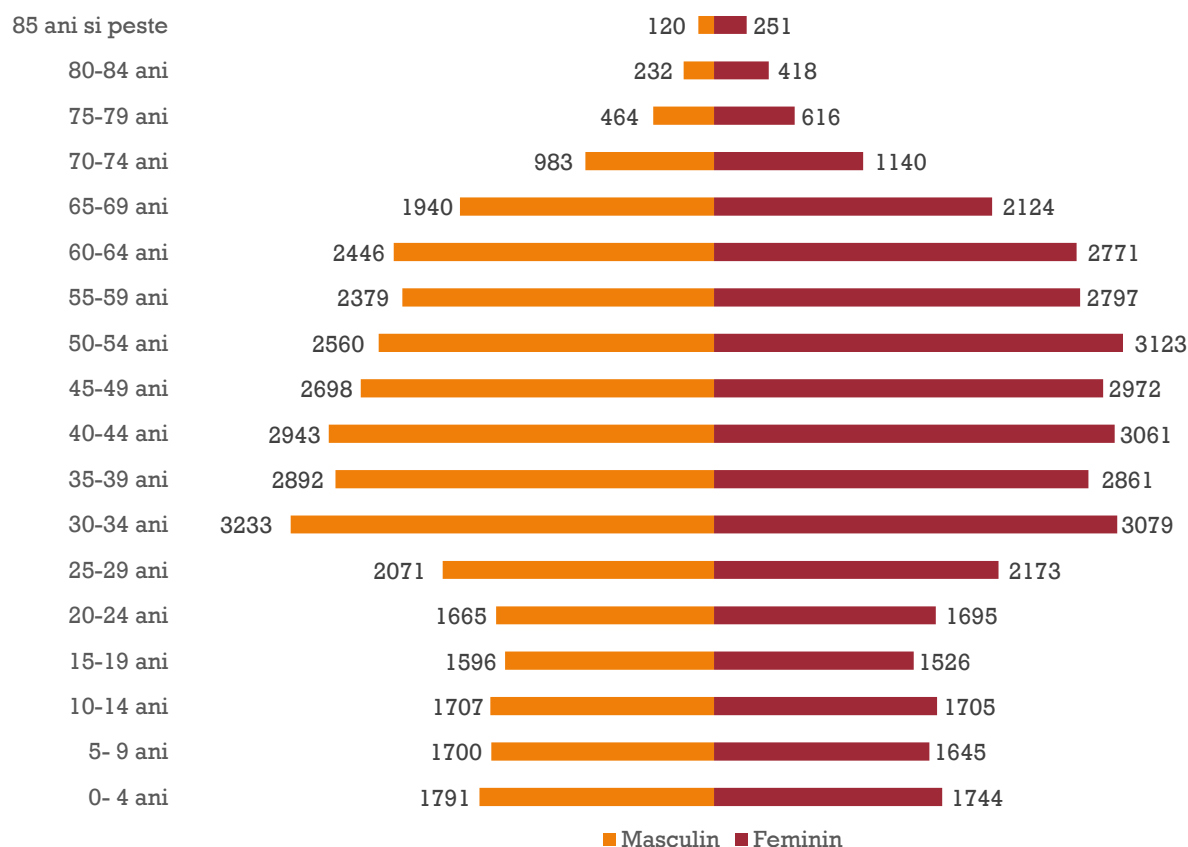
Sursa datelor: Baza de date INS Tempo online și PMUD Municipiul Zalău – 2023

În cadrul piramidei vârstelor pentru municipiul Zalău pentru anul 2020 se observă un proces de îmbătrânire mai puțin accentuat decât în restul ZM Zalău. Totodată, ponderea ridicată a populației active

(peste 73% din totalul populației) nu poate satisface pe termen lung nevoia de forță de muncă ale angajatorilor. Astfel, va fi nevoie de extinderea arealului din care pot fi recrutați noi angajați (creșterea accesibilității acestora la nivel de zonă metropolitană), dar și promovarea creșterii calității vieții pentru atragerea populației tinere și înființarea de familii.

La nivelul municipiului se observă că procentul de populație tânără este în creștere. Astfel, în ceea ce privește mobilitatea urbană este nevoie de întărirea relațiilor între municipiul Zalău și zona sa de influență, prin conturarea de rute care să permită deplasarea elevilor în siguranță către unitățile de învățământ și facilitățile necesare.

Figură 6 Piramida vârstelor pentru municipiul Zalău, 2020



Sursa datelor: Baza de date INS Tempo online și PMUD Municipiul Zalău – 2023

În ceea ce privește principalii indicatori demografici, raportul de dependență demografică la nivelul ZM Zalău ia valoarea de 438 persoane dependente la 1.000 de persoane active, în creștere permanentă față

de anul 2014, când lua valoarea de 377 persoane inactive pe 1.000 de persoane active. Astfel este indicată o creștere a numărului de persoane care au nevoie de asistență și susținere, creând pe de o parte presiuni pe bugetul local. Totodată valoarea indicatorului este mai redusă decât la nivel național (462 pers. inactive/1.000 pers. active) și regional (460 pers. inactive/1.000 pers. active) unde populația vârstnică este mai numeroasă.

Coeficientul de dependență al persoanelor tinere, calculat ca raportul dintre tineri (0-14 ani) și adulți (15-64 ani) la 1.000 de persoane prezintă valori asemănătoare cu cele de la nivel județean, regional și național. Totodată se observă o creștere a acestui indicator în ultimii 6 ani, ceea ce indică o situație favorabilă pe termen mediu și lung din perspectiva forței de muncă disponibile în viitor.

În legătură cu acest indicator se află rata înlocuirii forței de muncă, ce exprimă numărul de persoane ce vor intra în câmpul muncii când o treime din populația activă se va pensiona. Acesta prezintă valori ușor mai ridicate decât media națională (644‰) la nivelul ZM Zalău (678‰) și ușor mai scăzute la nivelul municipiului Zalău (610‰). Astfel, din 1.000 de persoane care vor ieși din câmpul muncii, doar 678 le vor putea înlocui, fapt determinat de gradul accentuat de îmbătrânire demografică în comunele periferice. În lipsa conectivității cu municipiul Zalău, care îngreunează deplasarea dintre localitățile mai îndepărtate și centrul urban furnizor de locuri de muncă, accentuarea fenomenului de migrație va continua, deteriorând și mai mult perspectivele de redresare în plan demografic pentru aceste localități.

Nu în ultimul rând, raportul de îmbătrânire demografică, exprimat ca proporția dintre tineri și vârstnici, indică o capacitate redusă de reînnoire a populației pe termen mediu și lung. Acest raport este inferior la nivelul întregului județ, implicit la nivelul zonei metropolitane și a municipiului Zalău. Astfel se remarcă nevoia de facilitare a mobilității forței de muncă la nivel teritorial, pentru realizarea unui echilibru în viitor cu privire la populația activă și cea inactivă în creștere.

Tabel 2 Principalii indicatori demografici privind populația zona metropolitană Zalău, comparativ cu alte niveluri teritoriale, 2020

	ZM Zalău	Municipiul Zalău	Județul Sălaj	Regiunea Nord Vest	România
% tineri (0-14 ani)	15,77%	14,89%	16,01%	15,23%	14,70%
% vârstnici (65+ ani)	14,54%	11,99%	16,93%	16,29%	19,91%
raport de dependență demografică (‰)	434,83	367,62	491,04	460,31	462,12

raportul de dependență a persoanelor tinere (%)	226,26	203,64	238,66	222,42	214,94
raportul de dependență a persoanelor vârstnice (%)	208,57	163,99	252,38	237,89	247,18
rata înlocuirii forței de muncă (%)	678,79	610,91	715,97	667,26	644,83
raport de îmbătrânire demografică (%)	921,78	805,29	1057,49	1069,49	1149,98

Sursa datelor: Baza de date INS Tempo online și PMUD Municipiul Zalău – 2023

Conform prognozelor realizate de Institutul Național de Statistică și Eurostat, tendințele naționale de scădere a numărului de locuitori va continua, chiar dacă într-un ritm mai lent. Totodată, deși populația orașului scade constant, doar o parte din cei care migrează către alte localități o fac schimbându-și domiciliul. Acest lucru face ca orașul să se extindă, în ciuda faptului că numărul populației rezidente scade.

Necesitățile municipiului din perspectivă socio-demografică se referă la consolidarea legăturilor cu aşezările din cadrul zonei metropolitan pentru a putea facilita accesul populației active la locurile de muncă. De asemenea este nevoie de realizarea de legături sigure pentru creșterea accesului tinerilor către principalele unități de învățământ. Transportul în comun în cadrul zonei metropolitan va trebui să fie accesibil și persoanelor cu mobilitate redusă (vârstnici, persoane cu dizabilități etc.).

3.2.2. Mișcarea naturală și migratorie

Atât municipiul Zalău, cât și Zona Metropolitană Zalău se observă valori pozitive ale ratei sporului natural ‰, ceea ce generează o cerere mai mare pentru servicii publice pentru copii (creșe, grădinițe, școli, spații de petrecere a timpului liber). Acestea contribuie la conturarea unei calități a vieții cu cerințe mai ridicate.

În ceea ce privește soldul migratoriu, acesta prezintă date cu valori negative, ceea ce indică o lipsa de atractivitate atât a municipiului, cât și a zonei metropolitane. Astfel sunt necesare intervenții în ceea ce privește dezvoltarea economică și a calității vieții în teritoriu.

Tabel 3 Indicatori ai mișcării naturale și ai mișcării migratorii a populației în zona metropolitană Zalău, 2019

	ZM Zalău	Municipiul Zalău	Județul Sălaj	Regiunea Nord Vest	România
Mișcarea naturală					
Născuți vii	1.570	720	2.568	27.742	203.109
Rata natalității (‰)	10,43	10,37	10,49	9,79	9,15
Decedați	1.540	493	3.059	31.615	260.353
Rata mortalității (‰)	10,23	7,10	12,50	11,16	11,73
Rata sporului natural (‰)	0,20	3,27	-2,01	-1,37	-2,58
Total populație	150.530	69.464	244.801	2.833.789	22.204.507
Mișcarea migratorie					
Stabiliri de domiciliu	1.972	735	3.455	48.692	467.700
Plecări cu domiciliul	2.576	1.320	4.178	46.275	429.996
Soldul schimbărilor de domiciliu	-604	-585	-723	2.417	37.704

Sursa datelor: Baza de date INS Tempo online și PMUD Municipiul Zalău – 2023

În plan teritorial, între localitățile ce compun ZM Zalău, se observă că localitățile ce prezintă rata sporului natural pozitivă sunt municipiul Zalău (3,27‰), orașul Șimleu Silvaniei (1,33‰) și comuna Șamșud (cea mai ridicată rată de 7,58‰). De asemenea valori pozitive se remarcă și la două localități din imediata apropiere a municipiului și anume Crișeni (0,62‰) și Românași (1,88‰). Se poate observa că există o corelare a localităților cu valori pozitive ale ratei sporului natural cu localitățile în care se observă creșteri ale numărului de locuitori în perioada 2014-2020.

În ceea ce privește soldul migratoriu se observă atractivitatea stabilă (domiciliu) în cazul comunelor din **prima coroană** a municipiului Zalău și a **doua coroană** în sud-estul municipiului.

Astfel locuitorii preferă să părăsească mediul urban pentru mediul rural pentru creșterea calității vieții. Implicite aceste tendințe cresc presiunile asupra modului de transport din prezent în zona metropolitană, fiind necesar facilitarea accesului populației active la locurile de muncă atât prin îmbunătățirea infrastructurii de transport, cât și prin transportul public. De asemenea, crește nevoia de realizare de legături rapide pentru accesibilitatea tinerilor la instituțiile educaționale, culturale și alte facilități.

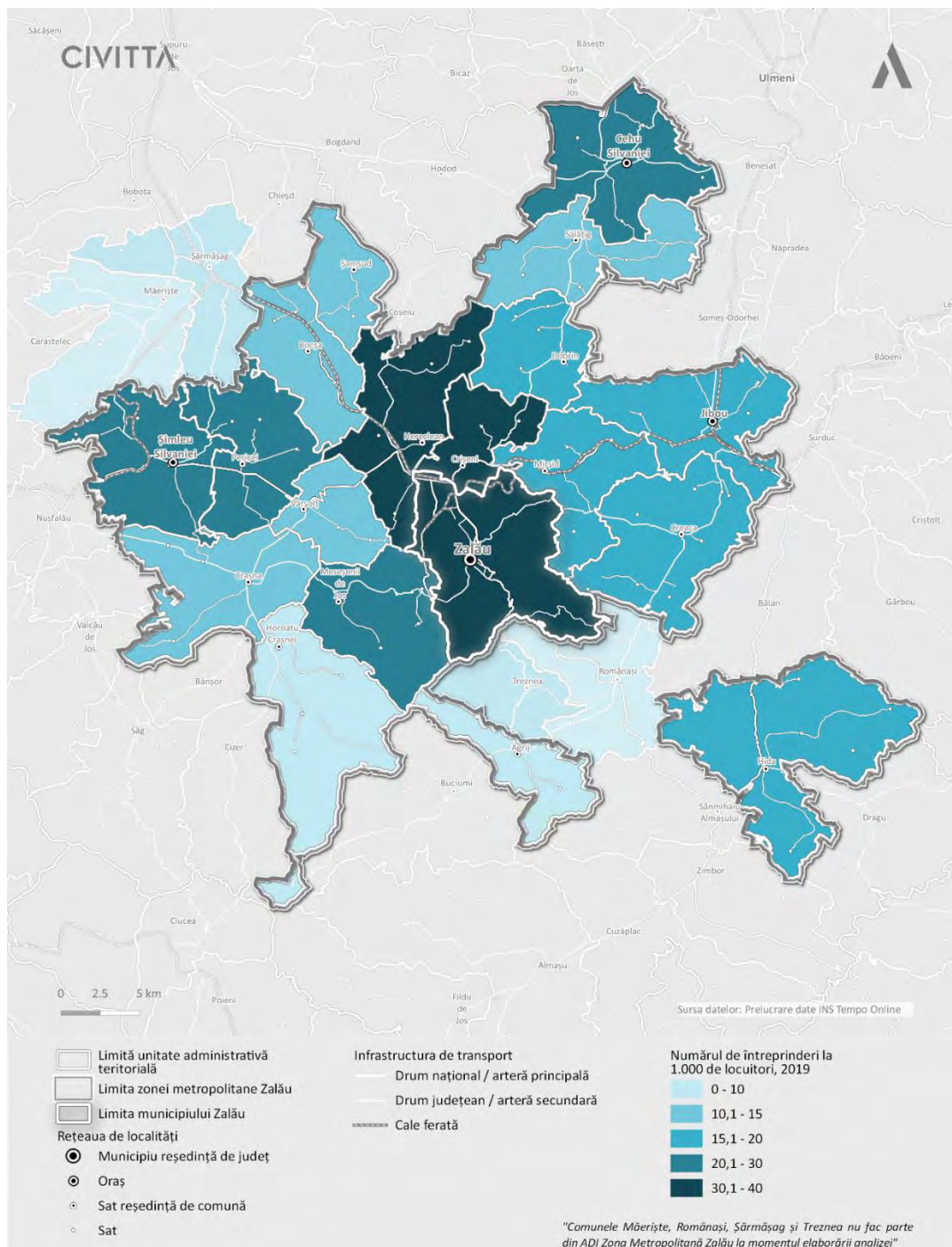
3.2.3. Profil economic

Economia Zonei Metropolitane Zalău este concentrată în mod predominant în municipiul Zalău, în anul 2019, peste 60% din companiile active, locurile de muncă și cifra de afaceri generate în zona metropolitană. În ceea ce privește densitatea firmelor, exprimată prin număr de întreprinderi active la 1.000 de locuitori, cea mai mare parte a localităților din ZM Zalău, se aflau peste media valorii de la nivel național, de 23,3 firme/1.000 de în anul 2019, cu 29 firme/1.000 de locuitori. Peste media zonei metropolitan se remarcă localitățile Zalău cu 39 firme pe 1.000 de loc, Hereclean cu 36 firme pe 1.000 de loc și Crișeni cu 34 firme pe 1.000 de locuitori. Acestea sunt urmate de cele două orașe din zona metropolitan Cehu Silvaniei și Șimleu Silvaniei, precum și comuna Meseșeni de Jos. Localitățile cu valorile cele mai scăzute sub 10 firme pe 1.000 de locuitori sunt și cele cu populația cea mai îmbătrânită și cel mai greu accesibile din punct de vedere al infrastructurii de transport.

Referitor la densitatea numărului mediu de salariați din întreprinderile active se observă o valoare la nivel de zonă metropolitan de 265 de salariați pe 1.000 de locuitori. Municipiul Zalău și comuna Crișeni sunt localitățile care ridică media la nivel de zonă metropolitană prezentând o valoare de 372, respective 375 de salariați pe 1.000 de locuitori. Acestea sunt urmate de cele trei orașe din Zona Metropolitană Zalău ce prezintă valori situate între 205 și 255 salariați pe 1.000 de locuitori.

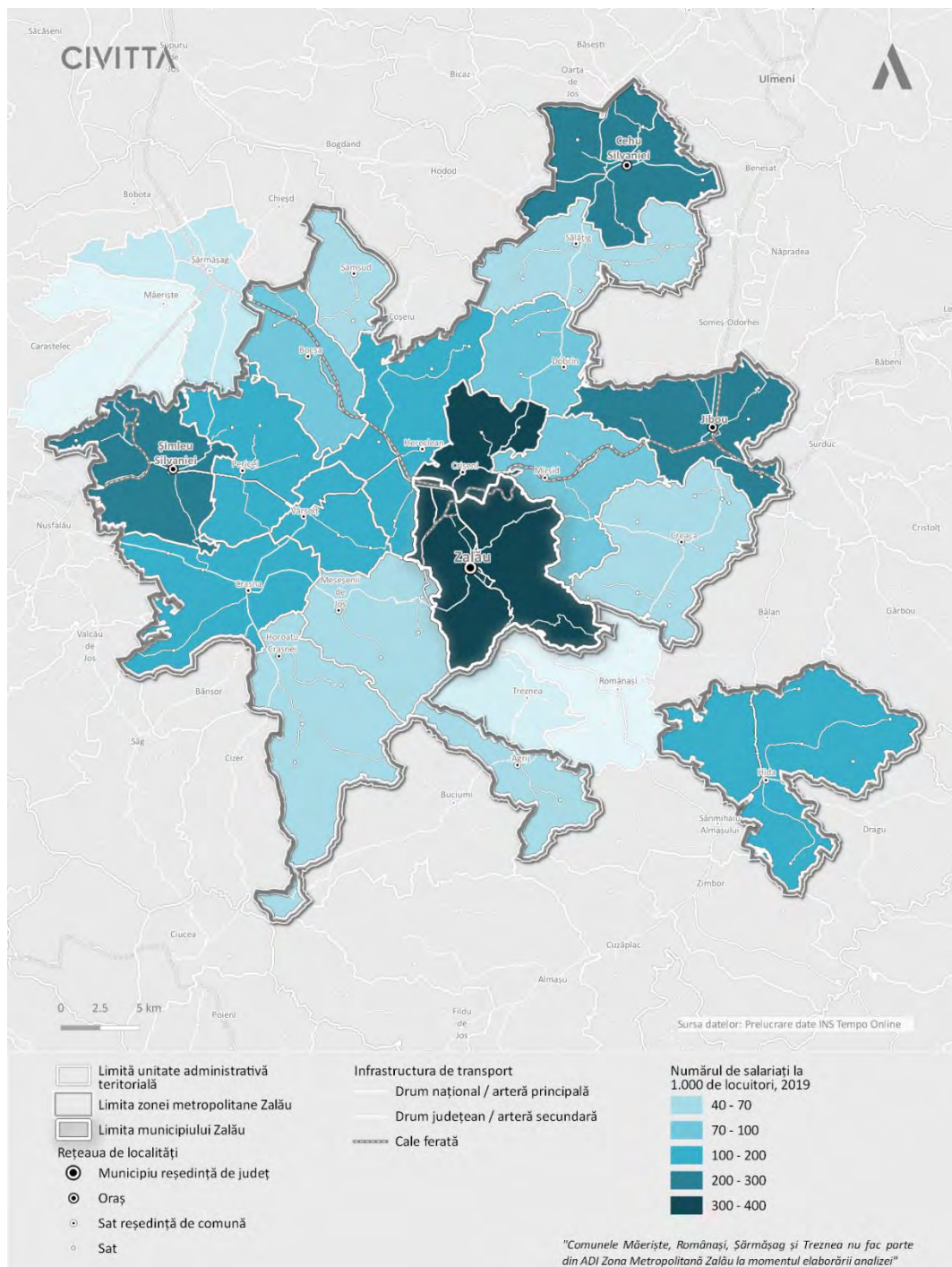
Dacă raportăm numărul de salariați la 1000 de locuitori din categoria populației active (15-64 ani), valorile indicatorului cresc în localitățile cu o activitate economică însemnată, ceea ce indică faptul că atrag forță de muncă în companiile aflate pe teritoriul lor. Totodată, raportat la 1000 de locuitori din categoria populației inactive (tinerii și vârstnicii), indicatorul ia valori mari și supraunitare (peste 1000) în cazul acestor localități. Ceea ce indică o capacitate sporită de susținere a grupurilor dependente, prin contribuția la venitul local prin impozitele pe venituri, măbind disponibilitatea bugetului local de a finanța servicii și facilități dedicate acestor categorii de locuitori.

Figură 7 Numărul de firme active la 1.000 de locuitori, 2019



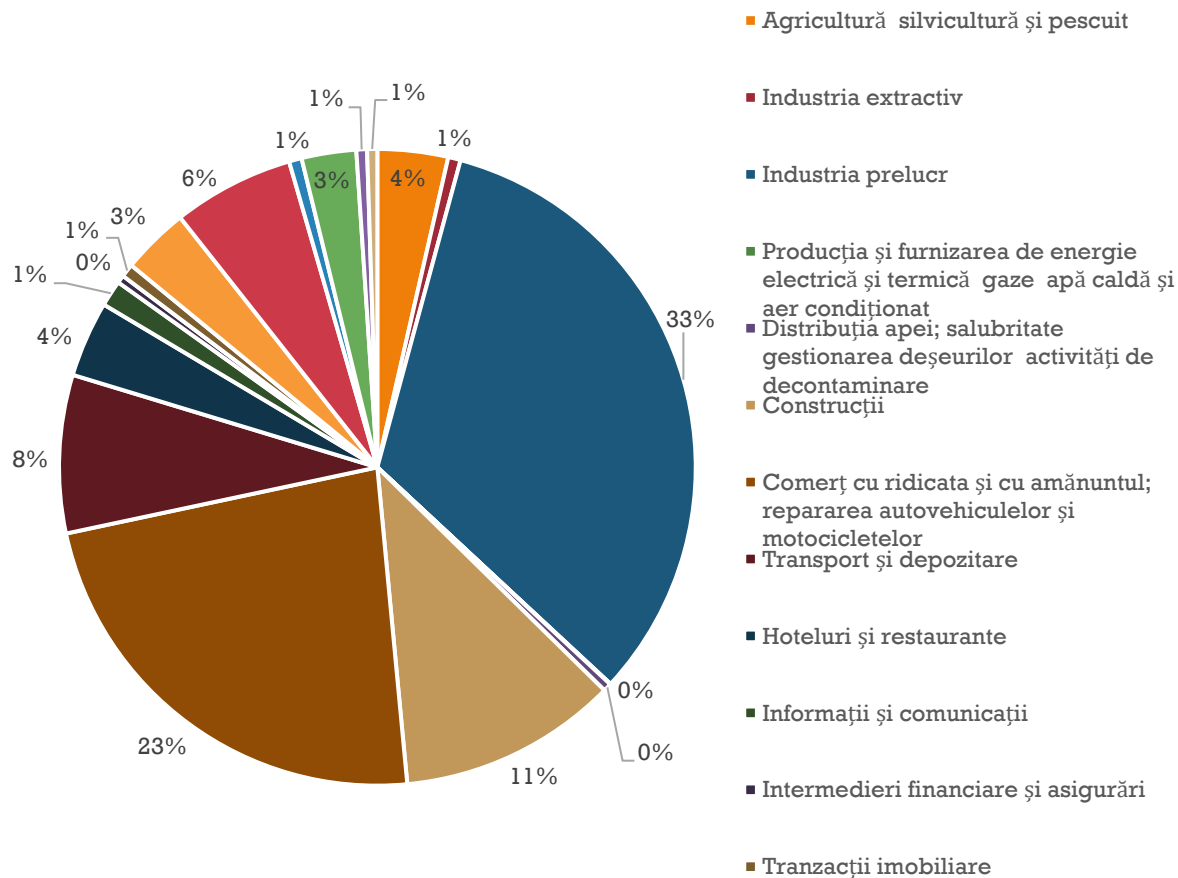
Sursa datelor: Baza de date INS Tempo online și PMUD Municipiul Zalău – 2023

Figură 8 Numărul de salariați la 1.000 de locuitori, 2019



Sursa datelor: Baza de date INS Tempo online și PMUD Municipiul Zalău – 2023

Figură 9 Ponderea angajaților pe domenii de activitate conform CAEN în municipiul Zalău, 2019, %



Sursa datelor: Baza de date INS Tempo online și PMUD Municipiul Zalău – 2023

Profilul economic al municipiului Zalău este dat de industria prelucrătoare și de comerțul cu ridicata și amănuntul. Astfel 33% din totalul angajaților sunt activi în industria prelucrătoare lucrând în marile companii ale municipiului: **SC. Silcotub S.A.** (1.901 angajați³), **SC. Michelin S.A.** (2.352 angajați la două puncta de lucru) sau **Bellinea** (522 angajați). Alți mari angajatori sunt **Spitalul Județean de Urgență** care include 1.911 de angajați sau **Universal CO Zalău** cu 1.081 angajați. Se observă în comparație cu datele din 2015 obținute de la ITM, **numărul de angajați în cadrul acestor unități a crescut considerabil**, în special în cazul Michelin și Spitalului Județean de Urgență. Acești angajatori au un rol important în economia județeană deoarece atrag forță de muncă și din afara municipiului Zalău. **De exemplu, Michelin are angajați din aproape toate comunele județului Sălaj ceea ce implică o cerere complexă de transport la nivelul punctelor de lucru.**

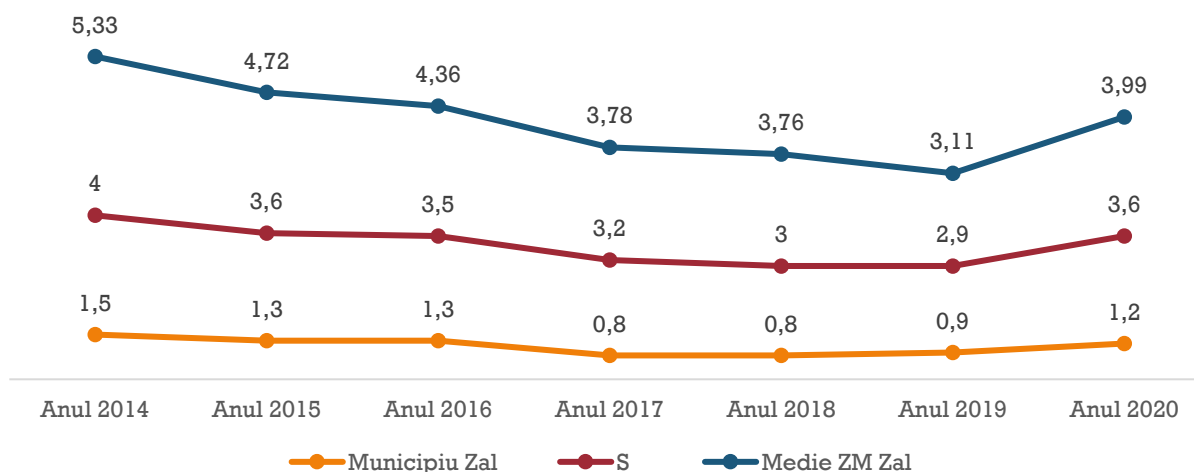
³ Date oferite de ITM

Rata șomajului prezintă o tendință de scădere în perioada 2014-2019, atât la nivelul ZM Zalău, cât și la nivelul județului Sălaj și municipiului Zalău. Se observă diferențe între media zonei metropolitane și centrul urban, diferențe ce se datorează localităților din imediata apropiere a municipiului ce s-au dezvoltat din punct de vedere economic în ultimii 5 ani. Localități ce au avut parte și de creșteri demografice și o pondere a populației tinere mai ridicate. Localitățile cele mai afectate de o pondere ridicată a șomajului de peste 3% sunt în principal cele situate în zonele periferice ale zonei metropolitane și au un procent mai ridicat al populației vârstnice (Agrij, Hida, Horoatu Crasnei, Șamșud).

În acest caz, pe de o parte există nevoia de îmbunătățire a accesibilității către toate comunele din ZM Zalău, iar pe de altă parte, există provocarea de susținere a dezvoltării economice pentru a crea noi locuri de muncă bine plătite care să înglobeze oferta în creștere de forță de muncă. Din cauză că principalele motive ale șomajului în municipiul Zalău se referă la șomajul involuntar, numărul existent al locurilor de muncă, nivelul salarial minim pentru care populația este dispusă să muncească în raport cu ajutoarele sociale primite, nivelul și corespondența pregătirii profesionale față de specificitatea ofertei de locuri de muncă. În situațiile menționate, mobilitatea, elementele de infrastructură și accesibilitatea locuitorilor din municipiul Zalău nu cauzează în mod direct șomajul în rândul populației.

Se observă că în ultimul an, ponderea șomajului a crescut atât în ZMZ, județul Sălaj cât și în municipiul Zalău cu cel puțin 0,3%. Acest fenomen este cauzat în principal de efectele pe care pandemia Covid-19 le-a cauzat. Astfel, este necesar ca în următoarea perioadă să se țină cont de măsurile de siguranță pentru desfășurarea bună a activității, cât și pentru asigurarea locurilor de muncă ale angajaților.

Figură 10 Ponderea șomerilor în total resurse de muncă în zona metropolitană Zalău, 2014-2019



Sursa datelor: Baza de date INS Tempo online și PMUD Municipiul Zalău – 2023

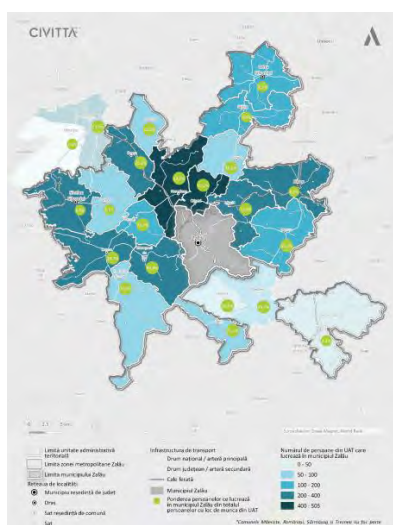
Municipiul Zalău nu atrage un număr ridicat de salariați de la nivelul național, astfel că în municipiu lucrează aproximativ **600 de salariați** proveniți din alte județe. Principalele județe ce generează navetism către Zalău sunt situate în Regiunea Nord-Vest și anume: Cluj (161 de salariați), Maramureș (52 de salariați) și Bihor (50 de salariați).

Companiile prezente la nivelul municipiului Zalău atrag aproximativ **5.250 salariați** din județul Sălaj și aproximativ **3.700 salariați din zona metropolitană**, iar datele asupra navetismului indică faptul că **Zalău reprezintă principala destinație zilnică a forței de muncă din localitățile aflate în zona metropolitană**. Se observă că cel mai mare procent de navetiști provine din comunele **Crîșeni (47,2 % din salariații care locuiesc în comună desfășoară o activitate economică în Zalău)**, **Hereclean (33,7%)**, **Meseșenii de Jos (35%)** și **Mirșid (31,9%)**.

Localitățile cu cel mai mare număr de salariați, peste 300 de locuitori, care lucrează în municipiul Zalău sunt Crîșeni (502 salariați), Hereclean (430 salariați), Meseșenii de Jos, Șarmășag, orașul Jibou și Bocșa (fiecare cu peste 300 de salariați ce lucrează în municipiul Zalău. Iar localitățile cu cel mai scăzut număr de salariați ce fac navetă către municipiul Zalău sunt cele situate la periferia zonei metropolitane. Acestea sunt: Hida, Măeriște (31 de salariați), Pericei, Șamșud, Agrij, Horoatu Crasnei și Dobrin (între 65 și 100 de salariați navetiști).

Profilul economic și localizarea companiilor generează fluxuri diferite de navetism, astfel că în zona de nord a orașului intră cea mai mare parte a salariaților din domeniul industriei prelucrătoare (în special din comunele Hereclean, Crîșeni, Mirșid). Iar salariații din activități referitoare la comerț sunt concentrați în zona centrală a municipiului Zalău.

Figură 11 Navetismul la nivelul municipiului Zalău, 2023

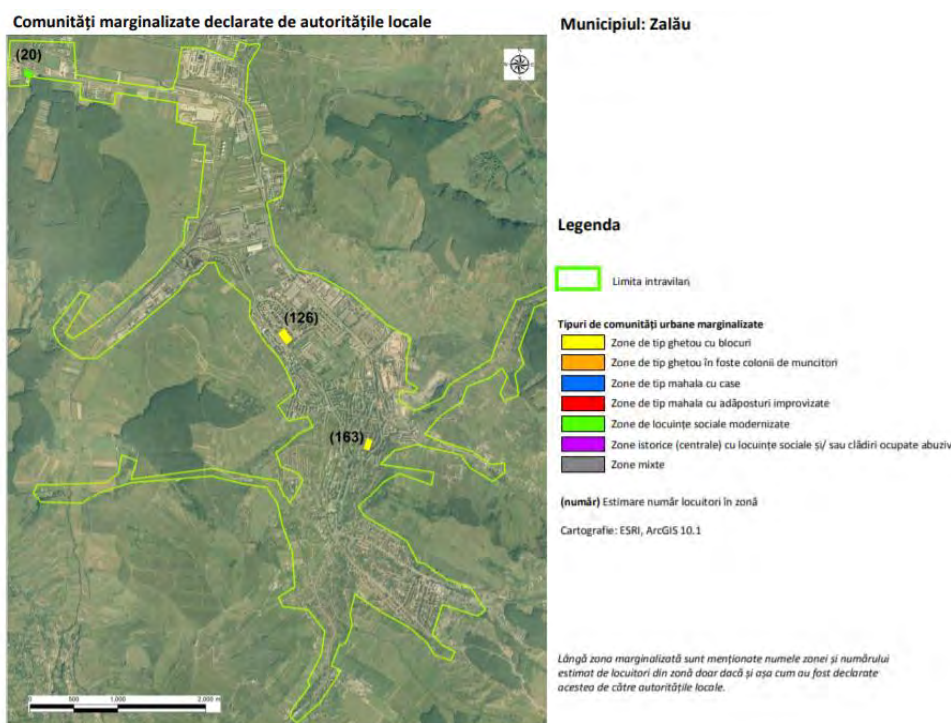


Sursa datelor: Baza de date INS Tempo online și PMUD Municipiul Zalău – 2023

3.2.4. Zone afectate de sărăcie

„Atlasul zonelor urbane marginalizate din România” , utilizează trei indicatori principali pentru definirea și analiza zonelor marginalizate: capitalul uman (indicator ce include nivelul de educație, starea de sănătate, mărimea și compoziția gospodăriei), ocuparea (respectiv gradul de implicare pe piața forței de muncă) și condițiile de locuire. Lucrarea delimitează conceptual între zone urbane ”dezavantajate” și ”marginalizate”. Zonele urbane ”dezavantajate” sunt definite ca „zone din interiorul orașelor și municipiilor care nu ating un standard corespunzător pe unul sau două din criteriile principale de definire a unei zone urbane (capital uman, ocuparea forței de muncă și condițiile de locuit)” . Zonele urbane ”marginalizate” sunt definite ca „zone din interiorul orașelor și municipiilor care nu satisfac un standard corespunzător pe nici unul din cele trei criterii” . Zonele urbane marginalizate sunt descrise ca ”sunt zone intraurbane, sărace, izolate din punct de vedere social, caracterizate prin excluziune socială, concentrare de persoane cu nivel scăzut de capital uman cu nivel scăzut de ocupare în sectorul formal și condiții precare de locuire”.

Figură 12 Harta zonelor marginalizate din municipiul Zalău, 2016



Sursa datelor: Baza de date INS Tempo online și PMUD Municipiul Zalău – 2023

La nivelul populației municipiului Zalău, în Atlasul zonelor urbane marginalizate, se precizează faptul că un procent de 1,38% din populație trăiește în zone urbane marginalizate, 2,11% din populație trăiește în

zone dezavantajate din punct de vedere al locuirii, 0,71% din populație trăiește în zone dezavantajate din punct de vedere al ocupării și 17,21% din populație trăiește în zone dezavantajate din punct de vedere al capitalului uman. În municipiul Zalău au fost identificate două zone cu populație marginalizată: 126 persoane în Cartierul Dumbrava Nord – zona str. Simion Bărnuțiu – str. Voievod Gelu și 163 persoane în zona străzii Păcii. Pentru a reduce gradul de marginalizare și a crea un cadru pentru creșterea incluziunii, se propune ca transportul public să își crească gradul de accesibilitate prin îmbunătățirea condițiilor de călătorie și scăderea timpilor de așteptare în stații și îmbunătățirea condițiilor din stații. **Ambele zone sunt tranzitate în prezent de transport public și vor beneficia de pe urma investițiilor în modernizarea și eficientizarea acestuia.**

3.2.5. Principalele zone de expansiune

Tendențele de dezvoltare teritorială și intensitatea utilizării terenului sunt aspecte deosebit de relevante în evaluarea influenței unui centru urban, întrucât **expansiunea urbană atrage după sine necesitatea dezvoltării de dotări și infrastructuri conexe, dar aduce și o presiune suplimentară asupra sistemului de transport** care asigură legătura între oraș și zonele înconjurătoare, presiune ce de multe ori se manifestă cu precădere în anumite intervale orare, de care trebuie să se țină cont în dimensionarea serviciilor de transport.

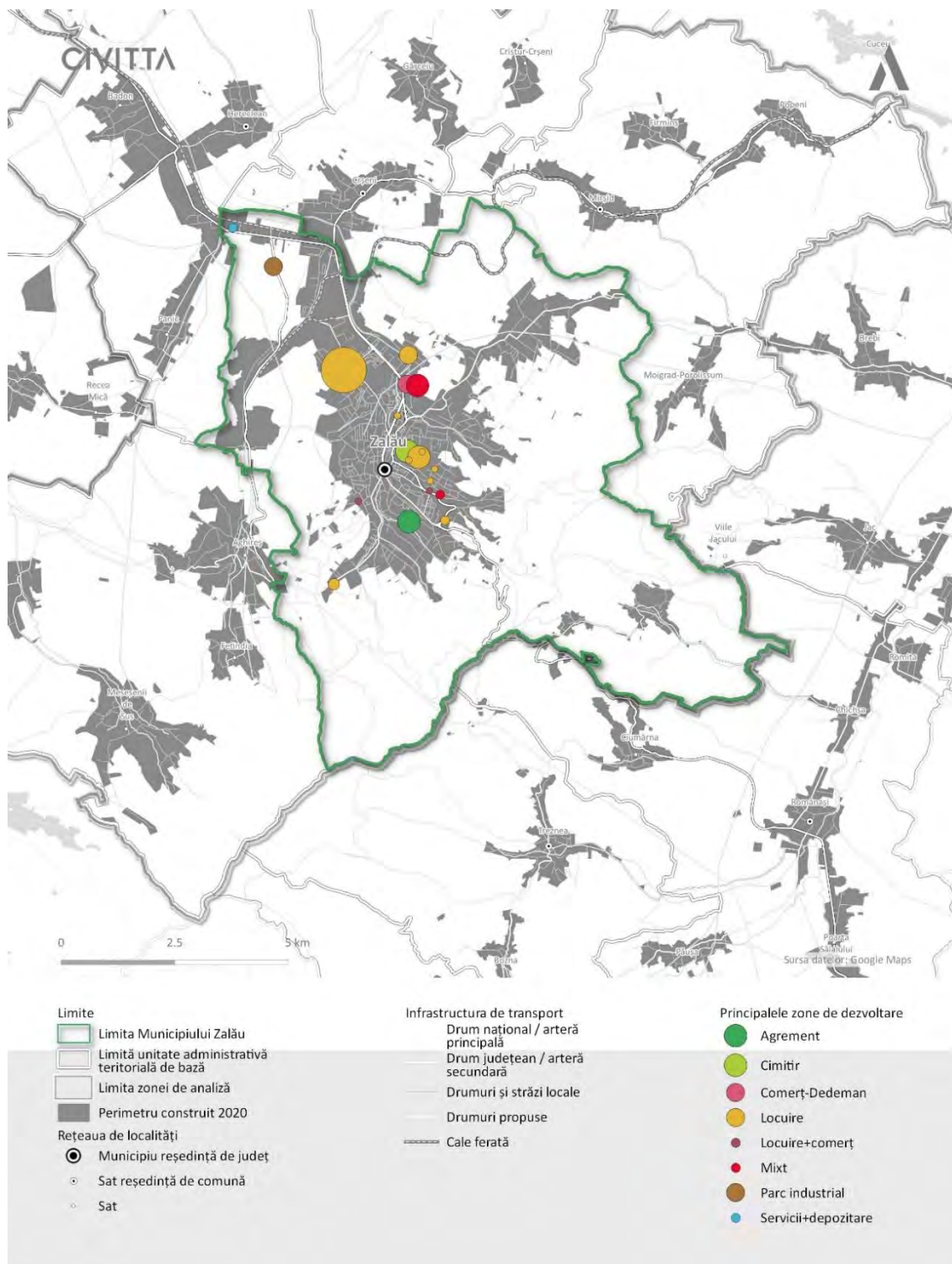
În zona periurbană procesul de expansiune a fost unul mai lent întrucât municipiul Zalău dispune încă de rezerve de teren generoase care se află în curs de dezvoltare. **Doar cele două comune Hereclean și Crișeni evidențiază un proces mai rapid de expansiune** acesta este însă orientat în mare măsură spre activități industriale și de logistică. Un proces de expansiune, însă mai puțin accentuat, cu noi dezvoltări rezidențiale este vizibil și în comuna Meseșenii de Jos (Aghireș). Acest proces de periurbanizare generează o creștere a cererii pentru transport public metropolitan, mizând pe o extindere a unor linii de transport public local. **Nevoia este cea mai acută în cazul comunei Meseșenii de Jos / Aghireș care se află pe o rută secundară, mai puțin profitabilă pentru operatorii de transport public** contractați de consiliul județean. **Profitabilitatea redusă a rutei face ca în prezent să nu existe servicii de transport public județean pe ruta Aghireș – Zalău.**

La nivelul municipiului Zalău, analizând evoluției zonelor construite se poate observa mai evident tendința ultimilor ani de apariție a noilor **dezvoltări**. Astfel, conform PUG Zalău 2000 suprafața intravilanului însuma 1787 ha. Ulterior în urma unor mărimi succesive prin intermediul documentațiilor de tip PUZ/PUD, elaborate în perioada 2000-2008, s-a extins cu 380 ha. Printre documentațiile semnificative se numără PUZ Parc industrial Zest cu o suprafață de 158 ha și PUZ-urile din cartierele Dealu Morii, Porolissum-Sărmaș și Meseș. De asemenea, la elaborarea PUG Zalău 2010, limitele intravilanului

au fost extinse cu încă 470 ha, ce reprezintă o creștere de aproximativ 40%, însumând o suprafață ,în final, de 2639 ha. Zonele de expansiune din cartierele Ortelec, Sărmaș, Valea Miții sunt în cea mai mare parte definite de locuințe individuale, izolate pe lot însumând astfel densități reduse ale populației. În completarea acestora în partea nordică PUG Zalău 2010 a prevăzut și alocarea unor rezerve de teren pentru noi activități de producție. Întregul proces de expansiune fundamentat prin PUG Zalău 2010 a adus după sine probleme destul de grave în gestiunea orașului. Acesta s-a extins sub forma unor fragmente în multiple direcții (preponderent vest și sud-est). Fragmentele înglobează un număr redus de noi construcții (preponderent locuințe), parțial izolate de restul orașului și lipsite de acces facil la infrastructura de transport sau dotări de interes cotidian.

În cadrul documentației PUG Zalău 2020, limitele intravilanului au fost extinse la 2928 ha, iar extinderile planificate sunt evidente în special în zonele N-E și S-V ale municipiului Zalău. Una din principalele dezvoltări prevăzute în PUG reprezintă extinderea cartierului Dumbrava cu o nouă zonă de agrement dar și locuințe (Dumbrava Nord) care ar cuprinde: 500 apartamente în locuințe ANL, creșă, grădiniță, sală polivalentă, bazin de înot, terenuri de sport și alte spații comerciale și de agrement. Această nouă facilitate va putea crește interesul pentru dezvoltarea zonei, crescând densitatea și cererea de transport, mai ales în ceea ce privește transportul public.

Figură 13 Principalele zone de expansiune la nivelul municipiului Zalău



Sursa datelor: Baza de date INS Tempo online și PMUD Municipiul Zalău – 2023

Din perspectiva expansiunii urbane, se observă faptul că de-a lungul timpului limitele intravilanului Municipiului Zalău au suferit modificări mari, însă localitățile limitrofe și-au menținut caracterul compact, cu excepția localităților **Hereclean și Crișeni**.

Conform documentațiilor de urbanism din perioada 2016-2021 se remarcă o tendință către restructurarea zonelor disponibile, subutilizate sau cu utilitate neadecvată din intravilan prioritar în vestul și nordul zonei centrale, dar și o tendință de extindere planificată către estul municipiului. Astfel, dezvoltările realizate în perioada 2016 – 2021 s-au realizat pe spațiile libere localizate în interiorul orașului, dar s-au situat pe direcția principală de dezvoltare și anume axa de circulație nord-sud (DN1F–E81).

Intervențiile din vecinătatea zonei centrale conduc la expansiunea orașului prin integrarea unor planuri urbanistice zonale menite să susțină fondul locativ existent, prin suplimentarea acestuia cu locuințe individuale și colective. Zonele de expansiune sunt în cea mai mare parte definite de locuințe individuale, izolate pe lot, însumând astfel densități reduse ale populației pe străzile Ștefan cel Mare, Alexandru Ioan Cuza, Petru Rareș, Corneliu Coposu. Trebuie avută însă în vedere intervenția de prelungire a străzii Fabricii, ce presupune totodată și realizarea unui ansamblu de locuințe rezidențiale cu peste 1000 de locuitori, dispus pe o suprafață de 16 ha. Aceasta va implica soluții inovatoare pentru creșterea calității serviciului de transport public (ex: trasee noi, optimizarea orarului de parcurs) și reconfigurare a tramei stradale pentru crearea unei legături cu restul orașului și integrarea acestuia în țesutul urban deja existent.

Alte tipuri de intervenții ce constituie poli de generare și atracție de trafic sunt reprezentate de ansamblurile de locuințe colective recent sau în curs de dezvoltare printre acestea le menționăm pe cele amplasate în zona Gara Zalău, în vecinătatea bd. Mihai Viteazu și a străzii Bucureștiului, cu concentrări de 685, 1000, respectiv 2310 locuitori. Alte investiții recente care au creat noi generatori de trafic sunt construirea Zalău Value Center și a magazinului Dedeman în partea de nord a bd. Mihai Viteazu. Tot în această zonă se are în vedere și dezvoltarea unui parc industrial. Toate aceste noi dezvoltări în zona de nord a municipiului vor crește cererea de transport pe direcția nord-sud ceea ce implică o viitoare reconfigurare a Bd. Mihai Viteazu înspre un culoar de transport de mare capacitate. Creșterea capacității se referă în acest context mai ales la transportul public, cel mai favorabil mod de transport pentru a satisface această viitoare cerere.

4. Accesibilitatea și conectivitatea

4.1. Accesibilitatea și conectivitatea Municipiului Zalău în context european și național

Atunci când analizăm poziționarea municipiului Zalău la nivel european și național, conceptele de accesibilitate și conectivitate sunt cruciale. Există numeroase definiții ale accesibilității în literatura de specialitate. Accesibilitatea este privită ca fiind ușurința cu care activitățile pot fi accesate dintr-un loc anume, prin utilizarea unor modalități de transport.

Accesibilitatea într-o altă abordare este considerată drept numărul sau cantitatea posibilităților disponibile aflate mai aproape de distanța sau timpul limită de parcurs. Înzestrarea teritoriului cu elemente de infrastructură de transport reprezintă premisa pentru accesibilitate⁴. Definiția asupra căreia ne oprim în contextul analizei de față este cea care se referă la ușurința cu care este accesată o localitate anume în intervalul de o zi⁵. Autorul citat arată că gradul de accesibilitate la nivel european variază semnificativ de la o regiune la alta, dar și în funcție de sectoarele implicate și de modurile de transport care pot fi utilizate. La nivel european se conturează, din perspectiva accesibilității, regiunile dens populate ale Europei de Nord care se întind peste nordul și estul Franței, Marea Britanie, Olanda, Germania, Austria și nordul Italiei. Aceste zone sunt deservite de rețele feroviare dense și rapide care permit realizarea de călătorii de afaceri de o zi de la și către piețe extinse către transced granițele unei singure țări. De asemenea, transportul aerian de pasageri permite accesul într-o zi la majoritatea locurilor din Europa. Regiunile geografice periferice ale Europei, incluzând țările nordice, Peninsula Iberică, vestul și sudul Franței, Polonia, Ungaria și Cehia au acces pe căi aeriene într-o zi la toate zonele europene, dar transportul feroviar cu posibilitatea de retur în aceeași zi este limitat. Nu în ultimul rând, orașele majore din estul și sudul Europei au acces limitat cu retur în aceeași zi, majoritatea deplasărilor de afaceri în interiorul UE implicând șederi peste noapte. Cele mai accesibile regiuni prezintă de asemenea și cel mai larg spectru de opțiuni în ceea ce privește modurile de transport. Acest lucru înseamnă că modificările cu privire la un mod specific de transport nu sunt de natură să afecteze în mod serios activitățile economice precum și cele individuale.

Din perspectiva accesibilității, poziționarea municipiului Zalău în regiunea de Nord-Vest nu este ideală. Între regiunile de dezvoltare ale României, regiunea de Nord-Vest se caracterizează printr-o

⁴ Diferite definiții din literatură citate în Benedek et al., 2013, Dimensiunea regională a societății, diversitatea etnoculturală și organizarea administrativ-teritorială în România, <http://www.ispmn.gov.ro/uploads/ISPMNN%20WP%2051+08-nov.pdf>

⁵ McCann, P., The regional and urban policy of the European Union, Edward Elgar Publisher, 2015.

accesibilitate și mobilitate redusă. Municipiul Zalău, prin poziționarea la confluența a 2 rețele transeuropene de transport rutier, compensează puțin în acest domeniu.

În cadrul rețelei europene și naționale de transport rutier, municipiul Zalău are o poziție relativ periferică fiind deservit doar de un segment din rețeaua TEN-T secundară (Comprehensive). Principalele coridoare de transport european asigură traversarea României pe direcția vest-est, de la Arad către Constanța (Coridorul Rin – Dunăre) și Iași (Moldova) sau pe direcția vest – sud-vest (Coridorul Orient East-Med) spre Calafat (Bulgaria). Cu toate acestea municipiul este traversat de autostrada A3 care ar trebui să conecteze Bucureștiul de Oradea continuând cu M4 / M35 spre Debrecen. Deși proiectul a fost lansat în 2011 până în prezent doar 38% din întregul traseu este dat în exploatare cu încă 25% aflați în execuție (ex. Secțiunile 3A și 3B între Nădășelu și Poarta Sălajului). Luând în considerare stadiul lucrărilor, este estimat ca până în 2027 municipiul Zalău să beneficieze de o mai bună conexiune cu Cluj-Napoca via A3, rămâne de văzut dacă același lucru va fi valabil și pentru legătura cu Oradea. Segmentul din rețeaua TEN-T Comprehensive care asigură legătura Zalău – Satu Mare este puțin probabil să fie realizat în următorii 3 ani deși există un studiu de fezabilitate aprobat prin hotărâre de guvern din 2008 pentru racordarea Zălăului la Drumul Nordului (autostrada Satu Mare – Suceava)⁶.

4.1.1. Accesibilitate pe căi rutiere

Teritoriul administrativ al municipiului Zalău este amplasat pe axa Cluj-Satu Mare-Petea Vama, DN1F-E81. Prin urmare, pe cale rutieră Municipiul Zalău are accesibilitate către Cluj-Napoca pe DN1F-E81, către Baia Mare pe DN1H și DN1C, către Satu Mare pe DN1F-E81 și DN19B și către Oradea pe DN1H, DN19B. Distanțele între Zalău și aceste municipii este cuprinsă între 86-117 km (Tabelul 1).

Tabel 4 Distanțe pe căi rutiere și feroviare față de alte municipii reședință de județ

Localitatea Drum	CF	Zalău	Cluj- Napoca	Satu-Mare	Baia-Mare	Oradea
		Zalău		159	124	81
Cluj-Napoca		86				
Satu-Mare		119				
Baia-Mare		108				
Oradea		117				

⁶ HG 697 din 2008 pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții Drum expres Legătură rapidă la Drumul Nordului

La nivel regional, municipiul Zalău este traversat:

- pe direcția sud-est – nord-vest de DN1F/E81, relaționându-se cu comunele Românași, Sânmihaiu Almașului, Zimbor (DN1G) și județul Cluj, respectiv cu comunele Hereclean, Bocșa, Sărmășag,

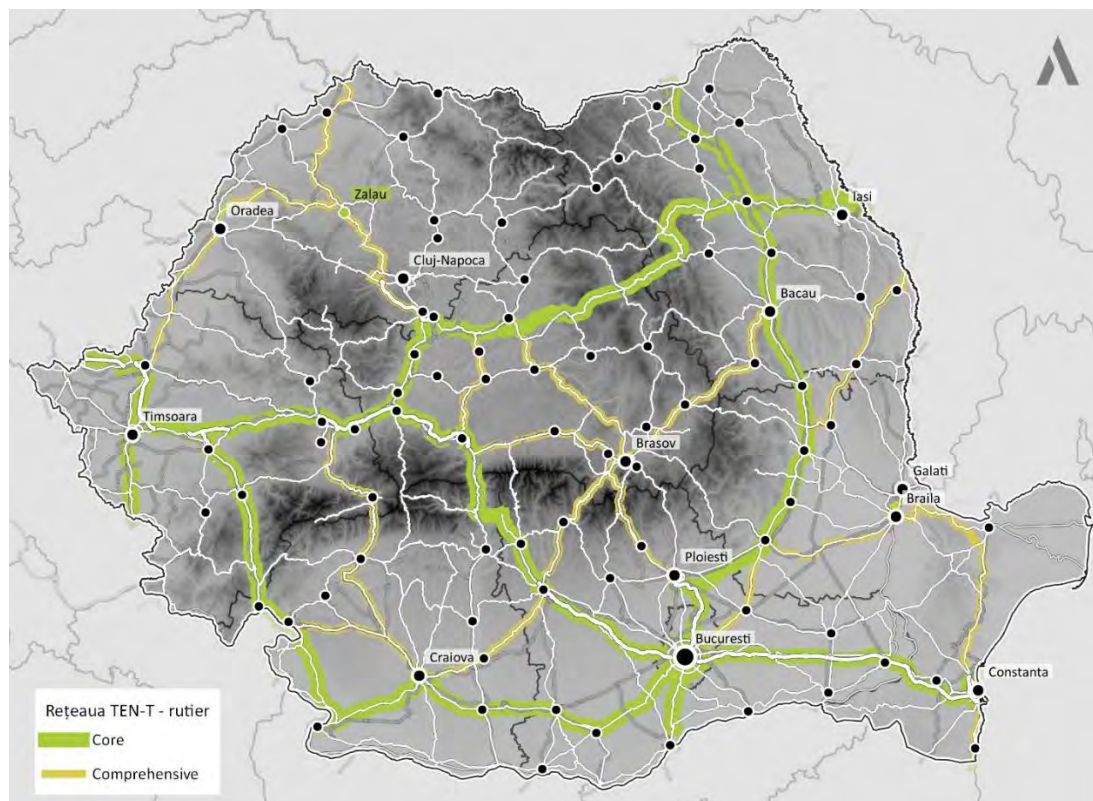
Bobota și județul Satu-Mare;

- la nord de DN1H, relaționându-se cu comunele Crișeni, Mirșid, orașul Jibou (DN1G) și județul Maramureș, respectiv comunele Hereclean, Vârșolt, orașul Șimleul Silvaniei, comuna Nușfalău (DN19B) și județul Bihor;
- pe direcția sud-vest – nord-est de DJ191C relaționându-se cu comunele Crasna și Meseșenii de

Jos, respectiv cu comunele Mirșid și Creaca;

- la sud de DJ108R relaționându-se comuna Agrij (DJ108A) și județul Cluj;
- la sud-est de DC73 relaționându-se cu satul aparținător Stâna.

Figură 14 Rețeaua TEN-T – rutier în România



Sursa: Prelucrarea după TENtec Interactiv Map Viewer

Pentru a crește accesibilitatea pe cale rutieră la nivel național, guvernul a investit resurse financiare considerabile în pregătirea de studii de fezabilitate și proiecte tehnice pentru autostrăzi și drumuri expres care ar trebui construite în perioada 2021-2027 mizând pe Programul Operațional Transport (POT), Planul Național de Reziliență și Redresare (PNRR) dar și pe fonduri guvernamentale. Luând în considerare autostrăzile și drumurile expres pentru care există studii pregătite, municipiul Zalău ar beneficia de conexiuni optime cu toate reședințele de județ din regiune. S-ar păstra însă în continuare o legătură mai ineficientă către Bistrița, cele două municipii reședințe de județ nefiind nici în prezent conectate direct printr-un drum național (DJ 108B conectat la DN1H și DN17). Din toate proiectele de infrastructură de transport rutier de mare capacitate doar autostrada A3 se află în implementare, celelalte proiecte cum ar fi Drumul Nordului (Baia Mare – Bistrița – Suceava) se află în faza de proiectare (SF-PT). Deși se pregătesc documentații pentru acest proiect, există parteneriate stabilite între CJ Maramureș și CJ Satu Mare, respectiv CJ Maramureș și CJ Sălaj în privința pregătirii studiilor pentru o autostradă sau drum expres între Satu Mare – Baia Mare și Bistrița prin Jibou. Acest drum ar îmbunătăți considerabil legătura dificilă între municipiul Zalău și municipiul Bistrița. Din rândul proiectelor regionale,

legătura Cluj-Napoca – Dej este și ea planificată pentru a fi finalizată până în 2027 însă este nevoie de pregătirea studiilor aferente (SF/PT).

La nivel județean, municipiul Zalău este conectat de orașele Jibou (nod feroviar) și Șimleu Silvaniei prin DN1H pe când DN1F asigură legătura cu reședințele de județ învecinate, Cluj-Napoca și Satu Mare. Legăturile cu comunele învecinate sunt asigurate de DJ 191C și prin DJ 108R sau DJ108D care se ramifică din DN1H sau DN1F. DJ108D reprezintă totodată principala legătură cu orașul Cehu Silvaniei.

Calitatea drumurilor naționale este una bună însă în rândul drumurilor județene, legătura est-vest (DJ191C cu Moigrad Porolissum⁷ este degradată iar pe direcția Nușfalău drumul este modernizat doar până la Crasna. Din cauza lucrărilor, se circulă cu restricții și pe DJ108D spre Cehu Silvaniei. Pentru a optimiza condițiile de transport, mai ales pentru navetiști este foarte important ca DJ191C să intre în reabilitare. Acest aspect este cu atât mai important întrucât acesta este deja folosit de transportul public local iar ruta s-ar putea extinde pentru a deservi și zona turistică.

Prin operatorii de **transport persoane internațional** pe cale rutieră municipiul Zalău beneficiază de conexiuni către majoritatea statelor din Europa Centrală, cele mai multe destinații fiind în Franța, Anglia, Spania, Germania, Austria și Danemarca.

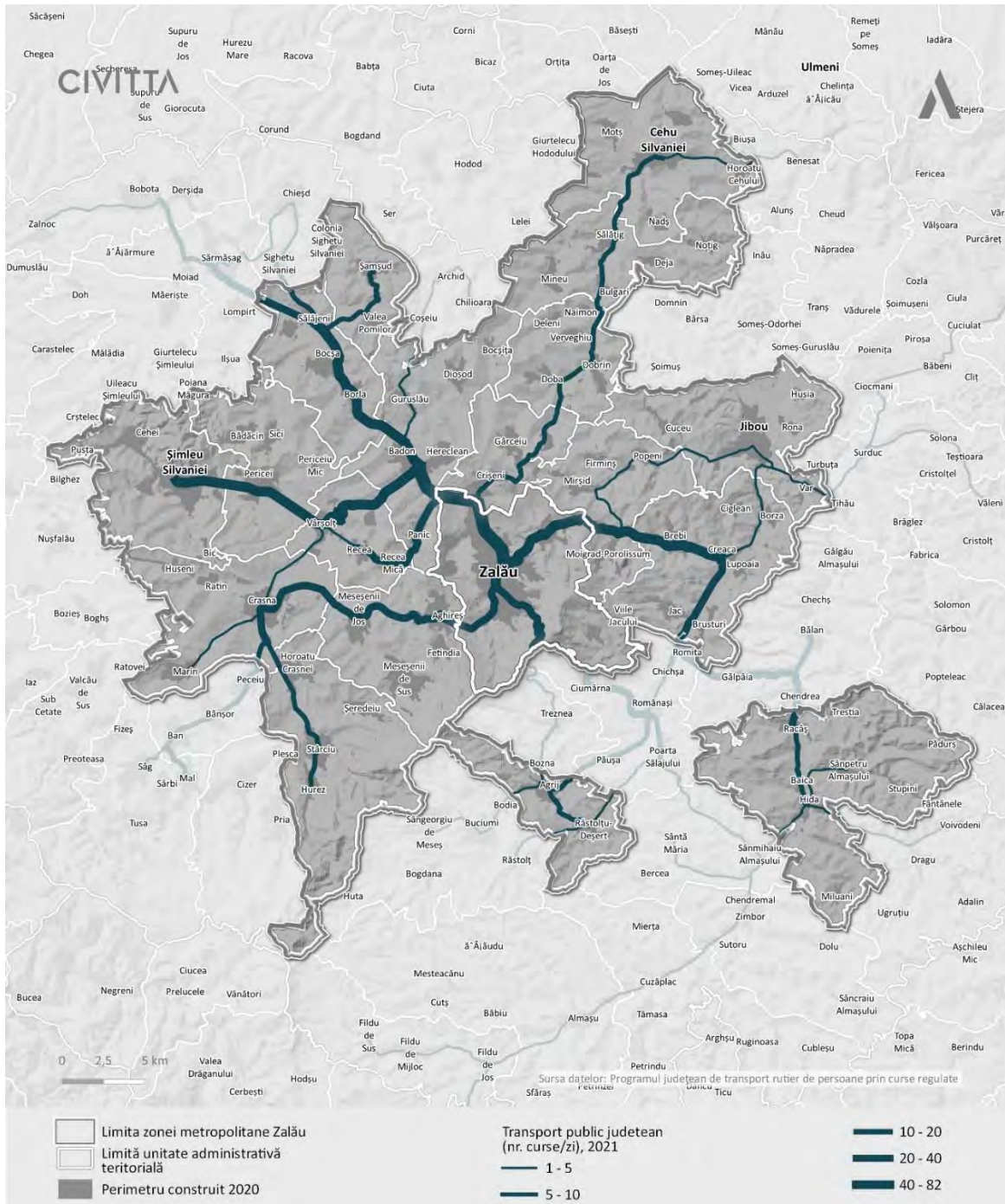
Nu există însă legături facile cu statele din nordul Europei (Norvegia, Suedia, Finlanda), cu țările Baltice sau cu Polonia, Croația și Bulgaria din Europa de Est.

La nivel național, operatorii de transport persoane asigură legături directe către majoritatea centrelor urbane din regiune, mai puțin Bistrița, către orașele din vest, Arad și Timișoara și către București urmând culoarul Cluj-Napoca – Turda – Alba Iulia (alternativă Târgu Mureș), Sibiu și Pitești. Nu există astfel legături facile cu Bucovina (Suceava – Iași) sau centrul Transilvaniei (Miercurea Ciuc – Brașov – Ploiești).

Sistemul de **transport public județean** asigură în prezent legătura între municipiul Zalău și comunele învecinate prin 142 de curse (82 către nord și 60 către sud) grupate pe 26 de linii.

⁷ Importantă destinație turistică la nivel județean.

Figură 15 Frecvența curselor de transport public județean



Sursa: Prelucrare după programul județean de transport rutier de persoane prin curse regulate

Cea mai bună conexiune este cea cu orașul Șimleu Silvaniei, asigurată de 25 de curse dus-întors pe traseul Pericei, Vârșolt, Hereclean, urmat de Șarmășag cu 17 curse dus-întors pe traseul Bocșa – Hereclean plus

4 curse pe traseul Sărmășag – Chieșd - Zalău. Comunele din partea de sud, sud-est beneficiază de cea mai bună conexiune cu municipiul Zalău prin intermediul transportului public județean:

- Crasna – 15 curse,
- Aghireș – 19 curse
- Românași – 13 curse
- Creaca – 21 curse

Deși în programul de transport public județean comuna Meseșenii de Sus apare ca fiind deservită de curse de transport public județean, temporar acestea nu sunt active în prezent lăsând peste 3000 de locuitori fără servicii de transport public și o conexiune viabilă cu municipiul Zalău (UAT-ul învecinat). Legătura cu zona de sud-vest a județului, din Crasna se face ocolind prin Vârșolt, fără a mai deservi comuna Meseșenii de Jos.

Deservirea, frecvența și orarul transportului public județean este esențial nu doar pentru rezidenții comunelor din zona metropolitană ci și pentru buna funcționare a agenților economici de pe raza municipiului Zalău. Cei mai mari angajatori , Tenaris Silcotub și Michelin sunt localizați pe Bulevardul Mihai Viteazul, un coridor pe care circula cel puțin 76 și respectiv 82 de curse județene care conectează Zalăul cu localități situate în Vest (Șimleu Silvaniei, Recea), Nord-Vest (Șărmășag) și Nord (Cehu Silvaniei). Programul acestora este împărțit în 3 ture: 07:00-15:00 / 15:00-23:00 / 23:00-07:00, motiv pentru care sistemul de transport public județean și local trebuie să fie active în aceste intervale orare. Gradul de adaptare a programului rutelor de transport public județean este următorul:

- Ruta Șimleu Silvaniei – Zalău este bine configurată. Cursele pornesc la orele 5:30, 6:30, 7:05, 7:10, 7:30, 8:00 și sosesc în Zalău în timp util pentru schimbul de dimineață. Seara, autobuzele pleacă din Șimleu Silvaniei la orele 21:45 și din Zalău la orele 23:20, potrivitându-se cu tura de noapte. O frecvență de 30 de minute asigură deservirea schimbului de zi.
- Pe ruta Zalău – Șărmășag, autobuze ajung în Zalău, la orele 6:25 și 6:45, suficient pentru tura de dimineață. Autobuze pleacă din Zalău la orele 7:20 și 7:40. Pentru schimbul de noapte, curse ajung în Zalău la orele 22:40, și pleacă din Zalău la 23:20 și 23:30. Pentru tura de zi, există curse spre Șărmășag la 15:20 și 15:30, iar cursa spre Zalău ajunge la 14:25.
- Pe ruta Cehu Silvaniei – Zalău, curse ajung în Zalău la 6:20, 14:20, și 22:20, și pleacă din Zalău la 8:00, 16:00, și 23:30. Deși acest program în teorie poate satisface necesitățile muncitorilor în 3 ture, se sugerează o calibrare a orarului încât timpul de așteptare pentru călători să fie mai scăzut. Cu o frecvență

de aproximativ 1 ora și 30 de minute, acest traseu nu poate concura cu flexibilitatea oferită de alternativa de transport, automobilul personal.

- Pe traseul Zalău – Hurez, autobuze pleacă către Zalău la orele 5:15 și 6:15 și ajung la orele 6:15 și 7:15, ori prea devreme, ori prea târziu pentru schimbul de dimineață. Autobuze pleacă din Zalău la orele 7:15, 15:30 și 23:10, prea devreme pentru schimbul de dimineață și pentru cel de noapte. Pentru schimbul de zi, autobuze ajung în Zalău la 14:15 iar pentru cel de seara, la 22:15, cu 45 de minute înaintea schimbului de lucru. Acest program poate fi ajustat încât călătorii să ajungă la destinație la o ora mai potrivita.
- Pe ruta Zalău – Chilioara, autobuzele se deplasează către Zalău la orele 5:10, 6:50 și 15:05 și ajung la orele 6:00, 7:40 și 15:55. Seara nu există curse planificate. Cu doar 5 curse pe zi, acest program nu este potrivit pentru navetiști.

Dacă exista probleme de programare a curselor pe traseele care sunt bine deservite, acestea sunt și mai accentuate pe traseele mai puțin deservite.

Probleme de deservire cu transportul public județean se regăsesc în relație cu orașul Jibou, cu doar 2 curse dus-întors pe zi în timpul săptămânii pe traseul Văleni – Jibou – Zalău. Curse pleacă din Văleni la orele 7:00 și 15:00 și din Zalău la orele 13:45 și 6:00, traseul durând 1 ora pe fiecare sens. Autobuzele nu ajung în timp util pentru a deservi populația muncitoare. Tot în aceasta categorie precară se afla și Fildu de Sus, Sântă Maria, Voivodeni, Sânpetru Almașului, și Zalha cu cate o cursa fiecare pe zi. Orarele nu sunt aliniate cu programul de obișnuit pentru navetism și nici cu un program de munca în 3 schimburi. Spre exemplu, Zalău - Fildu de Sus are o cursă la 5:50 – 7:40 spre Zalău. Din Zalău cursa pleacă și sosește în intervalul 14:10 - 16:00. Zalău - Sântă Maria are plecare la 5:15 spre Zalău și sosește la 6:15. La întors, cursa pornește la 16:05 și sosește la 17:05. Aceste trasee nu sunt suficient de bine gestionate încât să deservească potențialul de navetism din județ.

Din motive de eficiență economică a rețelei, liniile nu deserveșc încă un număr considerabil de sate din zona metropolitană.

4.1.2. Încadrarea în rețeaua de transport națională

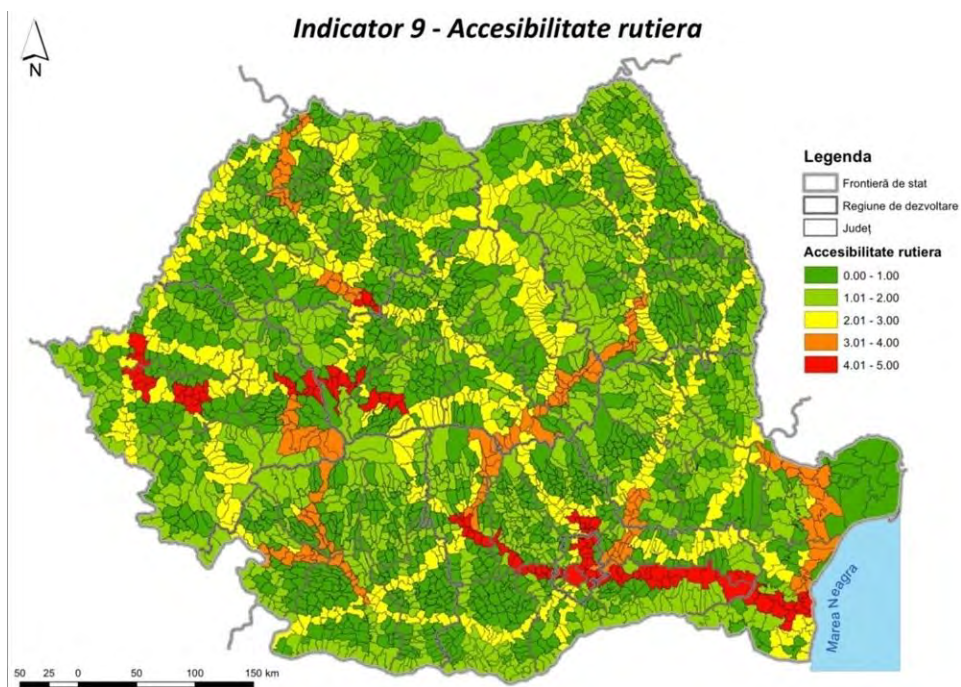
Figură 16 Încadrarea în rețeaua de transport națională



Sursa: Plan de Mobilitate Urbană Durabilă – Mun. Zalău, 2023

Poziția mun. Zalău în privința accesibilității rutiere, comparat cu restul orașelor municipii reședință de județ, este ilustrată de Harta 4 de mai jos.

Figură 17 Accesibilitatea localităților conform valorilor Indicelui de Dezvoltare Teritorială



Sursa: Strategia de dezvoltare Teritorială a României, 2016, p. 118

Tabel 5 Distanțe pe căi rutiere și feroviare față de alte localități de rang IV – reședințe de comune

Localitatea Drum	CF	Localitatea						
		Zalău	Meseșenii de Jos	Agrij	Românași	Creaca	Mirșid	Crășeni
Zalău							11	
Meseșenii de Jos	12							
Agrij	21							
Românași	20							
Creaca	17							
Mirșid	14							
Crășeni	9							
Hereclean	10							

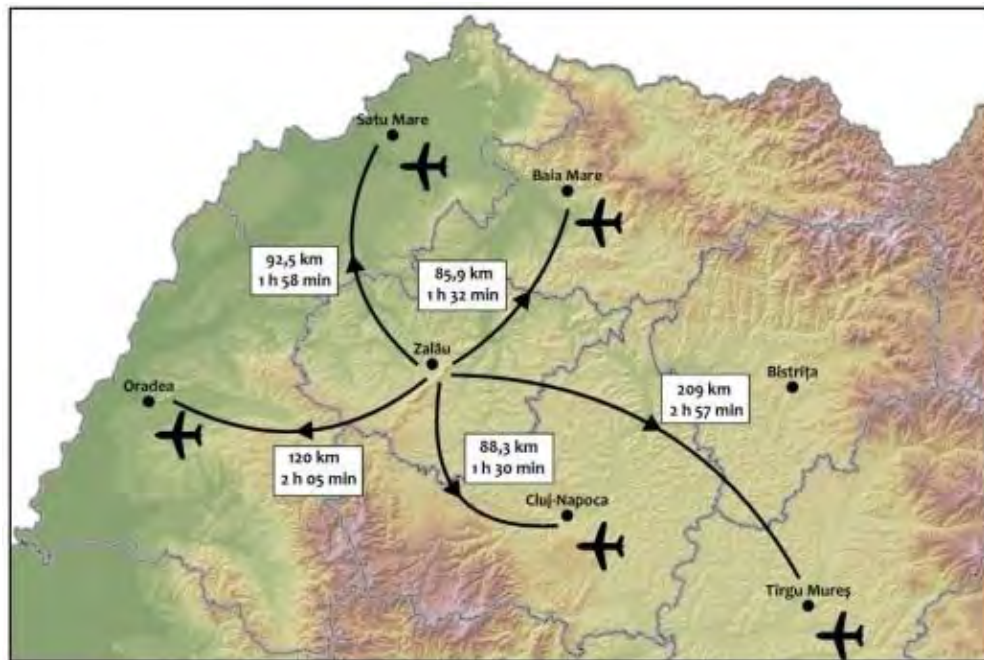
4.1.3. Accesibilitate pe cale aeriană

Regiunea de Nord-Vest dispune de un număr mare de aeroporturi comparativ cu alte regiuni europene, însă acest lucru se datorează mobilității reduse intraregionale. În regiune există un număr de 4 aeroporturi: Cluj-Napoca, Oradea, Baia Mare și Satu Mare, dintre care primele trei sunt cuprinse în rețeaua TEN-T globală. Dintre acestea, Aeroportul Internațional Cluj-Napoca preia peste 70% din traficul total de pasageri din regiune. Traficul internațional de pasageri deține 81,7% din total pasageri, restul de 18,3% fiind pasageri pe rute interne fapt care atestă potențialul de „hub” pentru jumătatea nordică a României a acestui aeroport, al doilea aeroport al țării după Aeroportul Internațional „Henri Coandă” București, în ceea ce privește traficul de pasageri. Traficul aerian de pasageri la nivelul celorlalte aeroporturi din regiune Oradea – doar 7% din total pasageri la nivel de regiune, Satu Mare și Baia Mare rămân reduse ca și volum și sunt destinate aproape exclusiv rutelor interne⁸.

Municipiul Zalău se află la o distanță de peste 50 de km de toate aceste aeroporturi: 84 km față de aeroportul din Cluj-Napoca, 85 km de cel din Baia Mare, 91 km de cel din Satu Mare și 118 km de cel din Oradea (distanță pe cale rutieră, a se vedea Harta 2). Simpla prezență a aeroporturilor nu înseamnă neapărat accesibilitate și/sau conectivitate crescute pentru Zalău. Accesul la un aeroport trebuie evaluat din perspectiva Zalăului și prin referință la celelalte tipuri de transport care permit interconectarea cu aeroporturile din Regiunea de Nord-Vest.

⁸ Planul de dezvoltare al regiunii Nord-Vest, 2021-2027, draft supus consultării publice, online disponibil la <https://www.nord-vest.ro/planul-de-dezvoltare-regionala-2021-2027/>, p. 69.

Figură 18 Aeroporturi din rețeaua Ten-T și zone de accesibilitate sub 50 km în regiunea de Nord-Vest



Sursa: Sursa: SIDU Municipiul Zalău 2024-2030

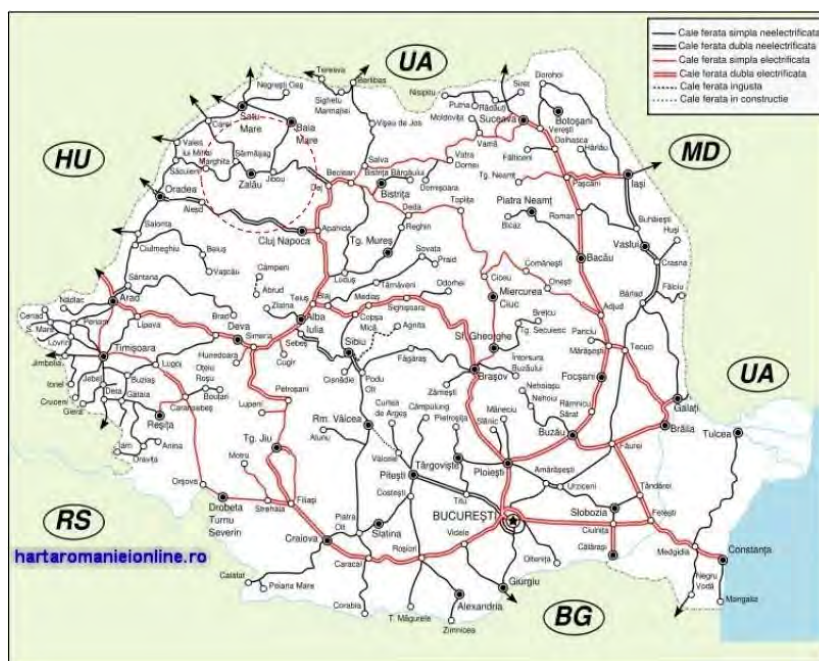
4.1.4. Accesibilitate pe căi ferate

Municipiul Zalău este traversat de Coridorul Feroviar Secundar 412 (Carei-Șarmășag-Gara Zalău-Jibou), linie nemodernizată, ne-electrificată și sub standardele Uniunii Europene, aflându-se la 88 km de Carei și 23 km de Jibou.

Zalăul nu face parte din rețeaua TEN-T core și nici din TEN-T Comprehensive, ne-având conexiuni directe cu alte orașe importante europene. Pentru a traversa granița, pasagerii care pornesc din Zalău trebuie să schimbe trenul la Oradea (cătreg Ungaria) sau Satu Mare (cătreg Ucraina). Singura conexiune oarecum directă constă în traseul Zalău – Carei, care face legătură cu Ungaria, dar nici aceasta nu oferă un grad de deservire foarte ridicat. Din punctul de vedere al rețelei de transport feroviar, municipiul Zalău nu reprezintă un punct de interes, principalul nod feroviar din județ fiind la Jibou.

Legăturile pe calea ferată cu județele învecinate sunt deficitare atât cantitativ, cât și din punct de vedere calitativ (a se vedea Harta 6). Pe calea ferată, Zalăul se află la 159 km de Cluj-Napoca, la 81 km de Baia Mare și la 124 km de Satu Mare. Rezultă astfel, o îngreunare a utilizării transportului feroviar pentru conectarea municipiului Zalău cu alte orașe mari din România datorită calității deficitare și cantității reduse ale acestui tip de deplasare.

Figură 19 Rețeaua de căi ferate din România



Sursa: SIDU Municipiul Zalău 2024-2030

Pe plan național, Zalăul este destul de izolat, fiind printre singurele reședințe de județ fără nici o conexiune directă cu București, dar nici cu Banat, Muntenia, Oltenia sau Moldova. Legăturile cu centrele urbane importante din România se realizează prin nodul feroviar Dej continuând spre Cluj-Napoca pe magistrala 300, care constă într-un traseu deloc direct. Nu există nici-un tren direct către Cluj-Napoca, polul de creștere pentru Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest. La fel și pentru Iași sau Suceava, trenuri din Zalău traversează Carpații Orientali pe o serie de linii simple. O cursă spre Iași durează peste 12 ore. Către Arad sau Timișoara în mare parte liniile de cale ferată sunt simple și ne-electrificate. Cursele sunt de obicei indirecte, cu opriri îndelungate în orașe intermediare precum Oradea, oferind timpi de călătorie extrem de lungi și un grad de deservire foarte slab.

La nivel regional, Zalăul are conexiuni pe calea ferată cu Baia Mare, Satu Mare, Oradea și Cluj-Napoca via Dej. Conexiunea cu municipiul Dej este importantă pentru accesul către Cluj-Napoca și către orașele din Moldova. Linia Zalău-Dej este dublă pe jumătate din traseu, iar Dej – Cluj-Napoca este dublă, electricată. În rest, la nivel regional, liniile sunt simple, ne-electrificate. Drept consecință, o cursă până la Oradea durează aproape 5 ore pe o distanță de 155 km, în cazul în care nu este nevoie de un schimb de trenuri la Cluj-Napoca mai întâi (aici timpul de călătorie ajunge la 7.5 ore). Și aici problema lipsei de conexiuni directe afectează performanța sistemului de transport feroviar. O călătorie până la Satu Mare durează

2.5 ore pe cale feroviară și doar 1.5 ore pe cale rutieră. Până în Baia Mare, curse directe durează 1.75 ore și pot în teorie să concureze cu alternativa de transport rutieră. Majoritatea trenurilor însă staționează mult în stațiile intermediare, ducând timpul de călătorie la peste 2.5 ore.

În județul Sălaj există 183 de kilometri de linii de cale ferată, în totalitate linii cu ecartament normal, în totalitate neelectrificate. Dintre acestea, 150 de kilometri sunt de linie simplă, iar 33 de kilometri de linie dublă. Conform strategiei de dezvoltare a căilor ferate, cuprinsă în HGR nr. 817/2005, în județul Sălaj, în perioada 2007-2013, nu au fost prevăzute lucrări de investiții importante în domeniul feroviar. **Gara Zalău s-a aflat însă în proces de modernizare**, în cadrul unui proiect care cuprinde 16 stații propuse spre modernizare, în cadrul Programul Operațional Sectorial Transport 2007-2013.

Dezvoltarea în mică măsură a lucrărilor de întreținere a infrastructurii și modernizare a materialului rulant (învechit și insuficient atât din punct de vedere cantitativ, cât și calitativ), a alterat în mod semnificativ transportul feroviar, atât din punct de vedere al calității, cât și al siguranței, infrastructura feroviară situându-se sub nivelul standardelor Uniunii Europene.

Infrastructura nemodernizată și subdezvoltată, afectează siguranța și calitatea (timpi de deplasare mari), generând presiuni pe infrastructura rutieră și înrăutățind mobilitatea în cadrul regiunii. Principalele probleme rămân însă legăturile interjudețene deficitare și existența a multor zone cu restricții de viteză.

În ceea ce privește lungimea liniilor electrificări, regiunea se situează pe **ultimul loc** la nivel național, acest lucru însemnând o pondere de cca. **4%** din întreaga rețea națională de căi ferate⁹.

Aceste deficiențe se reflectă într-o **scădere constantă** a numărului mediu lunar de călători care tranzitează gara CFR Gara Zalău începând cu anul 2011¹⁰.

Mai trebuie menționat că în ceea ce privește conexiunea la rețeaua de transport TEN-T feroviară, municipiul Zalău nu are acces în mod direct la aceasta.

Cel de-al doilea concept analizat în această secțiune este cel de conectivitate, care are o sferă mai largă de cuprindere decât accesibilitatea¹¹. Termenul de conectivitate a apărut în literatura de specialitate

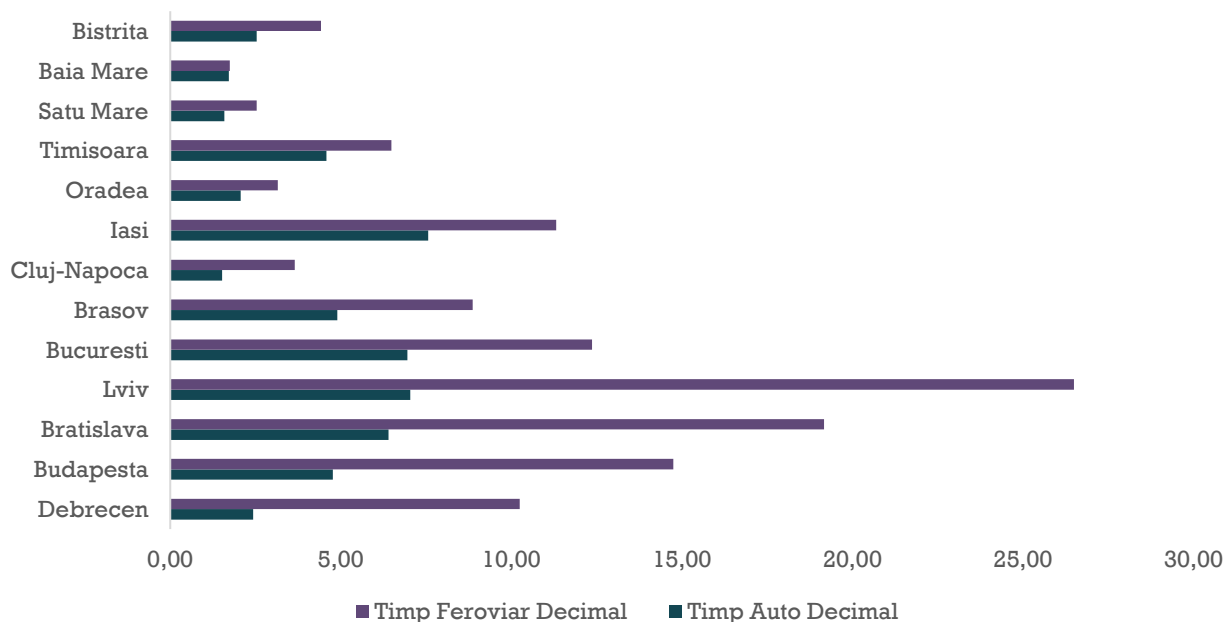
⁹ Plan de Mobilitate Urbană Durabilă – Mun. Zalău, 2023

¹⁰ Date furnizate de SNCFR – Gara Zalău

¹¹ McCann, P., The regional and urban policy of the European Union, Edward Elgar Publisher, 2015, pp..

odată cu dezvoltarea așa-numitelor orașe globale. Dimensiunile conectivității urbane sunt măsurate, similar cu cele ale accesibilității, în termeni de mișcări/fluxuri de bani, informații, idei, oameni și bunuri/mărfuri precum și posibilitatea de a lua decizii discreționare cu privire la aceste aspecte în anumite orașe. Factorii care sunt legați de nivelul conectivității urbane includ, în principal, numărul de companii multinaționale localizate în orașe (mai specific sediile centrale ale acestora), precum și centrele lor de cercetare. Mărimea orașelor precum și diversitatea sectorială a economiei joacă un rol mai limitat, importantă fiind însă poziționarea orașelor în cadrul sistemului de transport aerian global (este în strânsă legătură cu distribuția sediilor centrale ale companiilor multinaționale). Deoarece mărimea orașelor nu joacă un rol esențial în conectivitate, la nivel european se fac eforturi sporite pentru a crește conectivitatea orașelor secundare. Se estimează că 23% din orașele Europei au potențialul de a crea regiuni metropolitane transfrontaliere (orașe aflate la graniță și care permit naveta).

Figură 20 Timpul necesar pentru a accesa cele mai importante centre urbane, rutier vs. Feroviar



Sursa: Prelucrarea după Mersul Trenurilor CFR 2023-2024 și planificatorul de rute Google Maps

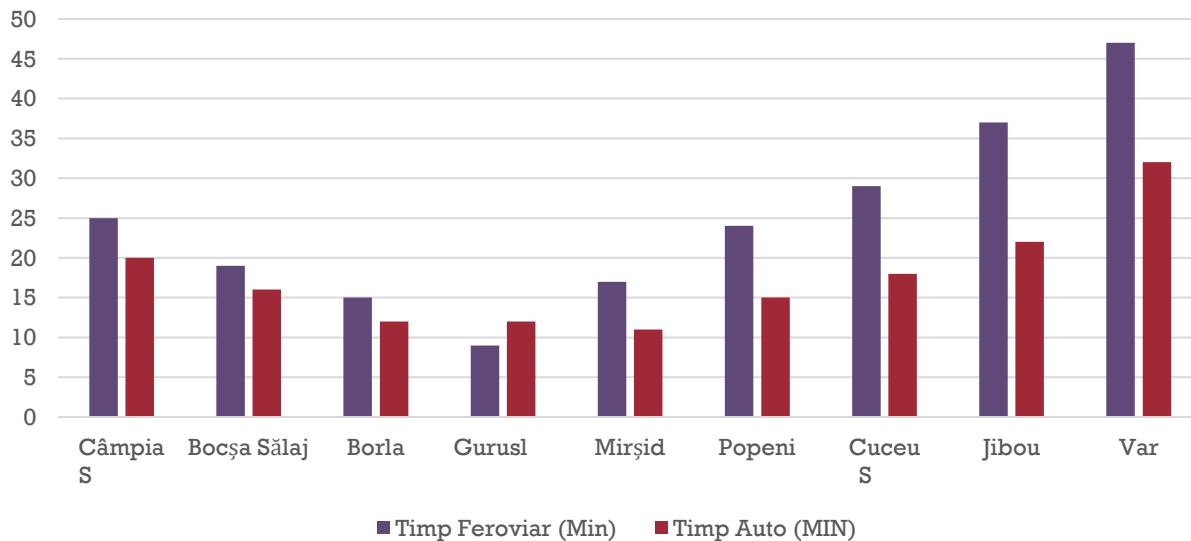
Pe plan local, prin gara Gara Zalău trec zilnic un număr de aproximativ 20 trenuri (se includ și cele cu cap de linie și stație de formare în Zalău), dar și o medie de 8 trenuri de marfă pe zi. Gara Gara Zalău nu a fost prima gară a orașului, aceasta având inițial numele de Crișeni. Gara Zalău a fost gară de tip terminus, gara Crișeni fiind dedicată trenurilor în tranzit. La începutul anilor 60, gara Zalău a fost închisă traficului de călători, gara principală a orașului devenind gara Crișeni, actuala Gara Zalău. Clădirea Gării Gara Zalău

a fost construită în locul gării Crișeni, între anii 1976-1980, când s-a desființat și linia ce lega gara Crișeni de gara Zalău. Rețeaua de căi ferate care deservește gara Gara Zalău cuprinde secții de circulație cu viteze relativ scăzute, comparativ cu alte zone din țară, pe unele porțiuni viteza stabilită fiind și 40 KM/h, la care se adaugă vitezele mici de pe liniile din stații, lipsa sistemelor de eficientizare a traficului și a activității de mișcare. În general secția este înzestrată cu semafoare și post macazuri.

Liniile de cale ferată care străbat Zalăul au potențial de deservire pentru bazinul de navetiști din zona metropolitană a Zalăului. Stațiile și haltele deservite sunt Câmpia Sălăjeni, Bocșa Sălaj, Borla, Guruslău, Mirșid, Popeni, Cuceu Sălaj, Jibou și Var. Peste 21000 locuitori (populație după domiciliu) pot ajunge în municipiul Zalău în mai puțin de o oră. Prin intermediul deplasării cu bicicleta până la cea mai apropiată gară și subsecvent cu trenul, o mare parte a populației are acces către Zalău în sub 60 de minute de călătorie.

Pe anumite segmente limitate, căile ferate oferă un nivel de serviciu care poate să concureze cu varianta auto. O cursă de la Câmpia Sălăjeni până la Zalău durează 25 de minute cu trenul și 20 de minute cu automobilul. De la Guruslău la Zalău, o călătorie durează 9 minute pe cale feroviară și 12 minute pe cale rutieră.

Figură 21 Legăturile cu localitățile din zona urbană funcțională (minute rutier vs feroviar)



Sursa: Prelucrarea după Mersul Trenurilor CFR 2023-2024 și planificatorul de rute Google Maps

Având în vedere că distanțele sunt scurte, timpii de călătorie sunt suficient de apropiați încât se poate spune că transportul feroviar oferă o soluție suficient de bună pentru navetiști.

Trenurile de pe ramura de Nord Vest ajung în Zalău la orele 6:08, 14:08 și 22:32. Trenurile pleacă din Zalău la orele 7:33, 15:53 și 23:28. Cele de pe ramura de Est ajung în Zalău la orele 6:04, 14:20 iar trenul de 21.40 este anulat. Pe această ramură, trenurile pleacă din Zalău la orele 7:34, 15:50 și 23:35, fiind scoase in acest plan de mers de tren 2023/2024, câte un tren pe sens și direcție.

Cei mai mari agenți economici, Michelin și Tenaris Silcotub, lucrează în 3 ture: 07:00-15:00 / 15:00-23:00 / 23:00-07:00. Pentru aceștia, orarul de călătorie se potrivește suficient de bine cu orarul de muncă al navetiștilor, dar e loc de mai bine. Unele curse ajung prea devreme în Zalău sau pleacă prea târziu din Zalău, generând „timp mort” pentru navetiști. Se sugerează calibrarea orarului de călătorie, la maxim 30 de minute decalaj între sosirea trenului și începutul turei de lucru, sau între sfârșitul turei și plecarea trenului, pentru a reduce timpul de așteptare al potențialilor călători.

Tabel 6 Tabloul de sosirea-plecarea trenurilor Zalău

Ora de Schimb	Sosire In Zalău	Plecare din Zalău
	Ramura Nord-Vest	Ramura Nord-Vest
7:00	6:08	7:33
15:00	14:08	15:53
23:00	22:32	23:28
	Ramura Est	Ramura Est
7:00	6:04	7:34
15:00	14:20	15:50
23:00	Tren scos (21:40)	23:35

În concluzie, municipiul Zalău este deservit **precar** de sistemul național de căi ferate. Majoritatea legăturilor cu orașele importante din România se realizează prin nodurile feroviare Jibou și Dej (orașe mult mai mici decât municipiul Zalău, dar care sunt considerate noduri feroviare) iar căile ferate care deservește municipiul sunt simple, neelectrificate și nemodernizate motiv pentru care viteza comercială a trenurilor variază între 39 și 44.5 km/h. Întregul sistem feroviar al Zalăului servește preponderent transportului de marfă (linii industriale către Tenaris) sau cu mici optimizări, navetismului.

La nivel european se vorbește în contextul dezvoltării teritoriale și a conectivității de o Europă policentrică, care permite ca toate categoriile de orașe să se dezvolte și să fie integrate în rețeaua urbană europeană. Agenda teritorială 2030, sub obiectivul 1: O Europă justă, care oferă perspective viitoare pentru toate locurile și oamenii, include două sub-obiective care vizează dezvoltarea teritorială echilibrată și policentrică și anume:

1a. Europa echilibrată: Dezvoltare teritorială mai bine echilibrată, utilizând diversitatea Europei.

Diversitatea teritorială a Europei oferă un potențial considerabil de dezvoltare. Acest lucru poate contribui la o dezvoltare teritorială mai echilibrată, contracarând concentrarea excesivă în Europa, consolidând poli de creștere secundari și reducând inegalitățile dintre oameni și între locuri. Cooperarea în rețelele policentrice ale orașelor și regiunilor contribuie la răspândirea potențialului de dezvoltare mai uniform.

Polarizarea între centrul Europei și periferia sa, între capitalele, zone metropolitane, orașe, zone rurale și zonele cu specificități geografice și demografice subminează o dezvoltare teritorială mai bine echilibrată.

Mai ales, orașele mici și mijlocii au un potențial subexploatat de a amortiza polarizarea. Acestea joacă un rol crucial în dezvoltarea economică și bunăstarea socială la nivel regional, în special în ceea ce privește accesibilitatea națională și internațională și accesul adecvat la servicii la nivel local și regional. Rețelele policentrice pot contribui, de asemenea, la un transport mai durabil, inclusiv înlocuirea zborurilor pe distanțe scurte, acolo unde este cazul¹².

1b. Regiuni funcționale: Dezvoltare locală și regională, mai puține inegalități între locuri.

Orașele de toate dimensiunile sunt motoare ale dezvoltării economice și sociale și locuri atractive pentru a locui, a munci, a vizita și a investi. Cooperarea și crearea de rețele în interiorul și între orașe, orașe și zonele înconjurătoare din aceeași regiune funcțională creează perspective de dezvoltare pentru toate locurile. Astfel de regiuni funcționale trec peste delimitările administrative existente, diferă în funcție de caracterul funcțional și de interconectare, sunt extrem de dinamice și se pot schimba în timp. Factorii de decizie din orașe care privesc dincolo de granițele lor administrative către regiunile funcționale și

^{6 12} Territorial agenda 2030, Draft iulie 2020, online disponibil la <https://www.territorialagenda.eu/documents.html>, p. 10(17)

cooperează cu zonele înconjurătoare pot ajuta locurile lor să servească drept motor pentru creșterea intraregională.

Europa are o mare diversitate de zone urbane, periurbane, rurale, periferice și cu o populație redusă. Unele dintre acestea suferă de segregare sau se confruntă cu depopulare severă. Dezvoltarea lor este strâns legată de caracteristicile lor locale unice și de relațiile cu alte locuri, accesibilitatea și accesul la servicii publice, oportunități de educație și conexiuni la internet, activități economice diversificate și antreprenoriat, precum și funcțiile lor ecologice și serviciile ecosistemice¹³.

Există și o recentă viziune europeană pentru 2050 privind o dezvoltare policentrică și care cuprinde 3 scenarii¹⁴:

- **Scenariul A** care favorizează marile metropole (cele 76 MEGA) și se bazează pe creșterea și dezvoltarea pieței și sporirea competitivității la nivelul UE. În acest scenariu este evidențiat doar Bucureștiul ca element nodal în estul Europei pe o virtuală axă nord-sud de la Varșovia la Atena, prin Sofia. Timișoara este marcată, dar nerelaționată cu alte capitale sau centre urbane mari.
- **Scenariul B** care promovează rețelele secundare de orașe și se bazează mai mult pe prioritățile ESPD¹⁵ și ale Agendelor Teritoriale din 2007 și 2011 privind o dezvoltare echilibrată și policentrică. În scenariul B, la nivelul României, capitala apare conectată la o serie de poli regionali precum Cluj-Napoca, Timișoara, Craiova, Constanța, Iași, Brăila-Galați. O legătură apare și între Timișoara și zona Turda – Cluj-Napoca, sugerând un început de închidere a rețelei. Spre deosebire de alte rețele naționale mai bine inter-conectate (Polonia, Ungaria, Franța, Olanda, Italia, Grecia etc.), rețeaua României subliniază rolul extrem polarizator al Bucureștiului care rămâne o placă turnantă.
- **Scenariul C** care favorizează orașele mici și regiunile mai puțin dezvoltate și o rețea mozaicată de teritorii urbane și rurale care ar răspunde la provocările climatice și energetice și la promovarea orașelor mici și mijlocii ca centre de regiuni reziliente¹⁶.

¹³ Territorial agenda 2030, Draft iulie 2020, online disponibil la <https://www.territorialagenda.eu/documents.html>, p. 11(17)

¹⁴ Making Europe Open and Polycentric. Vision and Scenarios for the European Territory towards 2050, EU, sept.2014.

¹⁵ European Spatial Development Perspective (Perspectiva Europeană cu privire la Dezvoltarea Spațială) - reprezintă un cadru de politică publică potrivit pentru politicile sectoriale ale Uniunii și ale statelor membre care au un impact spațial, și de asemenea pentru autoritățile regionale și locale, fiind orientată spre atingerea unei dezvoltărie echilibrate și durabile a teritoriului european.

¹⁶ Folosit într-o varietate de domenii de la psihologie și până la inginerie, termenul de *reziliență* nu are o definiție unanim

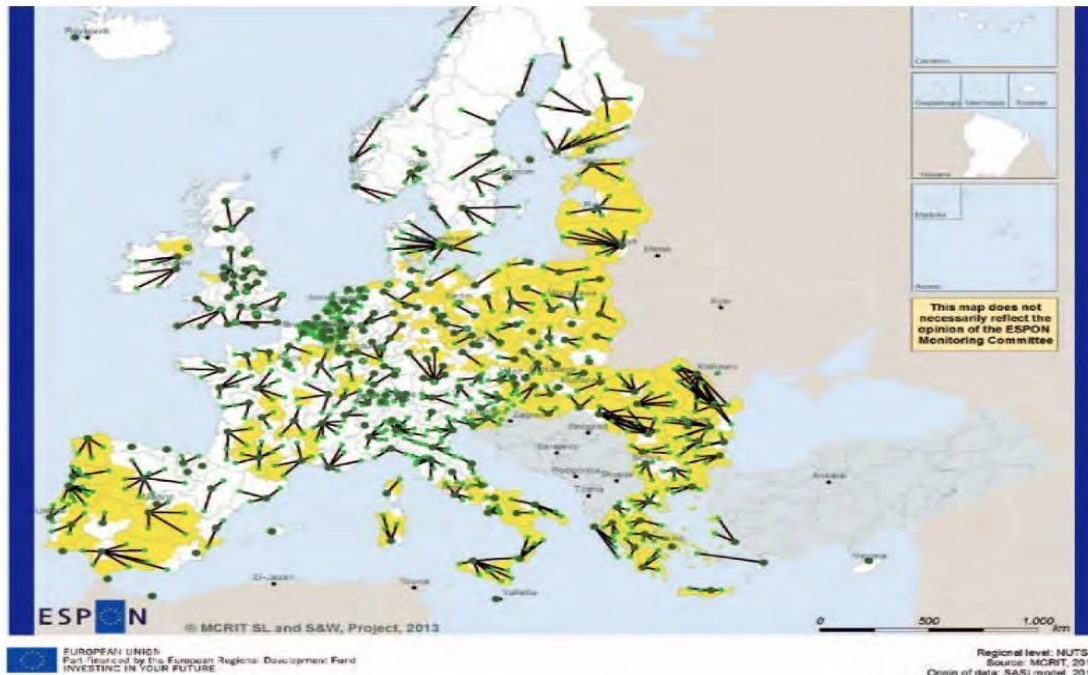
- Scenariul C indică pentru România o dezvoltare intra-regională cu inter-conectări la nivelul regiunilor Nord-est – Sud-est și Vest – Sud-vest. Bucureștiul pierde din importanță, dar se relaționează cu zona sudică și sud-Dunăreană¹⁷.

Zalăul ar fi avantajat în mod evident de scenariul C sau de o combinație între cele 3 scenarii, dar care să insiste pe rolul orașelor mici și al regiunilor mai puțin dezvoltate. Zalăul nu se încadrează în prezent în categoria orașelor secundare vizate de Uniunea Europeană cu această politică de dezvoltare spațială, situație îngreunată și de caracterul rural al județului Sălaj. Cu toate acestea, pe termen mediu și lung, poziționarea în sfera de influență a două centre urbane din România precum și apropierea relativă de aeroporturi poate crește conectivitatea Zalăului. De asemenea, poziționarea în relativa apropiere de granița cu Ungaria poate reprezenta un avantaj.

acceptată. În mod tipic, se referă la abilitatea indivizilor, sistemelor, comunităților etc. de a-și reveni după o situație perturbatoare, întorcându-se fie la starea pre-stres sau la o condiție post-stres modificată (a se vedea Pendall, R., Foster, K. și Cowell, M., “Resilience and Regions: Building Understanding of the Metaphor.” *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 2010 3 (1): 71-84). Reziliența regională se referă la abilitatea unei regiuni de a-și reveni după o situație de stres – este vorba fie de un factor perturbator cu acțiune unică, de exemplu un cutremur sau închiderea unei fabrici sau de o stare de stres continuă, de exemplu declin economic cronic. În cadrul acestei teorii a rezilienței regiunilor, cercetătorii acceptă că regiunile sunt capabile de adaptări și transformări, provocarea pentru decidenții publici fiind de a identifica condițiile și intervențiile care favorizează reziliența.

¹⁷ Studiu de fundamentare în vederea actualizării PATN – Secțiunea rețeaua de localități, etapa a III-a, pp. 31-32.

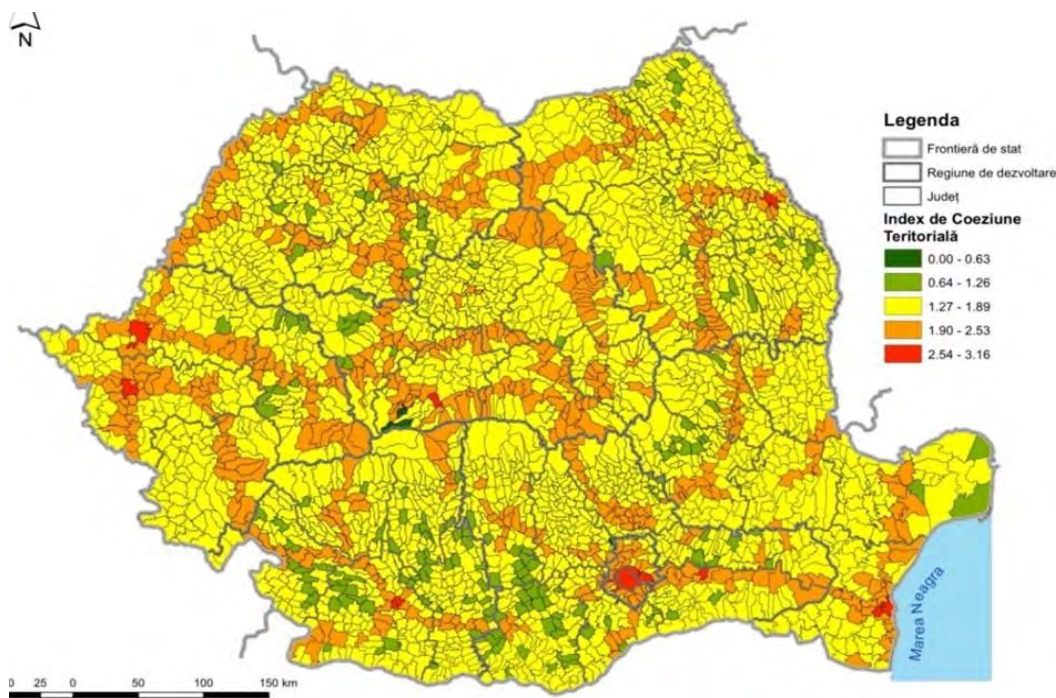
Figură 22 Scenariul C care vizează orașele foarte mici și regiunile mai puțin dezvoltate



Sursa: Studiu de fundamentare în vederea actualizării PATN – Secțiunea rețeaua de localități, etapa a III-a, p. 32 și SIDU Municipiul Zalău 2024-2030

În încheierea acestei secțiuni credem că este oportun să mai prezentăm un index calculat pentru întreaga țară și care este inclus în Strategia de Dezvoltare Teritorială a României, orizont 2035. Acest index poartă numele de Index de coeziune teritorială la nivel național, fiind calculat pe baza Indexului de dezvoltare teritorială. Acest Index de coeziune teritorială include și aspecte care se leagă de accesibilitate și conectivitate (în sensul discutat mai sus), acoperind însă o plajă mai largă de aspecte, precum accesibilitatea populației la sistemul medical. Îl menționăm aici pentru că se suprapune parțial peste aspectele de accesibilitate și conectivitate discutate în această secțiune și deoarece oferă o imagine comparativă cu privire la situația mun. Zalău la nivel național. Harta 8 evidențiază că deși situația mun. Zalău este relativ bună din perspectiva coeziunii, lipsa conectivității plasează municipiul într-o poziție de insulă la nivelul județului. Se observă cu ușurință că orașul nu e conectat la un lanț sau coridor de alte comunități dezvoltate la fel de bine.

Figură 23 Coeziunea teritorială conform valorilor Indexului de dezvoltare teritorială



Sursa: Strategia de dezvoltare Teritorială a României, 2016, p. 117

4.2. Rolul municipiului Zalău la nivelul rețelei urbane naționale, regionale și județene

La nivel național, Secțiunea a IV-a din PATN, Rețeaua de localități, este în prezent în proces de actualizare. Conform ultimei variante de lucru disponibile, unitățile administrativ-teritoriale de bază se clasifică după criteriile administrative și funcționale astfel:

- a) **clasa A: capitala României** – municipiul București;
- b) **clasa B: municipii poli regionali** (identificate conform unei metodologii anexate proiectului de lege);
- c) **clasa C: municipii reședință de județ, altele decât cele prevăzute la lit. b)** – stabilite prin *Legea nr. 2/1968 privind organizarea administrativă a teritoriului României*, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- d) **clasa D: municipii, altele decât cele prevăzute la lit. a), b) și c)** – stabilite prin *Legea nr. 2/1968 privind organizarea administrativă a teritoriului României*, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- e) **clasa E: orașe** – stabilite prin *Legea nr. 2/1968 privind organizarea administrativă a teritoriului României*, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- f) **clasa F: comune poli rurale** – (identificate conform unei metodologii anexate proiectului de lege);
- g) **clasa G: comune periurbane** – acele comune situate în cadrul zonelor urbane funcționale (identificate conform unei metodologii anexate proiectului de lege); și

h). **clasa H: comune, altele decât cele prevăzute la lit. f) și g)** – stabilite prin *Legea nr. 2/1968 privind organizarea administrativă a teritoriului României*, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Conform acestei clasificări, **municipiul Zalău se încadrează în clasa C**; el nu îndeplinește cele două criterii cumulate prevăzute în proiectul de lege pentru a fi municipiu pol regional și anume să aibă peste 150.000 de locuitori¹⁸; să atragă peste 15% din populația stabilă a județului, cu excepția reședinței de județ, pentru muncă¹⁹. Propunerea mai veche de modificare a PATN, inclusă în versiunea inițială a SIDU Zalău 2016-2023 plasa Zalăul în categoria a IV-a de orașe, alături de alte 16 municipii reședință de județ precum Alba Iulia, Bistrița, Slatina, Tulcea etc., având o importanță județeană, transfrontalieră, constituindu-se în pol principal la nivel județean. Această descriere este în continuare aplicabilă, chiar dacă sistemul ierarhiei urbane este modificat prin actualul proiect de lege pentru aprobarea Secțiunii a IV-a din PATN.

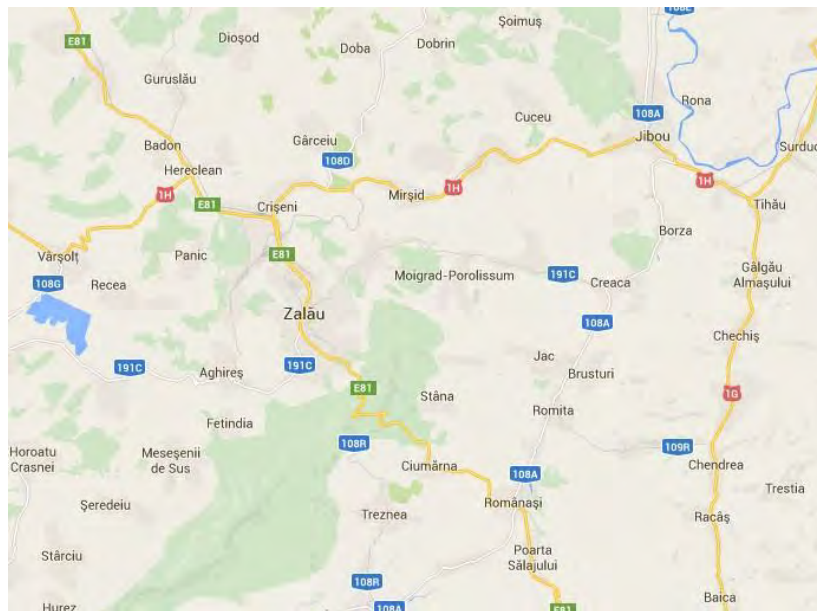
Municipiul Zalău, reședința județului Sălaj, este situat în zona centrală a județului, în bazinul hidrografic al râului Zalău, la contactul depresiunii cu același nume cu Culmea Meseșului. Cu o suprafață totală de 90,09 km², teritoriul administrativ al municipiului include și localitatea Stîna, așezare situată la sud-est de Meseș, în bazinul hidrografic al Agrijului. Municipiul este dominat la SE de Măgura Stâniei (716 m), la E de Dealul Peringaral, la N de Dealul Ceacău (410 m), iar la SV de Dealul Labului (403 m). Municipiul Zalău se învecinează în partea de V cu comuna Meseșenii de Jos, în partea de NV cu comuna Hereclean, în partea de N cu comuna Crișeni, în NE cu comuna Mirșid, în E cu comuna Creaca, în SE cu comuna Românași, iar în S cu comunele Treznea și Agrij.

¹⁸ Populația după domiciliu

¹⁹ Populația ocupată, după localizarea geografică a locului de muncă.

La nivelul Regiunii Nord-Vest (Transilvania de Nord) a fost elaborată o metoda de zonare a teritoriului Regiunii în unități teritoriale de planificare (UTP). În accepțiunea ADR Nord-Vest, UTP-urile corespund unor zone având anumite caracteristici comune precum și o funcționalitate unitară. Astfel UTP-ul se poate individualiza printr-o identitate istorică și socio-culturală comună, tradiții etno-folclorice similare, prin gravitația în jurul aceluiași centru de influență, prin relații strânse de colaborare economică între localitățile componente etc. La nivelul unor UTP-uri pot fi deja constituite asociații între unitățile administrativ-teritoriale componente, altele pot avea doar un caracter informal. UTP-ul este compus din mai multe unități administrativ-teritoriale (sate, comune și orașe) fără ca limitele sale să țină cont neapărat de granițele județene. De asemenea UTP-urile pot diferi sensibil din punct de vedere al populației sau a mărimii teritoriului pe care îl delimitează. În baza acestor criterii au fost identificate un număr de 41 de UTP-uri în Regiunea Nord-Vest. Ulterior, aceste criterii au fost dezvoltate într-o metodă de validare a UTP-urilor care a luat în considerare și alte criterii vizând atât componența naturală (relief, resurse naturale, protecția patrimoniului natural etc.) cât și componenta antropică, de susținere (structura și dinamica populației, dezvoltarea așezărilor, accesibilitate, dezvoltarea infrastructurilor tehnico-edilitare, infrastructurile de comunicații etc.). În cadrul fiecărui UTP a fost identificat un pol de dezvoltare – un centru urban, a cărui evoluție economică poate antrena creșterea sau declinul întregii zone. Acești poli pot fi ierarhizate în funcție de capacitatea lor de Planul de dezvoltare a regiunii de Nord-Vest aferent orizontului 2021-2027, acest concept de UTP-uri a fost abandonat (nu mai există referire la el). Acest lucru nu înseamnă însă că localitățile identificate anterior nu împărtășesc anumite caracteristici similare.

Figură 24 Localizare și relații de vecinătate pentru municipiul Zalău, jud. Sălaj



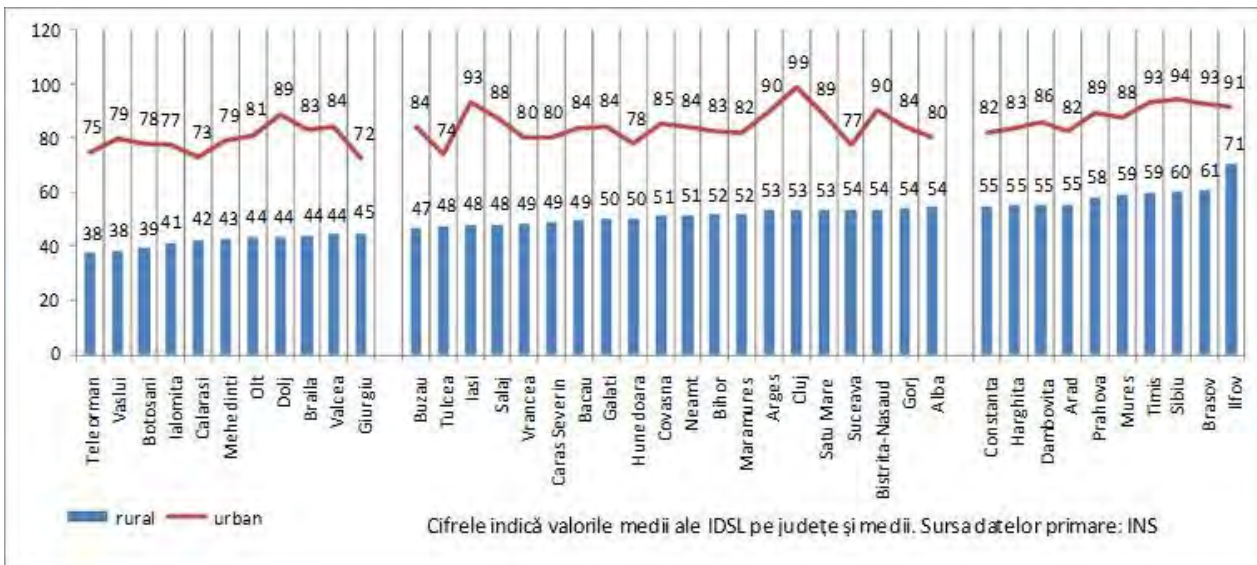
Sursa: <https://www.google.ro/maps/@47.1913663,22.9265566,11z>

La nivelul regiunii Nord-Vest, județul Sălaj prezintă câteva caracteristici ale profilului spațial-teritorial care trebuie avute în vedere la conturarea profilului strategic și a strategiei integrate de dezvoltare urbană a mun. Zalău. Dintre acestea menționăm:

- a) **Caracterul preponderent rural al județului**, similar cu al altor două județe din regiune și anume Bistrița-Năsăud și Maramureș. Trebuie menționat că județul Sălaj are, după județul Bistrița-Năsăud, al doilea cel mai mic indice de urbanizare din regiunea de Nord- Vest (38,42% - Bistrița-Năsăud, 39,74% - Sălaj).
- b) **O mărime relativ redusă a comunelor**, în apropierea unei medii județene de puțin peste 2500 de locuitori. Ne aflăm în prezența unei fragmentări administrative semnificative, numeroase comune întâmpinând dificultăți în ceea ce privește sustenabilitatea financiară.
- c) Rețea de așezări urbane caracterizată prin **numărul mic de orașe și municipii**, respectiv 4, dintre care 1 oraș se află mult sub pragul de 10.000 de locuitori (Cehu Silvaniei – 7.519 locuitori), 1 oraș puțin sub 12.000 locuitori (Jibou – 11.697 locuitori) și 1 oraș care depășește 15.000 locuitori (Șimleu Silvaniei – 17.305 locuitori)⁴⁰. Concluzionând, putem spune că, exceptând Zalăul, orașele județului Sălaj sunt foarte mici (Cehu Silvaniei nu respectă pragul minim stabilit de Legea nr. 100/2007 pentru a putea fi declarat în prezent oraș) și mici.

d) **Un nivel relativ scăzut de dezvoltare** pentru comunitățile rurale din județ (48, pe baza IDSL – Indice dezvoltare socială locală, dezvoltat de sociologul D. Sandu), precum și o diferență semnificativă între mediul rural și cel urban (88 folosind tot IDSL). Acest lucru se traduce printr-o capacitate limitată a comunităților rurale de a se conecta cu orașul și de a profita de forța polarizatoare a acestuia (a se vedea Figura 25).

Figură 25 Dezvoltarea socială a județelor pe medii de rezidență (urban versus rural)



Sursa: Sandu, D., 2010, Disparități sociale în dezvoltarea și politica regională din România,

<http://documents.tips/documents/disparitati-sociale.html>

Tabelul de mai jos oferă o imagine completă privind indicatorii urbanizării la nivelul județului Sălaj. În literatura de specialitate se discută despre relația strânsă care există între urbanizare și nivelul de dezvoltare economică a unei regiuni sau țări – aproape fără excepție un grad ridicat de dezvoltare economică nu poate fi atins în absența unei urbanizări semnificative. Acest lucru are un impact important asupra municipiului Zalău și a modului în care acesta își construiește strategia de dezvoltare locală. Constrângerile de dezvoltare care există datorită caracterului rural al județului nu pot fi ignorate, dar ele pot fi transformate uneori în oportunități.

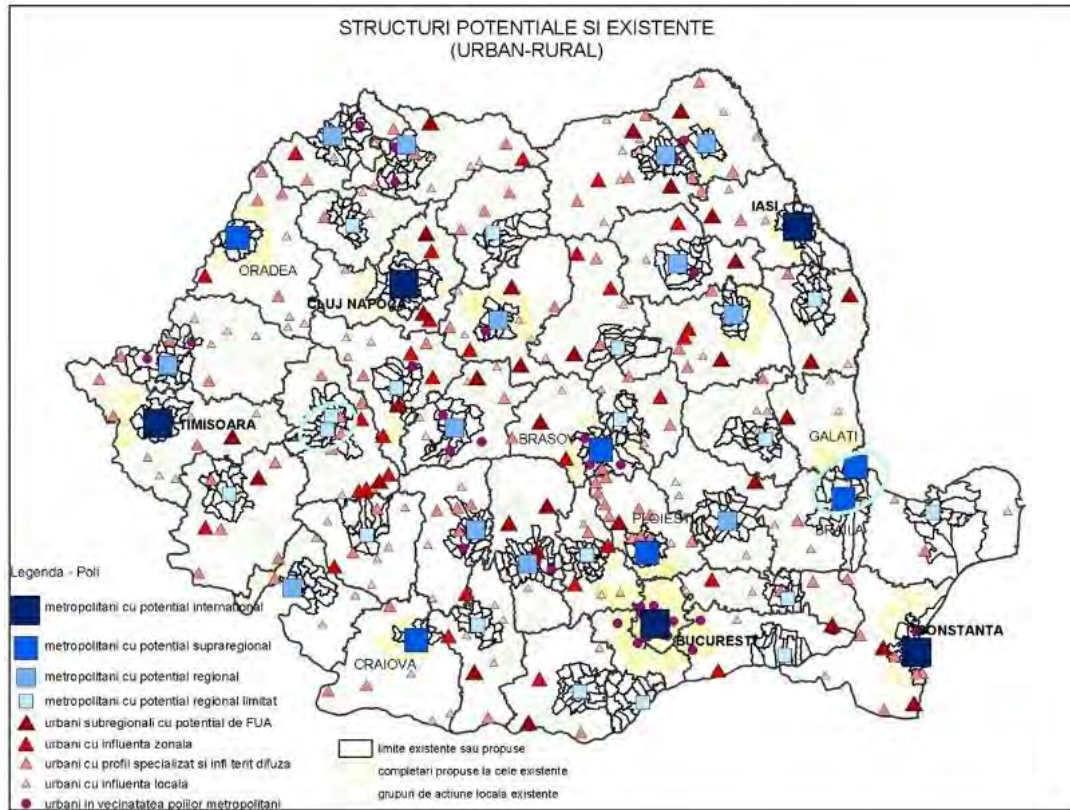
Tabel 7 Indicatori ai urbanizării pe județe, regiunea de Nord Vest (2018)

	Număr de orașe	Populație urbană 2018	Indice de urbanizare (%)	Mărimea medie a unui oraș
România	320	10.503.470	53.78	32823.34
Nord-Vest	43	1.341.966	52.40	31208.51
Bihor	10	275.860	48.90	27586.00
Bistrița-Năsăud	4	107.619	38.42	26904.75
Cluj	6	459.231	65.16	76538.50
Maramureș	13	265.199	57.23	20399.92
Satu Mare	6	149.097	44.55	24849.50
Sălaj	4	84.960	39.74	21240.00

Sursa: Planul de dezvoltare al regiunii Nord-Vest, 2021-2027

Municipiul Zalău are avantajul de a fi localizat în **aria de polarizare** a două orașe importante – unul, pol regional – Cluj-Napoca, iar altul pol sub-regional – Oradea. Municipiul Zalău la rândul său are o **arie proprie de polarizare** care e însă limitată la nivelul județului Sălaj. Strategia de dezvoltare teritorială a României descrie orașele de tipul municipiului Zalău ca poli metropolitani cu potențial regional limitat (Harta 10).

Figură 26 Tipologie a localităților urbane și a arii potențiale de polarizare



Sursa: Strategia de Dezvoltare Teritorială a României 2014, iunie 2014, p. 59

5. Aspecte privind mobilitatea de transport

În continuare vom examina relațiile dintre municipiul Zalău și restul comunităților urbane și rurale din propria sa arie de polarizare.

5.1. Caracteristicile de mobilitate ale locuitorilor ZM Zalău

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „ZONA METROPOLITANĂ ZALĂU” a fost înființată în anul 2015, din dorința autorităților locale de a aborda în parteneriat dezvoltarea municipiului Zalău și a zonei adiacente. Are în componență 1 municipiu, 2 orașe și 20 de comune, în total 23 de unități administrativ teritoriale. Regiunea este întinsă pe un teritoriu de cca 1337,75 kmp, iar în zona metropolitană Zalău trăiește o populație de cca 127.102 locuitori (cca 50% din populația județului). Forma asociativă a celor 23 unități administrativ teritoriale este justificată prin legăturile multiple sociale și economice, prin posibilitățile de dezvoltare integrată. Fiecare unitate administrativă este autonomă, zona metropolitană fiind cea care coordonează proiectele de dezvoltare integrate.

Aria teritorială metropolitană Zalău cuprinde:

- O zonă principală, centrală compusă din municipiul Zalău și 4 unități administrativ teritoriale direct învecinate, cu un nivel de integrare socio-economică apropiat de metropolă: unitățile administrativ teritoriale **Hereclean, Crișeni, Meseșenii de Jos și Mirșid**;
- 3 zone secundare.
- o zonă terțiară.

La baza determinării ariei de acoperire teritorială a zonei metropolitane Zalău s-a avut în vedere criteriul distanței maxime de aprox. 30 km față de municipiu. Acest lucru a permis includerea tuturor celor 3 orașe din județ precum și a unui număr semnificativ de comunități rurale. Ideea de a merge cu aria de acoperire până la 30 de km este salutară, dar vor trebui stabilite arii de interes/cooperare pentru zonele detaliate mai sus în interiorul zonei metropolitane deoarece nu toate comunitățile vor putea/vor avea un interes să coopereze pentru toate proiectele.

În prezent, la nivelul zonei metropolitane Zalău, putem observa că o influență directă a municipiului se resimte în comunitățile din partea nordică, în special Hereclean și Crișeni, situate lângă zona industrială.

Apropierea directă față de zona industrială care aglomerează câteva mii de locuri de muncă a făcut ca o parte din populația municipiului Zalău să migreze către aceste localități în care construcția unei locuințe este mai ieftină. Astfel, conform recensământului realizat la nivel național în 2022, populația comunei Crișeni este de 3,326 de locuitori. Față de recensământul din 2011, populația comunei Crișeni a crescut cu 685 locuitori, ceea ce reprezintă o creștere de 25.94% a numărului de locuitori.

La fel s-a întâmplat și în cazul Comunei Mirșid, conform recensământului efectuat în 2021, populația comunei Mirșid se ridică la 2.280 de locuitori, în creștere de 5,60% față de recensământul anterior din 2011, când fuseseră înregistrați 2.159 de locuitori.

Conform recensământului efectuat în 2021, populația comunei Hereclean se ridică la 3.941 de locuitori, în creștere cu 10,23% față de recensământul anterior din 2011, când fuseseră înregistrați 3.575 de locuitori.

În cazul Comunei Meseșenii de Jos, conform recensământului efectuat în 2021, populația comunei se ridică la 3.317 locuitori, în creștere cu 6,41% față de recensământul anterior din 2011, când fuseseră înregistrați 3.117 locuitori.

Tabelul 4 de mai jos redă componența redusă pentru ZUF Zalău prin PATN. Se observă că cele 4 comune din zona 1, identificate și în strategia zonei metropolitane Zalău, fac parte din ZUF.

Tabel 8 Structură redusă a Zonei Urbane Funcționale ale Municipiului Zalău

Municipiu centru polarizator	Comune din ZUF	Populație
Zalău	Crișeni	3326
	Hereclean	3941
	Meseșenii de Jos	3317
	Mirșid	2280
Total		12864

Datele sunt preluate parțial de pe site-ul insee.ro de la adresa: https://salaj.insee.ro/wp-content/uploads/2023/01/SALAJ-CP-judet_dateprovizorii_RPL2021.pdf, care cuprinde comunicat de presă din 31.01.2023 al DJS Sălaj, conform căreia se precizează următoarele:

Tabel 9 Localitățile cu cele mai mari creșteri și localitățile cu cele mai mari descreșteri ale populației rezidente la 1 decembrie 2021 din județul Sălaj față de recensământul din anul 2011, rezultate provizorii RPL2021

Municipii, orașe, comune	RPL 2021 rezultate provizorii -persoane-	RPL2011 -persoane-	creștere/ scădere 2021 față de 2011	
			persoane	%

Crîșeni	3326	2641	685	125,9
Hereclean	3941	3575	366	110,2
Dragu	1559	1427	132	109,3
Șimișna	833	1103	-270	75,5
Sălățiș	2404	2913	-509	82,5

Referitor la municipii, orașe și comune, în cadrul județului Sălaj, localitățile care au câștigat cel mai mare număr de locuitori între cele două recensăminte, sunt **comuna Crîșeni** care a ajuns la o populație de **3326** persoane (cu **685** persoane mai mult decât în 2011), comuna **Hereclean** cu o populație rezidentă de **3941** persoane (cu **366** persoane mai mult decât în 2011) și comuna Românași cu o populație rezidentă de 3118 persoane (cu 224 persoane mai mult decât în 2011).

Conform recensământului efectuat în 2021, populația municipiului Zalău se ridică la 52.359 de locuitori, în scădere față de recensământul anterior din 2011, când fuseseră înregistrați 56.202 locuitori.

Aceste informații sunt susținute și de rezultatele finale comunicate a recensământului populației din 2021:

Tabel 10 Populația rezidentă după domiciliu, pe județe și municipii, orașe, comune, la 1 decembrie 2021

1.5.2. POPULAȚIA REZIDENTĂ DUPĂ DOMICILIUL, PE JUDEȚE ȘI MUNICIPII, ORAȘE, COMUNE, LA 1 DECEMBRIE 2021

JUDEȚUL DE REȘEDINȚĂ OBISNUITĂ MUNICIPIU, ORAȘ, COMUNA	POPULAȚIA REZIDENTĂ TOTAL	CU DOMICILIUL ÎN:							ALȚA ȚARĂ
		LOCALITATEA DE RECENZARE	ALȚA LOCALITATE DIN JUDEȚUL DE RECENZARE			ALȚ JUDEȚ DECAT CEL DE RECENZARE			
			TOTAL	din care în:		TOTAL	din care în:		
				Urban	Rural		Urban	Rural	
A	1	2	3	4	5	6	7	8	9
SALAJ	212224	205026	4271	2850	1421	2637	2225	412	290
MUNICIPIUL ZALĂU	52359	51406	631	76	555	258	205	53	64
CRÎȘENI	3326	3215	103	92	11	8	8	-	-
HERECLEAN	3941	3753	171	158	13	10	10	-	7
MEȘEȘENII DE JOS	3317	3110	191	172	19	16	*	*	-
MIRȘID	2280	2198	81	73	8	*	*	-	-

Pe sate/localități, situația populației din Zona Metropolitană arată astfel:

Tabel 11 Populația rezidentă pe sexe, județe, municipii, orașe, comune și sate, la 1 decembrie 2021

1.2.2. POPULAȚIA REZIDENTĂ PE SEXE, JUDEȚE, MUNICIPII, ORAȘE, COMUNE ȘI SATE, LA 1 DECEMBRIE 2021

	Cod SIRUTA			SEXE
--	-------------------	--	--	-------------

Denumire judet		JUDET MUNICIPIU, ORAS, COMUNA SAT	POPULATIA REZIDENTA TOTAL	Masculin	Feminin
A	B	C	1	2	3
SĂLAJ	139704	MUNICIPIUL ZALĂU	52359	25428	26931
SĂLAJ	139713	ZALĂU	52092	25299	26793
SĂLAJ	139722	STÂNA	267	129	138
SĂLAJ	140823	CRİȘENI	3326	1642	1684
SĂLAJ	140832	CRİȘENI	1973	969	1004
SĂLAJ	140841	CRISTUR-CRİȘENI	506	258	248
SĂLAJ	140850	GĂRCEIU	847	415	432
SĂLAJ	141376	HERECLEAN	3941	1963	1978
SĂLAJ	141385	HERECLEAN	680	344	336
SĂLAJ	141394	BADON	748	382	366
SĂLAJ	141401	BOCȘITA	92	41	51
SĂLAJ	141410	DIOȘOD	738	358	380
SĂLAJ	141429	GURUSLĂU	597	299	298
SĂLAJ	141438	PANIC	1086	539	547
SĂLAJ	142079	MESEȘENII DE JOS	3317	1659	1658
SĂLAJ	142088	MESEȘENII DE JOS	749	384	365
SĂLAJ	142097	AGHIREȘ	1432	701	731
SĂLAJ	142104	FETINDIA	230	113	117
SĂLAJ	142113	MESEȘENII DE SUS	906	461	445
SĂLAJ	142122	MIRȘID	2280	1106	1174
SĂLAJ	142131	MIRȘID	744	362	382
SĂLAJ	142140	FIRMINIȘ	145	68	77
SĂLAJ	142159	MOIGRAD-POROLISSUM	499	244	255
SĂLAJ	142168	POPENI	892	432	460

Sursa: INS, Recensământul populației și locuințelor din anul 2021, date definitive

5.1.1. Rețeaua de transport rutier

Rețeaua stradală a municipiului Zalău este una organică conturată în jurul unii culoar central reprezentat de str. Gh. Doja și bd. Mihai Viteazul care reprezintă în fapt traseul drumului european E81 (2 benzi pe sens și benzi de preselecție). În lungul acestui culoar se regăsesc cele mai dense zone de locuit²⁰ iar la capătul lui, în nord, este amplasată zona industrială cu peste 20000 de locuri de muncă. Zona industrială

²⁰ Peste 33000 de persoane sunt domiciliate în lungul acestui culoar (rază de 200m).

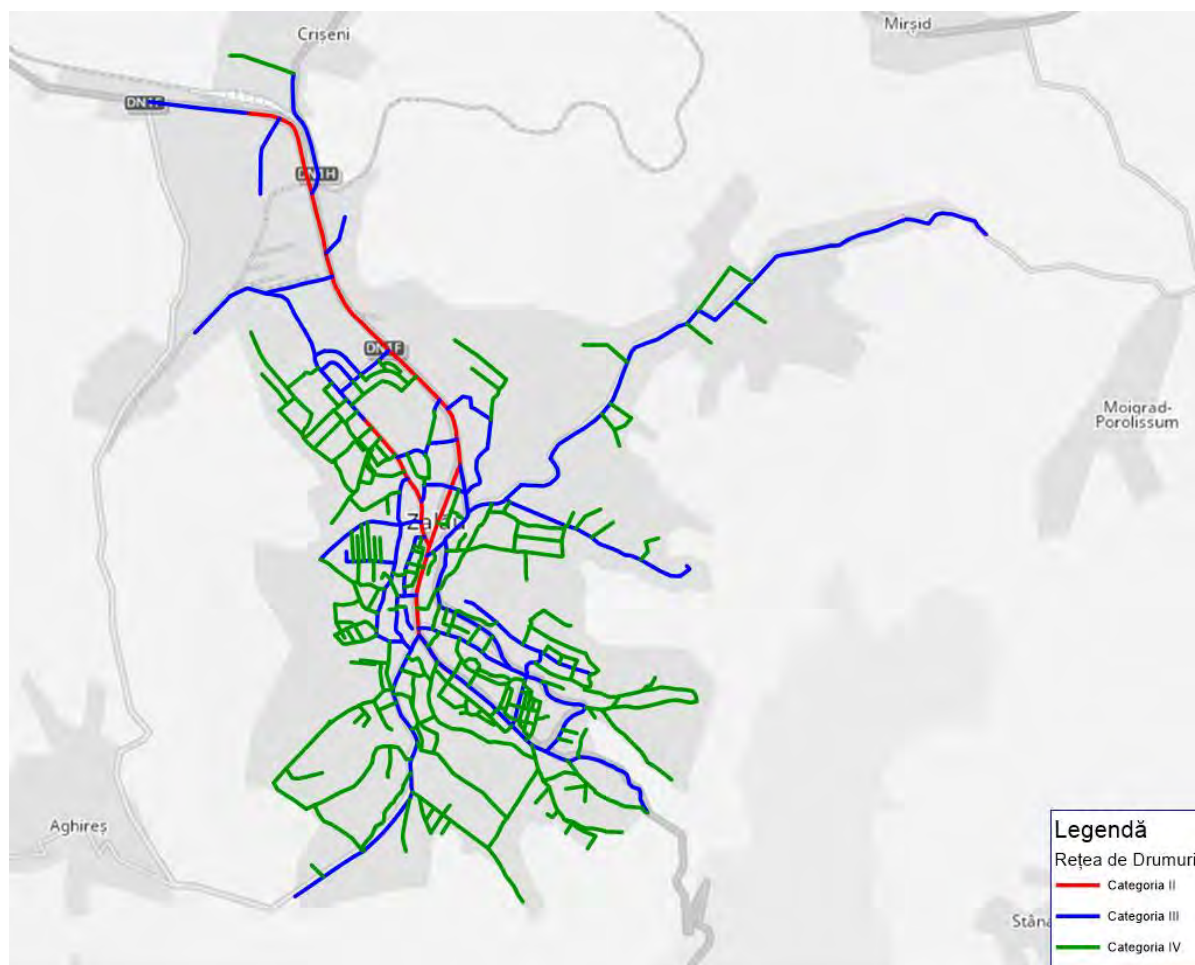
este deservită și de str. Simion Bărnuțiu (1 bandă pe sens²¹) care se ramifică din bd. Mihai Viteazul. Cele două culoare de transport reprezintă sigurele drumuri de categoria II²² de care dispune municipiul Zalău. Celelalte străzi, inclusiv diagonală bd. 22 Decembrie - str. Tudor Vladimirescu - str. Porolissum (DJ191C) sunt încadrate ca străzi de categoria III – colectoare sau de categoria IV – de folosință locală.

Modul de configurare a tramei stradale dar și al activităților economice face ca culoarul central să preia cea mai mare parte a traficului întrucât toate străzile colectoare conduc către acesta. Există câteva culoare alternative pe direcția nord-sud, acestea sunt însă fie blocate de traficul greu (Gh. Lazăr / C. Coposu) sau sunt subdimensionate traversând zone rezidențiale cu multiple unități de învățământ. Această configurație a tramei stradale face ca culoarul principal nord-sud să fie adesea suprasolicitat. De aceea, pentru a putea controla pe de-o parte zonele de expansiune (cartierele Meseș, Traian, Stadion și Dealul Morii) dar și pentru a putea descărca culoarul central, este nevoie de legături suplimentare care să faciliteze o mai bună legătură între cartiere (ex. Meseș – Sărmaș / Dealul Morii – Valea Miții etc.). Luând în considerare dinamica dezvoltărilor rezidențiale este important ca în momentul conturării coridorului alternativ pe direcția nord-sud, reconfigurarea străzii Mihai Eminescu să aibă în vedere și reclasificarea către o stradă de categoria III care să preia traficul de pe noile dezvoltări rezidențiale urmând să îl descarce în str. Gh. Doja.

²¹ Și parcare longitudinală, în lungul străzii.

²² Clasificare cf. OG 43-1997

Figură 27 Clasificarea străzilor din municipiul Zalău pe categorii funcționale

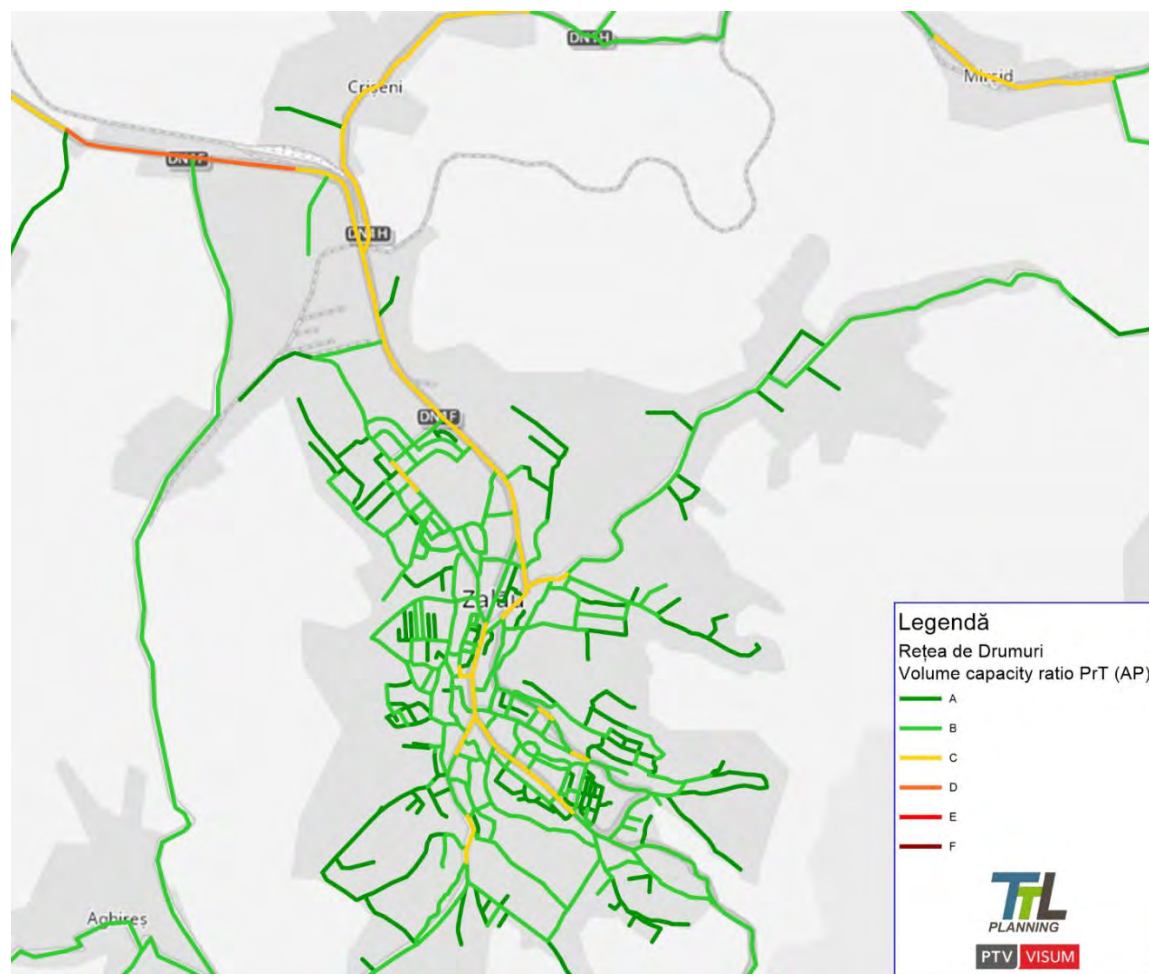


Sursa datelor: PMUD Municipiul Zalău – 2023

5.1.2. Capacitatea infrastructurii de transport rutier

Pornind de la configurația urbanistică (dezvoltarea axială în lungul unui culoar nord-sud) dar și de la trama stradală existentă, principalele zone de congestie se regăsesc pe bd. Mihai Viteazul și la intersecția acestuia cu străzile colectoare (ex. DJ 191C). O mare concentrare de generatori de trafic (spitale și unități de învățământ) face ca și str. Simion Bărnuțiu să fie adesea congestionată. Totuși problemele legate de congestie sunt semnificativ mai reduse în comparație cu alte orașe medii și mari din România.

Figură 28 Nivelul de serviciu al rețelei de drumuri



Sursa datelor: PMUD Municipiul Zalău – 2023

Nu există străzi cu nivel de serviciu E sau F (echivalentul la suprasolicitat sau chiar blocat), doar DN1H spre Hereclean este aproape de limita capacității de transport (trafic greu combinat cu navetism). Dificultăți există și pe bd. Mihai Viteazu după intersecția cu Tudor Vladimirescu. Pe acel segment se unesc fluxurile de trafic greu care deservește zona industrială cu cele de navetism și tranzit (autoturisme). În afara axului central (nord-sud) doar alternativa Simion Bărnuțiu, coridorul est – vest (DJ 109C) și str. Kossuth Lajos prezintă un nivel de serviciu mai scăzut (C – capacitate 0.77%).

5.1.3. Calitatea infrastructurii rutiere

Deși s-a investit constant în modernizarea drumurilor, per ansamblu, în continuare **33,5%** din rețeaua de drumuri locale era nemodernizată. Acest aspect este cauzat în mare măsură de procesul de expansiune vizibil la marginea municipiului Zalău.

Cartiere precum Traian, Dealul Morii, Stadion sau Meseș s-au dezvoltat rapid. Acest aspect a implicat și realizarea de **drumuri noi** (lungimea drumurilor a crescut cu **17%** în intervalul 2015-2019), preponderent de pământ sau pietruite. Dezvoltarea sporadică în aceste cartiere face dificilă justificarea din punct de vedere economic a modernizării acestor străzi locale întrucât ele deserveșc adesea doar câteva unități locative. Totuși în ultimii ani primăria a început să abordeze aceste zone investind în modernizarea / asfaltarea acestor străzi astfel încât per total **lungimea drumurilor modernizate a crescut cu 26%** în perioada 2015-2019.

Astfel, zonele care necesită urgent intervenții în ceea ce privește modernizarea, respectiv asfaltarea se regăsesc în aceste cartiere rezidențiale dezvoltate în ultimii ani la marginea municipiului Zalău. Fiind vorba de **zone noi, dezvoltate haotic**, problema nu se rezumă doar la calitatea sau tipul îmbrăcăminții ci se reflectă și asupra capacității. Majoritatea acestor străzi sunt **subdimensionate ca profil, nu permit amenajarea unor trotuare sigure (peste 1.5m) împreună cu benzi dedicate traficului rutier pe ambele sensuri**. Mai mult de atât, relieful accidentat pe care s-au dezvoltat aceste cartiere face și mai dificil procesul de sistematizare.

5.1.4. Infrastructura de transport public local

Rețeaua stradală

Lungimea totală a străzilor din municipiul Zalău a cunoscut o evoluție ascendentă, triplându-se prin raportare la anii de după revoluție – în prezent sunt 182 de km de drumuri. Un procent de aproximativ 67% din totalul străzilor sunt modernizate (121 km). Rata de modernizare a drumurilor este superioară mediei regionale și este în creștere. Trebuie însă spus că o evaluare calitativă relevă că doar 40% din aceste drumuri modernizate sunt în stare tehnică bună⁶⁰. Străzile aflate în stare calitativă proastă sunt multe de rang III și IV. Harta 13 de mai jos evidențiază dispunerea spațială a străzilor, cu mențiunea stării calitative a acestora.

Figură 29 Starea fizică a sistemului de străzi



Sursa: Actualizare Plan Urbanistic General Municipiul Zalău, Județul Sălaj, Memoriu justificativ. p. 61

Rețeaua stradală a municipiului Zalău și organizarea sistemului de transport sunt influențate în cea mai mare parte de configurația reliefului, acesta fiind unul colinar, marcat de dealuri și văi. Structura rutieră locală care urmează un singur ax principal (b-dul. M. Viteazul – str. Gh. Doja) și care se suprapune parțial pe traseul drumului național DN 1F/E81 pe direcția Sud – Nord (intrarea dinspre Cluj-Napoca – ieșirea spre Oradea), care adună fluxurile de pe artere colectoare dispuse pe ambele părți ale axului central, ce leagă zonele rezidențiale și economice de acesta, poate genera **efecte negative**.

Structura sistemului de străzi din municipiul Zalău este una relativ simplă, care se desfășoară, din punct de vedere spațial, de o parte și de alta a traseului principal al orașului – care se constituie ca drum național și european (DN 1F / E 81) – în raport cu evoluția țesutului urbanistic. Traseele componente sistemului de străzi sunt în mare măsură organizate în raport cu rolul lor la nivelul municipiului, rezultând o ierarhie (mergând de la rangul I la rangul IV) în relație cu zonele de locuire, zona centrală, respectiv zonele cu funcțiuni de interes la nivel municipal. Conectivitatea este și ea în general bună, cu excepția unor străzi de rang IV, de pe foste parcele agricole, care nu sunt conectate la sistem.

Acest lucru influențează deplasările în interiorul zonelor de locuințe. Primăria se află în proces de refacere a unora dintre aceste străzi, conform Planului de Mobilitate Urbană, cu orizont de timp 2030.

Principala problemă o constituie aglomerațiile cu efecte asupra duratei de deplasare și fenomene de poluare. Cauza principală este depășirea capacității de transport a infrastructurii. Acest fapt se datorează în principal a două cauze: lipsei șoselei ocolitoare și creșterea utilizării mașinilor personale pentru deplasare. În septembrie 2010 a fost finalizată prima etapă a șoselei ocolitoare din DN1F/E 81 în DJ191 C, de 9,6 km, pentru devierea traficului de tranzit din municipiul Zalău, cu finanțare PHARE CES 2005; majoritatea traficului greu este pe ruta Cluj-Napoca – Oradea – Satu Mare care nu poate fi deviat decât odată cu realizarea etapei a doua, ce va definitiva legătura cu DN1F/E81. Etapa a doua a fost demarata in anul 2021, prin finantare de la CNAIR. Traficul de tranzit pe direcțiile prioritare trece în continuare prin oraș; traficul greu de tranzit a fost deviat din zona centrului istoric, pe străzi cu capacitate neadecvată, fapt ce generează vibrații ce afectează clădirile din vecinătate.

6. Transportul public

6.1. Contextul actual

Municipiul Zalău pune la dispoziția călătorilor mijloace de transport în comun constând în autobuze și microbuze. Serviciile de transport public de călători în municipiul Zalău sunt realizate de S.C.TRANSURBIS S.A. persoană juridică de drept privat, având forma juridică de societate pe acțiuni operează integral în municipiului Zalău. Societatea activează în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului, valabil până la data de 14.11.2024

SC Transurbis SA oferă locuitorilor 51 de programe zilnice - de luni până vineri, și un număr de 27 de programe sâmbătă, respectiv 25 duminică, pe o rețea de 27 de trasee (8 principale și 19 secundare), în conformitate cu cererea de transport. Izocronele de accesibilitate (R = 300m) la stațiile de transport în comun **acoperă** o mare parte a teritoriului municipiului Zalău, astfel că aproximativ **80%** din populația orașului beneficiază de acces facil la serviciile operatorului de transport. Există însă zone constituite, dezvoltate, care nu sunt deservite.

Conform studiului, cererea pentru transportul în comun este limitată, datorită distanțelor relativ mici, dar dezvoltarea orașului pe direcția nord-sud a impus realizarea unor rute de transport public. Numărul de bilete și abonamente ne poate oferi un reper privind Operatorul de transport public; în perioada 2010-2019, s-au înregistrat următoarele vânzări de bilete și abonamente:

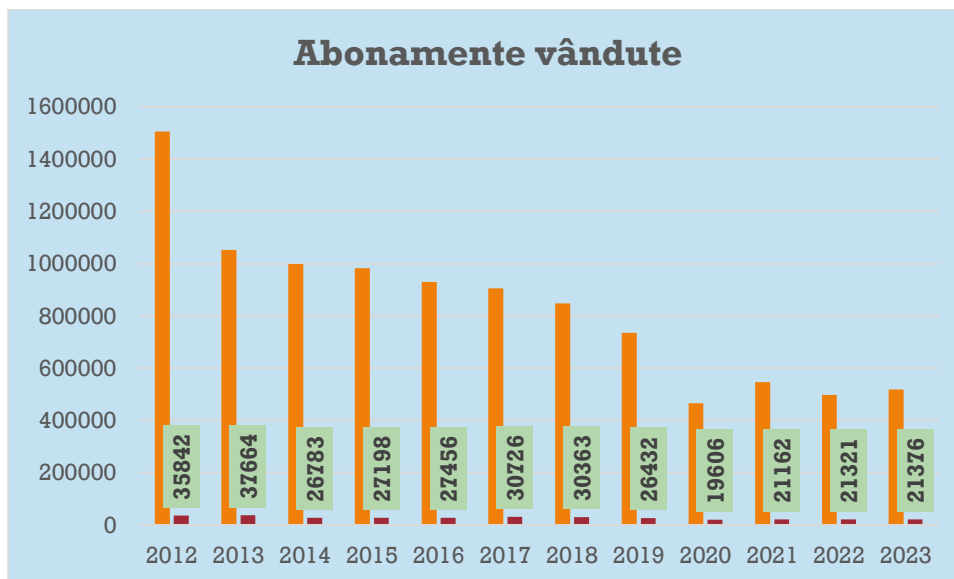
Tabel 12 Situație vânzări bilete și abonamente în municipiul Zalău (2012-2023)

An	Bilete vândute	Abonamente vândute
2012	1151088	35842
2013	1051685	37664
2014	998718	26783
2015	982000	27198
2016	929864	27456
2017	905398	30726
2018	847430	30363
2019	734703	26432
2020	465424	19606
2021	546378	21162
2022	497977	21321
2023	518615	21376

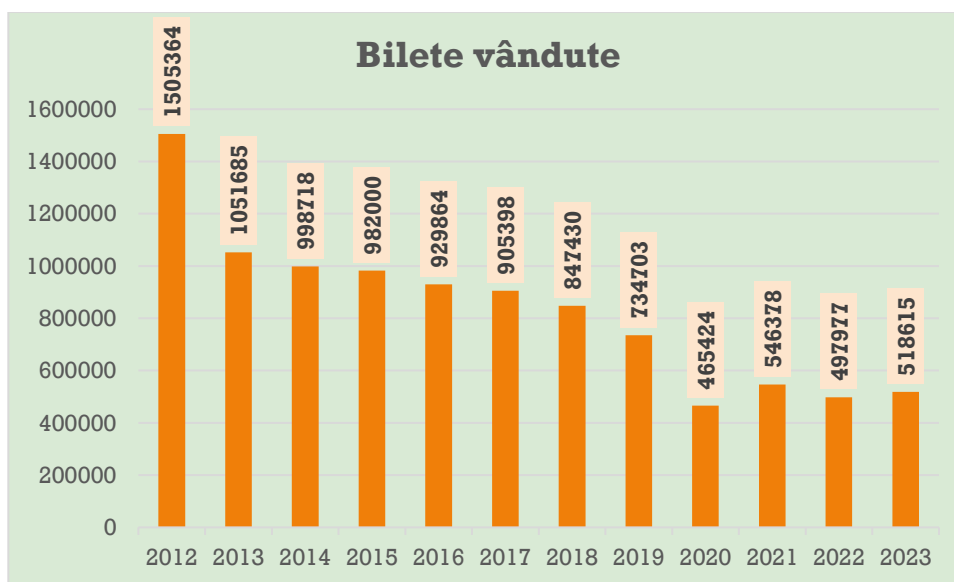
Sursă: date furnizate de Transurbis SA

Așa cum reiese din Tabelul de mai sus, se poate observa că, pe parcursul timpului, numărul de bilete a scăzut. Avem însă o evoluție fluctuantă în ceea ce privește numărul de abonamente, cu creșteri pentru anumiți ani, care ar putea să indice că o parte din utilizatorii ocazionali ai transportului public au început să folosească mai des acest mijloc de transport, concomitent cu dezvoltarea facilităților de transport.

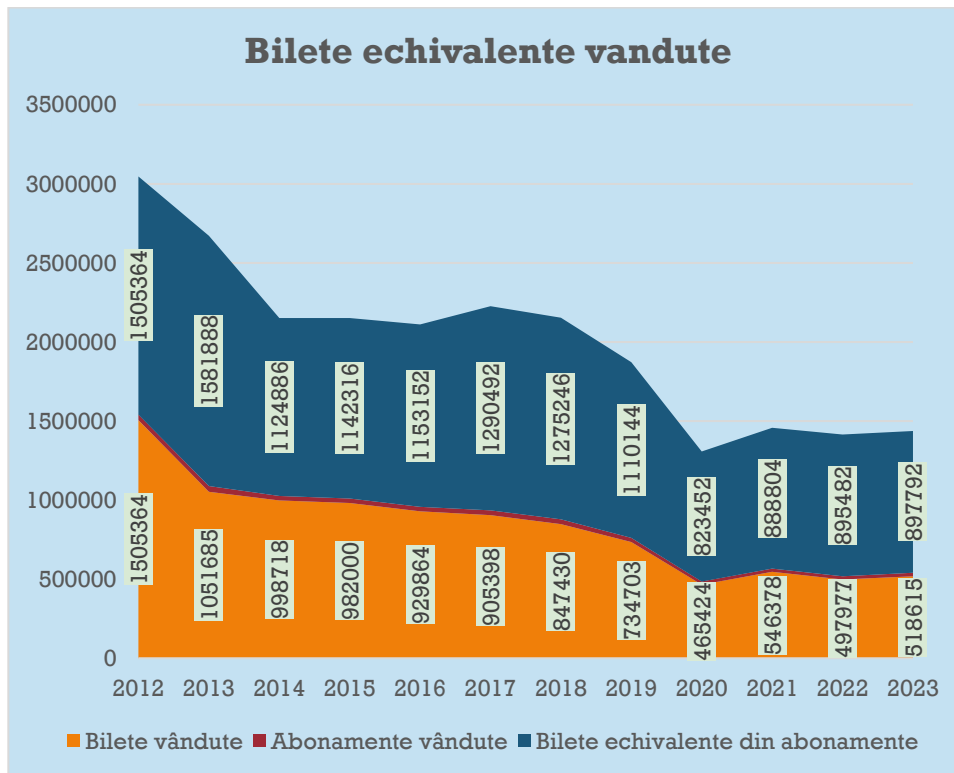
Figură 30 Evolutia abonamentelor vandute



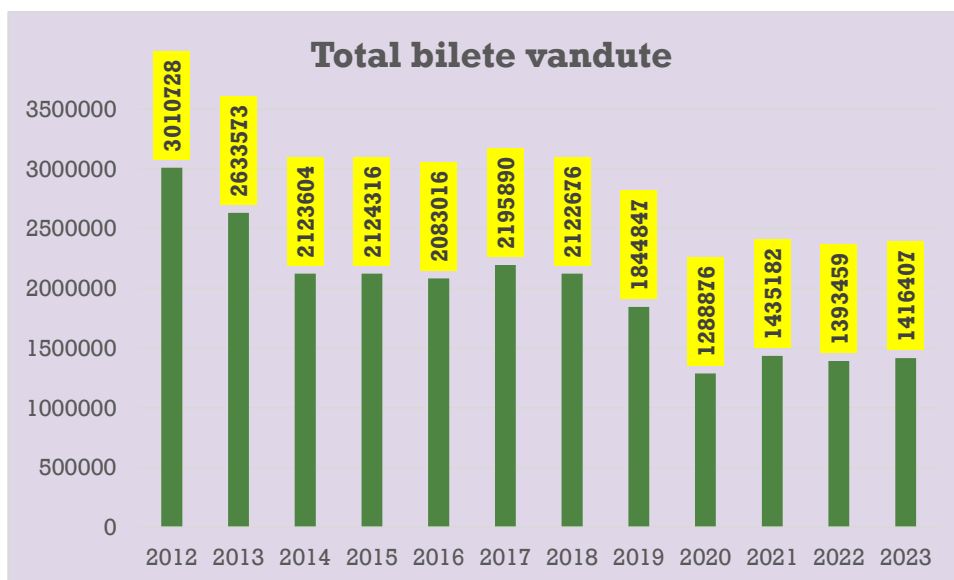
Figură 31 Evolutia biletelor vandute



Figură 32 Evolutia biletelor echivalente vandute



Figură 33 Evolutia total bilete vandute



Flota cu care se desfășoară activitatea de transport public este alcătuită 60 de autovehicule la nivelul anului 2023, conform Transurbis SA.

Calitatea transportului public în comun poate fi considerată ca având un **nivel mediu**. Câteva dintre deficiențele constatate includ:

- Viteză scăzută de 20 km/oră la deplasarea în trafic;
- Dotări precare ale mijloacelor de transport în comun;
- Uzura tehnică și morală a flotei care contribuie la poluarea mediului înconjurător.

Fata de anul 2019, la sfarsitul anului 2020 – inceputul anului 2021 au fost achizitionate si puse in circulatie 20 de autobuze electrice, acesta fiind cursul pe care se va continua cu modernizarea sistemului de transport public in comun. De asemenea, este implementat un sistem de eticketing si informare calatori care contribuie la creșterea atractivității transportului public in comun.

6.2. Alte infrastructuri de transport

Datorită reliefului colinar, configurația municipiului este una organică, implicând anumite disfuncționalități la nivelul profilelor stradale, spațiile dedicate pietonilor fiind subdimensionate sau inexistente. În zona de centru sau anumite cartiere rezidențiale spațiul pietonal este redus, iar circulația pietonală e îngreunată de mașinile parcate neregulamentar pe trotuare. În zonele mai noi, de suburbii, se remarcă lipsa completă a trotuarelor, fapt ce face deplasarea pe jos imposibilă. În ceea ce privește calitatea spațiului pietonal, în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, se estimează că acesta se află într-o proporție de 55% într-o stare medie spre rea, fiind necesare crearea de noi spații pietonale, pavaje corespunzătoare, precum și ajustări în ceea ce privește racordarea bordurilor și marcarea tronsoanelor pietonale pentru persoane cu mobilitate redusă, mai ales în cartiere.

Conform SIDU al Municipiului Zalău 2024-2030, mărimea orașului și a principalelor trasee sunt factori care în mod teoretic ar trebui să stimuleze deplasările non-motorizate, inclusiv transportul cu bicicleta (parcursere în 40 de minute pe jos și 10 minute cu bicicleta). Din păcate, alcătuirea reliefului face ca majoritatea dealurilor să convergă către axul principal la orașului. Astfel, Bulevardul Mihai Viteazul reprezintă una din puținele circulații fără declivități majore. Continuarea bulevardului, reprezentată de strada Gheorghe Doja, în schimb, prezintă o declivitate considerabilă, aspect care îngreunează deplasările nemotorizate pe această arteră. În momentul de față, municipiul Zalău nu deține infrastructură velo extinsă, dar sunt în curs de derulare lucrări prin care aproape toate arterele principale vor avea trotuare reabilitate și pista de biciclete. În prezent, în Zalău nu există o infrastructură pentru

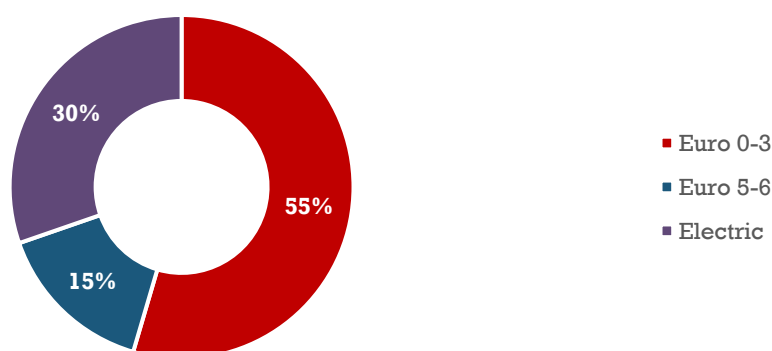
biciclete dezvoltată – cu piste/benzi marcate și semnalizate corespunzător, singurele trasee pe care s-ar putea circula cu bicicleta în condiții de relativă siguranță fiind Bulevardul Mihai Viteazul – care include, pe trotuar, o zonă delimitată prin diferență de pavaj de circa 1 – 1,5 m lățime, care ar putea fi utilizată pentru deplasările velo – dar care nu este semnalizată rutier ca atare. Acest traseu delimitat prin pavaj este disponibil însă doar pe o secțiune scurtă a bulevardului – de la Piața 1 Decembrie 1918 până la intersecția cu Str. Simion Bărnuțiu. În plus, acesta există doar pe o parte a bulevardului, respectiv pe frontul de vest. În aceste condiții, acest traseu nu poate reprezenta o facilitate corespunzătoare pentru deplasările cu bicicleta în oraș, având în vedere că nu conectează puncte importante din localitate (zone de locuințe, zone de servicii, birouri etc.).

6.3. Flota

La nivelul anului 2021 flota mijloace de transport în comun exploatată de operatorul de transport public Transurbis Zalău este formată din 66 de autobuze cu o vechime medie de 12 ani, în anul 2023 sunt folosite 61 de autobuze iar în anul 2024 – 60 de autobuze.

În acest sens, 42 de vehicule (60% din flotă) au trecut de vechimea de 8 ani care reprezintă durata de funcționare recomandată de HG 2.139 din 30 noiembrie 2004. În ceea ce privește emisiile, 55% din totalul flotei (36 de vehicule) au norme de poluare sub Euro 5.

Figură 34 Repartiția mijloacelor de transport în comun (TUC) după norma de poluare



Sursa: Prelucrare după date furnizate de Transporturban Zalău (2024)

Aceste autobuze au parcurs în 2019 - 1651207 de kilometri iar în 2020 - 1423134, cu 228073 mai puțin. Deși flota este în curs de modernizare și electrificare există în continuare dificultăți cu dotările și facilitățile pentru întreținerea și exploatarea flotei. Autobaza necesită urgent lucrări de modernizare (clădire, garaje, spălătorie etc.) și extindere (sau relocare dacă este cazul)²³ iar capătul de linie de la Gara Zalău este improvizat. Nu există peroane amenajate, călătorii nu știu care autobuz ar pleca primul (dacă sunt mai multe de pe aceeași linie), spațiul de întoarcere este foarte limitat iar traversarea Bulevardului Mihai Viteazu este foarte dificilă²⁴. Mai mult de atât, în lipsa spațiului disponibil autobuzele electrice se pot încărca în timpul zilei doar la stația de capăt Brădet.

6.4. Utilizarea serviciului

În 2019 numărul de pasageri transportați a înregistrat o creștere cu 130% față de anul 2014, cu 2428663 călători în 2019 comparat cu 1055374 în 2014. Aceasta creștere vertiginoasă a urmat o perioadă de declin, în anii 2015 – 2017, în care s-au înregistrat aproximativ cu 12% mai puțini calatori decât în 2014. Creșterea din 2019 este corelată cu decizia Primăriei de a oferi abonamente speciale (gratuite) pentru pensionari și elevi.

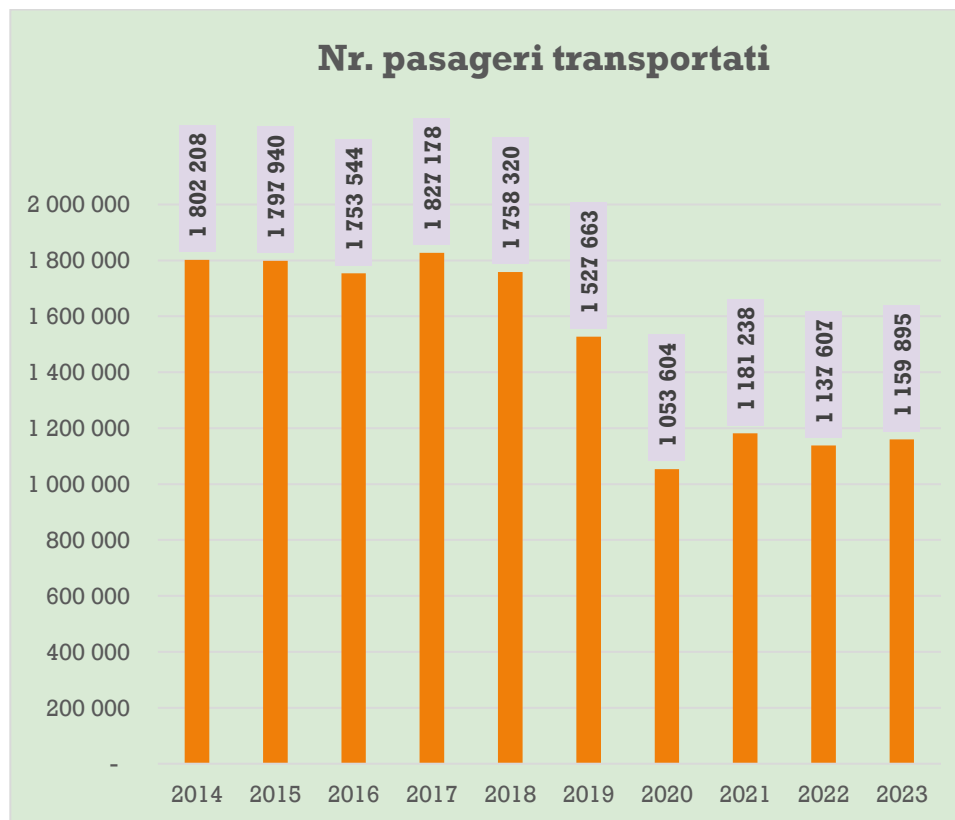
Tabel 13 Numărul de călători deserviți în fiecare an, 2014 – 2023

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Nr. pasageri transportati	1,802,208	1,797,940	1,753,544	1,827,178	1,758,320	1,527,663	1,053,604	1,181,238	1,137,607	1,159,895

²³ Extinderea este cu atât mai importantă întrucât flota crește iar noile autobuze care ar putea funcționa pe viitoarele linii de transport public metropolitan necesită un spațiu propice pentru garare.

²⁴ Autobuzele trebuie să dea prioritate la autovehiculele care vin de pe 4 benzi pentru a putea intra pe rută.

Figură 35 Numar pasageri transportati



Sursa: Adresa Transurbis Zalau

Se poate observa efectele pandemiei din anul 2020.

6.5. Costul serviciului

Costul unui bilet de 2 călătorii, începând cu anul 2022 este de 6 lei, iar un abonament lunar costă 84 de lei, iar un abonament personalizat – 140 lei.

Totalul abonamentelor vândute în 2019 a fost 41046, iar în 2020, an pandemic, doar 27913. Încasările totale din vânzarea abonamentelor în anul 2019 au însumat 1.693.240,00 lei, iar în 2020 cu 31% mai puțin, 1.160.330,00 lei.

În anul 2021 au fost vândute 21162 abonamente în valoare de 1.269.727 Lei

În anul 2022 au fost vândute 212321 abonamente în valoare de 1.790.783 Lei

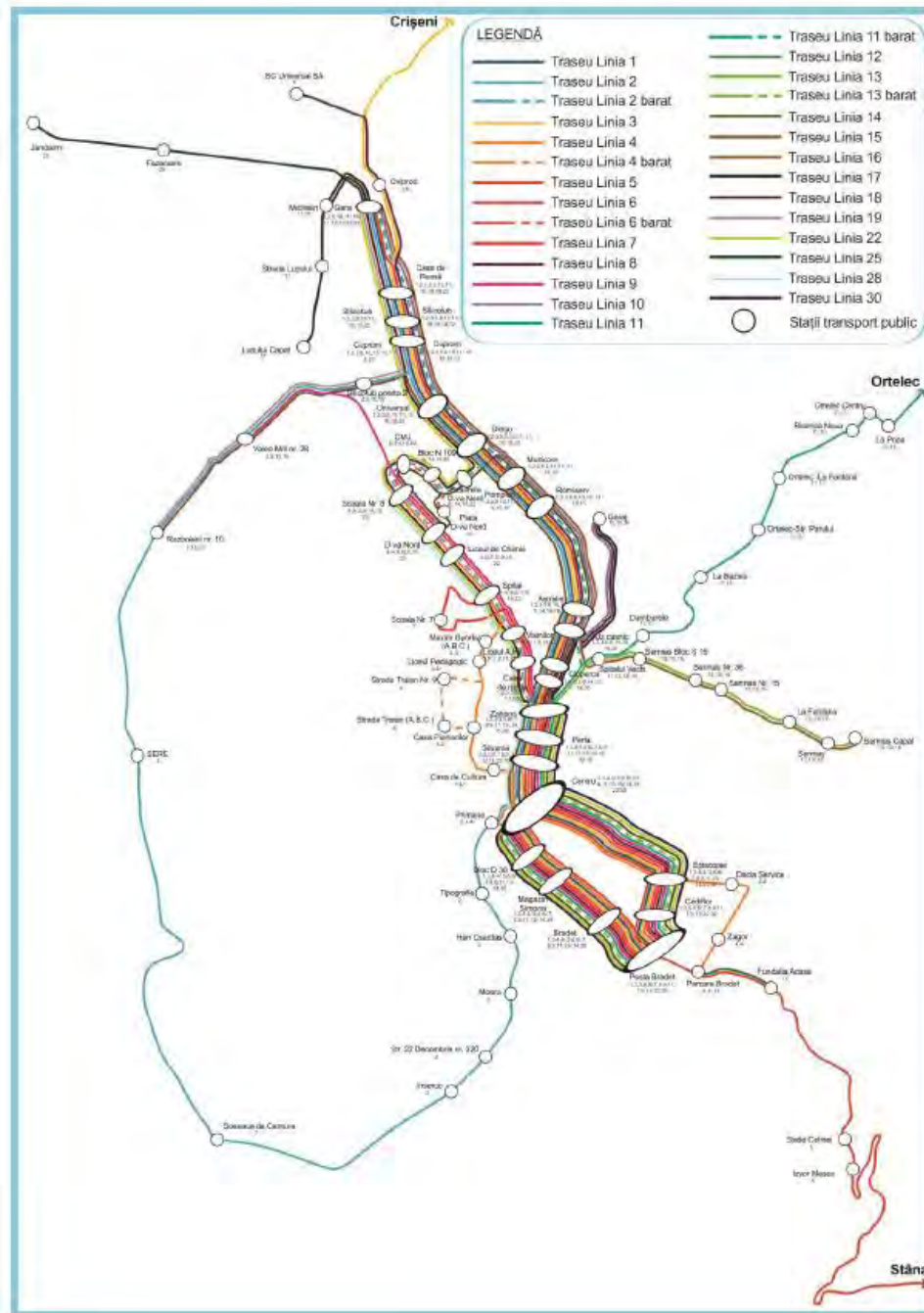
In anul 2023 au fost vandute 21376 abonamente in valoare de 1.795.377 Lei

Conform Legii 198/2023, a HG 810/2023, a Legii 448/2006 precum si a Regulamentului de acordare a gratuitatilor au fost aprobate urmatoarele gratuitati sau reduceri:

- Pensionari: 100%
- Elevi din invatamant preuniversitar autorizat din Municipiul Zalau: 100%
- Persoane beneficiare a Legii 448/2006: 100%
- Studenti: 90%
- Donatori de sange: 50%
- Veterani de razboi: 100%

6.6. Configurația rețelei

Figură 36 Harta serviciilor urbane actuale



Rutele de autobuz se converg asupra centrului orașului, pe axa Nord-Sud, Bulevardul Mihai Viteazul, pe care sunt dezvoltate cartierele cu cea mai mare densitate de locuințe, activități instituționale, culturale și comerciale. De asemenea, cele mai mari volume de trafic de transport public se regăsesc în cartierul Brădet, de-a lungul Străzii Gheorghe Doja, cartierele Dumbrava Nord și Dumbrava II, de-a lungul Străzii

Simion Bărnuțiu, Strada Corneliu Coposu și în zonele industriale din nordul municipiului, de-a lungul Bulevardului Mihai Viteazul, inclusiv Gara Zalău.

Majoritatea traseelor se intersectează în Centru, lângă Primăria Zalău. Rutele 1, 4, 4B, 5, 6, 6B, 7, 8, 9, 11, 14, 22 și 30 fac un ocol dus-întors pe Strada Gheorghe Doja și Strada Corneliu Coposu. Mergând în nord pe Bulevardul Mihai Viteazul, rutele se despart în 4 direcții, și anume Sărmaș (3 linii), Ortelec (2 linii), Școala Nr.8 (Dumbrava Nord – 8 linii) și Gară (9 linii). Rutele 2 și 5 sunt atipice prin virtutea faptului că leagă Gara Zalăului de destinații locuate în afara municipiului, și anume Aghireș și Valea Miți, și respectiv, Stâna.

Rutele 16, 13 și 13B sunt convergente în cartierul Sărmaș, și oferă conexiuni cu Gara și cu Piața Iuliu Maniu. Rutele 11 și 11B deservește cartierul Ortelec, legându-l pe acesta de Gară și Brădet.

Bulevardul Mihai Viteazul este dublat de Strada Simion Bărnuțiu, doar pe secțiunea Centru – Nord-Vest. În porțiunea de Centru – Sud-Est, Strada Gheorghe Doja este dublată de Strada Corneliu Coposu. În rest, oarecum problematic este faptul ca Zalăul este dezvoltat de-a lungul unei singure axe principale nord-sud, și majoritatea volumului de trafic este nevoit să urmeze Bulevardul Mihai Viteazul pentru a tranzita orașul. Aceasta gâtuire afectează toți participanții la trafic, inclusiv autobuzele, creând ambuteiaje majore pe parcursul bulevardului.

6.7. Frecvență

Frecvență suficient de ridicată între Centru, Gara, Dumbrava Nord și Brădet. Cu 33% din totalul validărilor de bilete înregistrate în luna Martie, 2021, linia 1 reiese ca fiind de departe cea mai utilizată. Aceasta traversează orașul de la Nord la Sud, străbate centrul orașului, și leagă Gara Zalău cu cartierul Brădet via Mihai Viteazu și Strada Gheorghe Doja. Linia 1 este deservită cu o frecvență de 10-15 minute.

A doua cea mai utilizată linie este 22, cu 20% din totalul de validări. Aceasta urmează un traseu foarte similar cu linia 1, dar deservește și cartierele Dumbrava II și Dumbrava Nord via Strada Simion Bărnuțiu. Frecvența acesteia este de 5 – 30 de minute.

Cu 14% din totalul validărilor, linia 11 deservește cartierele Porolissum și Ortelec și face legătura tot cu Brădet. În final, cu 13% din validări, linia 6 leagă Brădetul de Dumbrava Nord. Toate cele 4 linii principale traversează centrul orașului și coincid cu zonele cele mai dezvoltate.

Cu o frecvență de 5-15 minute la orele de vârf, liniile 1, 22 deservește cu desăvârșire călătorii care muncesc în regim 9-17, dar și cei care lucrează în 3 schimburi, iar ruta 6, cu o frecvență între 8 și 40 de

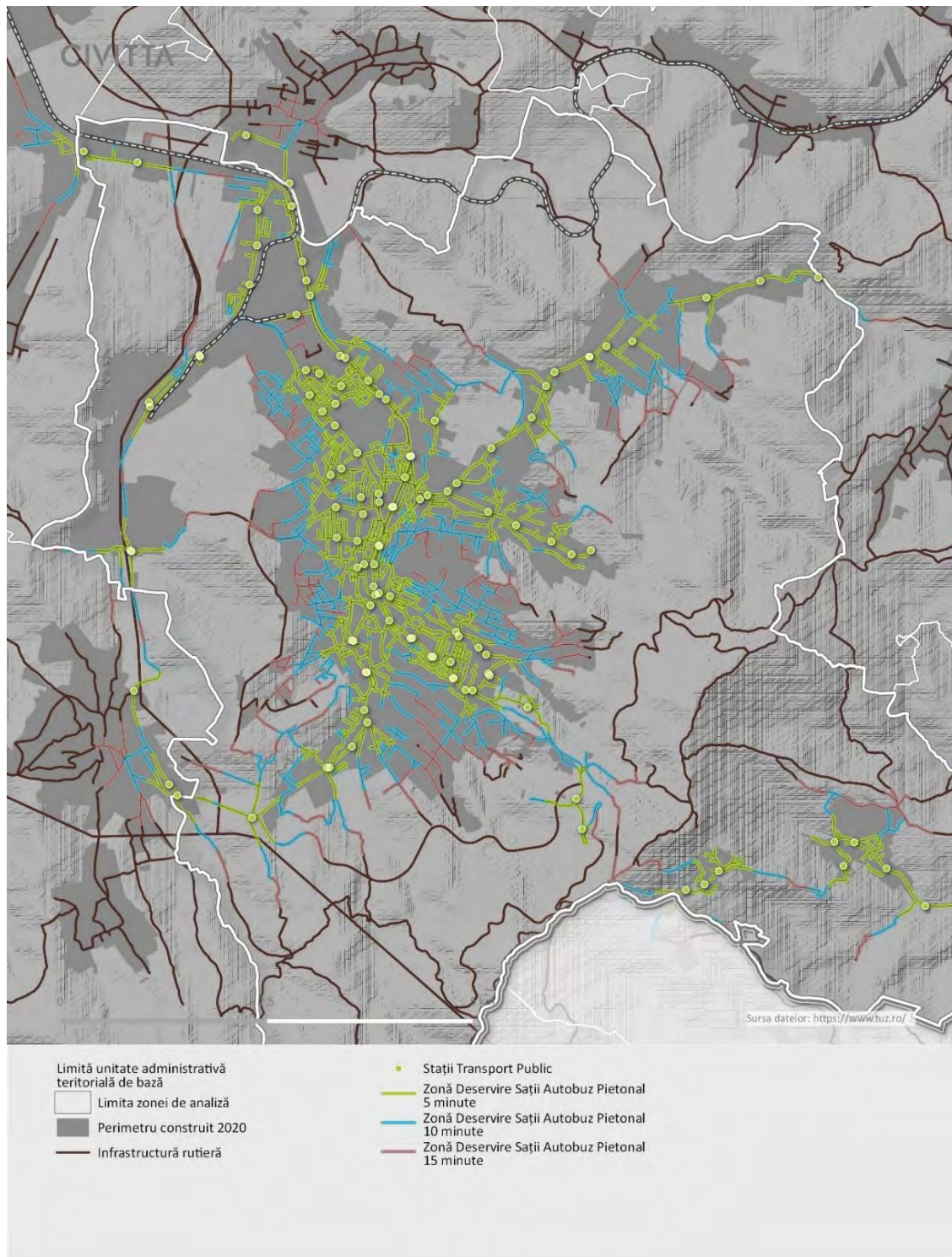
minute, completează linia 22. 11, complementat de 11 Barat, face legătura între Ortelec și Zalău, iar orarul acestuia este potrivit cu cel de muncă al potențialilor călători.

Cu numai 3% din numărul de validări, ruta 2 deservește zona industrială din nordul municipiului, centrul, cartierul Stadion, dar și Agrieș și Valea Miți, via Strada 22 Decembrie 1989, cu o frecvență de aproximativ 60 de minute.

Frecvența scăzută pentru majoritatea liniilor nu este problematică pentru zona centrală deoarece rutele se suprapun pe mare parte din traseul lor. Spre exemplu, rutele 6 și 14, cu o frecvență de 20-30 minute fiecare, se suprapun pe porțiunea de Centru și Brădet, oferind o deservire locală adecvată. Amândouă ajung în Dumbrava Nord, dar pe cai diferite. Rutele 9 și 6 au aproximativ aceeași rută numai că 9 ajunge până la C.E.T. Zalău, oferind un orar prielnic pentru cei care lucrează și tura de noapte. Pe cele două coridoare centrale Bd. Mihai Viteazu și str. Simion Bărnuțiu frecvența cumulată a mijloacelor de transport public este pe majoritatea segmentelor sub 10 minute.

Problemele apar în zonele periferice, unde cursele au un specific de deservire (naveta până la serviciu, ore de lucru în 3 schimburi, sau curse speciale pentru studenți) iar orarul acestora este fix corelat cu programul instituțiilor deservite. Problema este ca un grad prea specific de deservire înseamnă un grad limitat de flexibilitate pentru planificarea călătoriei. Dacă un calator pierde autobuzul, acesta nu mai are o oportunitate de a ajunge la destinație utilizând transportul public în timp util. Mai mult de atât, lungimea mare a acestor rute, combinat cu o frecvență și implicit atractivitate scăzută, face ca acestea să fie neprofitabile crescând semnificativ costul serviciului. Pe termen mediu va fi însă necesară creșterea frecvenței la 10-15 minute, măcar pe diagonala DJ191C (str. 22 Decembrie 1989, str. T. Vladimirescu și str. Porolissum) care deservește peste 19000 de locuitori. O nouă legătură cu cartierul Valea Miții ar putea de asemenea asigura optimizarea liniilor care circulă în prezent pe centură facilitând astfel inclusiv o creștere a frecvenței.

Figură 37 Gradul de deservire al stațiilor de transport public



Sursa datelor: <https://www.tuz.ro/>

6.8. Gradul de deservire

Analiza izocronelor pietonale de 5, 10 și 15 minute distanță raportată la cea mai apropiată stație de autobuz arată că majoritatea populației se afla la mai puțin de 15 minute de mers pe jos de o stație de autobuz. Cea mai mare densitate de stații se regăsește în zonele cu cea mai mare densitate de populație, în Centru, de-a lungul Bulevardului Mihai Viteazul, și în cartierele Dumbrava Nord, de-a lungul Străzii Simion Bărnuțiu, și Brădet, de-a lungul Străzii Gheorghe Doja.

Deservite doar parțial: cartierele Traian, Stadion (în extrema sa sudică), Meseș (în extrema de est) și Dealul Morii, Aghireș și Valea Miți, Crișeni și Stâna. Acestea sunt ori comune rurale ori cartiere periferice, compuse în mare parte din locuințe individuale, case, și sunt dezvoltate pe o tramă stradală cu aspect rural, cu străzi lungi și înguste, care oferă un grad de conectivitate limitat.

Crișeni, în mod special, este izolat de restul Zalăului de zona industrială la extrema de sud al acestuia și de linia de cale ferată care o delimitează. Singura conexiune între Crișeni și Zalău este prin intermediul DN 1H, segmente din care sunt congestionate imediat la sud de zona Gării Zalău. Crișeni este deservit de autobuzul 8, care circula cu o singură cursă dus-întors, dimineața și după-amiaza.

Zona din extrema de sud-est a cartierului Stadion este doar parțial dezvoltată și are în acest moment o densitate rezidențială mult prea scăzută pentru a susține o linie de autobuz. La fel și zona rezidențială locată pe dealurile dintre Meseș și Sărmaș.

În ceea ce privește calitatea stațiilor de transport public este nevoie în continuare de investiții semnificative. Există două stații amenajate de companii private Michelin și Tenaris Silcotub care reprezentative pentru municipiu însă celelalte stații au nevoie fie de copertine și de spații pentru afișaj, mai ales pentru a putea prezenta harta rețelei de transport public și programul liniilor.

6.9. Performanța transportului public în comparație cu transportul cu autoturismul

Luând Tenaris Silcotub ca punct de origine comun, angajator de amploare, localizat pe Bulevardul Mihai Viteazul în zona industrială din nordul orașului, se efectuează o comparație între viteza și timpul de deplasare cu transportul public față de cea cu automobilul personal. De asemenea, se efectuează o comparație pe traseele dintre centru și cartierele orașului. Se constată că viteza medie de deplasare pentru autobuze este mult scăzută decât cea pentru automobile, mai ales în situațiile în care călătorii sunt nevoiți să facă transfer de la o linie de autobuz la alta. Aici intervine timpul pierdut în stație așteptând următorul autobuz, cât și timpul petrecut ca pieton între cea mai apropiată stație de autobuz și punctul de origine sau destinație. În cazurile în care exista rute directe, viteza și timpul de deplasare ale autobuzelor sunt mai apropiate de valorile pentru automobile personale, iar transportul public poate concura cu modul de deplasare auto.

Figură 38 Origine – Destinație Automobil Vs. Autobuz

Origine	Destinație	Distanță (km)	Timp Auto (min)	Timp Bus (min)	Viteza Medie Auto (km/h)	Viteza Medie de deplasare Bus (km/h)	Comentarii
Tenaris Silcotub	Brădet	5.8	17	24	20.5	14.5	Rută directă
Tenaris Silcotub	Ortelec	6.8	18	39	22.7	10.5	Necesită transfer, așteptare
Tenaris Silcotub	Ortelec	6.8	18	23	22.7	17.8	Rută directă la ora de plecare
Tenaris Silcotub	Sărmaș	4.7	14	35	20.4	8.1	Necesită transfer, așteptare
Tenaris Silcotub	Sărmaș	4.7	14	16	20.4	17.6	Rută directă la ora de plecare
Tenaris Silcotub	Strada Decebal	5.1	11	22	27.8	13.9	Rută directă

Tenaris Silcotub	Meseș	6.2	16	36	23.2	10.3	Necesită transfer, așteptare
Centru – Strada Păcii	Meseș	3.7	11	29	20.2	7.7	Necesită mers pe jos
Centru – Strada Păcii	Strada Decebal	2	6	19	20	6.3	Necesită mers pe jos
Centru – Strada Păcii	Sărmaș	1.9	6	14	19	8.2	Necesită mers pe jos
Centru – Strada Păcii	Ortelec	3.9	9	21	26	11.1	Necesită mers pe jos
Centru – Strada Păcii	Brădet	2.5	7	17	21.3	8.8	Necesită mers pe jos

Sursa: Prelucrare din Moovit și Google Maps

6.10. Nivel de digitalizare

În februarie 2019 Municipiul Zalău a lansat o licitație pentru înnoirea flotei, dar și pentru digitalizare serviciului de transport public. Ca parte din contract, au fost incluse 20 de autobuze electrice (de 10 și 12 metri), 65 de sisteme de monitorizare a autobuzelor, 195 de validatoare de tip e-ticketing, sisteme digitale pentru informarea calatorilor atât în autobuze cât și în stații, și 26 de stații de încărcare rapidă și lentă pentru autobuzele electrice. Începând din data de 1 Decembrie 2021 se pot achiziționa și călătorii prin SMS.

Operatorul Transurbis SA are o aplicație numita Transurbis Zalău, prin care se poate localiza în timp real toate autobuzele care fac servicii urbane, acestea fiind dotate cu sistemul GPS.

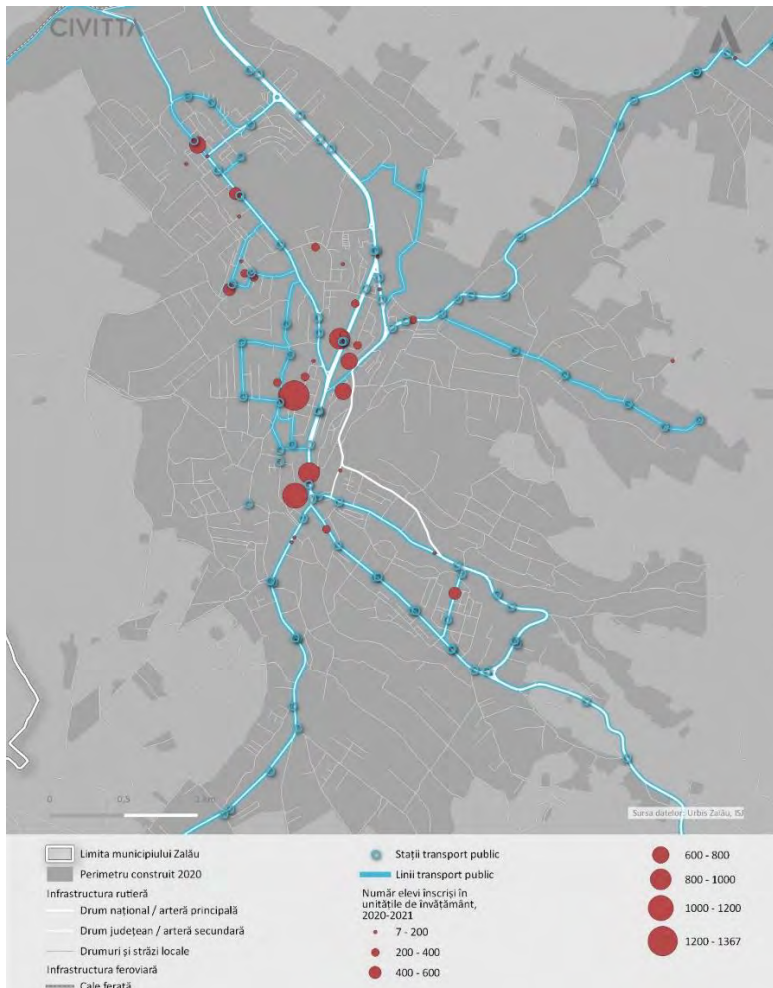
Transportul Public Zalău este integrat și în aplicația Moovit.

De asemenea în fiecare stație există o hartă a orașului care prezintă toate liniile de transport public urban.

Aceste măsuri sunt necesare pentru atragerea de noi utilizatori (mai ales conducători auto) care să folosească serviciul de transport public local.

6.11. Transportul elevilor

Figură 39 Legătura unităților de învățământ cu sistemul de transport public local



Sursa: PMUD Municipiul Zalău, 2023

Deși majoritatea unităților de învățământ sunt amplasate în apropierea unor stații de transport public legăturile cu acestea sunt nesigure iar frecvența mijloacelor de transport în comun este adesea foarte redusă (peste 30 min pe str. Cloșca sau str. Dumbrava – străzi cu o concentrare ridicată de elevi și unități de învățământ).

Raportat la situația stațiilor de autobuz, acestea se regăsesc în imediata apropiere pentru majoritatea instituțiilor de învățământ, rezultând o deservire satisfăcătoare. Stațiile de autobuz, în majoritatea

cazurilor, se regăsesc la o distanță de sub 3 minute de mers pe jos, până la 3 minute, iar în mai puține cazuri acestea se regăsesc la peste 3 minute de mers pe jos, până la maxim 6-7 minute distanță. Din această perspectivă, ce necesită să fie îmbunătățit este frecvența autobuzelor (în special din spre/ în spre zonele rezidențiale) în scopul diminuării timpului de așteptare, în special la orele de vârf și pentru a diminua tendința de a transporta copii la școala cu mașina personală din cauza suprasolicitării autobuzelor și a timpului îndelungat de așteptare în stații. Tot în acest sens, ar fi practice instrumente care să faciliteze consultarea orarului mersului autobuzelor în timp real, precum aplicații mobile sau panouri electrice. De asemenea, integrarea autobuzelor școlare la orele aglomerate din cauza mobilității spre instituțiile de învățământ ar diminua major traficul și ar influența tendința părinților de a opta spre a-și trimite copii la școala cu mijloacele de transport pentru elevi în comun în detrimentul celor personale. Cu toate acestea, pe termen lung, dezvoltarea unei rețele de autobuze școlare ar pune presiune ridicată pe operator pentru că ar dubla practic actualul sistem de transport public.

7. Managementul traficului

7.1. Sistemul de management al traficului

Municipiul Zalău deține în prezent un sistem de management al traficului, implementat în 2013, care deservește prioritară coridorul nord-sud și dispune de 11 camere de monitorizare a traficului (8 pe bd. Mihai Viteazu și 3 pe traseul de trafic greu - Tudor Vladimirescu – Gh. Lazăr). Proiectul cuprinde și 6 dispozitive rade care pot înregistra viteza autoturismelor pentru a aplica sancțiuni, însă cadrul legal actual nu face încă posibilă amendarea directă a conducătorilor auto. Datele privind intensitatea traficului sunt colectate din 135 bucle inductive instalate în lungul celor 3.5 km de traseu acoperit de sistemul de management al traficului.

Sistemul asigură undă verde pentru traficul pe principalul coridor de transport și poate funcționa automat utilizând datele istorice sau manual. Deși sistemul și-a îndeplinit indicatorii de proiect²⁵ este nevoie urgentă de o actualizare a softului și de o extindere a gradului de acoperire, măcar către restul principalelor artere. Acest aspect este foarte important întrucât numărul autoturismelor înregistrate în municipiul Zalău a crescut cu 49% în perioada 2010-2020 ceea ce implică o presiune suplimentară pe rețeaua de străzi. De asemenea, luând în considerare investițiile recente în creșterea atractivității transportului public, va fi important ca acest tip de transport să fie integrat în sistemul de management al traficului pentru a putea beneficia o prioritară în intersecții. Versiunea actualizată a sistemului de management al traficului trebuie orientată și către pietoni și bicicliști având capacitatea de a prioritiza aceste fluxuri atunci când este cazul.

În completarea sistemului de management al traficului, intrările principale către Silcotub Tenaris și Michelin de pe bd. Mihai Viteazu sunt echipate cu bucle inductive care activează semaforizarea când există vehicule care solicită accesul la cele două unități industriale.

²⁵ În intervalul 2009 – 2016, viteza medie pe coridor a crescut de la 9 km/h la 16 km/h, timpul pierdut în așteptare la semafor a scăzut de la 61,4 ore la 44,8 ore și emisiile din transport au scăzut cu 20%.

7.2. Analiza SWOT

Puncte tari	Puncte slabe	Oportunități	Amenințări
<p>Densitatea firmelor din zona metropolitană este peste media națională.</p> <p>Companiile aflate pe teritoriul municipiului Zalău și a zonei metropolitane reușesc să atragă forța de muncă.</p> <p>Principalele companii/instituții din municipiul Zalău și zona metropolitană (Silcotub, Michelin, Spitalul Județean de Urgență, Universal CO Zalău) atrag forță de muncă și din afara zonei, având o contribuție semnificativă la economia locală.</p>	<p>Populația zonei metropolitane a scăzut cu o valoare medie anuală de 0,2-0,4% în perioada 2007-2020.</p> <p>Fenomenul de îmbătrânire demografică este vizibil și la nivelul Zonei Metropolitane Zalău, cu 14,5% din populația având peste 65 de ani în anul 2020.</p>		<p>Accesibilitatea ridicată către țări mai dezvoltate contribuie la accentuarea fenomenului de migrație a populației către acestea.</p>

<p>Rata șomajului la nivelul municipiului Zalău și a zonei metropolitane se află în scădere în perioada 2014-2019.</p> <p>La nivelul zonei metropolitane există multiple UAT-uri cu un navetism ridicat către municipiul Zalău (ex. Crișeni, Hereclean, Meseșeni de Jos, Mirsid etc.).</p> <p>Cele două zone marginalizate de pe teritoriul municipiului Zalău sunt deservite de transportul public local.</p>			
<p>Calitatea drumurilor naționale ce străbat municipiul Zalău și zona metropolitană este una bună.</p> <p>Congestia este la un nivel mai redus</p>	<p>Calitatea unor drumuri județene ce străbat municipiul Zalău și zona metropotalianp este precară (ex. DJ191C).</p>	<p>Accesul la aeroporturile din vecinătatea municipiului și zonei metropolitane (aeroporturile din Cluj-Napoca,</p>	<p>Municipiul Zalău este slab conectat la rețeaua europeană TEN-T, acestea având o accesibilitate redusă către centrele urbane majore din Europa.</p>

<p>în municipiul Zalău, fiind concentrată numai în anumite puncte cheie din municipiu (ex. bd. Mihai Viteazu, str. Simion Bărnuțiu).</p>	<p>Configurația tramei stradale din municipiul Zalău face ca principalul culoar N-S (str. Gh. Doja și bd. Mihai Viteazu) să fie suprasolicitat.</p> <p>Infrastructura rutieră din municipiu prezintă în continuare dificultăți în ceea ce privește calitatea, cu 33,5% din drumurile locale fiind nemodernizate.</p> <p>Municipiul Zalău nu deține aeroport propriu.</p>	<p>Oradea, Satu Mare și Baia Mare).</p> <p>Elaborarea documentațiilor (SF, PT) pentru proiecte de infrastructură rutieră, ce vor contribui la creșterea accesibilității municipiului Zalău.</p> <p>Proiectele propuse prin MPGT</p> <p>Sursele de finanțare disponibile la nivel european și național pentru proiectele de mobilitate și transport, precum programele operaționale (ex. POR, POT etc.), PNRR sau programe de cercetare și schimb de experiență (ex. URBACT, Horizon, Interreg Europe etc.).</p>	<p>Creșterea economică evidențiată la nivel național, ce conduce și la creșterea nivelului de trai al populației, contribuie la posibilitatea unui număr mai mare de persoane de a își achiziționa un autovehicul (nou sau la mâna a doua), conducând la creșterea indicelui de motorizare și, implicit, la accentuarea presiunii asupra infrastructurii de transport rutier.</p>
---	--	---	---

<p>Serviciile de transport de persoane la nivel internațional și național sunt bine dezvoltate la nivelul municipiului.</p> <p>Transportul public județean deservește toate UAT-urile din Zona Metropolitană Zalău.</p> <p>În perioada 2014-2019, numărul utilizatorilor transportului public local din municipiul Zalău a crescut considerabil (cca. 130%).</p> <p>Majoritatea populației municipiului are acces la o stație de autobuz într-un interval de maxim 15 minute.</p> <p>În cazul rutelor directe, transportul public local poate concura cu</p>	<p>Inrastructura de cale ferată ce deservește municipiul Zalău nu este una performantă, liniile fiind cu precădere simple, neelectrificate, conducând la o viteză de circulație redusă (cca. 40 km/h). Nu există legături directe cu centre urbane importante cum ar fi Cluj-Napoca sau București.</p> <p>Transportul metropolitan pe cale ferată nu este valorificat la potențialul său maxim.</p> <p>Frecvența și orarul de funcționare al transportului public județean nu sunt optimizate, în special în contextul navetismului zilnic.</p> <p>Satele din zona metropolitană sunt slab deservite de</p>	<p>Transportul feroviar rămâne una dintre principalele priorități ale Uniunii Europene.</p> <p>Există un cadru legal pregătit pentru transportul public metropolitan.</p> <p>Existența aplicațiilor / platformelor digitale de accesare a informațiilor cu privire la funcționarea transportului public, inclusiv cu posibilitatea de planificare a rutelor (ex. Moovit).</p>	<p>Legături feroviare precare la nivel național, în special cu capitala și cu zonele Banat, Muntenia, Oltenia sau Moldova.</p>
---	---	---	--

<p>autoturismul, în ceea ce privește durata de deplasare.</p>	<p>transportul public județean.</p> <p>Frecvența transportului public local este redusă în cartierele periferice ale municipiului, ajungând chiar la o frecvență de 60 de minute.</p>		
	<p>Municipiul Zalău nu dispune de o variantă ocolitoare completă, astfel că fluxuri importante de trafic greu tranzitează direct zona urbanizată, inclusiv în vecinătatea zonei centrale, având un impact negativ asupra calității locuirii.</p>		
<p>Arterele principale din oraș (ex. Bd. Mihai Viteazu, str. Simion Bărnuțiu) beneficiază de o infrastructură pietonală bine conturată.</p> <p>Există multiple proiecte aflate în</p>	<p>Calitatea infrastructurii pietonale este una redusă, în special în cazul străzilor secundare unde acest tip de infrastructură e subdimensionat</p>		<p>Cadru legal, Stasurile și normativele pentru infrastructura dedicată mersului cu bicicleta existente la nivel național sunt învechite. Ghidul metodologic de reglementare a</p>

<p>implementare la nivelul municipiului Zalău, ce vizează dezvoltarea infrastructurii pietonale (modernizare / amenajare circulației și spații pietonale).</p> <p>Municipiul Zalău dispune de o serie de piste de biciclete, urmând ca până în anul 2023 aceasta să fie completată de multiplele proiecte de extindere a pistelor de biciclete aflate în implementare.</p> <p>Infrastructura destinată vehiculelor electrice este în curs de extindere la nivelul municipiului prin intermediul a 5 stații de încărcare a vehiculelor electrice.</p>	<p>sau lipsește complet.</p> <p>Infrastructura pietonală din jurul unităților de învățământ este deficitară, marcată de trotuare inexistente sau subdimensionate, calitate precară, mașini parcate neregulamentar sau lipsa marcajelor rutiere corespunzătoare.</p> <p>Soluțiile tehnice propuse în cadrul proiectelor pentru pistele de biciclete aflate în implementare nu sunt unele optime, rezultând în piste grupate cu spațiul pietonal, reduse la dimensiunile minime și fără zonă de proiecție față de circulația auto.</p> <p>Infrastructura destinată parcării bicicletelor este foarte redusă pe teritoriul</p>		<p>proiectării, execuției, utilizării și mentenanței lucrărilor de infrastructură pentru biciclete este în curs de avizare la MLPDA de peste 3 ani.</p>
---	---	--	---

	<p>municipiului, aceasta fiind marcată numai de rasteluri punctuale, ce oferă o siguranță redusă pentru ancorarea bicicletelor.</p> <p>Infrastructura destinată persoanelor cu mobilitate redusă este deficitară la nivelul municipiului, existând un număr foarte redus de echipamente și amenajări specifice (ex. străzi parțial accesibilizate, semnale sonore la semafor).</p>		
<p>Municipiul Zalău dispune de un sistem de management al traficului, orientat către coridorul principal de transport nord-sud.</p> <p>La nivelul municipiului este activă aplicația</p>	<p>Problemele cauzate de parcările neregulate din municipiu sunt accentuate în zona marilor generatori de trafic (Spitalul Județean, Tribunalul) și în zona cartierelor de locuințe colective.</p>		

<p>TPARK, ce permite plata parării prin SMS / card bancar.</p> <p>Numărul persoanelor grav rănite în urma accidentelor rutiere, a scăzut cu 44% în perioada 2010-2020.</p>	<p>Parcățile neregulate sunt prezente și în cartierele de locuințe individuale (ex. Traian, Stadion), unde locuitorii aleg să parcheze autoturismele pe trotuar și nu pe propria parcelă.</p> <p>Datele cu privire la parcările din municipiu, precum și accesul către acestea sunt reduse.</p> <p>Numărul persoanelor decedate în urma accidentelor rutiere a crescut în perioada 2010-2020.</p>		
--	---	--	--

8. Propuneri privind extinderea sistemului de transport public

8.1. Relația Municipiului Zalău cu zona periurbană

Municipiul Zalău are un rol puternic polarizator la nivelul zonei metropolitane. Acesta reprezintă principalul centru economic al zonei, concentrând peste 86% din locurile de muncă din ZM Zalău și doar

62% din populație identificându-se un deficit de forță de muncă la nivelul municipiului ce este acoperită de populația din localitățile imediat învecinate. Totodată municipiul Zalău reprezintă un centru de interes din perspectiva locurilor de studiu și al accesului la oportunități medicale, recreaționale și comerciale așa cum se menționează și în studiul Băncii Mondiale “Magnet Cities”.

Așa cum se observă în harta, municipiul Zalău concentrează cea mai mare parte a dezvoltărilor, reprezentate prin suprafața construită, concentrarea mare de populație și zonă construită continuându-se în imediata vecinătate către localitățile din primul inel. Astfel, localități precum Crișeni au atât teritoriul construit, cât și rețeaua stradală perfect integrate cu municipiul Zalău, formând o zonă compactă și puternic urbanizată în jurul municipiului. Pe de altă parte, celelalte localități din primul inel formează zone discrete, cu întindere redusă, filiforme în lungul Drumurilor județene, însă cu o distribuție spațială care acoperă un teritoriu vast, specific zonelor rurale de densitate extrem de scăzută și cu mult teren cultivabil adiacent (terenuri arabile, livade, pășuni, etc).

Ținând seama de distribuția spațială, localitățile din primul inel sunt mai favorizate și predispuse fenomenului de navetă, municipiul Zalău fiind ușor accesibil, atât ca distanța cât și ca alternative de alegere a traseului, în timp ce pentru restul localităților distanța crescută și implicit durata mai ridicată de atingere a oportunităților de lucru descurajează naveta.

Conform cercetărilor sociologice, o persoană este dispusă să aloce navetei (călătoria dus întors) o durată maximă de până la 90 de minute pe zi, ținând seama că această durată se adaugă celor 8 ore de lucru. Așadar, cu cât distanța față de centrul de interes crește, cu atât atractivitatea navetei scade, întrucât durata de deplasare tinde să atingă și chiar să depășească pragul maxim acceptabil.

8.2. Propuneri privind extinderea sistemului de transport public

8.2.1. Contextul actual

8.2.1.1. Comuna Crișeni

Crișeni este formată din satele [Cristur-Crișeni](#), [Crișeni](#) (reședința) și [Gârceiu](#).

Figură 40 Criseni



Conform [recensământului efectuat în 2021](#), populația comunei Criseni se ridică la 3.326 de locuitori, în creștere față de [recensământul anterior din 2011](#), când fuseseră înregistrați 2.641 de locuitori.

Localitatea este amplasată la nord de municipiul Zalău, în imediata sa apropiere, pe șoseaua care îl leagă pe acesta de orașul Cehu Silvaniei. Prin extinderea municipiului Zalău, azi practic satul Criseni s-au unit cu acesta.

Analiza evoluției populației în Comuna Criseni în ultimii ani oferă perspective importante pentru planificarea strategică. Creșterea sau scăderea numărului de locuitori indică nevoia de adaptare a infrastructurii și serviciilor publice. De exemplu, un declin demografic poate semnala probleme economice ce determină migrația tinerilor, impunând măsuri de creștere a atractivității orașului. O creștere rapidă a populației necesită extinderea sistemelor de

transport, locuințe, utilități etc. pentru a susține numărul mai mare de locuitori. Prin urmare, înțelegerea tendințelor demografice este esențială pentru ca autoritățile să poată răspunde eficient nevoilor în schimbare pe termen lung ale comunității.

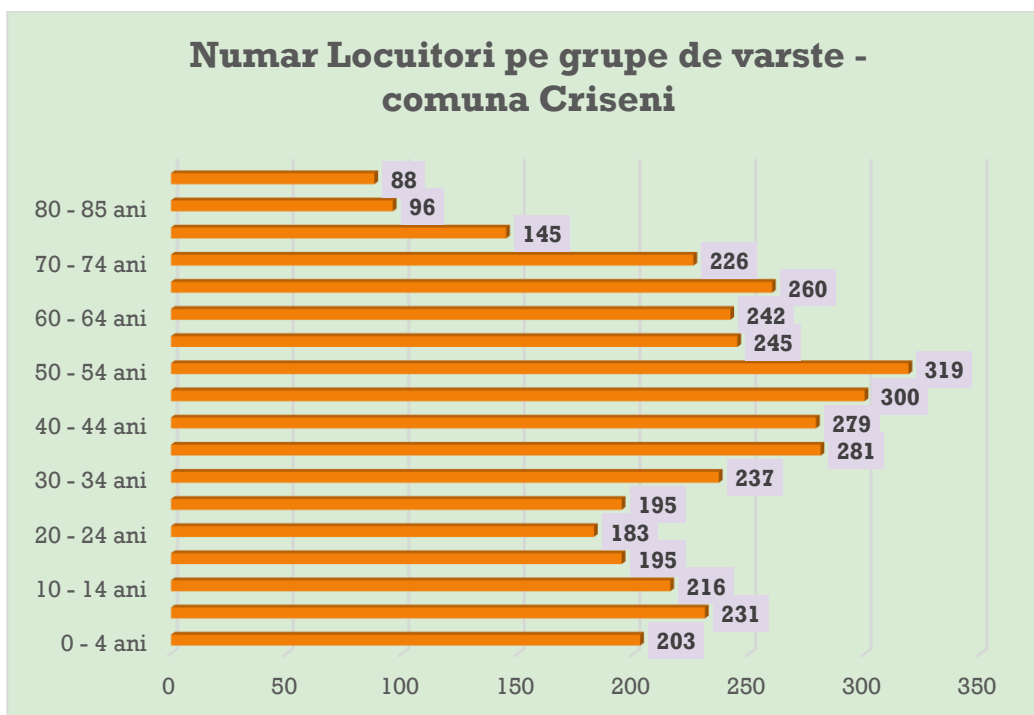
Tabel 14 Rezultate recensamant Criseni

Tabel cu structura pe grupe de varsta a lor din comuna Criseni, jud. Salaj:	
Grupa de varsta [ani]	Locuitori
0 - 4 ani	225
5 - 9 ani	230
10 - 14 ani	200
15 - 19 ani	182
20 - 24 ani	151
25 - 29 ani	188
30 - 34 ani	221
35 - 39 ani	236
40 - 44 ani	268
45 - 49 ani	260
50 - 54 ani	270
55 - 59 ani	176
60 - 64 ani	168
65 - 69 ani	194
70 - 74 ani	152
75 - 79 ani	101
80 - 85 ani	57
> 85 ani	47

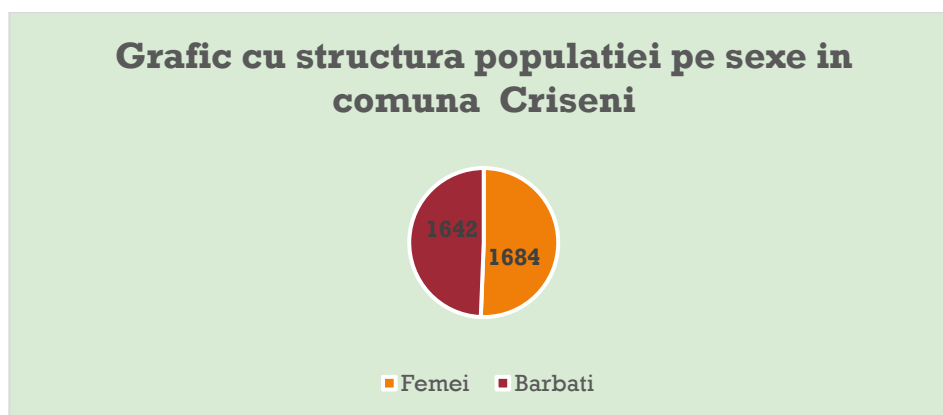
Tabel 15 Structura populatiei Criseni

Tabel cu structura populatiei pe sexe in comuna Criseni, jud. Salaj:	
Femei	1684
Barbati	1642
Total locuitori	3326

Figură 41 Numar locuitori pe grupe de varste Criseni



Figură 42 Grafic cu structura populatiei Criseni



În Comuna Crișeni, populația totală numără 3,326 de locuitori. Dintre aceștia, grupa de vârstă cu cea mai mare populație este cea cuprinsă între 40 - 49 de ani, în care se regăsesc 528 de persoane, ceea ce reprezintă aproximativ 15.87% din totalul populației.

Pe de altă parte, grupa de vârstă cu cei mai puțini rezidenți este cea cu vârsta 80+ ani, cu 104 de persoane, adică 3.13% din întreaga populație a comunei Crișeni.

Este interesant să observăm că intervalul de vârstă cuprins între 0 și 49 de ani reprezintă 64.97% (vs. 60%, media pe toată țara). În același timp, intervalul de vârstă 50 - 80+ ani constituie 35.03% din populație, (vs. 40%, media pe țară).

Acest lucru indică o populație cu o vârstă medie mai tânără decât media națională.

De asemenea, trebuie menționat că grupa de vârstă 0 - 9 ani se situează la un nivel mai ridicat decât media la nivel național, reprezentând 13.68% din populație. Acest procent este mai mare decât media națională de 10.4%.

Analiza populației pe grupe de vârstă în Comuna Crișeni este esențială pentru adaptarea serviciilor publice la nevoile în schimbare ale locuitorilor. De exemplu, o pondere mare a tinerilor necesită investiții în școli, licee, locuri de muncă pentru absolvenți. O populație îmbătrânită impune măsuri privind asistența socială și medicală dedicată vârstnicilor. Autoritățile pot regândi amenajările urbane, mobilitatea de transport, programele culturale, opțiunile de petrecere a timpului liber în funcție de vârsta cetățenilor. Astfel, înțelegerea structurii demografice ajută la furnizarea unor servicii publice adecvate fiecărui segment al populației.

În ceea ce privește starea civilă, în Populație Comuna Crișeni, Județul Sălaj, 1,359 de persoane sunt căsătorite (40.86%), 75 de persoane sunt divorțate (2.25%), 299 de persoane sunt văduve (8.99%), iar 907 de persoane sunt necăsătorite (27.27%).

8.2.1.2. Comuna Mirșid

Comuna Mirșid este situată în zona centrală a județului Sălaj, poziționată la contactul Depresiunii Zalău

cu Dealul Dumbrava și culmea afundată a Munților Meseș la o distanță de 11 km de municipiul Zalău, la 11 km de Jibou și la 29 km de Cehu Silvaniei.

Comuna include satele Mirșid, Firminiș, Moigrad-Porolissum și Popeni. Economia comunei este una predominant agrară, deși comuna dispune de bogate resurse minerale utile cum sunt calcarele, tufurile vulcanice și dacitul.

Potențialul turistic al comunei este unul de excepție. Prezența Ansamblului arheologic Porolissum cu sistemul defensiv de turnuri de observație pe înălțimile Pomet, Citera, Dealul Fericirii și La Poiana, atrage anual o mulțime de turiști.

Infrastructura de transport

Infrastructura de transport este destul de bine dezvoltată, făcându-se atât pe cale rutieră (DN, DJ și DC), cât și pe calea ferată (stații CFR: Mirșid și Popeni). La distanțe cuprinse între 80 și 120 km se află aeroporturile: Cluj-Napoca, Satu Mare, Baia Mare, Oradea.

Legătura comunei cu principalele centre urbane – municipiul Zalău, orașul Jibou și de aici mai departe – se realizează prin drumul național DN 1H care traversează localitățile Mirșid și Popeni, DN 1T care face legătura între localitatea Moigrad-Porolissum și DN 1H, DJ 191C, Zalău → Creaca → Românași → DN 1F (E81), drum care trece pe la nordul localității Moigrad-Porolissum. Satul Firminiș este legat de drumul D.N.1H prin drumul comunal D.C. 21A.

Infrastructura de transport a comunei este completată astfel:

Drumuri comunale: DC 21 A = 9,0 km

Străzi comunale: = 35,5 km, din care: 32,5 km pietruit și 3,0 km de pământ

Drumuri vicinale: = 64,5 km, de pământ

Total = 109,0 km

Mirșid este o comună în județul Sălaj, formată din satele Firminiș, Mirșid (resedința), Moigrad-Porolissum și Popeni. Se află în zona centrală a județului, la o distanță de 11 km față de Zalău. Are o suprafață de 53,28 km

Conform recensământului efectuat în 2021, populația comunei Mirșid se ridică la 2.280 de locuitori, în

creștere față de recensământul anterior din 2011, când fuseseră înregistrați 2.159 de locuitori.

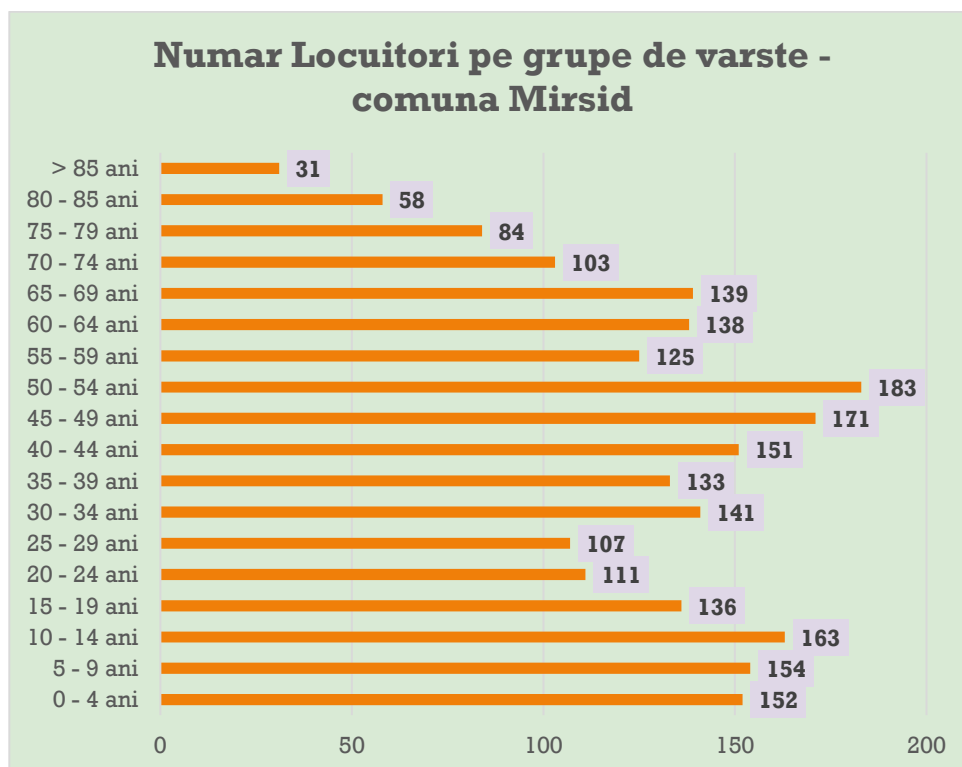
Tabel 16 Structura populației pe grupe de vârstă comuna Mirsid

Tabel cu structura pe grupe de vârstă a lor din comuna Mirsid, jud. Salaj:	
Grupa de vârstă [ani]	Locuitori
0 - 4 ani	152
5 - 9 ani	154
10 - 14 ani	163
15 - 19 ani	136
20 - 24 ani	111
25 - 29 ani	107
30 - 34 ani	141
35 - 39 ani	133
40 - 44 ani	151
45 - 49 ani	171
50 - 54 ani	183
55 - 59 ani	125
60 - 64 ani	138
65 - 69 ani	139
70 - 74 ani	103
75 - 79 ani	84
80 - 85 ani	58
> 85 ani	31

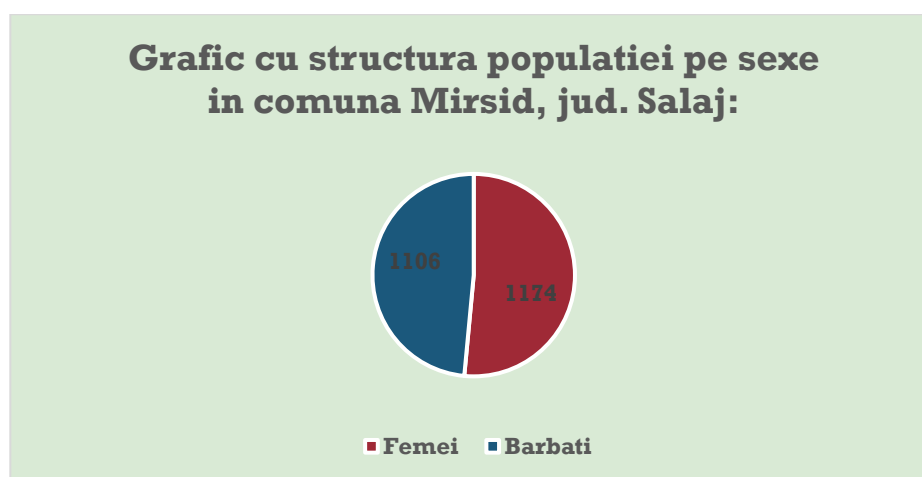
Tabel 17 Structura populației pe sexe comuna Mirsid

Tabel cu structura populației pe sexe în comuna Mirsid, jud. Salaj:	
Femei	1174
Barbati	1106
Total locuitori	2280

Figură 43 Grafic cu numar locuitori pe grupe de varsta Mirsid



Figură 44 Grafic cu numar locuitori pe sexe Mirsid



Populația, pe sate, la ultimul recesământ era următoarea:

- satul Mirșid: 671 locuitori, 327 sex masculin, 344 sex feminin;
- satul Moigrad-Porolissum: 546 locuitori, 272 sex masculine, 274 sex feminin;
- satul Popeni: 874 locuitori, 420 sex masculin, 454 sex feminin;
- satul Firminiș: 213 locuitori, 100 sex masculin, 113 sex feminin

În satul Mirșid sunt patru clădiri cu destinație școală, prima clădire datează din anul 1930, următoarele din anii 1945 și 1949 (renovată în anul 1962), iar ultima construcție este din anul 1962.

Localitatea are un singur teren de sport, la școala din Mirșid, dar și acesta insuficient dotat. Infrastructura de sănătate este destul de slab dezvoltată.

Există doar un singur dispensar și o singură farmacie în comuna Mirșid, situate în reședința de comună, dar nu există nici un cabinet stomatologic.

Cadrele medicale: un medic și un asistent (angajați cu normă întreagă) sunt insuficiente.

Există un singur dispensar veterinar privat în satul Popeni.

În comună nu există: brutărie, cofetărie, frizerie, ateliere de reparații, ateliere de rotărie, dogărie, servicii bancare.

ANALIZA SWOT

Poziționarea în teritoriu

<p>Puncte tari</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. comuna este situată în centrul județului, la o distanță de 13 km de municipiul Zalău și 15 km față de orașul Jibou; 2. așezarea este înconjurată de masivele Pomeț, Citera și Măgura Moigradului; 3. situată la distanță acceptabilă față de aeroporturile internaționale de la Oradea, Baia Mare, Satu-Mare și Cluj-Napoca; 4. drumul național 1H traversează în lung comuna, rețea de transport feroviar; 5. face parte din microregiunea Zalău, fapt ce îi conferă un avantaj pozitiv asupra schimburilor comunității cu exteriorul; 6. accesul la toate satele din împrejurimi este facil; 7. resurse naturale importante: tuf vulcanic, diorit, gips și calcare expoatabile în cariere; 8. patrimoniu istoric bogat. 	<p>Puncte slabe</p> <ol style="list-style-type: none"> A. inexistența investitorilor de mare anvergură pe teritoriul comunei; B. lipsa unei ape curgătoare (râu).
<p>Oportunități</p> <ul style="list-style-type: none"> • fonduri structurale alimentate prin bugetul Uniunii Europene pentru dezvoltarea zonelor rurale; • existența Ansamblului arheologic Porolissum, a DN 1H și DN 1T (traversează comuna) și apropierea de Munții Meseș sporește potențialul turistic. 	<p>Amenințări</p> <ul style="list-style-type: none"> • existența în apropierea comunei a polilor urbani (Zalău, Jibou) ar putea avea efecte negative în ceea ce privește atragerea investițiilor directe în zonă; • infrastructura încă precară și lipsa utilităților poate afecta negativ interesul turistic și cel antreprenorial.

Capitalul uman

<p>Puncte tari</p> <ul style="list-style-type: none"> • nivel relativ ridicat al gradului de calificare în anumite domenii ce aparțin de tradițiile locale; • existența unui număr însemnat de absolvenți ai învățământului superior; • ospitalitatea renumită a locuitorilor; • rata infrafracționalității extrem de redusă; • nivel scăzut al inadaptațiilor sociale; • densitate demografică relativ redusă. 	<p>Puncte slabe</p> <ul style="list-style-type: none"> • îmbătrânirea populației; • existența unor familii care trăiesc la limita subzistenței datorită veniturilor scăzute sau inexistente; • depopularea satelor (spor natural negativ, migrarea persoanelor tinere spre mediul urban și străinătate); • neadaptarea socială a populației de etnie romă; • mentalitatea populației față de schimbare în general și reconversie profesională în special.
<p>Oportunități</p> <ul style="list-style-type: none"> • posibilitatea accesării unor programe guvernamentale de finanțare pentru reconversie profesională și crearea de noi locuri de muncă pentru șomeri; • potențial important de forță de muncă locală (datorită gradului redus de ocupare) la salarii competitive la nivel regional; • existența unor exemple de reușită al unor localnici cu inițiativă; • implicarea autorităților locale în problemele comunității și deschidere la realizarea unor parteneriate; • elaborarea unei politici de atragere a unui segment de „emigranți” prin turism; • dezvoltarea serviciilor de turism. 	<p>Amenințări</p> <ul style="list-style-type: none"> • natalitatea scăzută în continuare; • reducerea ponderii populației active, implicit a persoanelor calificate; • scăderea gradului de instrucție școlară a populației tinere; • creșterea șomajului în rândul tinerilor absolvenți; • creșterea ponderii „muncii la negru” cu efecte negative asupra pieței muncii, economiei locale și asistenței sociale în perspectivă; • creșterea delincvenței; • estomparea tradițiilor locale odată cu trecerea timpului.

Turismul rural în comuna Mirșid**Puncte tari**

- așezare geografică propice dezvoltării turismului rural;
- „prezența” Ansamblului arheologic Porolissum (caster, orașul roman Porolissum, sanctuare, amfiteatru) cu sistemul defensiv de turnuri de observație pe înălțimile Pomet, Citera, Dealul Fericii și La Poiana;
- existența în împrejurimi a altor vestigii romane: Castrul roman de la Brusturi, turnurile romane de la Brebi, cimitirul roman de la Jac (toate în comuna vecină Creaca, în jurul orașului roman Porolissum), Castrul roman de la Jibou, Castele romane de la Romita și Românași;
- existența, în împrejurimi, a unor arii protejate: Grădina Zmeilor (comuna Bălan), Poiana cu Narcise de la Râcaș (comuna Hida), Grădina Botanică din Jibou, Calcarelor de la Rona și nu în ultimul rând zestrea bisericilor de lemn ș.a.;
- mediul natural favorabil drumețiilor, weekend-urilor și/sau „vacanțelor la țară”;
- habitat rural bine conservat;
- păstrarea patrimoniului cultural;
- ospitalitatea tradițională cu gastronomia specifică;
- potențialul peisagistic deosebit;
- diversitatea florei și faunei;
- climat blând, mediul aproape nepoluat;

Puncte slabe

- resurse financiare locale insuficiente, investiții autohtone sau străine foarte mici;
- pregătirea profesională de slabă calitate în domeniul serviciilor turistice;
- absența unei strategii locale pentru zone de agrement;
- lipsa unor acțiuni concentrate în sensul schimbărilor de mentalitate privind turismul rural (întocmirea proiectelor, accesarea fondurilor, calitatea serviciilor);
- lipsa firmelor agroturistice autorizate;
- posibilități de informare slabe;
- lipsa unui „brand” local.

<ul style="list-style-type: none"> • potențial bun pentru dezvoltarea turismului rural. 	
<p>Oportunități</p> <ul style="list-style-type: none"> • realizarea unor investiții în spații de cazare; • crearea unui centru în care să se valorifice elementele de port, uz casnic și uz gospodăresc poate antrena creșterea fluxului de turiști în zonă; • realizarea unor investiții în agrement (trasee turistice pentru drumeții, trasee pentru ATV-uri și biciclete, dezvoltarea turismului ecvestru etc.); • înființarea unor pensiuni agroturistice; • înființarea unui centru de informații turistice în zonă; • valorificarea potențialului turistic al zonei (cadrul natural, obiectivele cultural-istorice, etnofolclorul, gospodăriile țărănești); • dezvoltarea unui circuit al monumentelor istorice și religioase, siturilor arheologice, ruinelor de cetăți, castre, conace, muzee (exemplu: « Circuitul Castrelor romane »); • amenajarea unor case de vacanță în parteneriat public – privat; • investiții necesare creării unor „sate turistice de recreație” (cu îndeplinirea condițiilor de recunoaștere) în comuna Mirșid, județul Sălaj; • utilizarea programelor de finanțare ale Uniunii Europene, spre exemplu: fonduri prin PNDR 2007-2013 (FEADR), Măsura 313 – Încurajarea activităților turistice, Măsura 312 – Sprijin pentru diversificarea către activități nonagricole și crearea și dezvoltarea de micro-întreprinderi; fonduri prin POR 	<p>Amenințări</p> <ul style="list-style-type: none"> • legislație în continuă modificare; • mentalități de indiferență față de mediu în general și față de patrimoniul turistic în special; • poluarea mediului prin practicarea unui turism „neecologic” din partea unor vizitatori; • slaba infrastructură de bază: apa/apa uzată, drumuri comunale etc.; • nivel redus al echipării tehnico-edilitare și cu servicii publice al teritoriului; • preluarea unor „importuri” în locul tradițiilor (Valentine`s Day vs. Dragobete); • irosirea șansei de accesare a fondurilor europene.

2007-2013 (FEDR), Axa Prioritară 5: Dezvoltarea durabilă și promovarea turismului.	
--	--

Comuna Mirșid este situată în partea centrală a județului, la nord – est de reședința de județ – Municipiul Zalău, poziționată la contactul Depresiunii Zalău cu Dealul Dumbrava și culmea afundată a Munților Meseș la o distanță de 11 km de municipiul Zalău, la 11 km de Jibou și la 29 km de Cehu Silvaniei.

Comuna include satele Mirșid, Firminiș, Moigrad Porolissum și Popeni.

Pe drumul național DN 1H, comuna Mirșid se află la o distanță de cca. 13 km de municipiul Zalău și la cca. 15 km de orașul Jibou. Se învecinează cu:

- la nord: comuna Dobrin
- la nord-est: teritoriul administrativ al orașului Jibou
- la sud, sud-est: comuna Creaca
- la sud, sud-vest: teritoriul administrativ al municipiului Zalău
- la vest, nord-vest: comuna Crișeni.

Teritoriul administrativ al comunei are o suprafață de 5.328 ha, reprezentând 1,38% din suprafața județului.

Legătura comunei cu principalele centre urbane (Zalău și Jibou) se realizează prin drumul național D.N. 1H, care traversează localitățile Mirșid și Popeni.

Drumul național D.N. 1T face legătura între localitatea Moigrad-Porolissum și D.N. 1H. Drumul județean D.J. 191C, Zalău → Creaca → Românași → D.N. 1F (E81), trece pe la nordul localității Moigrad-Porolissum. Cu o poziție mai puțin favorabilă, satul Firminiș este legat de drumul D.N.1H prin drumul comunal D.C. 21A.

Legătura pe calea ferovială se realizează pe linia Jibou – Zalău, care traversează comuna pe o distanță de 14 km, cu stație C.F.R. în satele: Mirșid și Popeni. Pe teritoriul comunei se găsește și halta satului Gârceiu din comuna învecinată, Crișeni.

8.2.1.3. Comuna Hereclean

Conform recensământului efectuat în 2021, populația comunei Hereclean se ridică la 3.941 de locuitori, în creștere față de recensământul anterior din 2011, când fuseseră înregistrați 3.575 de locuitori.

Comuna Hereclean este asezata in partea centrala a judetului Salaj: altitudine - 665 m, longitudine - 470 grade si latitudine - 230 grade, in apropierea municipiului Zalau la 10 km de acesta, la ramificatia soselei ce vine din orasul Zalau spre Simleu-Silvaniei si spre Satu Mare.

Trasatura generala a reliefului este constituita din dealuri accidentate si vii adanci la deal si largi spre ses. Clima este determinata de asezarea geografica: veri calduroase si ierni destul de blande.

Comuna Hereclean are în componență următoarele localități: Hereclean - sat reședință de comună, situat la o distanță de 10 km față de municipiul Zalău, Badon, Bocșița, Dioșod, Guruslău și Panic.

Deși are o economie predominant agrară, în ultimii ani, datorită apropierii comunei de municipiul Zalău, dar mai ales decăderii sectorului agricol, s-a putut observa apariția și dezvoltarea micii industrii și a serviciilor.

Satele comunei Hereclean sunt amplasate în zonele Depresiunii Zalău și Depresiunii Guruslăului. Teritoriul administrativ al comunei se întinde pe o suprafață de 71,63 km².

Tabel 18 Structura populatiei pe grupe de varsta Comuna Hereclean

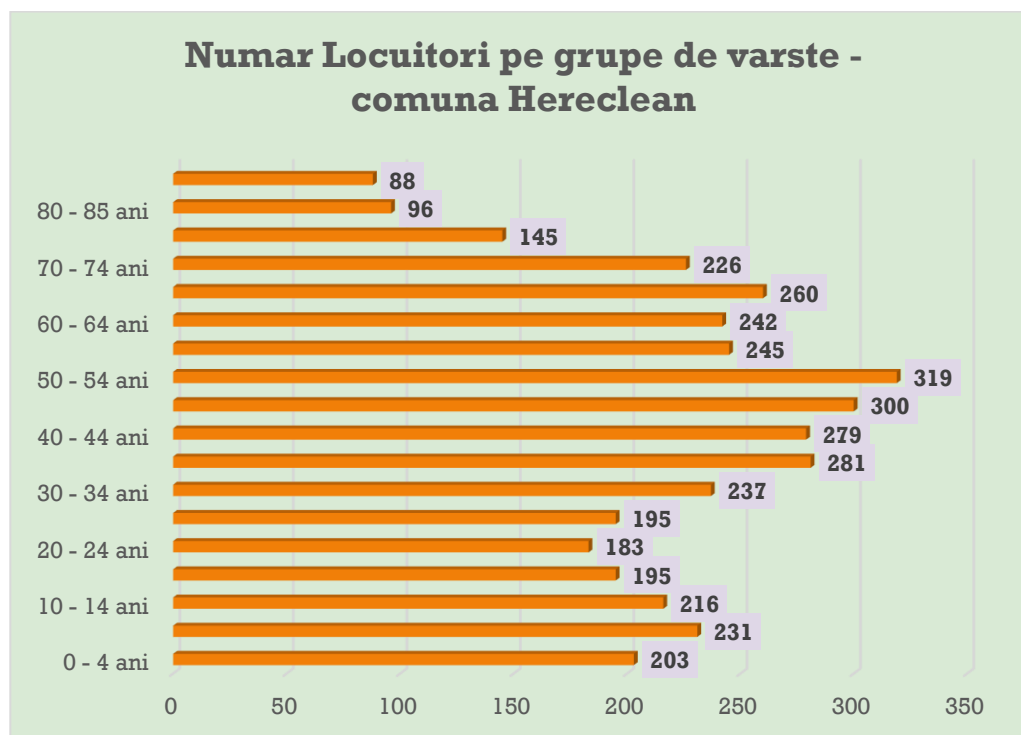
Tabel cu structura pe grupe de varsta a lor din comuna Hereclean, jud. Salaj:	
Grupa de varsta [ani]	Locuitori

0 - 4 ani	203
5 - 9 ani	231
10 - 14 ani	216
15 - 19 ani	195
20 - 24 ani	183
25 - 29 ani	195
30 - 34 ani	237
35 - 39 ani	281
40 - 44 ani	279
45 - 49 ani	300
50 - 54 ani	319
55 - 59 ani	245
60 - 64 ani	242
65 - 69 ani	260
70 - 74 ani	226
75 - 79 ani	145
80 - 85 ani	96
> 85 ani	88

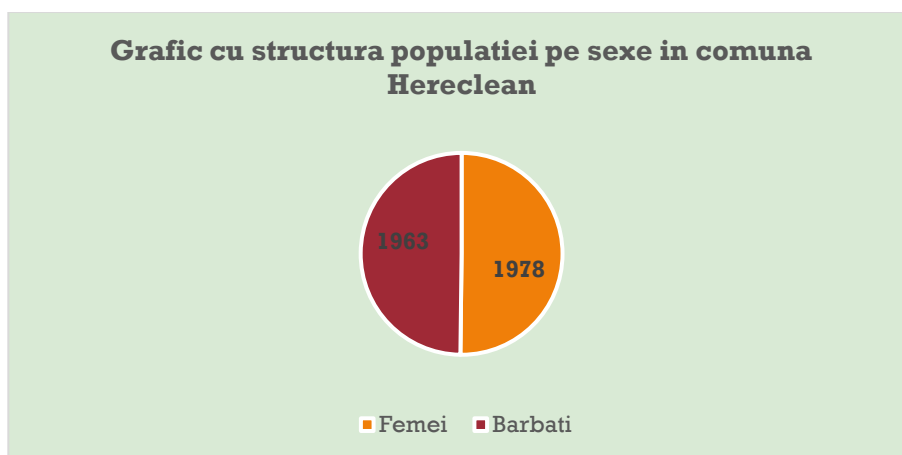
Tabel 19 Structura populatiei pe sexe Comuna Hereclean

Tabel cu structura populatiei pe sexe in comuna Hereclean, jud. Salaj:	
Femei	1978
Barbati	1963
Total locuitori	3941

Figură 45 Grafic cu Structura populatiei pe grupe de varsta Comuna Hereclean



Figură 46 Structura populatiei pe sexe Comuna Hereclean



8.2.1.4. Comuna Mesesenii de Jos

Comuna Meseșenii de Jos, cu o suprafață a teritoriului administrativ de 62,86 km², este amplasată la poalele Munților Meseș, în Depresiunea Crasnei, coborând spre piațeta de adunare a apelor de la Vîr-solț. În componența comunei intră următoarele localități: Meseșenii de Jos - sat resedință de comună situat la o distanță de 12 km față de municipiul Zalău, Aghireș, Fetindia și Meseșenii de Sus.

La ultimul recensământ populația comunei număra 3078 de locuitori.

Apropierea față de municipiul Zalău a făcut posibilă o migrare dinspre oraș a activităților din sectoarele secundare și terțiare. Cultivarea terenului, creșterea animalelor, prelucrarea lemnului în ateliere meșteșugărești sunt principalele ramuri de activitate care completează spectrul economic al comunei.

Din punct de vedere turistic, comuna este cunoscută pentru cali-tățile balneoterapeutice ale apelor sulfuroase-bicarbonatate de la Meseșenii de Sus. Punerea în valoare a acestor izvoare, dezvoltarea bazei de cazare și dezvoltarea infrastructurii ar putea face din această localitate o stațiune balneoclimaterică de mare succes.

Tabel 20 Structura populației pe grupe de varsta Comuna Mesesenii de Jos

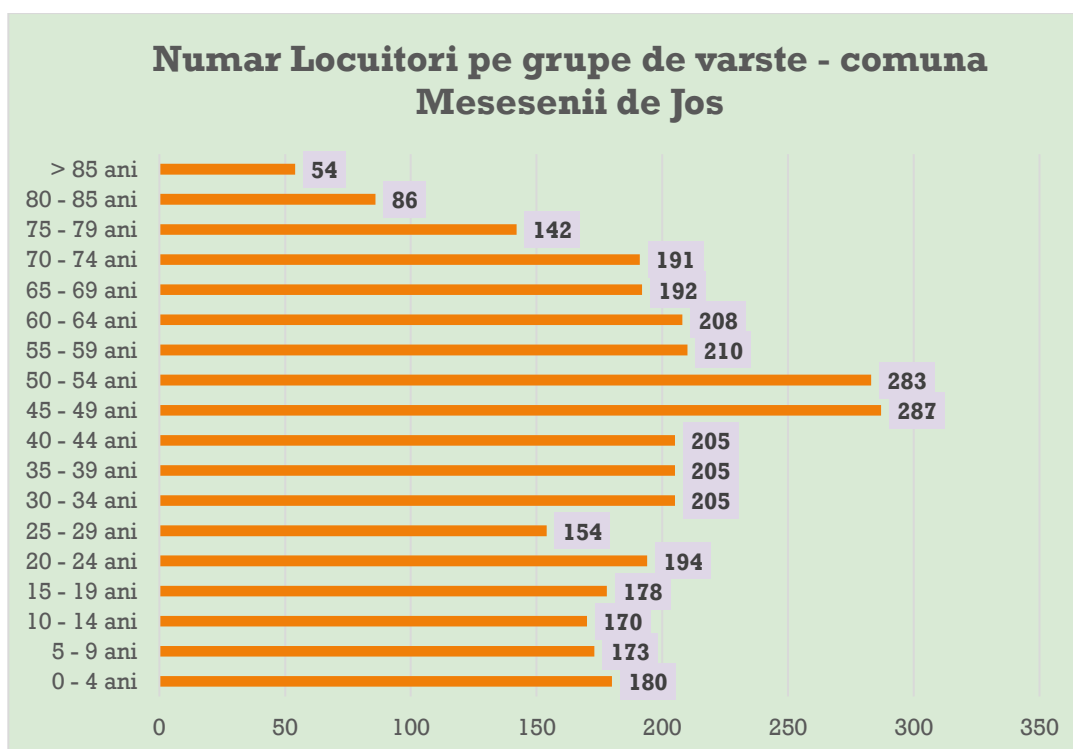
Tabel cu structura pe grupe de varsta a lor din comuna Mesesenii de Jos, jud. Salaj:	
Grupa de varsta [ani]	Locuitori
0 - 4 ani	180
5 - 9 ani	173
10 - 14 ani	170
15 - 19 ani	178
20 - 24 ani	194
25 - 29 ani	154
30 - 34 ani	205
35 - 39 ani	205
40 - 44 ani	205

45 - 49 ani	287
50 - 54 ani	283
55 - 59 ani	210
60 - 64 ani	208
65 - 69 ani	192
70 - 74 ani	191
75 - 79 ani	142
80 - 85 ani	86
> 85 ani	54

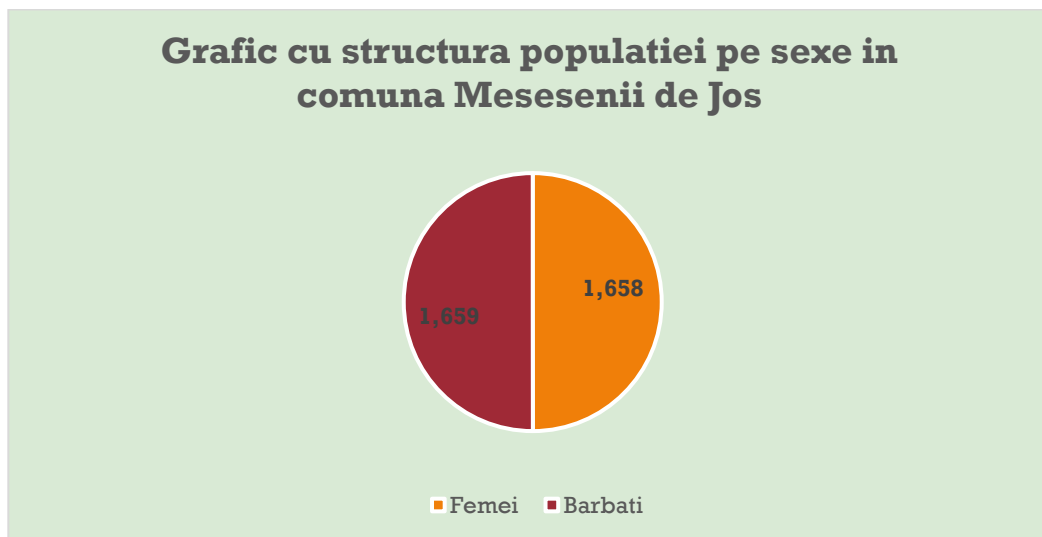
Tabel 21 Structura populatiei pe sexe Comuna Mesesenii de Jos

Tabel cu structura populatiei pe sexe in comuna Mesesenii de Jos, jud. Salaj:	
Femei	1,658
Barbati	1,659
Total locuitori	3,317

Figură 47 Grafic cu structura populatiei pe grupe de varsta Comuna Mesesenii de Jos



Figură 48 Grafic cu structura populației pe sexe Comuna Meseșenii de Jos



Companiile prezente la nivelul municipiului Zalău atrag aproximativ **5.250 salariați** din județul Sălaj și aproximativ **3.700 salariați din zona metropolitană**, iar datele asupra navetismului indică faptul că **Zalău reprezintă principala destinație zilnică a forței de muncă din localitățile aflate în zona metropolitană**. Se observă că cel mai mare procent de navetiști provine din comunele **Crășeni (47,2 % din salariații care locuiesc în comună desfășoară o activitate economică în Zalău)**, **Hereclean (33,7%)**, **Meseșenii de Jos (35%)** și **Mirșid (31,9%)**.

Localitățile cu cel mai mare număr de salariați, peste 300 de locuitori, care lucrează în municipiul Zalău sunt **Crășeni (502 salariați)**, **Hereclean (430 salariați)**, **Meseșenii de Jos**, **Șărmășag**, orașul **Jibou** și **Bocșa** (fiecare cu peste 300 de salariați ce lucrează în municipiul Zalău).

În zona periurbană procesul de expansiune a fost unul mai lent întrucât municipiul Zalău dispune încă de rezerve de teren generoase care se află în curs de dezvoltare. **Doar cele două comune Hereclean și Crășeni evidențiază un proces mai rapid de expansiune** acesta este însă orientat în mare măsură spre activități industriale și de logistică. Un proces de expansiune, însă mai puțin accentuat, cu noi dezvoltări rezidențiale este vizibil și în comuna Meseșenii de Jos (Aghireș). Acest proces de periurbanizare generează o creștere a cererii pentru transport public metropolitan, mizând pe o extindere a unor linii de transport public local. **Nevoia este cea mai acută în cazul comunei Meseșenii de Jos / Aghireș care se află pe o rută secundară, mai puțin profitabilă pentru operatorii de transport public contractați de**

consiliul județean. **Profitabilitatea redusă a rutei face ca în prezent să nu existe servicii de transport public județean pe ruta Aghireș – Zalău.**

8.2.2. Evaluarea cererii de transport

Pentru evaluarea cererii, consultantul realizatorului PMUD 2023 a realizat un sistem de zonificare.

Sistemul de zonificare include un set de zone externe orașului reprezentate de județele țării cu impact asupra mobilității la nivelul orașului. Sistemul de zonificare are la bază împărțirea orașului pe cartiere, zonele fiind ulterior dezagregate astfel încât să se poată determina o bază privind cererea de mobilitate. Această bază permite sintetizarea cererii de mobilitate în funcție de origine-destinație din caracteristicile zonale, dar și prognozarea ulterioară pentru zonele unde s-ar putea înregistra o creștere a numărului de deplasări ca urmare a densificării sau modificării condițiilor zonale socio-economice. Sistemul de zonificare constă în 100 de zone urbane care descriu Municipiul Zalău, 17 zone aferente localităților componente ale comunelor Crișeni, Hereclean, Mirșid și Meseșeni de Jos și 8 de zone externe naționale care grupează localitățile și județele învecinate și restul țării în zone de influență, conform împărțirii pe macroregiuni/regiuni. Fiecare zonă urbană conține informațiile necesare pentru descrierea sa din punct de vedere demografic și socio-economic, astfel că informațiile disponibile la nivelul fiecărei zone sunt:

- **Informații demografice** – populație totală, activă și inactivă, precum și populația angajată, neangajată, etc;
- **Informații socio-economice** – centre de învățământ, zone de recreere, centre comerciale majore, locuri de muncă.

Informațiile disponibile la nivelul fiecărei zone au fost evaluate pe baza datelor puse la dispoziție. În ceea ce privește datele demografice aferente fiecărei zone, s-au prelucrat informații puse la dispoziție de Primăria Municipiului Zalău, actualizate pe baza datelor statistice anuale publicate de Institutul Național de Statistică.

În privința informațiilor economice, informațiile cu privire la locurile de muncă ocupate la nivelul municipiului au fost prelucrate pornind de la lista detaliată a agenților economici înregistrați la Registrul Comerțului. În tabelul de mai jos este prezentată lista locurilor de muncă și a populației în raport cu sistemul de zonificare modelat.

Tabel 22 Populația și locurile de muncă în raport cu sistemul de zonificare

NR	NUME ZONĂ	TIP ZONĂ	LOCURI DE MUNCĂ	NUMĂR DE LOCURI ÎN INSTITUȚII DE ÎNVĂȚĂMÂNT	POPULATIE
1	Stana	Zona Urbană	19	0	266
2	Parc Central	Zona Urbană	214	757	1916
3	Casa de Cultura Sindicate	Zona Urbană	267	0	1901
4	fostul Centru Militar	Zona Urbană	55	0	753
5	Lic. Pedagogic Ghe. Sincai	Zona Urbană	773	2606	425
6	Profi Ceentru	Zona Urbană	251	0	1686
7	Scala	Zona Urbană	428	760	1021
8	Pacii	Zona Urbană	755	252	1962
9	Scoala 1 si Colegiul tehnic Al. Papiu	Zona Urbană	787	1741	642
10	Maxim Gorki	Zona Urbană	92	0	666
11	Visinilor	Zona Urbană	71	0	355
12	Lic. Pedagogic Ghe. Sincai	Zona Urbană	143	304	418
13	Traian	Zona Urbană	141	0	487
14	Scoala 13	Zona Urbană	73	144	220
15	Andrei Muresan	Zona Urbană	44	0	112
16	Prefectura	Zona Urbană	1110	968	1074
17	Primarie	Zona Urbană	426	1069	260
18	Alunului	Zona Urbană	113	0	235
19	Cosbuc	Zona Urbană	113	0	107
20	Paraschivescu	Zona Urbană	128	0	278
21	Dezvoltare 1	Zona Urbană	28	0	207
22	Dezvoltare 2	Zona Urbană	14	0	108
23	Decebal	Zona Urbană	123	0	197
24	Emil Bota 1	Zona Urbană	123	0	156
25	Emil Bota 2	Zona Urbană	35	0	334
26	Caprioarei	Zona Urbană	148	22	492
27	Merilor	Zona Urbană	38	0	96
28	22 Decembrie	Zona Urbană	344	0	328
29	Padurii	Zona Urbană	71	0	122
30	Sud 1	Zona Urbană	42	0	177
32	Campului	Zona Urbană	28	0	187
33	Sud 2	Zona Urbană	0	0	150
34	Morii	Zona Urbană	212	0	216
35	Oborului	Zona Urbană	339	0	736
36	Vanatorilor	Zona Urbană	0	0	78
37	Cetinei	Zona Urbană	186	0	525
38	Dezvoltare Morii	Zona Urbană	0	0	191

NR	NUME ZONĂ	TIP ZONĂ	LOCURI DE MUNCĂ	NUMĂR DE LOCURI ÎN INSTITUȚII DE ÎNVĂȚĂMÂNT	POPULATIE
39	Pinului - Paraului	Zona Urbană	451	0	490
40	Ghe. Doja - Coposu	Zona Urbană	837	0	1511
41	Stadionului	Zona Urbană	158	0	2287
42	Avram Iancu 1	Zona Urbană	281	0	3007
43	Avram Iancu 2	Zona Urbană	329	436	1360
44	B. P. Hasdeu	Zona Urbană	40	0	960
45	N. Balcescu	Zona Urbană	92	362	382
46	Olarilor	Zona Urbană	86	0	700
47	Trandafirilor	Zona Urbană	212	0	504
48	Baii	Zona Urbană	498	0	518
49	Coposu 1	Zona Urbană	212	0	130
50	Coposu 2	Zona Urbană	138	0	111
51	Rebreanu 1	Zona Urbană	408	137	272
52	Rebreanu 2	Zona Urbană	233	0	394
53	1 Mai	Zona Urbană	470	0	212
54	Coposu - Ghe. Lazar	Zona Urbană	168	110	302
55	Lapusneanu	Zona Urbană	677	0	212
56	Tipografilor	Zona Urbană	392	0	169
57	Paraului	Zona Urbană	109	0	146
58	Lacului	Zona Urbană	52	0	136
59	Matei Basarab	Zona Urbană	0	0	166
60	Stefan cel Mare	Zona Urbană	188	0	182
61	Biserica reformata	Zona Urbană	320	139	893
62	Andrei Saguna 2	Zona Urbană	99	0	187
63	Andrei Saguna 1	Zona Urbană	141	0	495
64	Porolissum	Zona Urbană	158	325	1967
65	Crangului	Zona Urbană	120	0	260
66	Colonel Teofil	Zona Urbană	288	0	487
67	Gheorghe Sincai 1	Zona Urbană	93	0	320
68	Gheorghe Sincai 2	Zona Urbană	92	0	801
69	Sarmas	Zona Urbană	37	0	454
70	Ortelec 1	Zona Urbană	71	0	926
71	Ortelec 2	Zona Urbană	104	176	1301
72	Belinea	Zona Urbană	2638	181	424
73	Simion Barnutiu	Zona Urbană	183	0	1634
74	Sf. Vineri	Zona Urbană	76	240	1433
75	Toamnei	Zona Urbană	87	180	2216

NR	NUME ZONĂ	TIP ZONĂ	LOCURI DE MUNCĂ	NUMĂR DE LOCURI ÎN INSTITUȚII DE ÎNVĂȚĂMÂNT	POPULATIE
76	Kaufland Sf. Vineri	Zona Urbană	113	0	130
77	Unicarm	Zona Urbană	141	51	748
78	Spitalul judetean Salaj	Zona Urbană	2529	0	2398
79	Casa Armatei	Zona Urbană	183	490	1770
80	Torentului	Zona Urbană	181	444	1559
81	Lic. tehn. Voievod Gelu	Zona Urbană	382	591	2764
82	ANL	Zona Urbană	298	976	1348
83	Simion Barnutiu	Zona Urbană	395	0	1172
84	Colonel Pretorian	Zona Urbană	157	0	2360
85	Voievod Gelu	Zona Urbană	141	0	1563
86	General Dragalina	Zona Urbană	147	0	3227
87	Batalion 317	Zona Urbană	152	0	358
88	Sala sporturilor si Strand	Zona Urbană	131	0	283
89	Romniserv IAIFO SA	Zona Urbană	460	0	38
90	Multicom	Zona Urbană	1048	0	29
91	Universal SA	Zona Urbană	1821	0	1522
92	Michelin	Zona Urbană	2215	0	355
93	Silcotub si Cuprom	Zona Urbană	2866	0	147
94	Lupului	Zona Urbană	92	0	538
95	Fortuna SA	Zona Urbană	422	0	10
96	Comat Salaj	Zona Urbană	71	0	29
97	Cosmeticom	Zona Urbană	169	0	0
98	Industrial nord 1	Zona Urbană	310	0	0
99	Industrial nord 2	Zona Urbană	1573	0	10
100	Industrial nord 3	Zona Urbană	368	0	52
101	Hereclean - Panic	Zona Metropolitană	477	0	1118
102	Hereclean	Zona Metropolitană	350	55	620
103	Hereclean - Badon	Zona Metropolitană	185	0	720
104	Criseni	Zona Metropolitană	1765	91	1981
105	Criseni - Garceiu	Zona Metropolitană	65	62	915
106	Criseni - Cristur	Zona Metropolitană	4	20	532

NR	NUME ZONĂ	TIP ZONĂ	LOCURI DE MUNCĂ	NUMĂR DE LOCURI ÎN INSTITUȚII DE ÎNVĂȚĂMÂNT	POPULAȚIE
107	Mirsid	Zona Metropolitană	128	25	784
108	Mirsid - Firminis	Zona Metropolitană	1	0	147
109	Mirsid - Popeni	Zona Metropolitană	58	100	992
110	Mirsid Moigrad - Porolissum	Zona Metropolitană	86	0	555
111	Meseseni - Aghires	Zona Metropolitană	360	68	1483
112	Meseseni - Jos	Zona Metropolitană	111	34	727
113	Meseseni - Sus	Zona Metropolitană	6	20	838
114	Meseseni - Fetindia	Zona Metropolitană	6	0	194
115	Hereclean - Guruslău	Zona Metropolitană	17	0	645
116	Hereclean - Dioșod	Zona Metropolitană	94	0	806
117	Hereclean - Bocșița	Zona Metropolitană	6	0	71

Sursa: Primăria Municipiului Zalău, date actualizate cu cele publicate de Institutul Național de Statistică, oferite realizării PMUD 2023

Tabel 23 Centralizator Populația totală, angajată/neangajată, elevi/studenți și locurile de muncă în raport cu sistemul de zonificare

ID ZONĂ	POPULAȚIE TOTALĂ	POPULAȚIE ANGAJATĂ	POPULAȚIE NEANGAJATĂ	ELEVI / STUDENȚI	LOCURI DE MUNCĂ	NUMĂR DE LOCURI ÎN INSTITUȚII DE ÎNVĂȚĂMÂNT
1	266	177	63	26	19	0
2	1916	1277	454	184	214	757
3	1901	1267	451	183	267	0
4	753	502	179	72	55	0
5	425	283	101	41	773	2606
6	1686	1124	400	162	251	0
7	1021	681	242	98	428	760
8	1962	1308	465	189	755	252

9	642	428	152	62	787	1741
10	666	444	158	64	92	0
11	355	237	84	34	71	0
12	418	279	99	40	143	304
13	487	325	116	47	141	0
14	220	147	52	21	73	144
15	112	75	27	11	44	0
16	1074	716	255	103	1110	968
17	260	173	62	25	426	1069
18	235	157	56	23	113	0
19	107	71	25	10	113	0
20	278	185	66	27	128	0
21	207	138	49	20	28	0
22	108	72	26	10	14	0
23	197	131	47	19	123	0
24	156	104	37	15	123	0
25	334	223	79	32	35	0
26	492	328	117	47	148	22
27	96	64	23	9	38	0
28	328	219	78	32	344	0
29	122	81	29	12	71	0
30	177	118	42	17	42	0
32	187	125	44	18	28	0
33	150	100	36	14	0	0
34	216	144	51	21	212	0
35	736	491	175	71	339	0
36	78	52	19	8	0	0
37	525	350	125	50	186	0
38	191	127	45	18	0	0
39	490	327	116	47	451	0
40	1511	1007	358	145	837	0
41	2287	1525	542	220	158	0
42	3007	2005	713	289	281	0
43	1360	907	323	131	329	436
44	960	640	228	92	40	0
45	382	255	91	37	92	362
46	700	467	166	67	86	0
47	504	336	120	48	212	0
48	518	345	123	50	498	0
49	130	87	31	13	212	0
50	111	74	26	11	138	0

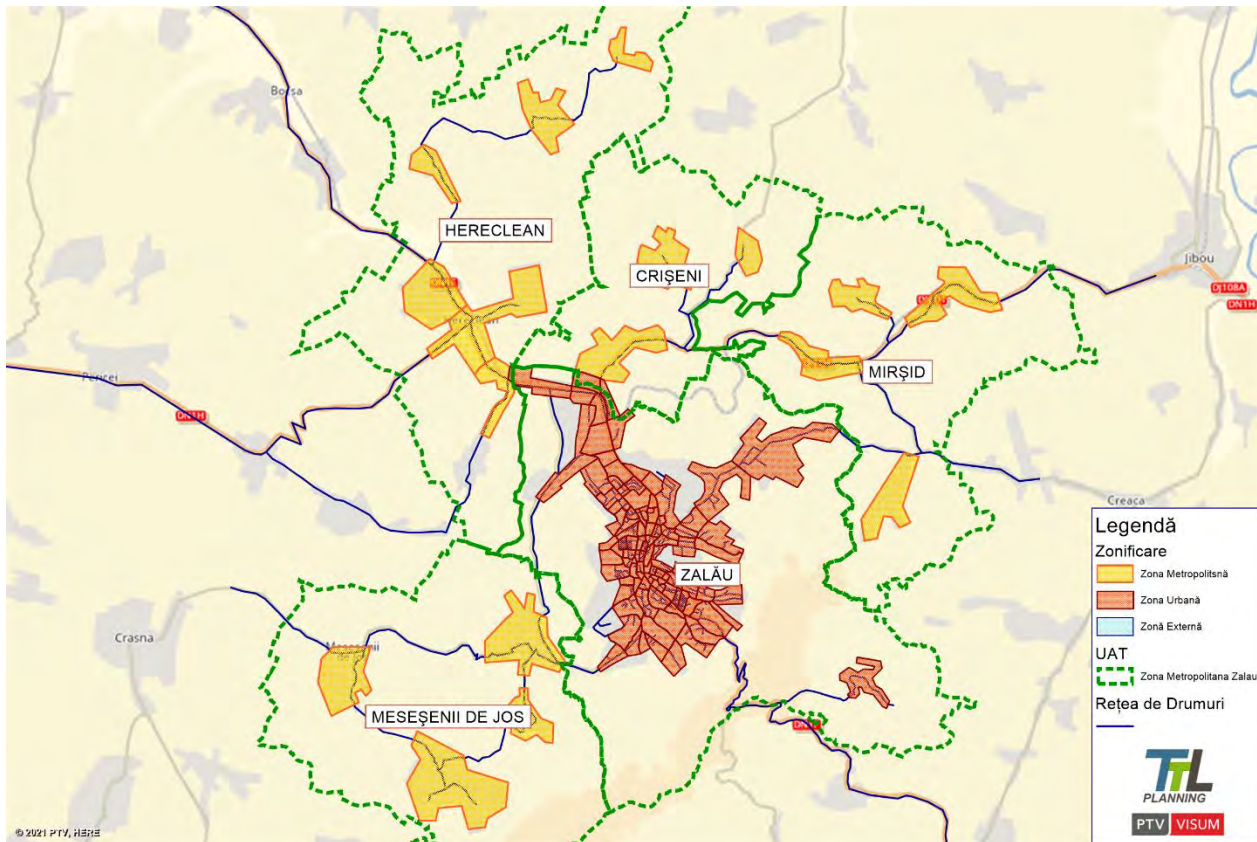
51	272	181	65	26	408	137
52	394	263	93	38	233	0
53	212	141	50	20	470	0
54	302	201	72	29	168	110
55	212	141	50	20	677	0
56	169	113	40	16	392	0
57	146	97	35	14	109	0
58	136	91	32	13	52	0
59	166	111	39	16	0	0
60	182	121	43	18	188	0
61	893	595	212	86	320	139
62	187	125	44	18	99	0
63	495	330	117	48	141	0
64	1967	1311	467	189	158	325
65	260	173	62	25	120	0
66	487	325	116	47	288	0
67	320	213	76	31	93	0
68	801	534	190	77	92	0
69	454	303	108	44	37	0
70	926	617	220	89	71	0
71	1301	867	309	125	104	176
72	424	283	101	41	2638	181
73	1634	1089	388	157	183	0
74	1433	955	340	138	76	240
75	2216	1477	526	213	87	180
76	130	87	31	13	113	0
77	748	499	177	72	141	51
78	2398	1599	569	231	2529	0
79	1770	1180	420	170	183	490
80	1559	1039	370	150	181	444
81	2764	1843	656	266	382	591
82	1348	899	320	130	298	976
83	1172	781	278	113	395	0
84	2360	1573	560	227	157	0
85	1563	1042	371	150	141	0
86	3227	2151	765	310	147	0
87	358	239	85	34	152	0
88	283	189	67	27	131	0
89	38	25	9	4	460	0
90	29	19	7	3	1048	0
91	1522	1015	361	146	1821	0

92	355	237	84	34	2215	0
93	147	98	35	14	2866	0
94	538	359	128	52	92	0
95	10	7	2	1	422	0
96	29	19	7	3	71	0
97	0	0	0	0	169	0
98	0	0	0	0	310	0
99	10	7	2	1	1573	0
100	52	35	12	5	368	0
101	1118	745	265	108	477	0
102	620	413	147	60	350	55
103	720	480	171	69	185	0
104	1981	1321	470	190	1765	91
105	915	610	217	88	65	62
106	532	355	126	51	4	20
107	784	523	186	75	128	25
108	147	98	35	14	1	0
109	992	661	235	95	58	100
110	555	370	132	53	86	0
111	1483	989	352	143	360	68
112	727	485	172	70	111	34
113	838	559	199	81	6	20
114	194	129	46	19	6	0
115	645	430	153	62	17	0
116	806	537	191	78	94	0
117	71	47	17	7	6	0

Sursa: Primăria Municipiului Zalău, date actualizate cu cele publicate de Institutul Național de Statistică, oferite realizării PMUD 2023

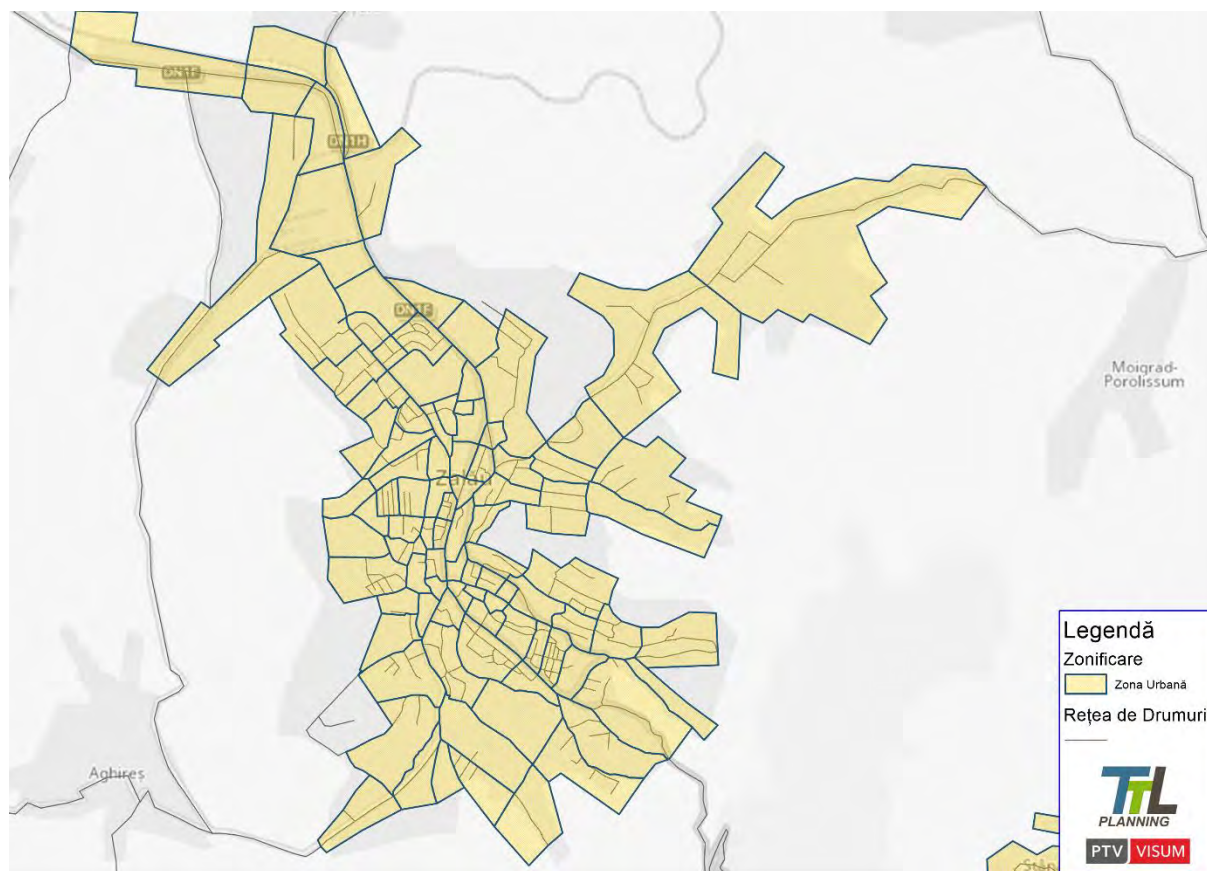
S-a analizat zona extinsă care cuprinde întreaga Zona Metropolitană Zalău, cu includerea comunelor Mirșid, Hereclean, Crișeni și Meseșenii de Jos:

Figură 49 Sistemul de zonificare – extras din baza de date visum – zona de analiză extinsă



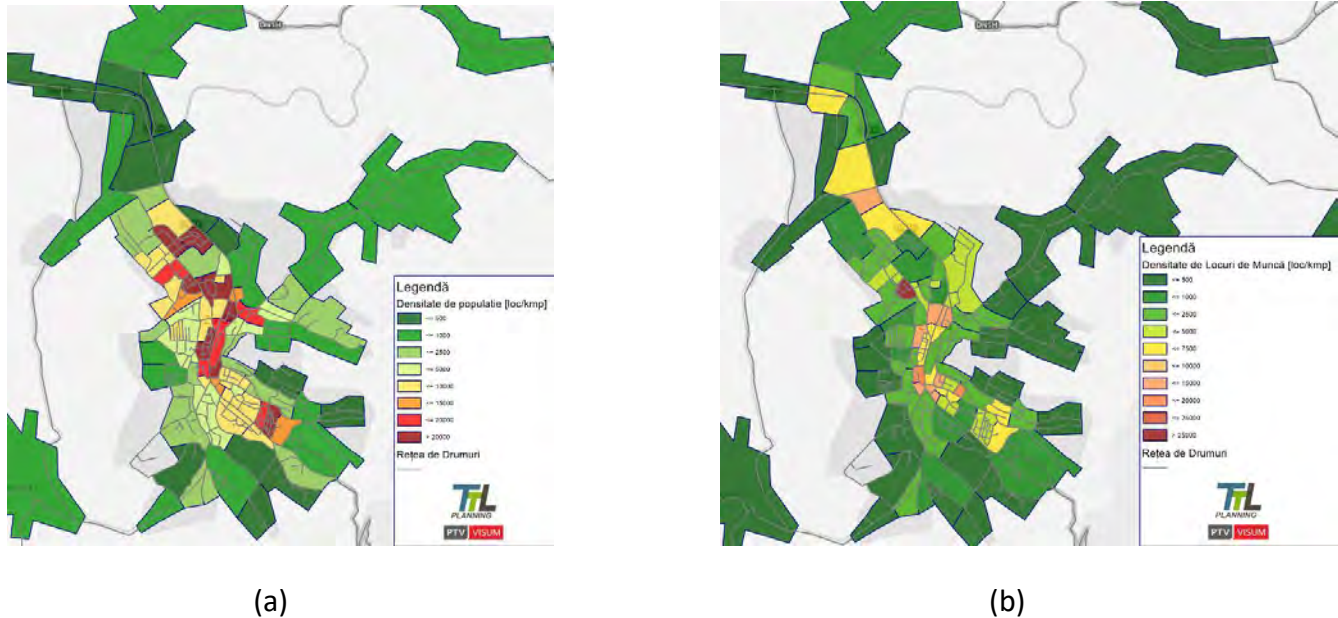
Sursa: PMUD 2023

Figură 50 Sistemul de zonificare – extras din baza de date visum – zona urbană



Sursa: PMUD 2023

Figură 51 Sistemul de zonificare – densitatea populației (a) și a locurilor de muncă (b)



După analizarea mai multor tipuri de transport, prin calibrarea modelului s-a realizat validarea transportului public, ceea ce ne interesează, fiind elaborate prognoze pe termen mediu și lung, constatând că, deși pe termen mediu (2027) și pe termen lung (2035) se identifică o tendință de creștere a mobilității generale, se constată o ușoară reducere în ponderea modală a deplasărilor pietonale (care oricum au o pondere însemnată, având în vedere dimensiunile relativ reduse ale orașului și distanțele relativ scurte de deplasare) în favoarea celorlalte moduri de transport, ca urmare a investițiilor aflate în derulare în această perioadă în ceea ce privește transportul public și pistele de biciclete. Cu toate acestea deplasările cu autoturismul personal are o pondere însemnată de 58% din totalul deplasărilor la nivelul anului de bază și are o tendință crescătoare, estimându-se la nivelul anului 2027 o pondere de 62%, iar la nivelul anului 2035 o pondere de 64%.

Sistemul de transport al municipiului Zalău este constituit în așa fel încât să ofere prioritate transportului public, mersului pe jos, cu bicicleta sau cu alte mijloace ușoare de transport. Această configurație este vizibilă mai ales pe principalul coridor de transport str. Gh. Doja – Bd. Mihai Viteazu unde cea mai mare parte a spațiului este alocat transportului public (bandă dedicată), mersului pe jos (trotuare generoase umbrite de vegetație înaltă) și mijloacelor ușoare de transport (biciclete, trotinete electrice etc.) prin intermediul unei benzi de micromobilitate.

Zona centrală pietonală reprezintă principalul punct de întâlnire pentru cetățeni dar și turiști și se extinde pe ambele părți ale bulevardului Mihai Viteazu, integrând Parcul Central, Piața 1 Decembrie 1918, zona

comercială și de promenadă din lungul str. Unirii și Piața Iuliu Maniu. O atenție deosebită în ceea ce privește circulațiile pietonale se remarcă în jurul școlilor unde trotuarele sunt generoase, traficul este calmat sau limitat în funcție de intervalul orar iar spațiul public este modelat după nevoile și imaginația elevilor.

Transportul public reprezintă cel mai important mod de transport la nivelul municipiului Zalău și al zonei urbane funcționale fiind caracterizat prin rapiditate, confort, eficiență și punctualitate. Prioritizarea transportului public în intersecții și nu numai reprezintă principalul motiv pentru care acest mod de transport este mai rapid pe principalele rute decât alternativa cu autoturismul personal. Acest aspect este validat de o viteză comercială de peste 20km/h și o frecvență de sub 5 minute. Municipiul Zalău beneficiază de o flotă formată doar din mijloace de transport nepoluante care asigură o deservire echilibrată zonelor de interes. Stațiile de transport public sunt bine integrate în spațiul public asigurând un mediu confortabile și sigur de așteptare a mijloacelor de transport în comun.

Mersul cu bicicleta reprezintă un mod de deplasare recunoscut ca fiind eficient, atractiv și sănătos de o mare parte din locuitorii și vizitatorii municipiului Zalău. Copii sunt formați de mici să utilizeze bicicleta pentru deplasările în oraș iar o rețea amplă de piste și benzi pentru biciclete, urmând carouri de 350 m, asigură condiții optime pentru acest mijloc de transport. Rețeaua de piste și benzi pentru biciclete este formată din 3 magistrale (axul nord-sud, axul est-vest și axul centru – nord-vest) care sunt completate de coridoare verzi dezvoltate în lungul râurilor și de zone cu trafic calmat unde bicicliștii pot circula în siguranță.

La nivelul cartierelor, municipiul Zalău reprezintă un model de regenerare urbană. Circulațiile interne ale cartierelor sunt preponderent pietonale, parcare rezidențială este asigurată în parcări multietajate iar necesarul de deplasări redus întrucât fiecare astfel de unitate beneficiază de un centru secundar. Noile zone rezidențiale de locuințe individuale sunt bine irigate cu circulații rutier iar majoritatea străzilor sunt configurate după modelul „living streets” acordând prioritate spațiului public, cel dedicat pietonilor și bicicliștilor. Livrările de pachete mici se realizează preponderent cu bicicleta sau cu alte vehicule ușoare iar centrele de cartier sunt echipate cu mici noduri de mobilitate care includ: stații de încărcare vehicule electrice, rastele și parcări pentru biciclete, trotinete și autoturisme din sisteme de car / bike sharing, spații de stocare colete de mici dimensiuni și alte servicii de mobilitate.

Modul de configurare a sistemului de transport și al spațiului public face ca municipiul Zalău să fie parte din rândul orașelor care tind să devină „carbon neutral” și care ating „Vision 0” – nici-un accident rutier cu persoane decedate.

8.2.3. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe niveluri teritoriale

La scară periurbană / metropolitană

- Extinderea sistemului de transport public către Hereclean, Crișeni, Meseșenii de Jos (Aghireș) și Mirșid, pe lângă extinderea rețelei de piste pentru biciclete către zona metropolitană, și dezvoltarea rețelei de parcări de transfer și noduri intermodale.

Relația cu localitățile învecinate dar și cu întregul județ este esențială, mai ales în contextul în care o mare parte din forța de muncă a marilor angajatori provine din afara municipiului Zalău. De aceea este pe de-o parte importantă extinderea treptată a liniilor de transport public către zona periurbană, alături de valorificarea căii ferate pentru un sistem de transport public metropolitan. Revitalizarea gării (aflată în imediata vecinătate a zonei industriale) reprezintă un pas esențial în optimizarea sistemului de transport public local și conectarea lui cu cel județean și metropolitan.

La nivelul Municipiului Zalău

- Creșterea atractivității sistemului de transport public
- Dezvoltarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate și micromobilitate
- Ameliorarea siguranței rutiere (mai ales reducerea numărului de accidente cu victime)
- Reducerea spațiului la sol alocat parcării

La nivelul cartierelor / zonelor cu nivel ridicat de complexitate

- Regenerarea urbană a cartierelor rezidențiale
- Revitalizarea zonei centrale
- Dezvoltarea unei rețele de noduri / hub-uri de electromobilitate

Procesul de regenerare urbană reprezintă o prioritate pentru dezvoltarea municipiului Zalău în următorii ani. În acest demers, mobilitatea urbană joacă un rol esențial, mai ales din perspectiva reconfigurării străzilor secundare și eliberarea lor de parcări neregulate sau ineficiente.

Astfel proiectele de regenerare urbană, din perspectiva mobilității urbane, vizează preponderent reconfigurarea și transformarea străzilor secundare în străzi rezidențiale (home zone) și inserția de parcări multietajate pentru a elibera spațiul la sol care să fie redat ca spațiu public comunității.

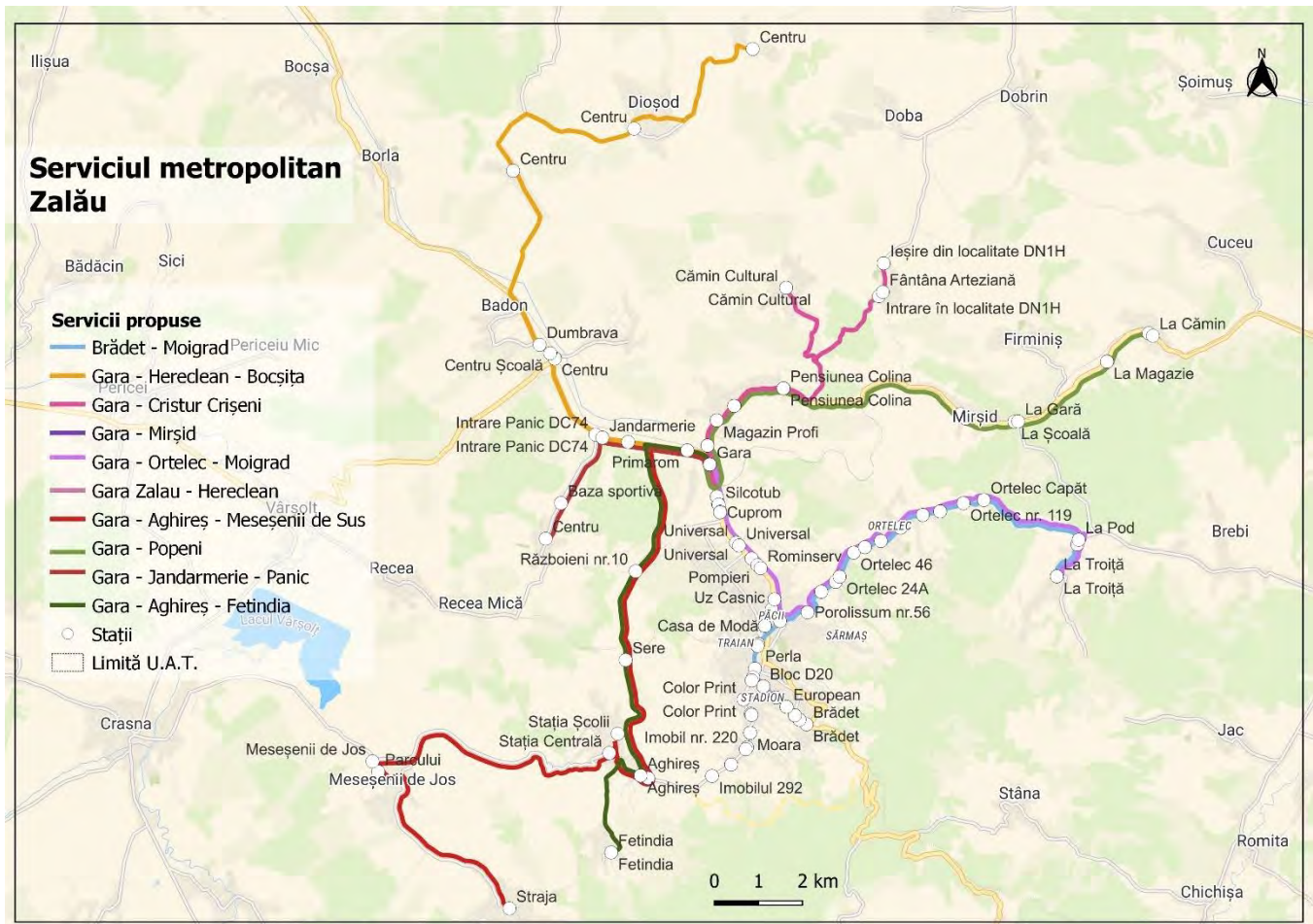
8.2.4. Trasee noi propuse în funcție de mărirea parcului de autobuze TRANSURBIS

De comun acord, și conform solicitării UAT-lor din Zona Metropolitană Zalău, vor fi introduse următoarele trasee metropolitane în cazul în care TRANSURBIS va fi dotat cu autobuzele electrice noi contractate.

Tabel 24 Rute metropolitane propuse

Nr.crt.	Codificare	Denumire trasee metropolitane
1	M1	Gara Zalău – Crișeni – Cristur Crișeni - Gârceiu
2	M2	Gara Zalău – Crișeni – Mirșid - Popeni
3	M3	Gara Zalău – Ortelec – Moigrad-Porolissum
4	M3B	Brădet – Ortelec – Moigrad-Porolissum
5	M4	Gara Zalău – Aghireș – Meseșenii de Jos – Meseșenii de Sus
6	M4B	Gara Zalău – Aghireș – Fetindia
7	M5	Gara Zalău – Jandarmeria – Panic
8	M6	Gara Zalău – Hereclean – Guruslău – Dioșod

Figură 52 Rute metropolitane propuse



Distanțele de circulație sunt calculate pe raza UAT din Zona Metropolitană, socotite de la marginea Municipiului Zalău, având în vedere situația prelungirii unor trase urbane existente, al căror cheltuieli vor fi în continuare în sarcina Municipiului Zalău.

Tabel 25 Distanțele de circulație pe rutele noi metropolitane (de la frontiera UAT Zalău)

Denumire serviciu	Lungime în afara Zalău (km)
Brădet - Aghireș - Fetindia	3,46
Brădet - Moigrad	3,43
Gara - Hereclean - Dioșod - Bocșița	15,69
Gara - Cristur Crișeni tur	8,05
Gara - Cristur Crișeni retur	10,44

Gara - Ortelec - Moigrad	3,43
Gara - Popeni	13,10
Gara Zalau - Aghireș - Meseșenii de Sus	17,30
Jandarmerie - Panic	3,918

8.2.5. Noi stații de înființat

Stațiile noi vor fi înființate și autorizate de fiecare UAT în parte.

Tabel 26 Puncte imbarcare- debarcare comuna Mirsid

RUTA : ZALAU- MOIGRAD -POROLISSUM

NR. CRT	UAT	LOCALITATE	DENUMIRE STATIE	POZITIA EXACTA A STATIEI
1.	MIRSID	MOIGRAD- POROLISSUM DUS	LA POD	IN FATA IMOBILULUI NR. 13 , DUPA POD, INTRARE IN SAT
2.	MIRSID	MOIGRAD- POROLISSUM DUS	LA TROITA	INTERSECTIA (COACIE)
3.	MIRSID	MOIGRAD- POROLISSUM INTORS	LA TROITA	INTERSECTIA (COACIE)
4.	MIRSID	MOIGRAD- POROLISSUM INTORS	LA POD	IN FATA IMOBILULUI NR. 11 , DUPA POD, INTRARE IN SAT

RUTA : ZALAU- MIRSID- POPENI

NR. CRT	UAT	LOCALITATE	DENUMIRE STATIE	POZITIA EXACTA A STATIEI
1.	MIRSID	MIRSID DUS	LA ABC OVI-LEN TRANSCOM	INTERSECTI E
2.	MIRSID	MIRSID DUS	LA SCOALA	SCOALA GIMNAZIALA NR. 1 MIRSID
3.	MIRSID	POPENI DUS	LA ABC TERHES	ABC TERHES, NR. 51

4.	MIRSID	POPENI DUS	LA COOPERATIVA	IN FATA IMOBILULUI NR. 131
5.	MIRSID	POPENI INTORS	LA CAMIN	CAMINU CULTURAL POPENI
6.	MIRSID	POPENI INTORS	LA MAGAZIE	IN FATA IMOBILULUI 51/A
7.	MIRSID	MIRSID INTORS	LA GARA	IN FATA GARII MIRSID
8.	MIRSID	MIRSID INTORS	LA CAMIN	IN FATA CAMINULUI CULTURAL MIRSID

Tabel 27 Puncte imbarcare - debarcare comuna Criseni

Nr.crt.	UAT	Localitate	Denumire statie	Pozitia exacta a statiei
		URCARE		
1	CRISENI	Criseni	Frații Jecan	vista-vis de Restaurant Frații Jecan
2	CRISENI	Criseni	Cămin Cultural DN 1H	zona Cămin Cultural DN1H
3	CRISENI	Criseni	Pensiunea Colina	Pensiunea Colina
		COBORÂRE		
4	CRISENI	Criseni	Pensiunea Colina	Pensiunea Colina
5	CRISENI	Criseni	Cămin Cultural DN1H	zona Cămin Cultural DN1H
6	CRISENI	Criseni	Magazîn Profi	vis-à-vis de magazin Pofi
7	CRISENI	Criseni	Frații Jecan	zona restaurant Frații Jecan
		URCARE		
1	GÂRCEIU	Gârceiu	Cămin Cultural	Centru Cămin cultural
2	GÂRCEIU	Gârceiu	Fam Sabadâș nr.	Statie fam. Sabadâș nr.
		COBORÂRE		
3	GÂRCEIU	Gârceiu	Cămin Cultural	Centru Cămin cultural
4	GÂRCEIU	Gârceiu	Statie fam. Sabadâș	vis-à-vis de statie fam. Sabadâș nr.
		URCARE		
1	CRISTUR-CRISENI	CRISTUR-CRISENI	Intrare in localitate DN 1H	Stație intrare in localitate DN 1H
2	CRISTUR-CRISENI	CRISTUR-CRISENI	Ieșire din localitate DN 1H	Stație ieșire din localitate DN1H
		COBORÂRE		

3	CRISTUR-CRISENI	CRISTUR-CRISENI	Fântana Arteziana	Fântâna Arteziana DN 1H
4	CRISTUR-CRISENI	CRISTUR-CRISENI	Ieșire din localitate DN 1H	Stație ieșire din localitate DN 1H

Tabel 28 Puncte imbarcare - debarcare comuna Hereclean

Nr.crt.	UAT	Localitate	Denumire statie	Pozitia exacta a statiei
1.	Hereclean	PANIC	Intrare Panic DC74	Intersectie E81/DC74
2.	Hereclean	PANIC	Baza sportiva	Intersectie baza sportiva langa nr. 10A
3.	Hereclean	PANIC	Centru	Centru - langa Caminul Cultural
5.	Hereclean	HERECLEAN	Centru	Centru – langa Magazin ABC
6.	Hereclean	HERECLEAN	Intersectie E81/DC12	Intersectie E81/DC12 langa Magazin MARKET
7.	Hereclean	BADON	Centru SCOALA	Centru - Langa Scoala
8.	Hereclean	BADON	Dumbrava	Intersectie langa nr. 194
9.	Hereclean	GURUSLAU	Centru	Centru – langa magazin ABC
10.	Hereclean	DIOSOD	Centru	Centru – intrare langa Cimitir
11.	Hereclean	BOCSITA	Centru	Centru – langa Caminul Cultural

Tabel 29 Puncte imbarcare - debarcare comuna Meseşenii de Jos

Nr.crt.	UAT	Localitate	Denumire stație	Poziția exactă a stației
1	MESEȘEN II DE JOS	Meseșenii de Jos	Stația PARCULUI	Str. Principală, coordonate GPS -47.156405, 22.943447
2			Stația Meseșenii de Jos	Str. Crasnei, la intrare în localitate, coordonate GPS - 47.158451, 22.941695
3		Meseșenii de Sus	Stația Straja	Str. Straja, lângă Dispensar, coordonate GPS- 47.129294, 22.983818
4		Fetindia	Stația Fetindia	Str. Principală, lângă fosta școală, coordonate GPS – 47.141159, 23.014070
5		Aghireș	Stația Aghireș	Str. Principală, lângă Hora TV, coordonate GPS – 47.156884, 23.022364
6			Stația Centrală	Str. Principală, lângă magazin la fosta Cooperativă, coordonate GPS – 47.161450, 23.012855
7			Stația Școlii	Str. Școlii, nr., coordonate GPS – 47.165305, 23.015180

8.2.6. Sistemul de tarifare propus

Se dorește ca în zona metropolitană Zalău, pentru toate trasele să se utilizeze tarif diferențiat în funcție de distanța kilometrică parcursă care nu poate fi mai mică decât tariful unic urban.

Biletele și abonamentele achiziționate pentru rutele Metropolitane sunt valabile și în Municipiul Zalău, fără taxe suplimentare.

Tabel 30 Tarifele actuale și propunerea de nemodificare pentru Municipiul Zalău

Transportul Urban Zalău		
Nr.crt.	Denumire titlu călătorie	Nivel tarif, lei (Inclusiv TVA)
1	Transport urban de persoane pe baza de bilet de calatorie (hartie sau on-line)- 1 calatorie	3.00
2	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card lunar personalizat	84.00
3	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 15 zile	42.00
4	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 7 zile	21.00

5	Transport urban de persoane elevi , pe bază de abonament/card personalizat (lunar)	84.00
6	Transport urban de persoane pensionari pe bază de abonament /card personalizat (lunar)	84.00
7	Transport urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalău, cu unul sau ambii părinți decedați, precum și studenții proveniți din centre de plasament sau care au fost în plasament la familia extinsă, substitutivă sau la asistent maternal potrivit prevederilor art 64, alin(1) din Legea 272/2004, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	84.00
8	Transport urban de persoane TC 40 minute cu plată prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	3.00
9	Transport urban de persoane TC 1 zi(24 ore) cu plata prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	12.00
10	Transport urban de persoane —persoane cu handicap precum și alte persoane care beneficiază conform unor reglementari legale pe bază de legitimații/card sau alte acte	84.00
11	Transport urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalău, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	84.00
12	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card lunar Donatori sânge	42.00
13	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card nepersonalizat	140.00
14	Bilet suprataxă	80.00

Autorii acestui studiu spre finalul acestuia au ajuns la concluzia că scenariul cu tarifele cele mai avantajoase pentru toate UAT-le membre ale AMTPZ ar fi Scenariul 4, cu tarife diferențiate în funcție de distanță parcursă, în ipoteza păstrării nivelului tarifelor actuale pentru Municipiul Zalău (transportul Urban), dar gradul de suportabilitate a populației rurale ar permite tarifele conform Scenariului 3.

8.2.7. Programul de Transport

Programul de transport pentru prima perioadă va depinde de capacitatea de transport al Operatorului de transport TRANSURBIS SA.

În contextul actual, TRANSURBIS SA va asigura numărul de curse minimale, stabilite prin Contractul de delagare a serviciului de transport public pentru Zona Metropolitană Zalău, iar pentru preluarea fluxului de navetiști (inclusiv de elevi) între comunele din Zona Metropolitană și reședința de județ vor fi introduse în prima perioadă curse minimale, ca prelungire a unor trase urbane existente către Panic, Meseșeni de Sus și Moigrad, așa cum vor fi prezentate în capitolul 11, urmând ca în funcție de finalizarea achizițiilor de autobuze, contractate, serviciile către comune metropolitane să fie extinse.

8.2.8. Necesarul de vehicule

În cazul fiecărei trase noi, SC TRANSURBIS SA trebuie să asigure minim câte un autobuz de capacitate 45 locuri, cu un total de 3 autobuze, însă această capacitate nu poate fi încă pusă la dispoziția publicului și Autorităților, Achiziția autobuzelor electrice noi fiind în fază de contractare, urmând ca în cazul implementării tuturor curselor metropolitane noi, să se asigure un minim de 18 autobuze cu cel puțin două rezerve.

Pentru rezolvarea situației actuale (vezi capitolul 11.3) neavând la dispoziție nici măcar cele 3 autobuze, au fost propuse câteva servicii noi, minime, prin reorganizarea programelor de transport, astfel:

PROGRAMUL DE TRANSPORT ANUAL - METROPOLITAN

Linia	Traseu	Lungime Tur-Retur Zalău	Lungime Tur-Retur Comune	Numar Statii Zalău	Numar Statii Comune	Număr curse zilnice					Parcurs zilnic [km]					Parcurs anual
		[km]	[km]	nr.	nr.	L-V total	L-V fara E	L-V elevi	S	D+SL	L-V total	L-V fara E	L-V elevi	S	D+SL	[km]
M3	Brădet – Ortelec - Moigrad	9,345	3,430			3	2	1	3	3	38,325	25,55	12,775	38,325	38,325	13119,93
	Moigrad - Ortelec - Brădet	9,345	3,430			3	2	1	3	3	38,325	25,55	12,775	38,325	38,325	13119,93
M4	Gara Zalau - Mesesenii de Sus	7,10	17,30			3	2	1	3	3	73,2	48,8	24,4	73,2	73,2	25058,80
	Mesesenii de Sus - Gara Zalau	7,10	17,30			3	2	1	3	3	73,2	48,8	24,4	73,2	73,2	25058,80
M5	Gara - Jandarmerie - Panic	2,800	3,918			2	1	1	2	2	13,436	6,718	6,718	13,436	13,436	4447,32
	Panic - Jandarmerie - Gara Zalau	2,800	3,918			2	1	1	2	2	13,436	6,718	6,718	13,436	13,436	4447,32
TOTAL Program Metropolitan						16	10	6	16	16	249,922	162,136	87,786	249,922	249,922	85252,08
Dislocari																1766,26
Total Program Metropolitan cu dislocari						16	10	6	16	16	249,922	162,136	87,786	249,922	249,922	87018,34

Traseul M3 de la Brădet către Moigrad este prelungirea liniei 11, cele 3 curse dus-întors fiind realizate prin programul P35, R6 si P23.

Traseul M4 de la Gară către Mesesenii de Sus este prelungirea liniei 2, cele 3 curse dus-întors fiind realizate prin programul P17, R6 si P17.

Traseul M5 de la Gară către Panic este prelungirea liniei 25, cele 2 curse dus-întors fiind realizate prin programul R3 si R6.

8.2.9. Investițiile necesare pentru extinderea sistemului de transport public

Se va ține cont de Planul de acțiuni cu investițiile viitoare în domeniul transportului public din PMUD 2023, respectiv SIDU 2024-2030

8.2.10. Parc Auto

Tabel 31 Flota AUTO 2024

Nr. Crt	NUMĂR DE ÎNMATRICULARE	MARCA AUTOBUZ	PROPULSIE	AN DE FABRICAȚIE
1	SJ-03-TUZ	MERCEDES CONECTO	DIESEL	2005
2	SJ-04-TUZ	MERCEDES CONECTO	DIESEL	2005
3	SJ-05-TUZ	MERCEDES CONECTO	DIESEL	2005
4	SJ-06-TUZ	MERCEDES CONECTO	DIESEL	2005
5	SJ-07-TUZ	MERCEDES CONECTO	DIESEL	2005
6	SJ-08-TUZ	IRISBUS	DIESEL	2006

7	SJ-09-TUZ	IRISBUS	DIESEL	2006
8	SJ-12-TUZ	IVECO	DIESEL	2005
9	SJ-13-TUZ	IVECO	DIESEL	2005
10	SJ-14-TUZ	IVECO	DIESEL	2005
11	SJ-15-TUZ	IVECO	DIESEL	2005
12	SJ-16-TUZ	IVECO	DIESEL	2005
13	SJ-17-TUZ	IVECO	DIESEL	2005
14	SJ-18-TUZ	IVECO	DIESEL	2005
15	SJ-19-TUZ	IVECO	DIESEL	2005
16	SJ-20-TUZ	IVECO	DIESEL	2005
17	SJ-21-TUZ	IVECO	DIESEL	2005
18	SJ-23-TUZ	BMC	DIESEL	2010
19	SJ-25-TUZ	BMC	DIESEL	2010
20	SJ-27-TUZ	MAN	DIESEL	2002
21	SJ-28-TUZ	MAN	DIESEL	2002
22	SJ-29-TUZ	MAN	DIESEL	2002
23	SJ-30-TUZ	MAN	DIESEL	2002
24	SJ-31-TUZ	MAN	DIESEL	2000
25	SJ-32-TUZ	MAN	DIESEL	2000
26	SJ-33-TUZ	MAN	DIESEL	2001
27	SJ-34-TUZ	MAN	DIESEL	1999
28	SJ-35-TUZ	MAN	DIESEL	2002
29	SJ-36-TUZ	MAN	DIESEL	2002
30	SJ-37-TUZ	MAN	DIESEL	2002
31	SJ-38-TUZ	MAN	DIESEL	2002
32	SJ-39-TUZ	MAN	DIESEL	2002
33	SJ-40-TUZ	VOLVO	DIESEL	2002
34	SJ-41-TUZ	VOLVO	DIESEL	2002
35	SJ-42-TUZ	MERCEDES SPRINTER	DIESEL	2017
36	SJ-43-TUZ	MERCEDES SPRINTER	DIESEL	2017
37	SJ-44-TUZ	MERCEDES SPRINTER	DIESEL	2017
38	SJ-45-TUZ	MERCEDES SPRINTER	DIESEL	2017
39	SJ-46-TUZ	MERCEDES SPRINTER	DIESEL	2017
40	SJ-47-TUZ	MERCEDES SPRINTER	DIESEL	2017
41	SJ-02-LXW	MERCEDES O 405	DIESEL	1990
42	SJ-48-TUZ	AUTOBUZ ELECTRIC SOR EBN 9.5	ELECTRIC	2020
43	SJ-49-TUZ	AUTOBUZ ELECTRIC SOR EBN 9.5	ELECTRIC	2020
44	SJ-50-TUZ	AUTOBUZ ELECTRIC SOR EBN 9.5	ELECTRIC	2020

45	SJ-51-TUZ	AUTOBUZ ELECTRIC SOR EBN 9.5	ELECTRIC	2020
46	SJ-52-TUZ	AUTOBUZ ELECTRIC SOR EBN 9.5	ELECTRIC	2020
47	SJ-53-TUZ	AUTOBUZ ELECTRIC SOR EBN 9.5	ELECTRIC	2020
48	SJ-54-TUZ	AUTOBUZ ELECTRIC SOR EBN 9.5	ELECTRIC	2020
49	SJ-55-TUZ	AUTOBUZ ELECTRIC SOR EBN 9.5	ELECTRIC	2020
50	SJ-56-TUZ	AUTOBUZ ELECTRIC SOR EBN 9.5	ELECTRIC	2020
51	SJ-57-TUZ	AUTOBUZ ELECTRIC SOR EBN 9.5	ELECTRIC	2020
52	SJ-58-TUZ	AUTOBUZ ELECTRIC SOR ENS 12	ELECTRIC	2020
53	SJ-59-TUZ	AUTOBUZ ELECTRIC SOR ENS 12	ELECTRIC	2020
54	SJ-60-TUZ	AUTOBUZ ELECTRIC SOR ENS 12	ELECTRIC	2020
55	SJ-61-TUZ	AUTOBUZ ELECTRIC SOR ENS 12	ELECTRIC	2020
56	SJ-62-TUZ	AUTOBUZ ELECTRIC SOR ENS 12	ELECTRIC	2020
57	SJ-63-TUZ	AUTOBUZ ELECTRIC SOR ENS 12	ELECTRIC	2020
58	SJ-64-TUZ	AUTOBUZ ELECTRIC SOR ENS 12	ELECTRIC	2020
59	SJ-65-TUZ	AUTOBUZ ELECTRIC SOR ENS 12	ELECTRIC	2020
60	SJ-66-TUZ	AUTOBUZ ELECTRIC SOR ENS 12	ELECTRIC	2020
61	SJ-67-TUZ	AUTOBUZ ELECTRIC SOR ENS 12	ELECTRIC	2020

8.2.11. Stații de încărcare autobuze electrice

În cadrul autobazei societății, sunt disponibile un total de 20 de stații de încărcare lentă, împreună cu alte 2 stații de încărcare rapidă pe strada Fabricii nr 30/A. În plus, este demn de menționat că în această autobază, se pot încarca simultan 20 de autobuze electrice la încărcarea lentă și se pot încărca simultan până la 3 autobuze electrice la stațiile de încărcare rapidă.

În Brădet, la capătul liniei de transport, se găsesc 4 stații de încărcare rapidă dedicate autobuzelor electrice, permițând încărcarea simultană a 4 autobuze electrice.

8.2.12. Stații călători

Tabel 32 Stații de transport local din Municipiul Zalău

Nr. crt.	Denumire Statie	Reper fizic pentru localizarea statiei
1	Posta Bradet (Gara - Bradet)	Posta Bradet
2	Codiflor	Magazin Codiflor
3	Episcopie	Episcopia Bradet
4	Centru	Dispecerat Centru
5	Perla	Perla
6	Ciuperca	vis-à-vis de Liceul Reformat
7	Uz Casnic	Uz Casnic
8	Rominserv (I.A.I.F.O.)	Rominserv (fost I.A.I.F.O.)
9	Multicom	Multicom
10	Diego	Diego
11	Cuprom (Bradet - Gara)	vis-à-vis de Cuprom
12	Silcotub (Bradet - Gara)	vis-à-vis Silcotub
13	Casa de Pensii	Casa de Pensii
14	Gara	GARA
15	Silcotub (Gara - Bradet)	Silcotub
16	Cuprom (Gara - Bradet)	Cuprom
17	Universal (Gara - Bradet)	Universal
18	Pompieri	Bloc MV2 Nr.67
19	Astralis	Posta Astralis
20	Casa de Moda	Liceul Reformat
21	Zahana	Zahana
22	Silvania	Silvania
23	Gh.Doja Bl.D20	Bloc D20
24	Gh.Doja Bl.D38	Bloc D38
25	Magazin European	Magazin Simona
26	Posta Bradet (Gara - Bradet)	Bloc D86, nr. 86
27	Hanul Drumetilor	vis-à-vis Restaurant Hanul Drumetilor
28	Grup Scolar API (Bradet - Gara)	Liceul A.P.I. nr.1
29	Spitalul Judetean (Bradet - Gara)	vis-à-vis Spitalul Judetean
30	Liceul Voievod Gelu (Bradet - Gara)	Poarta 2 Unitatea Militara
31	Piata D-va Nord	Biserica Catolica
32	Scoala nr. 8 (Bradet - Gara)	Bloc SB38 D-va Nord
33	Centrul Militar (Bradet-Gara)	vis-à-vis Centrul Militar
34	str. Loc.Col. Pretorian.nr.109 (Bradet-Gara)	Bloc N110

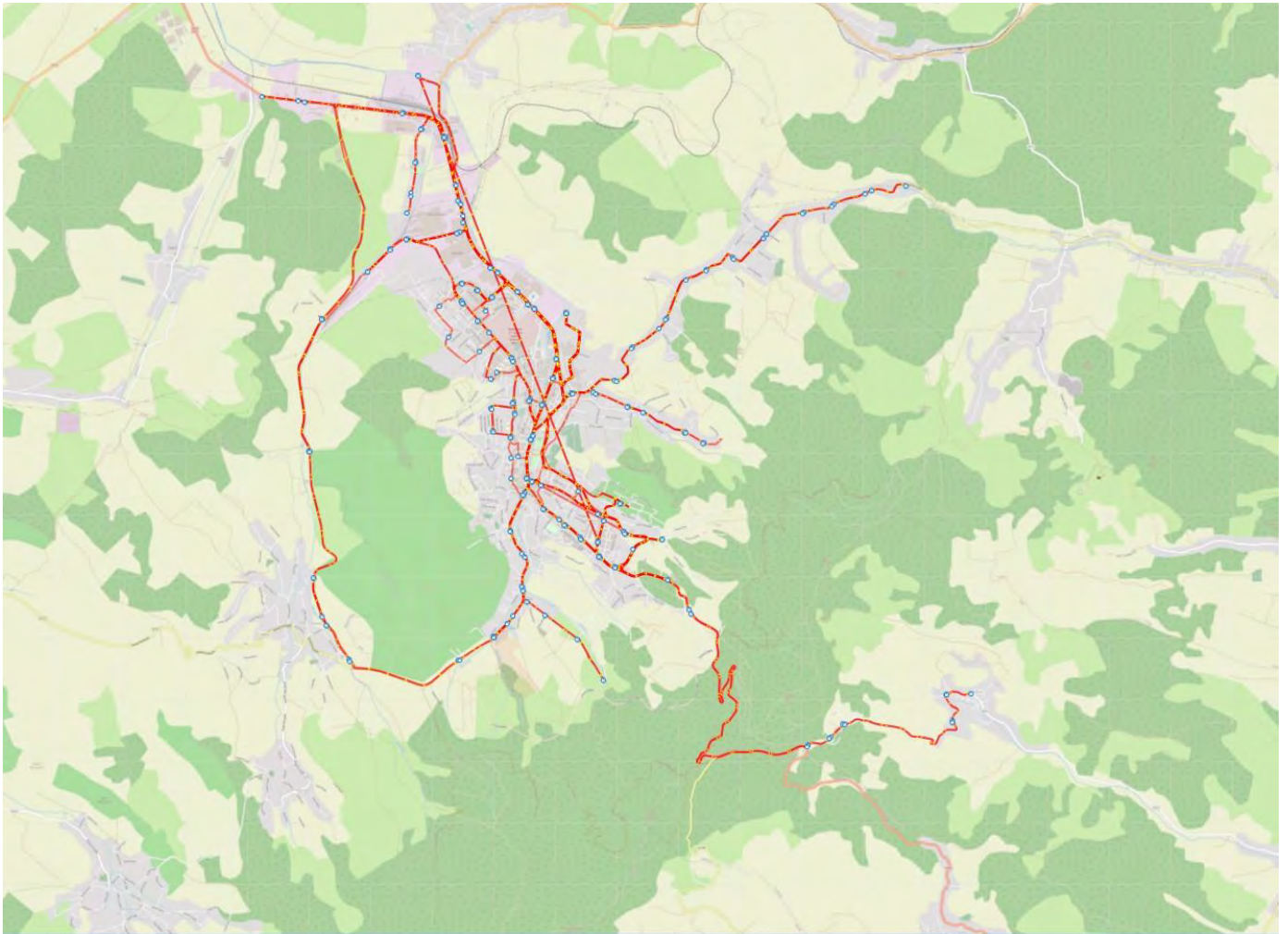
35	D-va Nord Pasarela	Bloc E18
36	str. Loc.Col. Pretorian.nr.109 (Gara - Bradet)	Bloc N109
37	Centrrul Militar (Bradet-Gara)	vis-à-vis Centrul Militar
38	Scoala nr. 8 (Gara - Bradet)	Bloc SB25
39	D-va Nord bloc 1E	Bloc 1E Nr.59
40	Spitalul Judetean	Spital Judetean
41	Visinilor	Intersectie str. Visinilor
42	Parcare Primarie	Primaria Municipiului Zalau
43	Colorprint	Imob. Nr. 75 str. 22 Dec. 1989
44	Hanul Csardas (V.Mitii-Gara)	Imob. Nr. 114 str. 22 Dec. 1989
45	Moara (Gara-V.Mitii)	Imob. Nr. 165 str. 22 Dec. 1989
46	Imob. Nr.220	Imob. Nr. 240 str. 22 Dec. 1989
47	Inserco	Peco Inserco
48	Imob. Nr.292	electricianul Dan Srl
49	Soseaua de centura Sere	langa sere
50	Soseaua de centura vis-à-vis CAP	vis-à-vis cu fostul CAP Aghires
51	Razboieni (Gara - V. Mitii)	intersectie cu str. Razboieni Nr.10
52	Valea Mitii nr.28	capat de linie; intersectie
53	Razboieni (V. Mitii - Gara)	intersectie cu str. Razboieni Nr.10
54	Aghires Curba	Imobilul Nr. 107 Aghires
55	Soseaua de Centura CAP	fostul CAP Aghires
56	Soseaua de centura vis-à-vis Sere	vis-à-vis cu serele
57	Service ElectroDan	Imobilul Nr. 292 str. 22 Dec. 1989
58	vis-à-vis Inserco	vis-à-vis Peco Inserco
59	Imob. Nr.240	Imob. Nr.220 str. 22 Dec. 1989
60	Moara (V.Mitii-Gara)	Imob. Nr. 184 str. 22 Dec. 1989
61	Elmont	Imob. Nr.111 str. 22 Dec. 1989
62	vis-à-vis Colorprint	Imobilul Nr. 75 str. 22 Dec. 1989
63	Club Tineretului	Clubul Tineretului
64	Farmacia Catena (Linia nr.4)	Farmacia Catena
65	Comigex (Linia nr.4)	SC Comigex SRL
66	Casa de Cultura	Casa de Cultura a Sindicatelor
67	Palatul Copiilor (Bradet - D-va Nord)	Imob. Nr.20
68	Scoala nr.6 (Bradet - D-va Nord)	intrare Liceul Pedagogic nr.5
69	M.Gorki nr.10 (Bradet - D-va Nord)	Imob. Nr.10
70	M.Gorki nr.10 (D-va Nord - Bradet)	Imob. Nr. 10
71	Scoala nr.6 (D-va Nord - Bradet)	Imob. Nr. 59
72	Palatul Copiilor (D-va Nord - Bradet)	Casa Pionerilor
73	ISU	str. Crinului Nr.1

74	Piata Agroalimentara	Piata Centrala
75	Restaurant Alba ca Zapada	Restaurant Alba ca Zapada
76	Episcopie (Linia nr.4)	Bloc R106 Nr.25
77	Dacia Service	vis-à-vis Dacia Service
78	Pensiunea Zagor	Pensiunea Zagor
79	str.Traian nr.22 (D-va Nord - Bradet)	Imob. Nr.22
80	str.Traian nr.68 (D-va Nord - Bradet)	Imob. Nr. 68
81	str.Traian nr.51 (D-va Nord - Bradet)	Imob. Nr. 51
82	str.Traian nr.7 (D-va Nord - Bradet)	Imob. Nr.7
83	Porolisum Spitalul Vechi	Spitalul Vechi
84	Porolisum nr.56	Porolisum nr.56
85	Ortelec Bazine	Bazine
86	str.Bujorilor nr.24A	Bujorilor Nr.24A
87	str.Bujorilor nr.46	Bujorilor Nr.46
88	str.Bujorilor Biserica Noua	Bujorilor Nr.84
89	str.Moigrad magazin	Moigradului Magazin Market
90	str. Cetatii nr.34	Cetatii Nr.34
91	str. Cetatii nr.62A	Cetatii Nr. 62/A
92	str. Cetatii nr.78 Baltoc	Cetatii Nr.78
93	str. Cetatii nr.110	Cetatii Nr.110
94	Ortelec Capat	Ortelec capat de linie
95	str. Cetatii nr.119 (Ortelec-Zalau)	Cetatii Nr. 119
96	str. Cetatii nr.97 Baltoc (Ortelec-Zalau)	Cetatii Nr. 97
97	str. Cetatii nr. 71 (Ortelec-Zalau)	Cetatii Nr. 71
98	str. Cetatii nr.35 Popa (Ortelec-Zalau)	Cetatii Nr. 35
99	str. Moigradului Centru (Ortelec-Zalau)	Moigradului Scoala
100	Bujorilor nr.67 vis-à-vis de Biserica noua	Bujorilor Nr.67
101	Bujorilor nr.53 (Ortelec-Zalau)	Bujorilor Nr.53
102	Bujorilor nr.9 (Ortelec-Zalau)	Bujorilor Nr.9
103	Ortelec Bazine (Ortelec Zalau)	vis-à-vis Bazine
104	Porolisum nr.49	Porolisum Nr.49
105	Porolisum Scoala nr. 4	Scoala generala nr.4
106	Intrare str. Cetinei	Intrare str. Cetinei
107	Stana Popas	Popasul Romanilor
108	Stana Drumuri Nationale	Drumuri Nationale
109	Stana Deal	Stana Deal
110	Stana nuc	Stana nuc
111	Stana pod	Stana pod
112	Stana Centru	Stana Centru

113	Stana nr.115	Stana Nr.115
114	Stana nr.86	Stana Nr.86
115	Stana Centru	Stana Centru
116	Stana pod	Stana pod
117	Stana nuc	Stana nuc
118	Stana Deal retur	Stana Deal retur
119	Stana Drumuri Nationale	Drumuri Nationale
120	Stana Popas	Popasul Romanilor
121	intrare str.Cetinei	intrare str.Cetinei
122	Scoala nr.7	Scoala generala Nr.7
123	Dumbrava II Gradinita	Scoala Postliceala
124	Sarmas intrare	Bloc S16
125	Sarmas Magazin Abc	vis-à-vis de ABC
126	Sarmas centru	Sarmas Centru, intersectie
127	Sarmas Fantana	Sarmas fantana
128	Sarmas nr.71	Sarmas Nr.71
129	Sarmas Capat	Imobilul Nr.43
130	Sarmas nr.112	Sarmas Nr.112
131	Sarmas Fantana	Sarmas fantana
132	Sarmas centru (Sarmas-Zalau)	Centru Sarmas
133	Sarmas Abc	Imobilul Nr. 36 ABC
134	Sarmas iesire	vis-à-vis de Bloc S16
135	Michelin -Anvelope poarta 2	Michelin -Anvelope poarta 2
136	Silcotub poarta 2	Silcotub poarta 2
137	Uzina Electrica	Uzina Electrica
138	I.T.I.	Uzina Electrica
139	Uzina Electrica retur	Uzina Electrica retur
140	Silcotub poarta 2 retur	Silcotub poarta 2 retur
141	Michelin -Anvelope poarta 2	Michelin -Anvelope poarta 2
142	Fundatia Acasa	Fundatia Acasa
143	Michelin Cord intrare	Michelin
144	str.Lupului bazine	Intersectie
145	str.Lupului nr.3	Imobilul Nr. 3
146	str.Lupului capat	Hanul Ancutei
147	str.Lupului nr.4	Imobilul Nr. 4
148	str.Lupului bazine (Lupului-Gara)	Imobilul nr. 14
149	Michelin Cord iesire	vis-à-vis Michelin
150	Benzinaria Primarom tur	Benzinaria Primarom
151	Group Metal	intrare SC Group Metal

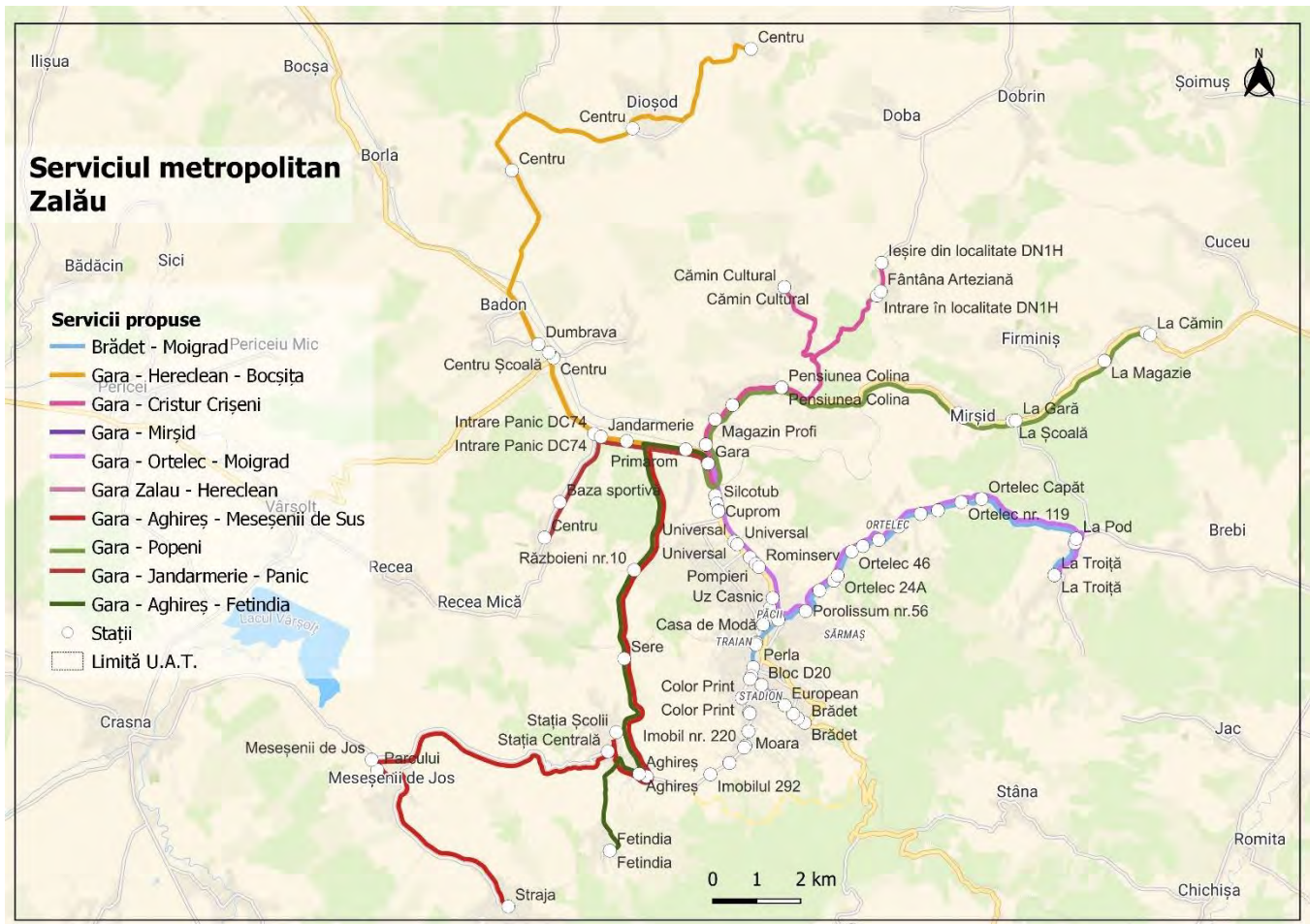
152	Jandarmerie	parcare Jandarmerie
153	M.Viteazul nr.94 Welthaus	vis-à-vis imobilul Nr.94
154	Benzinaria Primarom retur	Benzinaria Primarom
155	Meteorologiei tur	Statia Meteo
156	Constantei nr.7 tur	Constantei Nr.7
157	Careiului nr.6 tur	Careiului Nr.6
158	Careiului nr.6 retur	Careiului Nr.6
159	Constantei nr.7 retur	Constantei Nr.7
160	Meteorologiei retur	Statia Meteo
161	Lacului	Intersectie cu str.Prunului
161	Morii intrare	
162	Morii Ferma tur	
163	Morii Capat	
164	Morii Ferma retur	
165	Morii iesire	
166	Hanul Drumetilor - proiectat nou	mai sus de intersectia cu str. Vanatorilor
167	Michelin Cord - TUR (in curs de implementare)	bd. Mihai Viteazu
168	Michelin Cord - Retur (in curs de implementare)	bd. Mihai Viteazu

Figură 53 Amplasarea statiilor din Municipiul Zalau



La aceste stații se adaugă noile stații suplimentare stabilite de comun acord cu UAT-le beneficiare ale serviciilor metropolitan, prezentate anterior.

Figură 54 Amplasarea statiilor din Zona Metropolitană Zalău



8.2.13. Amenajare complexă

Tabel 33 Locatii instalare sistem de informare calatori + camera supraveghere din PNRR 1

PNRR 1 LOCATII INSTALARE SISTEM DE INFORMARE CALATORI + CAMERA SUPRAVEGHERE

Nr. crt.	Statia	Strada	Sistem Informare Calatori +Camere Video
0	1	2	3
1	Statia Codiflor (Bradet - Gara)	Str. Avram Iancu	DA
2	Statia Centru(Bradet - Gara)	Str.Corneliu Coposu	DA
3	Statia Casa De Moda (Gara - Bradet)	Mihai Viteazul	DA
4	Statia Tenaris Silcotub (Gara - Bradet)	Mihai Viteazul	DA
5	Zahana (Gara - Bradet)*	Mihai Viteazul	DA
6	Liceul Api (Bradet - Gara)	Simion Barnutiu	DA
7	Centru Ortelec (Ortelec –Centru)	Ortelec	DA
8	Statia Universal (Lidl) (Gara-Bradet))	Mihai viteazul	DA
9	Statia Rominserv (Bradet - Gara)	Mihai viteazul	DA
10	Statia Porolissum (Gara -Ortelec)	Str,Porolissum	DA
11	Statia Moara (Valea Mitii- Gara)	Str.22 Dcembrie 1989	DA

Tabel 34 locatii instalare sistem de informare calatori + camera supraveghere din PNRR 2

PNRR 2 LOCATII INSTALARE SISTEM DE INFORMARE CALATORI + CAMERA SUPRAVEGHERE

Nr. crt.	Statia	Strada	Sistem Informare Calatori +Camere Video
0	1	2	3
1	Statia Episcopie(Bradet - Gara)	Str. Avram Iancu	DA
2	Statia Bloc D20 (Gara-Bradet)	Str.Gh.Doja	DA
3	Statia Ortelec Capat	Str.Cetatii	DA
4	Statia Ortelec Popa (Ortelec - Bradet)	Str.Cetatii	DA
5	Statia Inserco (Valea Mitii - Gara)	Str.22 Dcembrie 1989	DA
6	Liceul Api (Gara-Bradet)	Simion Barnutiu	DA
7	Statie Primarie (Gara – Valea Mitii)	Str.22 Dcembrie 1989	DA
8	Statia Soseaua de Centura (Servis Hossu) Valea Mitii – Gara	Centura Zalau	DA
9	Statia Palatul Copiilor (Dv.Nord-Bradet)	St.Closca	DA
10	Statia Bloc N109 (Gara - Bradet)	Str.Loc.Col.Pretorian	DA

Tabel 35 Lista statiilor pe culoare de mobilitate-cu sisteme it - instalate

LISTA STATIILOR PE CULOARE DE MOBILITATE-CU SISTEME IT - INSTALATE

Nr.	Statia	Strada	Locatia statiei pe strada	Mobilier si conectare en. electrica si canalizatie pentru telecomunicatii prevazut in proiectele de modernizare culoare mob. urbana	Propunerile PMZ inst. sist. informatic, automate vanzare bilete pe contractul achizitie autobuze si echipamente
0	1	2	3	4	5
1	Posta Bradet (Bradet - Gara)	Gh. Doja coborare	1+1332	DA	DA
2	Perla (Bradet - Gara)	Mihai Viteazul	0+634	DA	DA
3	Uz Casnic(Bradet - Gara)	Mihai Viteazul	1+443	DA	DA
4	Cuprom (Gara - Bradet)	Mihai Viteazul	4+41	Mobilier NU (ramane copertina actuala)	DA
5	Pompieri (Gara - Bradet)*	Mihai Viteazul	2+786	DA	DA
6	Astralis(Gara - Bradet)	Mihai Viteazul	1+678	DA	DA
7	Silvania(Gara - Bradet)	Mihai Viteazul	0+50	DA	DA
8	Spitalul Judetean (Bradet - Gara)	Simion Barnutiu	0+949	DA	DA

9	Scoala nr. 8 (Gara - Bradet)	Simion Barnutiu	1+928	DA	DA
10	Spitalul Judetean (Gara - Bradet)	Simion Barnutiu	0+865	DA	DA

8.2.14. Sisteme de validare

Proiectat special pentru utilizare in transportul public si privat, validatorul E-CHECK este usor de integrat in sisteme de taxare care sa permita calatorilor sa plateasca/valideze in vehicule sau in statii.

E-CHECK dispune de un ecran color tactil LCD cu o dimensiune de 7 inch.

Echipamentul dispune de protectie ridicata impotriva vandalismului datorita carcasei robuste si geamului de protectie al touch-screen-ului

8.2.15. Sisteme de e-ticketing și informare

Sistem Automat de Taxare pe baza de Cont

Interfata WEB de administrare, realizată de RADCOM SRL este compusa din urmatoarele module:

- Politica comerciala
 - Titluri tarifare
 - Oferte comerciale
 - Matrice preturi portofel electronic
- Gestiuone
 - Gestiuone generala
 - Gestiuone vanzatori

- Gestione controlori
- Gestione terti
- Controlori
 - Planificare echipe controlori
 - Amenzi
- Administrare
 - Utilizatori
 - Structura organizatie
 - Retea de transport
 - Profiluri calatori
 - Institutii de invatamant
 - Calatori
 - Agenti economici externi
 - Reclamatii
 - Echipamente
 - Fisiere de date
 - Parteneri clienti
- Carduri
 - Formatare
 - Carduri in sistem
 - Carduri calatori
 - Carduri operatori
- Rapoarte

- Vanzari
- Validari
- Controlori

Figură 55 Interfata sistemului RADCOM

8.2.16. Rețea de distribuție titluri de călătorie

Tabel 36 Tabel cu punctele de distribuire a titlurilor de calatorie / centrelor de emitere a documentelor de transport

Nr. crt.	Adresa punctelor de distribuire a titlurilor de calatorie / centrelor de emitere a documentelor de transport	Program functionare zile lucratoare/ zile nelucratoare	Puncte in care se distribuie carduri
1	Sediu SC Transurbis SA (Str. Fabricii nr.30/a)	07-15:30	Doar pentru agenti economici
2	Cart.Bradet(Str.Gh.Doja)	06-23	DA
3	Cladire Transilvania(P-ta Unirii)	06-22	DA
4	Uz Casnic(Str.Armoniei)	06-22	DA
5	Gara CFR(B-ul M.Viteazul)*	06-23	DA

*Urmeaza a fi implementat

Tabel 37 Lista automatelor de vânzare

Lista automatelor de vânzare-se elibereaza numai bilete

Nr.crt.	Locatia punctului de vanzare	Program functionare zile lucratoare/ zile nelucratoare
1	Michelin, statia Cuprom	Non-stop
2	Astralis, statia Astralis	Non-stop
3	Casa de Moda, statia Casa de Moda	Non-stop
4	Centru, statia Centru	Non-stop

Tabel 38 Lista locațiilor noilor automate de vânzare abonamente și bilete

Lista locațiilor noilor automate de vânzare abonamente și bilete *

NR. CRT.	Locația automatului de vânzare abonamente și bilete	Programul de funcționare zile lucrătoare/ zile nelucrătoare
1	Str. Gh. Doja – stația Posta Bradet	Non-stop
2	Bd. Mihai Viteazul - Perla	Non-stop
3	Bd. Mihai Viteazul - Uz Casnic	Non-stop
4	Bd. Mihai Viteazul - Cuprom	Non-stop
5	Bd. Mihai Viteazul - Pompieri	Non-stop
6	Bd. Mihai Viteazul - Astralis	Non-stop
7	Bd. Mihai Viteazul - Silvania	Non-stop
8	Str. Simion Barnutiu - Spitalul Judetean	Non-stop
9	Str. Simion Barnutiu - Scoala nr. 8	Non-stop
10	Str. Simion Barnutiu - Spitalul Judetean	Non-stop

9. Serviciile noi metropolitane și integrarea acestora în programul de transport

9.1. Harta noilor servicii metropolitane

9.1.1. Zalău – Crișeni

Figură 56 Harta traseului Zalău – Crișeni



9.1.2. Zalău – Hereclean - Dioșod

Figură 57 Harta traseului Zalău – Hereclean - Dioșod



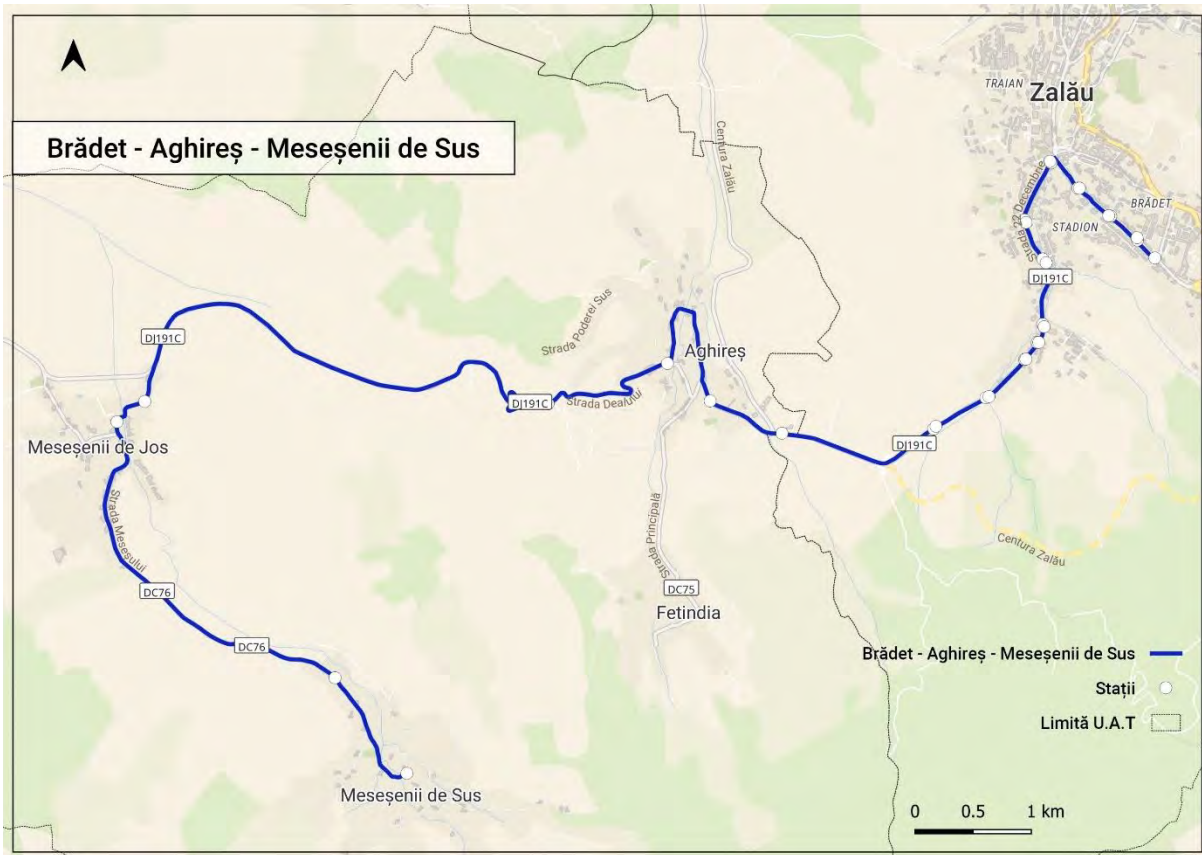
9.1.3. Zalău – Meseșenii de Jos – Meseșenii de Sus

Figură 58 Harta traseului Zalău – Meseșenii de Jos – Meseșenii de Sus



Cu varianta de la Brădet:

Figură 59 Harta traseului Zalău – Meseșenii de Jos – Meseșenii de Sus cu varianta de la Bradet



Figură 60 Ruta Zalău - Aghireș – Fetindia



9.1.4. Zalău – Mirșid – Popeni

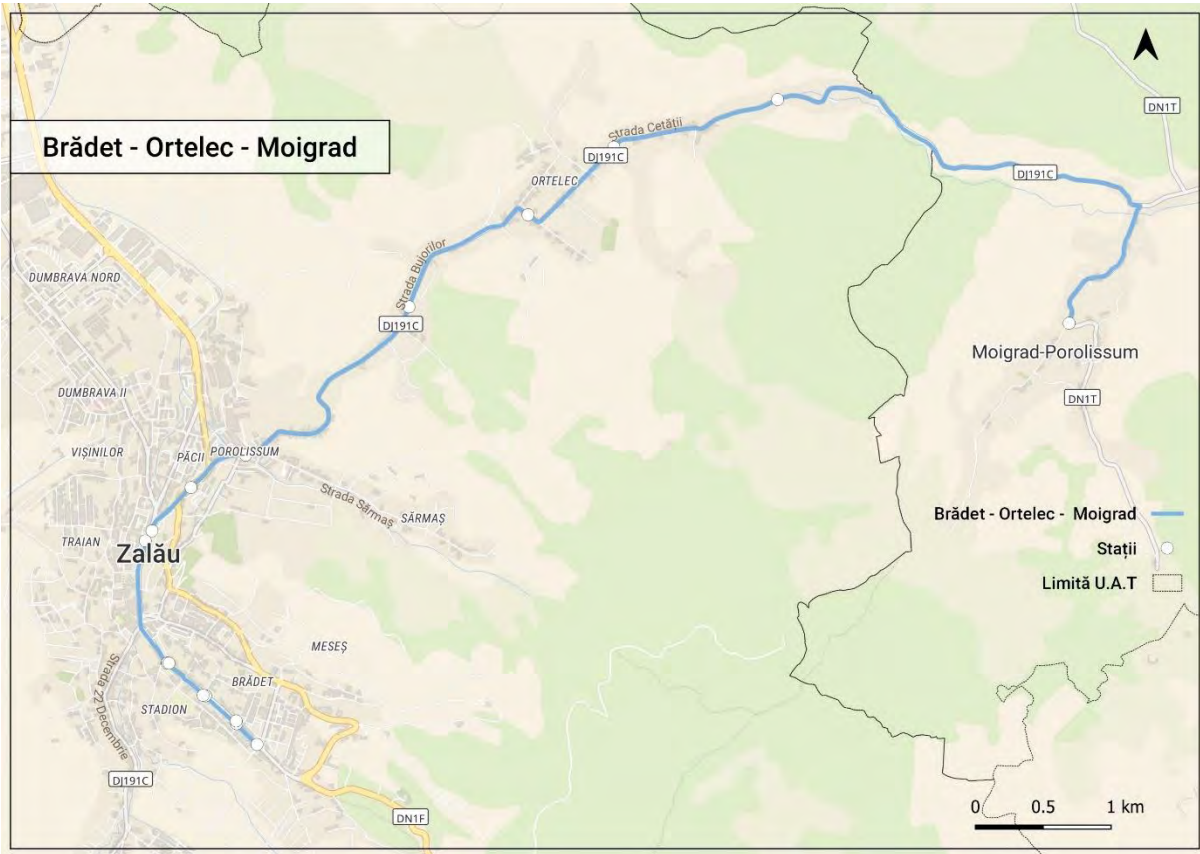
Figură 61 Harta traseului Zalău – Mirșid – Popeni



9.1.5. Zalău – Ortelec – Moigrad**Figură 62 Harta traseului Zalău – Ortelec – Moigrad**

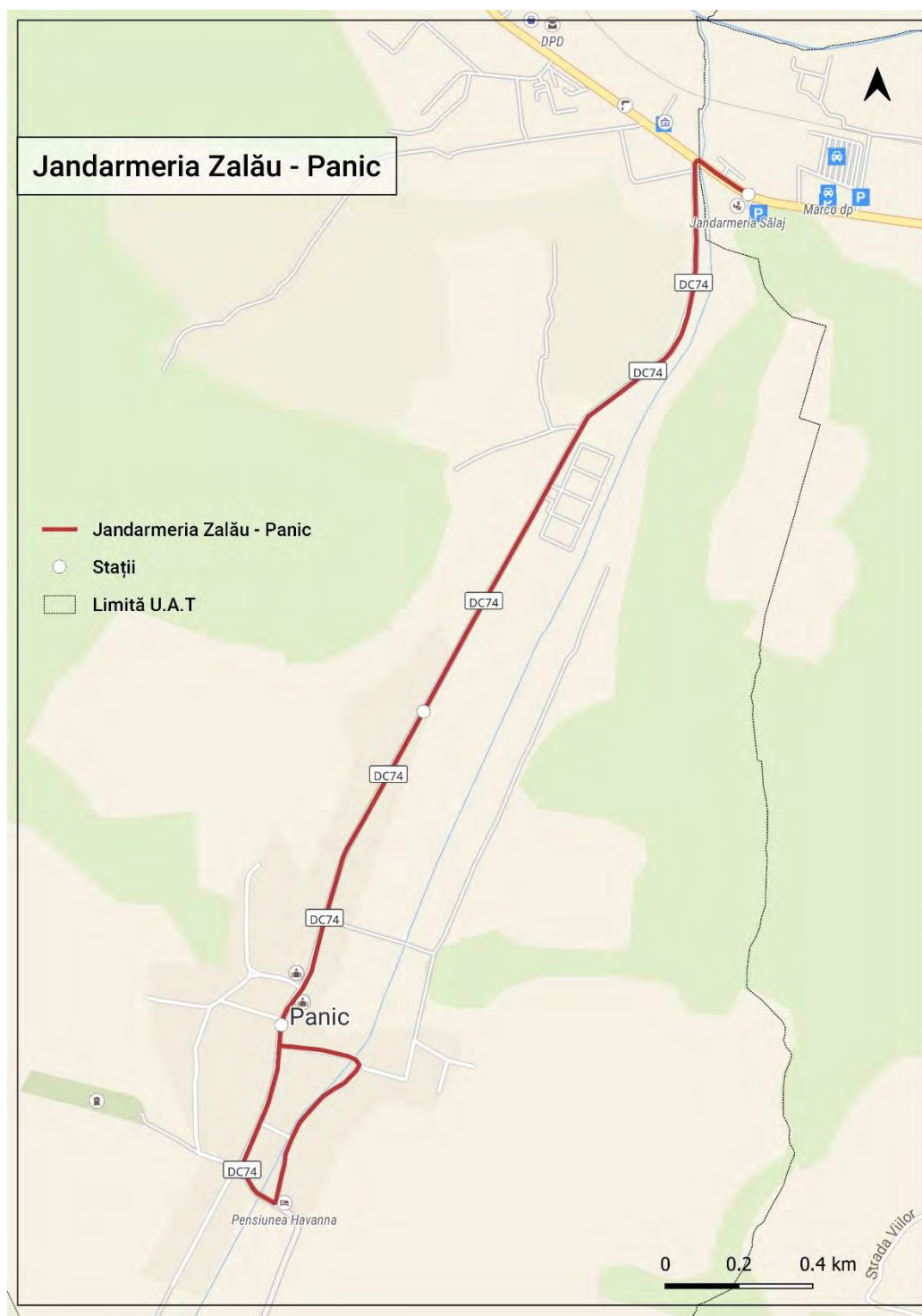
Cu variantă de la Brădet:

Figură 63 Harta traseului Zalău – Ortelec – Moigrad varianta de la Brădet



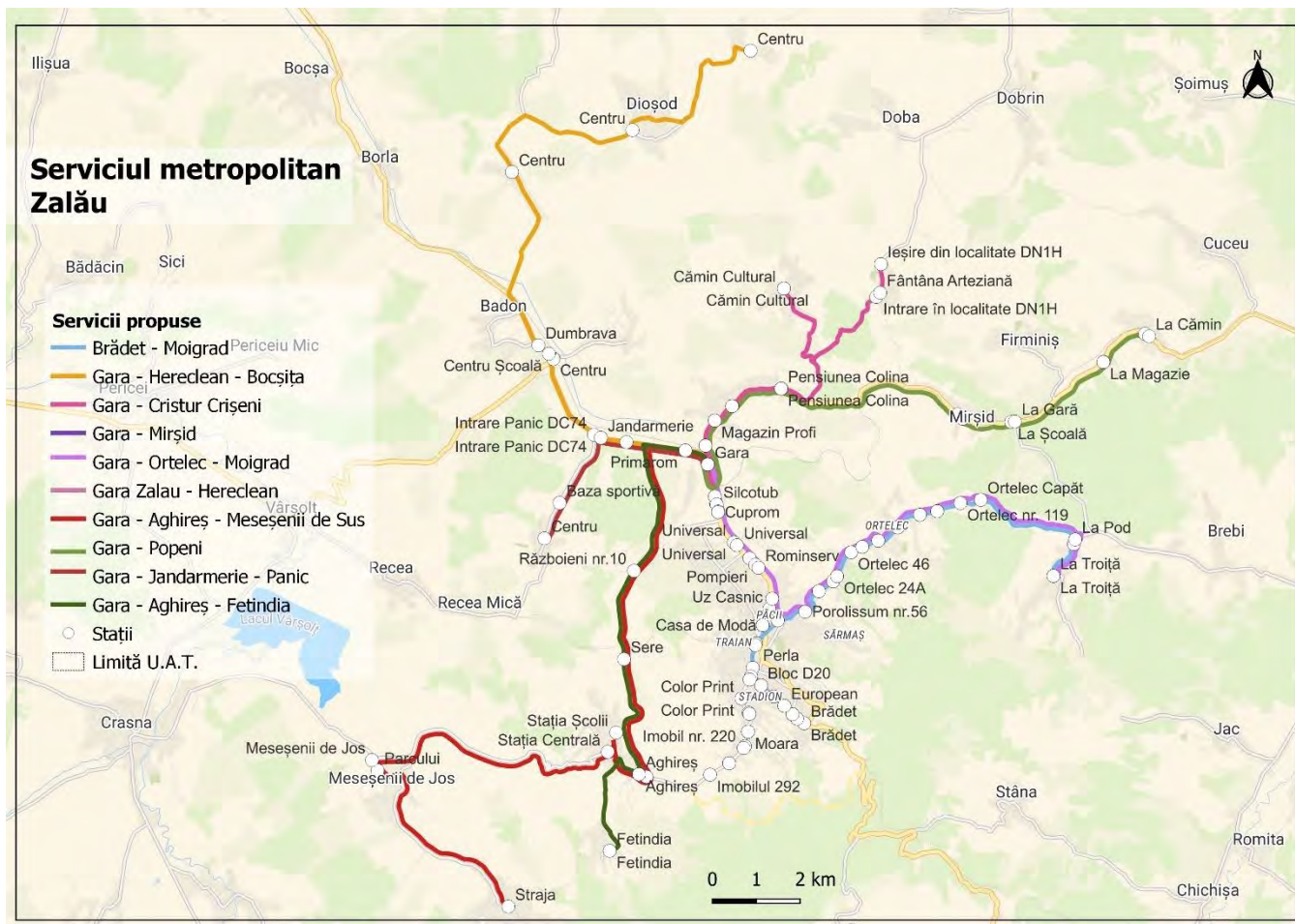
9.1.6. Jandarmeria – Panic

Figură 64 Harta tresului Jandarmeria - Panic



9.1.7. Centralizator de harta serviciilor

Figură 65 Centralizator de harta serviciilor



9.2. Integrarea noilor servicii metropolitane în programul de transport

9.2.1.

Tabel 39 Lista serviciilor consacrate

Lista serviciilor consacrate

Nr. Linie	Traseul	Lungime	Statii
1	Bradet-C.Coposu-Centru-Uz Casnic-Gara	7.2	14
1	Gara-Centru Gh.Doja-Bradet	7.4	14
2	Gara-Valea Mitii	15.2	20
2	Valea Mitii-Gara	15.2	22
4	Bradet-Sc.8	5.1	11
4	SC.8-Bradet	5.8	14
6	Bradet-Sc.8	4.9	9
6	SC.8-Bradet	5.3	11
11	Bradet-ORTELEC	9.5	17
11	ORTELEC-Bradet	9.8	17
14	Bradet-Piata	5.9	14
14	Piata-Bradet	6.3	12
22	Bradet-DVA-Gara	8.2	17
22	Gara-DVA-Bradet	8.5	17

1B	Gara-C.Coposu-Bradet	7.9	13
1M	Bradet-Michelin	7.8	15
1M	Michelin-Bradet	8	15
2A	ASTRALIS-Valea Mitii	12.3	15
2A	Valea Mitii- Uz Casnic	12.3	14
2B	Gara-DVA-Valea Mitii	16.3	23
2B	Valea Mitii-Gara	15.2	22
2C	Centru-Valea Mitii	11.8	12
2C	Valea Mitii-Centru	11.8	12
3	Astralis-Str.Morii	11.8	12
3	Str.Morii-Uz Casnic	11.2	12
4B	Bradet-Sc.8	6.1	12
4B	Sc.8-Bradet	6.8	15
5	Astralis-Stana	14.2	16
5	Stana-Uz Casnic	14.9	14
5B	Gara-Stana	18.4	21
5B	Stana-Gara	18.2	20
6B	Bradet-DVA-BI.E10	5.9	9
6B	Penny Market-DVA-Bradet	6.2	13
6BE	Dumbrava Nord N109-Bradet	9.5	12
7	Bradet-Sc.7	4.6	8
7	Sc.7-Bradet	4.9	10
8	Bradet-SC Oviprod	9.3	17

8	SC Oviprod-Bradet	9.6	17
9	Bradet-ITI	6.8	12
9	ITI-Bradet	7.1	13
10	Gara-AUTOGARA	5.2	7
10	AUTOGARA-Gara	5.2	8
11A	Bradet-Uz Casnic-Ortelec	10.5	19
11A	Ortelec-Uz Casnic-Bradet	10.9	21
11B	Gara-Ortelec	10.7	18
11B	Ortelec-Gara	10.7	18
11C	Centru-Ortelec	7.6	14
11C	Ortelec-Centru	7.6	14
11D	Astralis-Ortelec	7.8	12
11D	Ortelec-Astralis	7.9	13
12	Bradet-Fundatia Acasa	1.05	2
12	Fundatia Acasa-Bradet	1.05	2
13	Centru-Sarmas	3.8	9
13	Sarmas-Centru	3.8	9
13B	Bradet-Sarmas	5.5	12
13B	Sarmas-Bradet	5.8	14
14	Bradet-Piata	5.9	14
14	Piata-Bradet	6.3	12
15	Centru-ITI	5.7	11
15	ITI-Centru	5.9	10

16	Centru-Sarmas	6.3	14
16	Sarmas-Centru	6.3	13
16B	Sarmas Capat-Sc.7	12.5	11
17	Bradet-Str.Lupului	10.4	21
17	Str.Lupului-Bradet	10.4	21
17G	Gara-Str.Lupului	1.9	4
17G	Str.Lupului-Gara	1.9	5
18	Garaj Spital-Gara	8	12
18	Gara-Garaj Spital	7.4	15
19	ITI-Gara	3	8
22I	Bradet-Jandarmi	10.8	20
22L	Bradet-Str.Lupului	10.1	21
22L	Str.Lupului-Bradet	10.1	21
22M	Bradet-Michelin	8.8	18
22M	Michelin-Bradet	9	18
22J	Gara-Jandarmi	2.6	4
22J	Jandarmi-Gara	2.6	4
25	Gara-Jandarmi	2.6	4
25	Jandarmi-Gara	2.6	4
26	Spital Judetean-Str. 1 Mai	12.5	13
27	Coadă Lacului-Astralis	10.3	5
27	Astralis-Coadă Lacului	10.4	7
28	Dealul Morii-Centru	6.1	14

28	Centru-Dealul Morii	12.8	8
30	Bradet-Autogara-Garaj	4.7	8
30	Garaj-Autogara-Bradet	4.7	10

9.2.2. Lista noilor servicii metropolitane

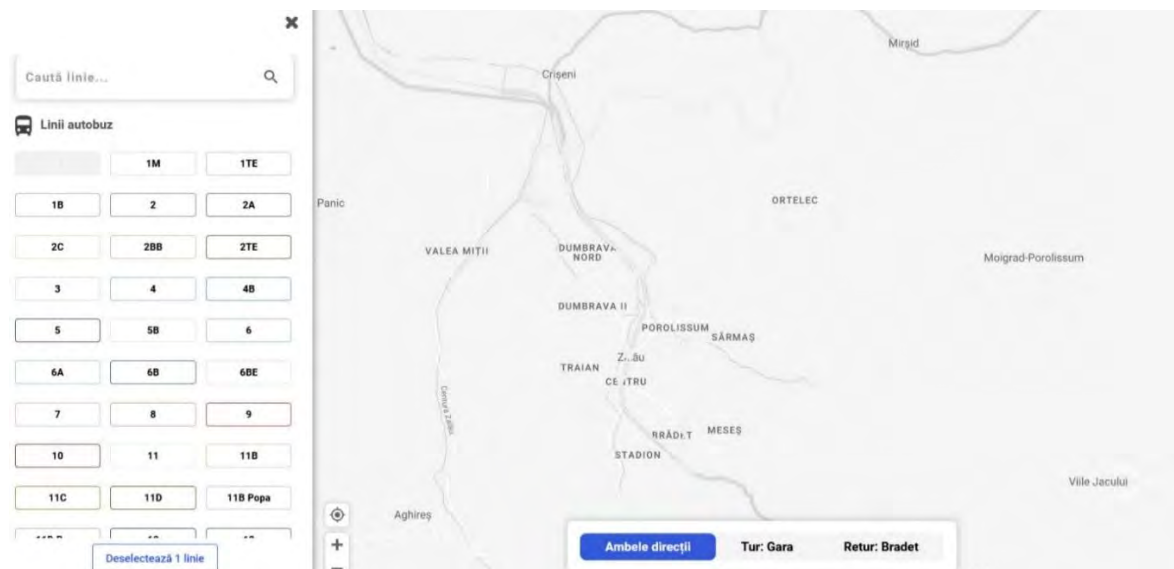
Tabel 40 Lista noilor servicii metropolitane

Nr. Linie	Traseul	Lungime pe traseul UAT	Statii in Zona M
M1	Gara Zalău – Crișeni – Cristur-Crișeni - Gârceiu	8,10/10,50	
M2	Gara Zalău – Crișeni – Mirșid - Popeni	13,10	
M3	Gara Zalău – Ortelec – Moigrad-Porolissum	3,43	
M3B	Brădet – Ortelec – Moigrad-Porolissum	3,43	
M4	Gara Zalău – Aghireș – Meseșenii de Jos – Meseșenii de Sus	17,30	
M4B	Gara Zalău – Aghireș – Fetindia	3,46	
M5	Gara Zalău – Jandarmeria – Panic	3,92	
M6	Gara Zalău – Hereclean – Guruslău – Dioșod	15,69	

9.2.3. Harta serviciilor de transport pe linii

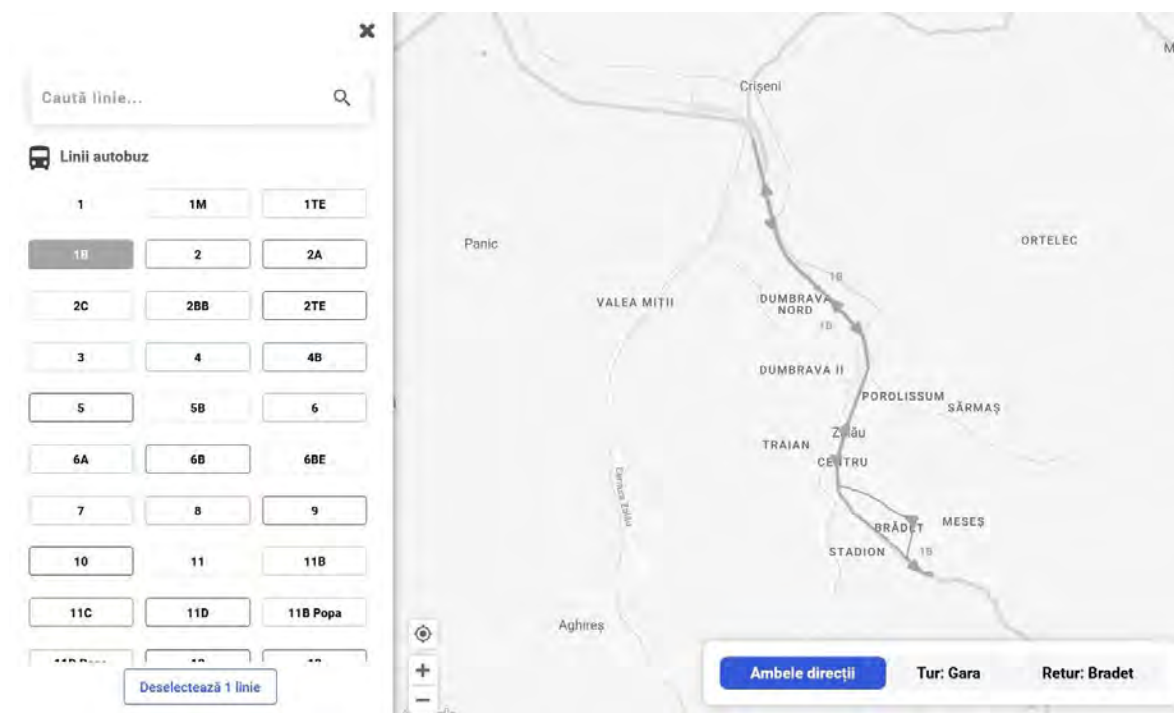
Figură 66 Linia 1

Linia 1



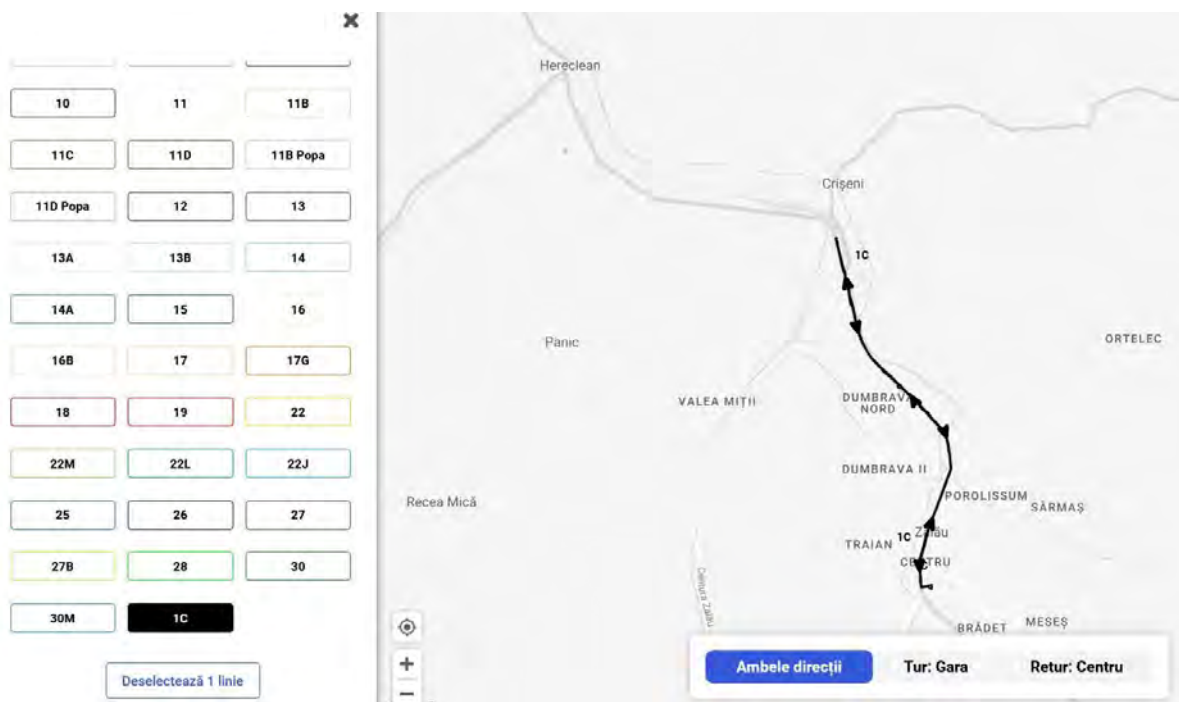
Figură 67 Linia 1B

Linia 1B



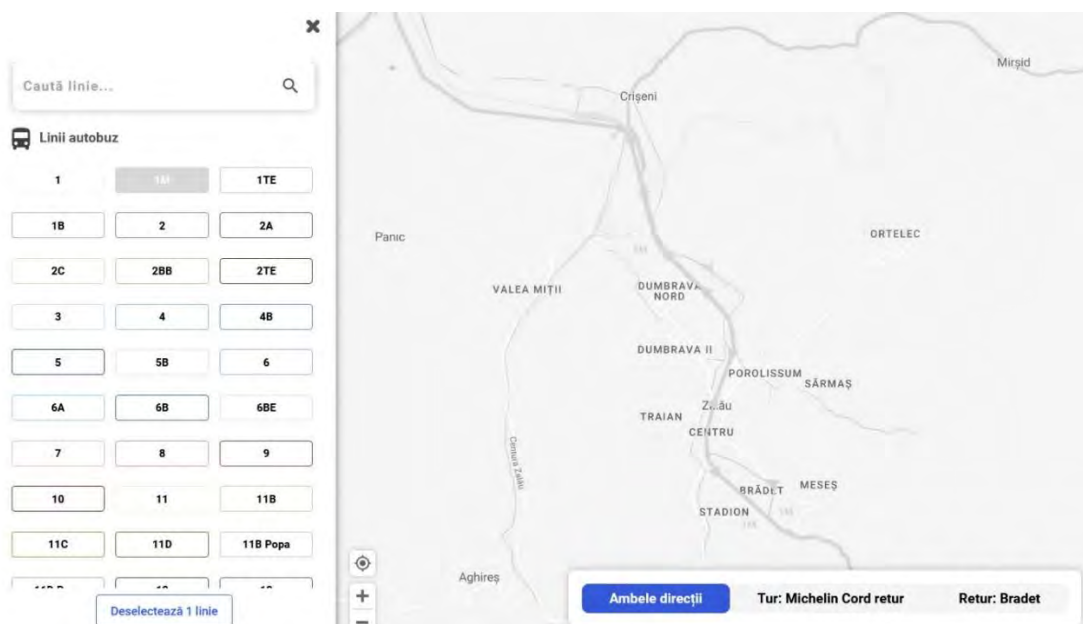
Figură 68 Linia 1C

Linia 1C



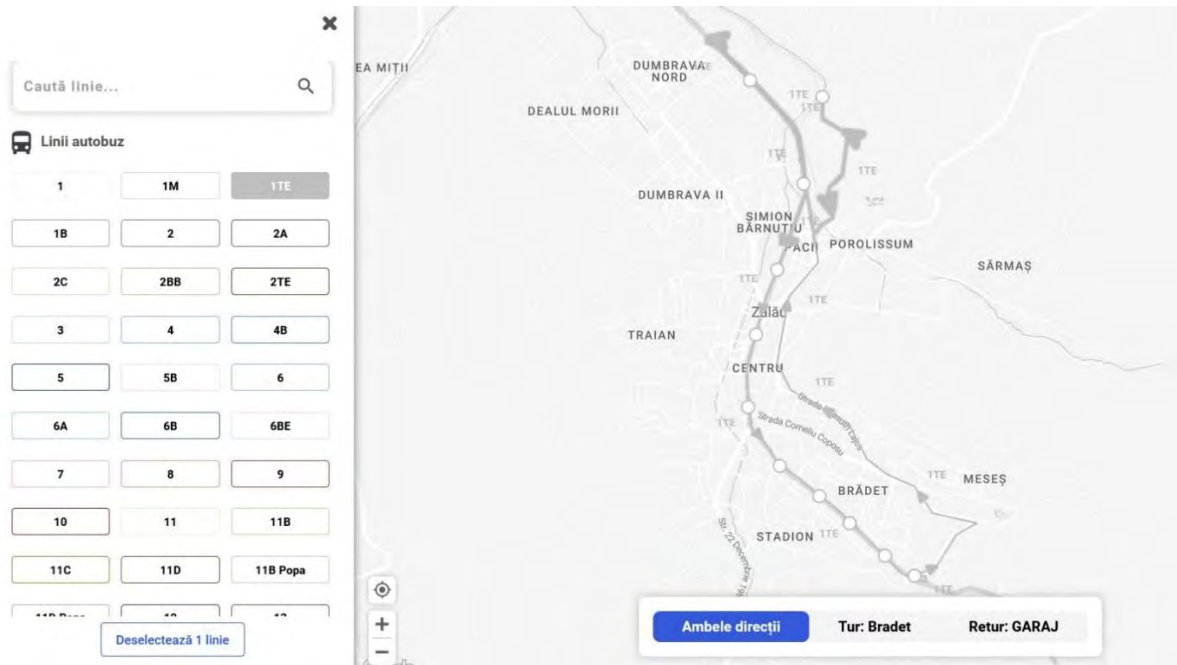
Figură 69 Linia 1M

Linia 1M



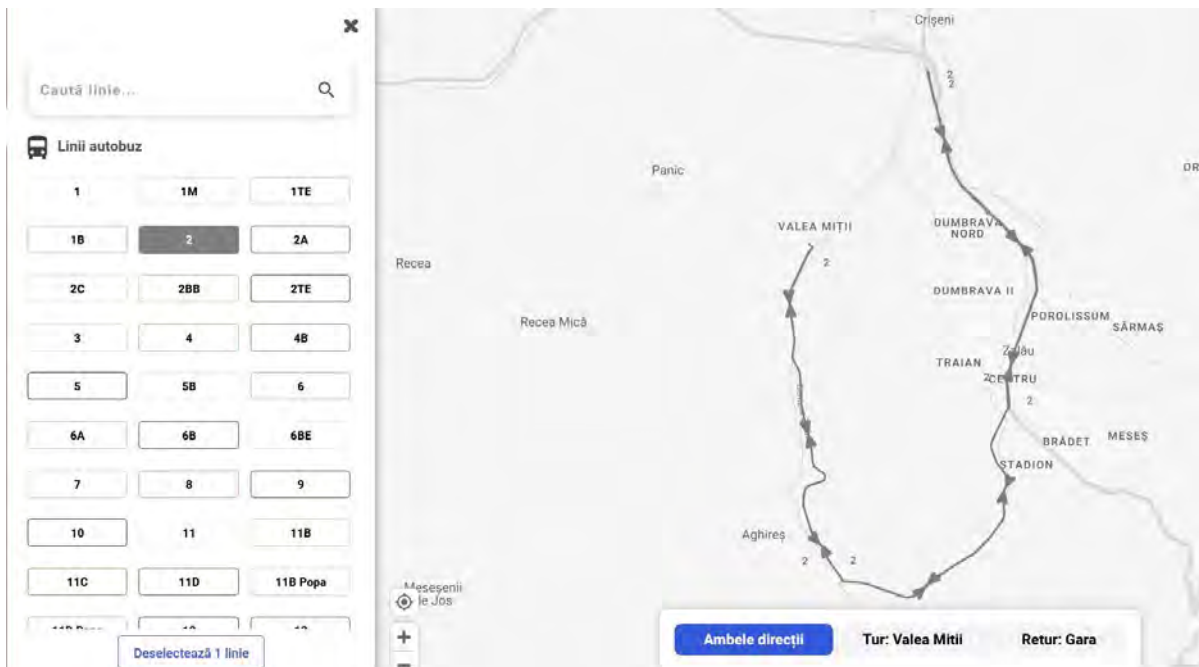
Figură 70 Linia 1TE

Linia 1TE



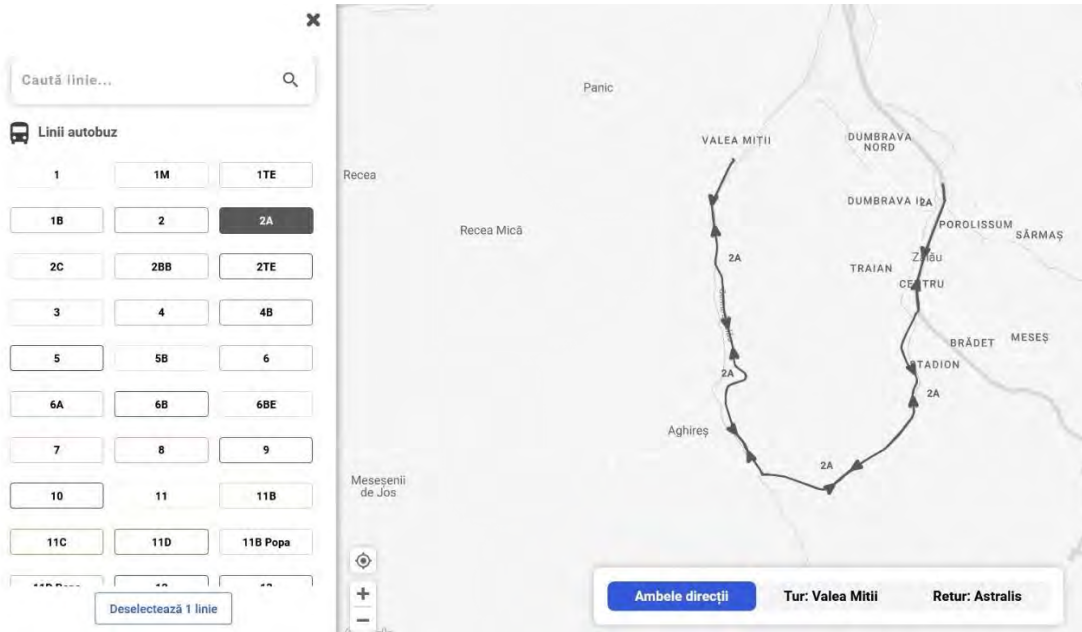
Figură 71 Linia 2

Linia 2



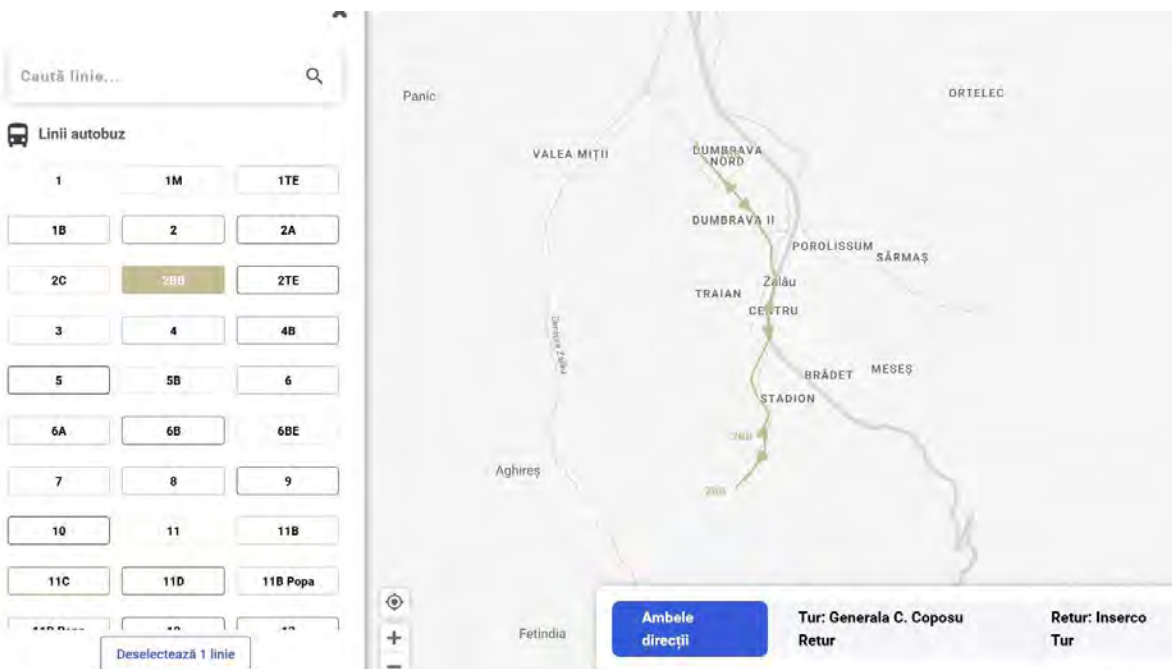
Figură 72 Linia 2A

Linia 2A



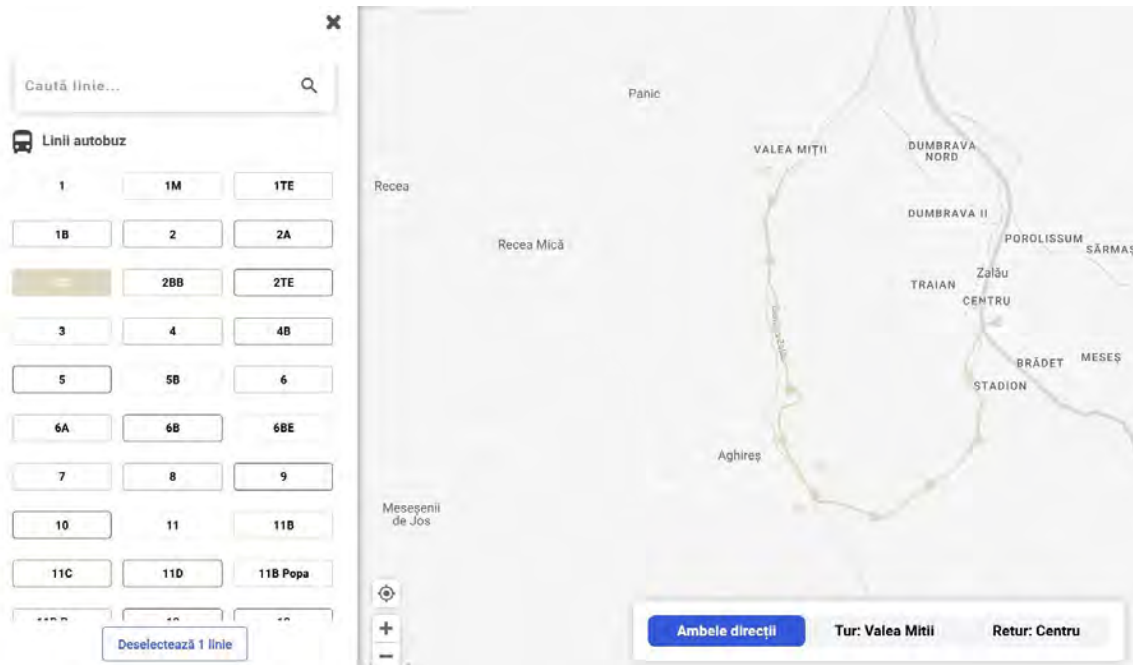
Figură 73 Linia 2BB

Linia 2BB



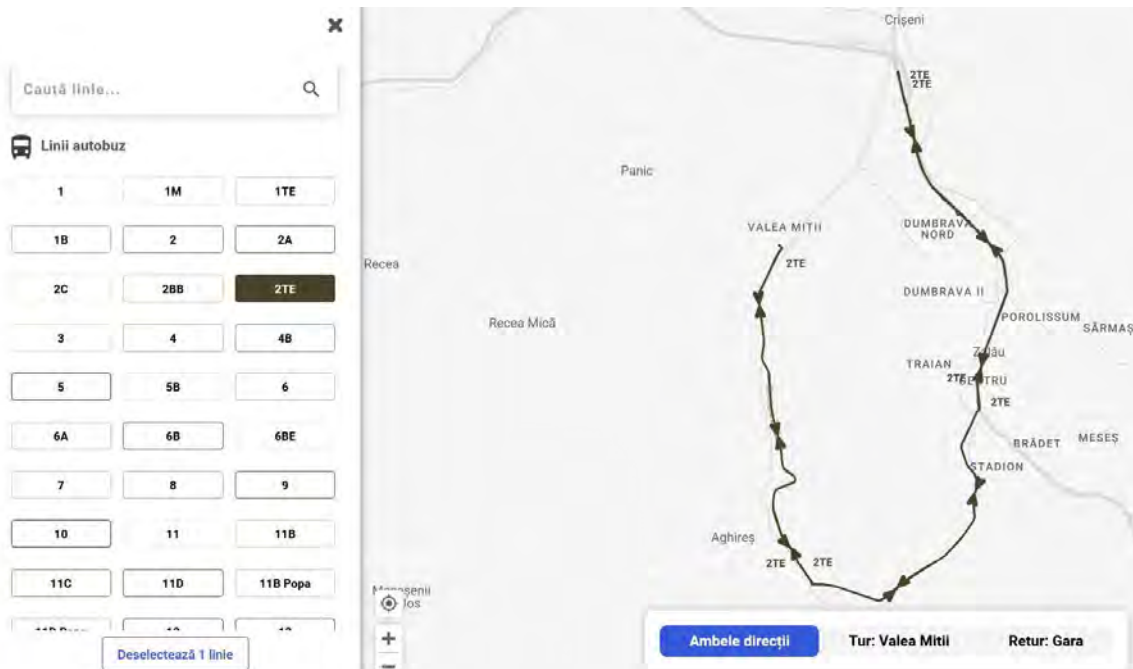
Figură 74 Linia 2C

Linia 2C



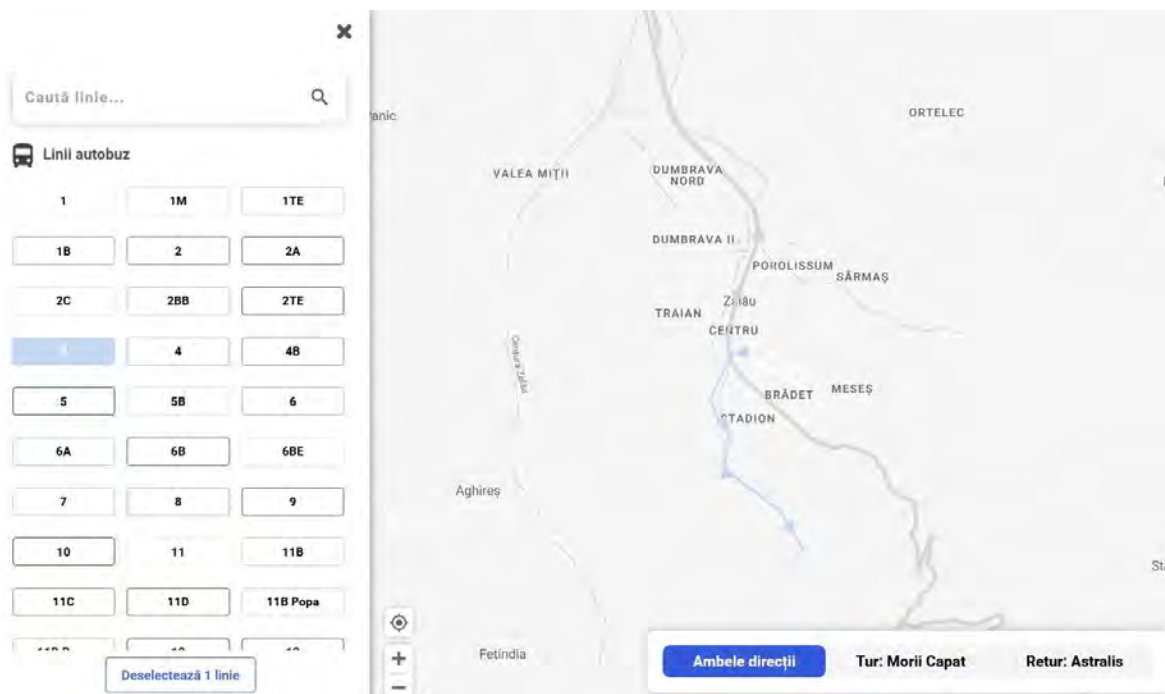
Figură 75 Linia 2 TE

Linia 2 TE



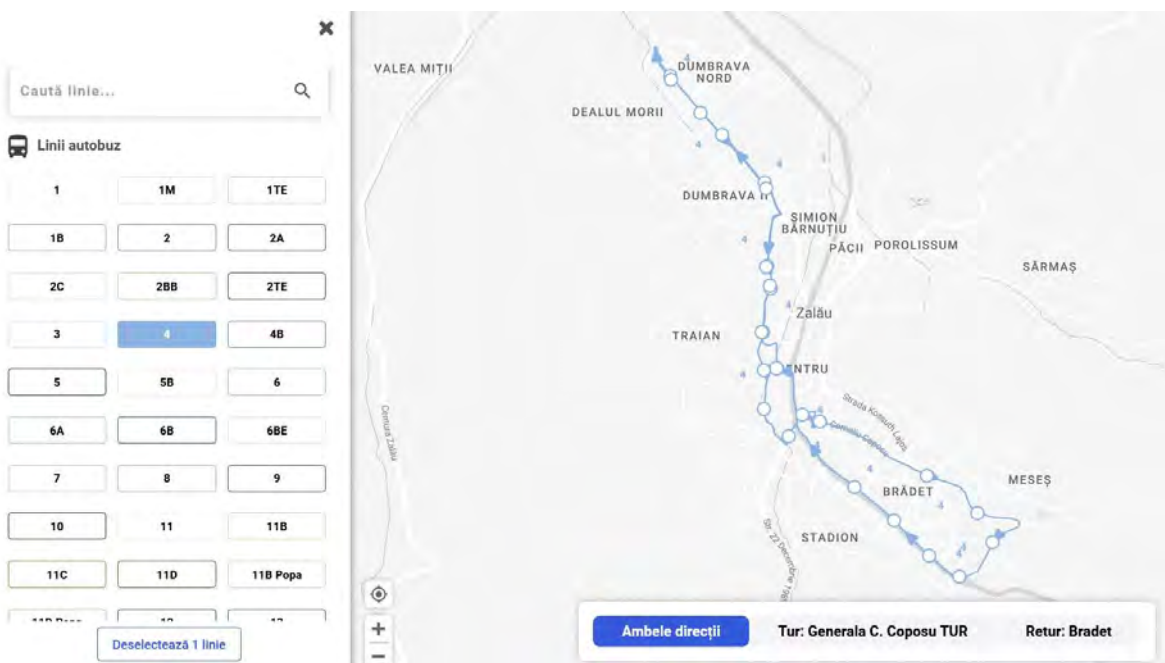
Figură 76 Linia 3

Linia 3



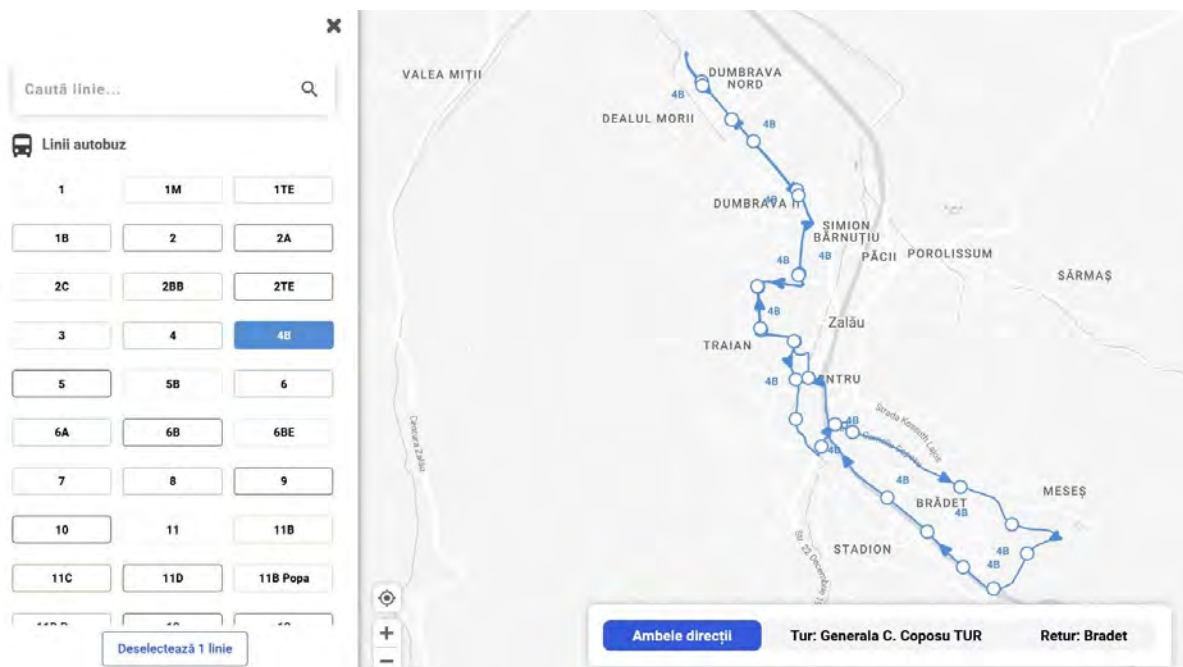
Figură 77 Linia 4

Linia 4



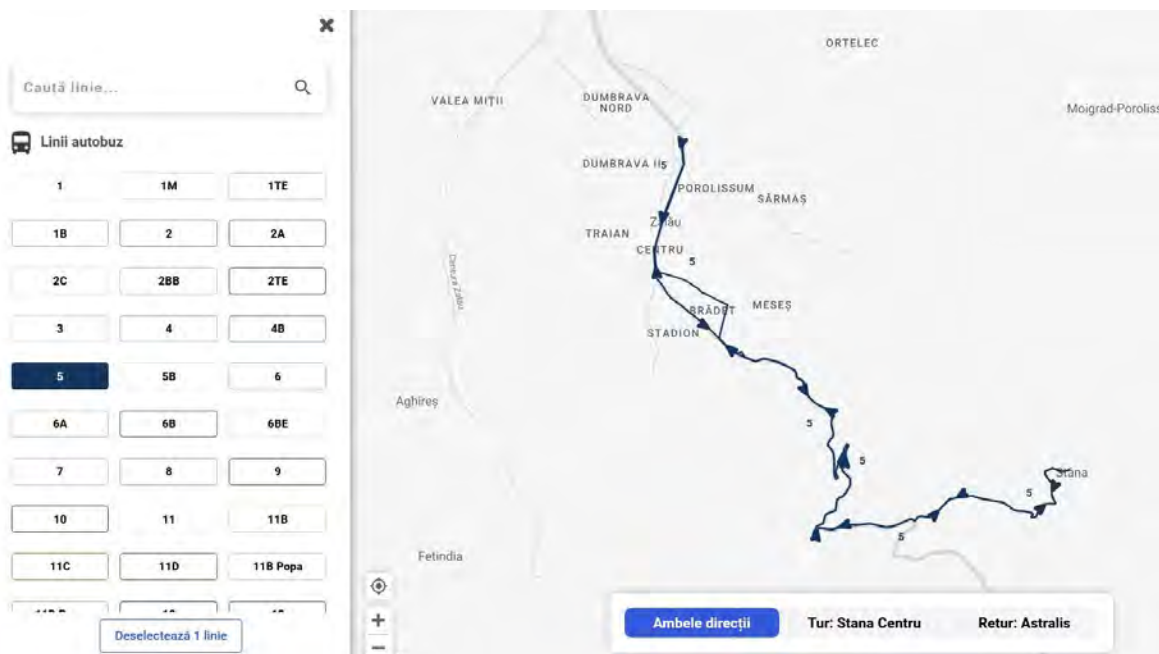
Figură 78 Linia 4B

Linia 4B



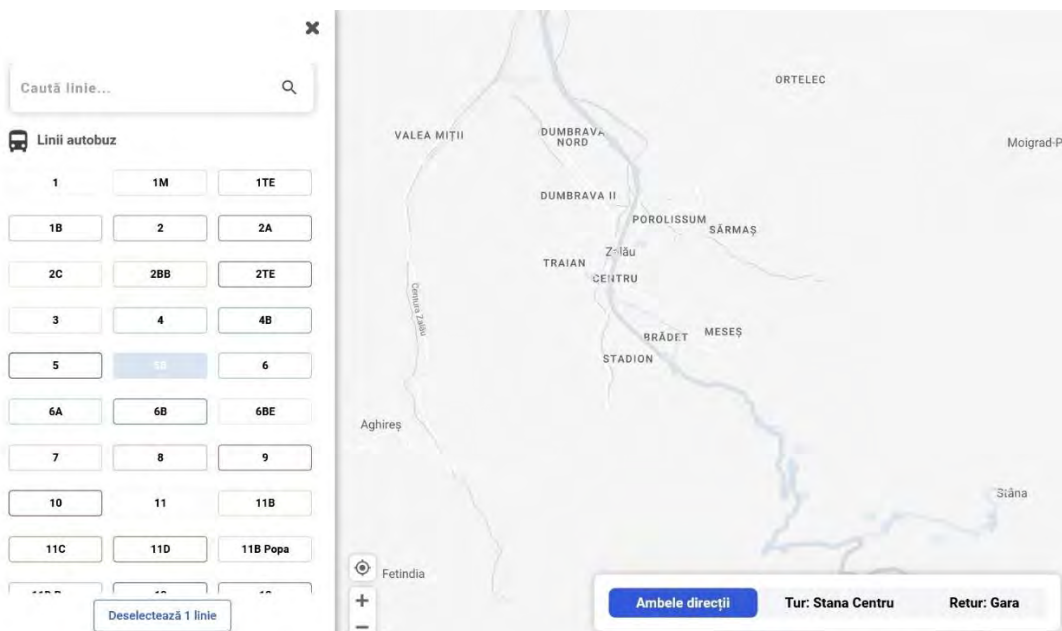
Figură 79 Linia 5

Linia 5



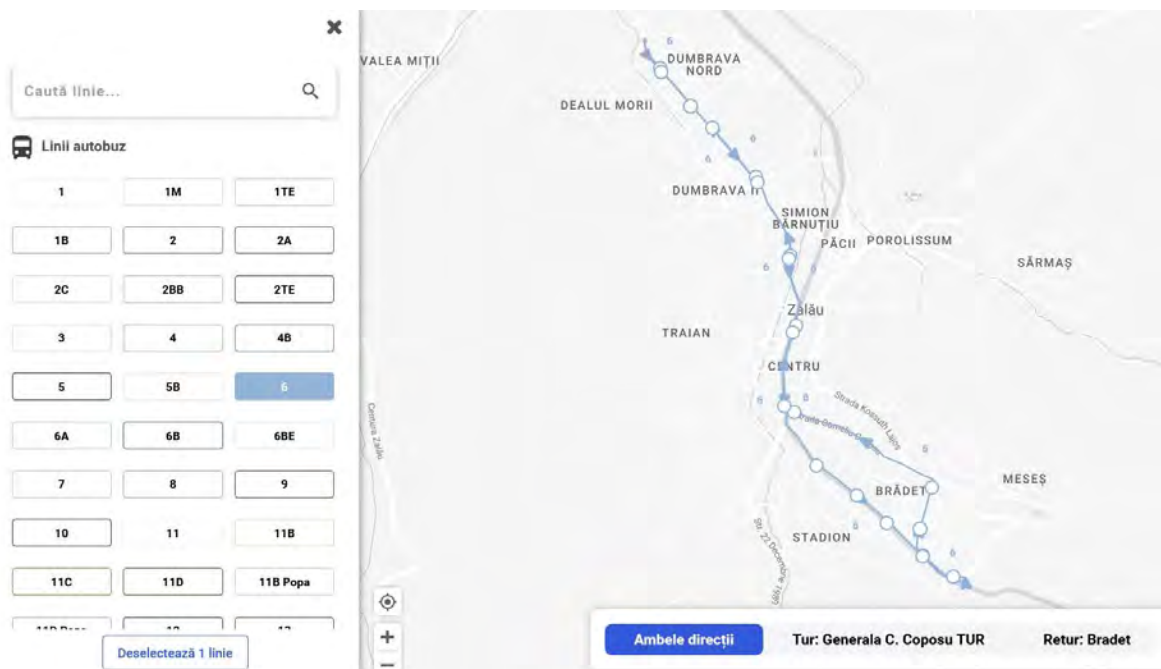
Figură 80 Linia 5B

Linia 5B



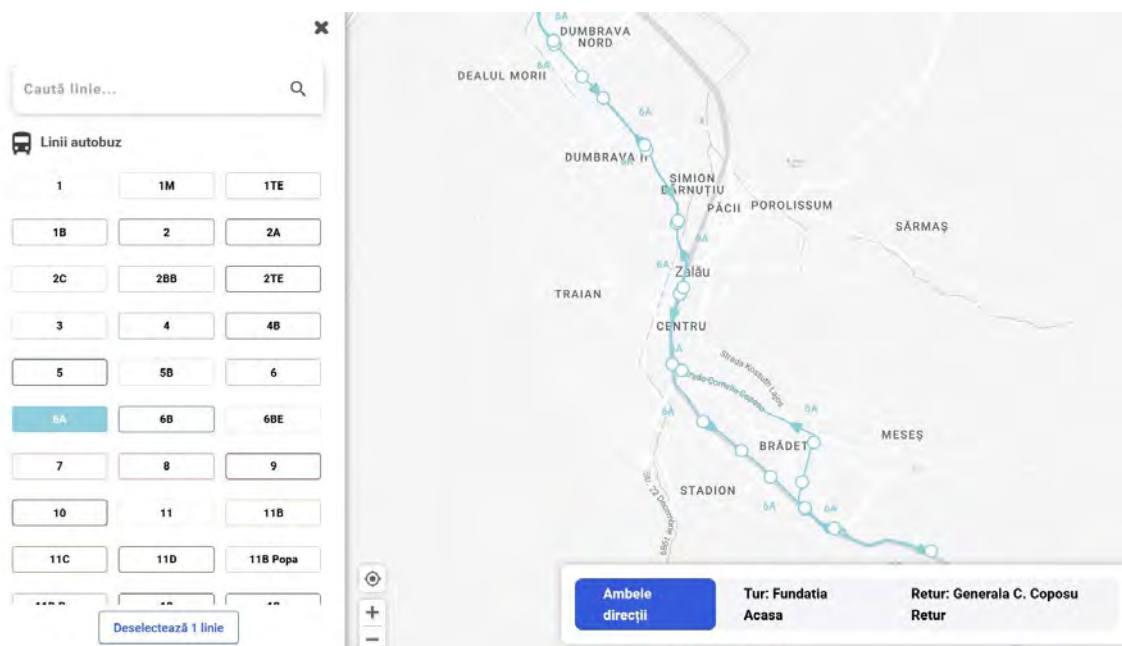
Figură 81 Linia 6

Linia 6



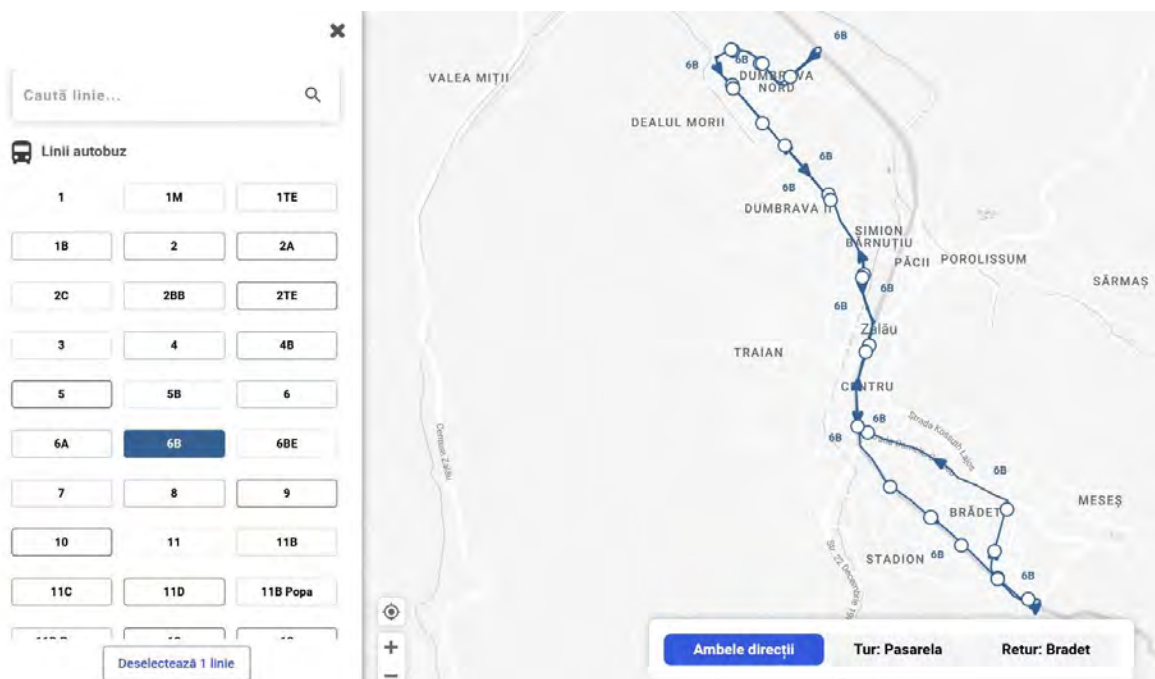
Figură 82 Linia 6A

Linia 6A



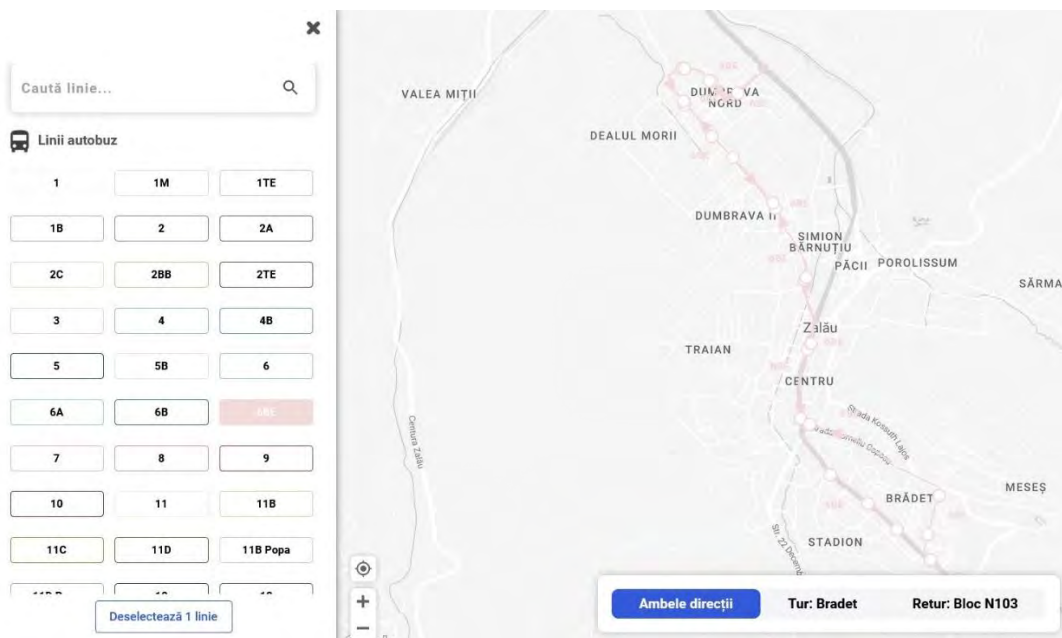
Figură 83 Linia 6B

Linia 6B



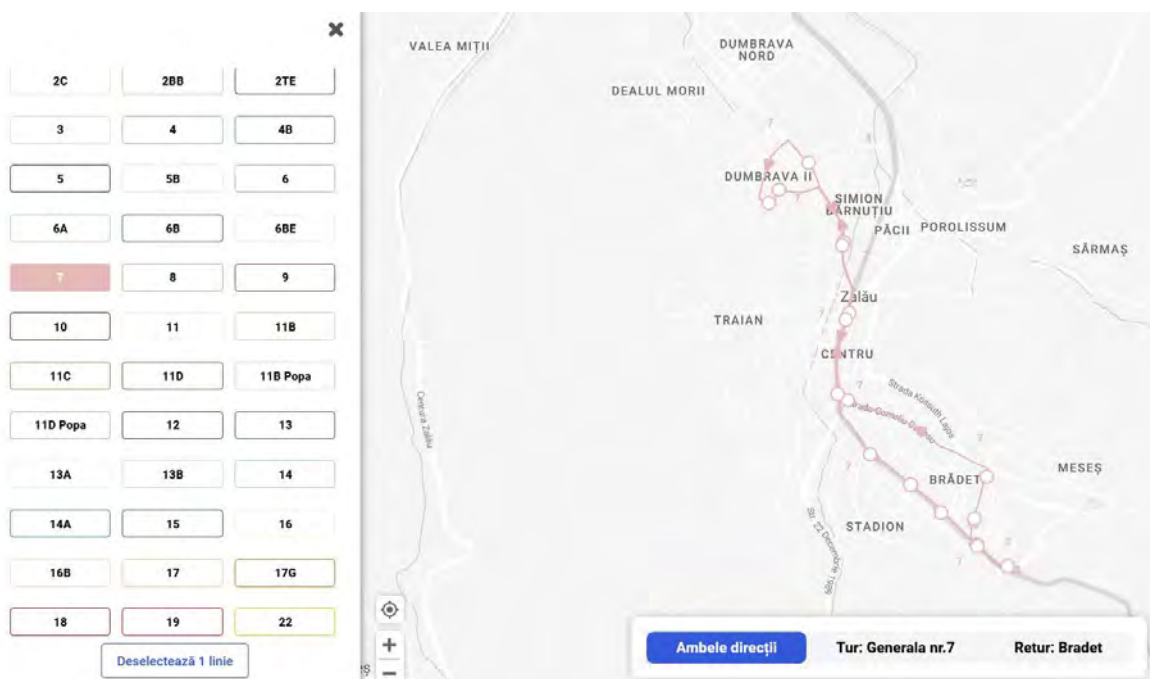
Figură 84 Linia 6BE

Linia 6BE



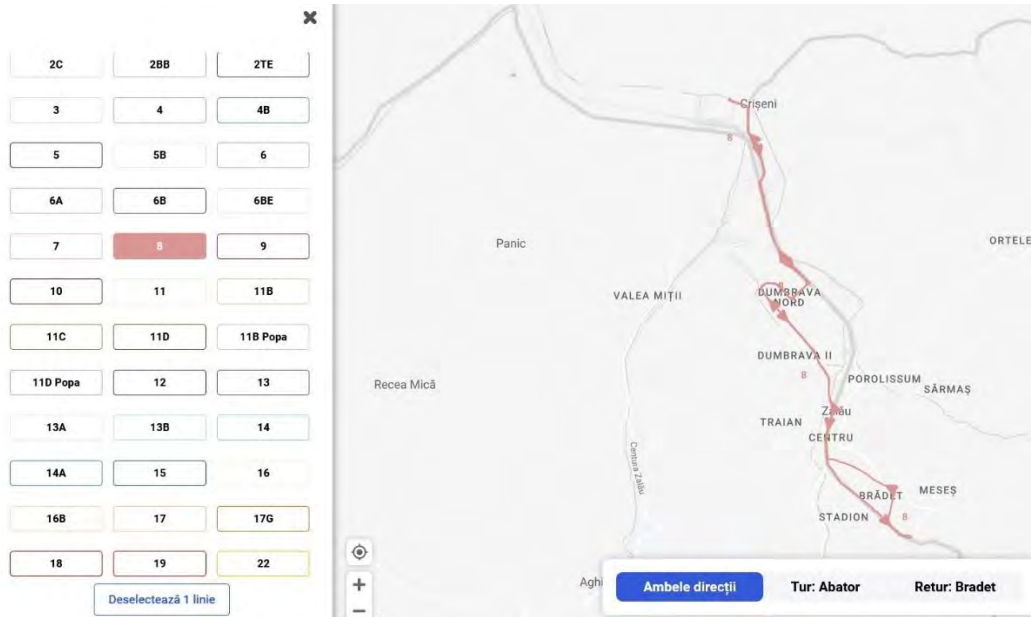
Figură 85 Linia 7

Linia 7



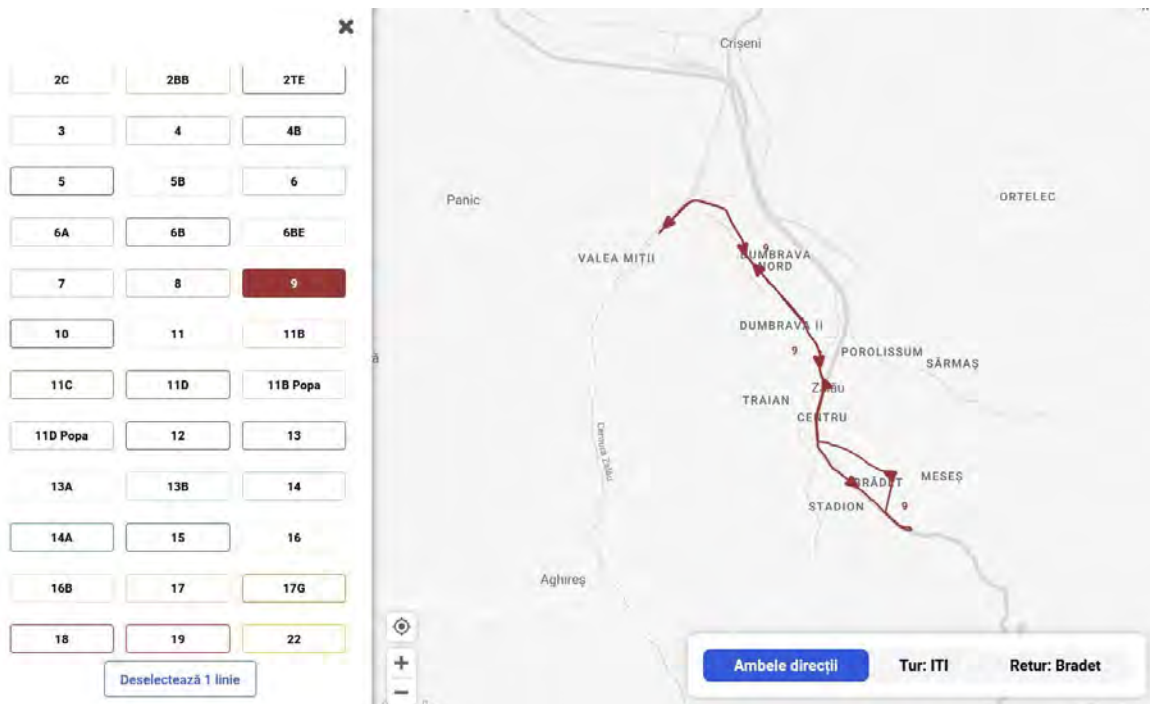
Figură 86 Linia 8

Linia 8



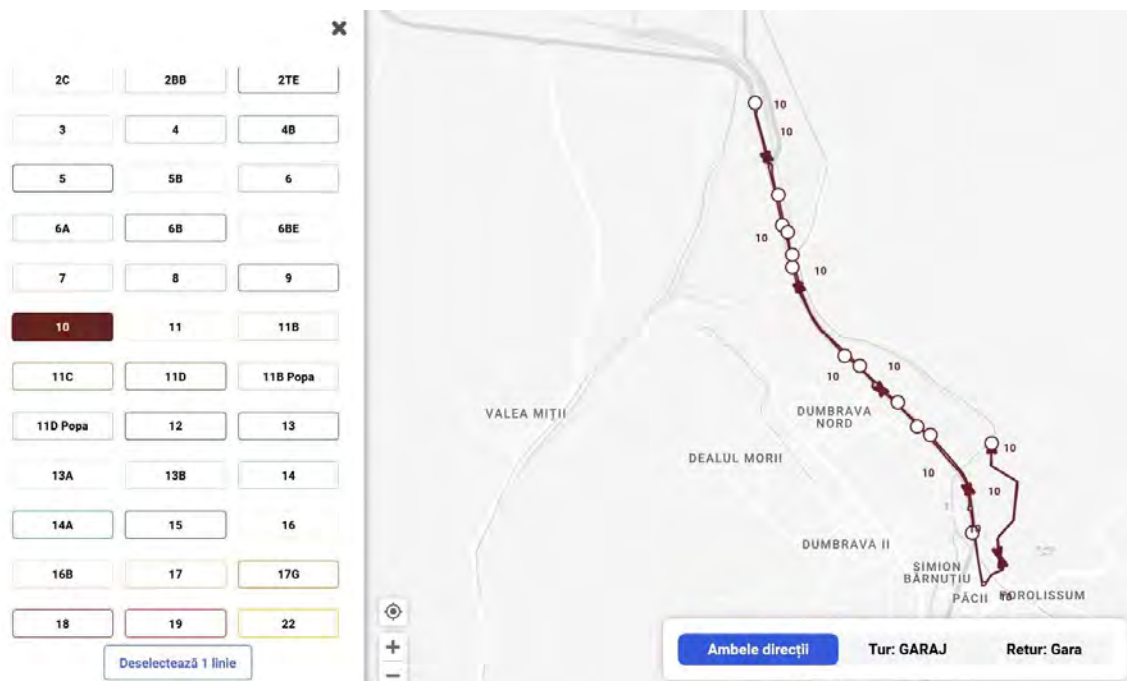
Figură 87 Linia 9

Linia 9



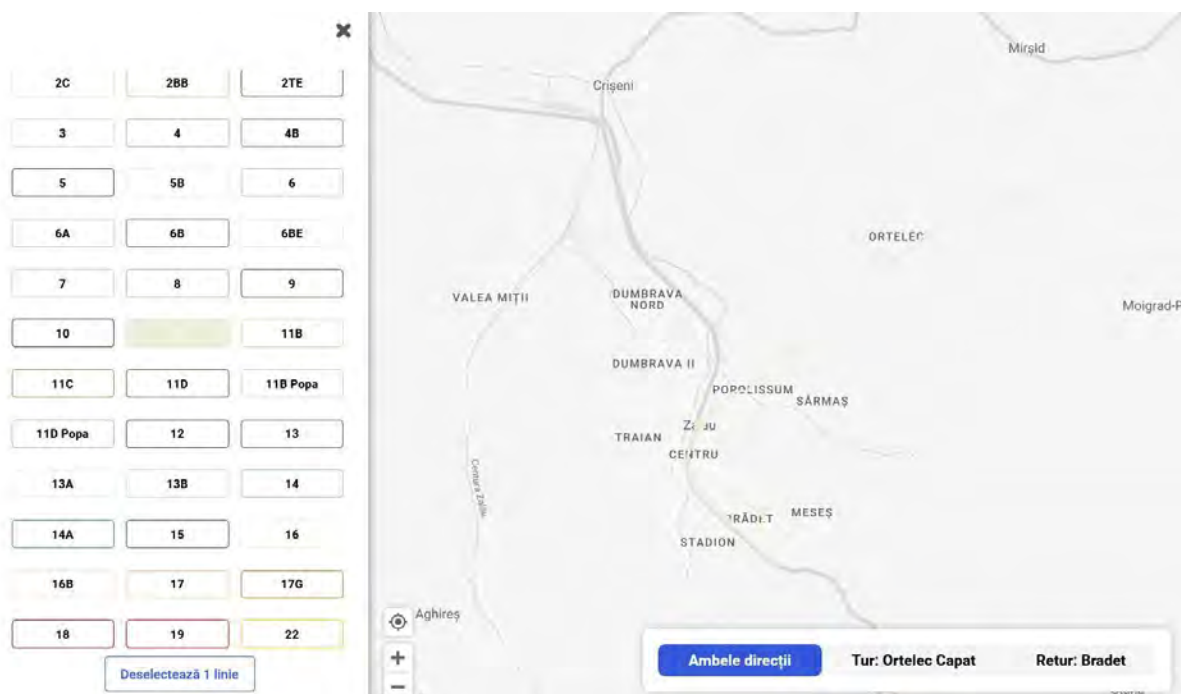
Figură 88 Linia 10

Linia 10



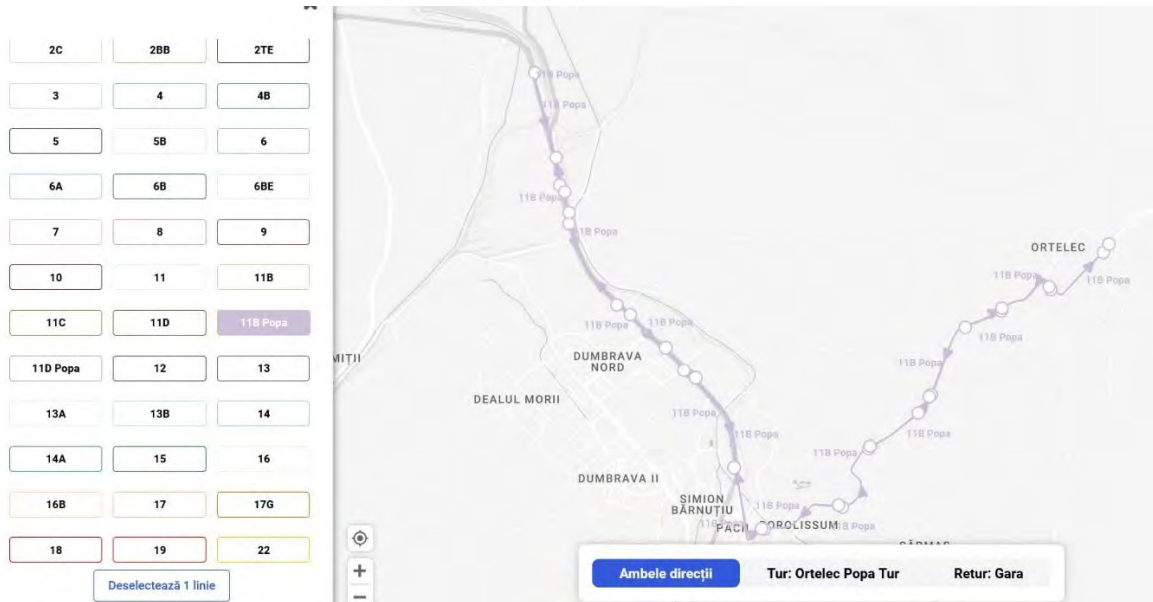
Figură 89 Linia 11

Linia 11



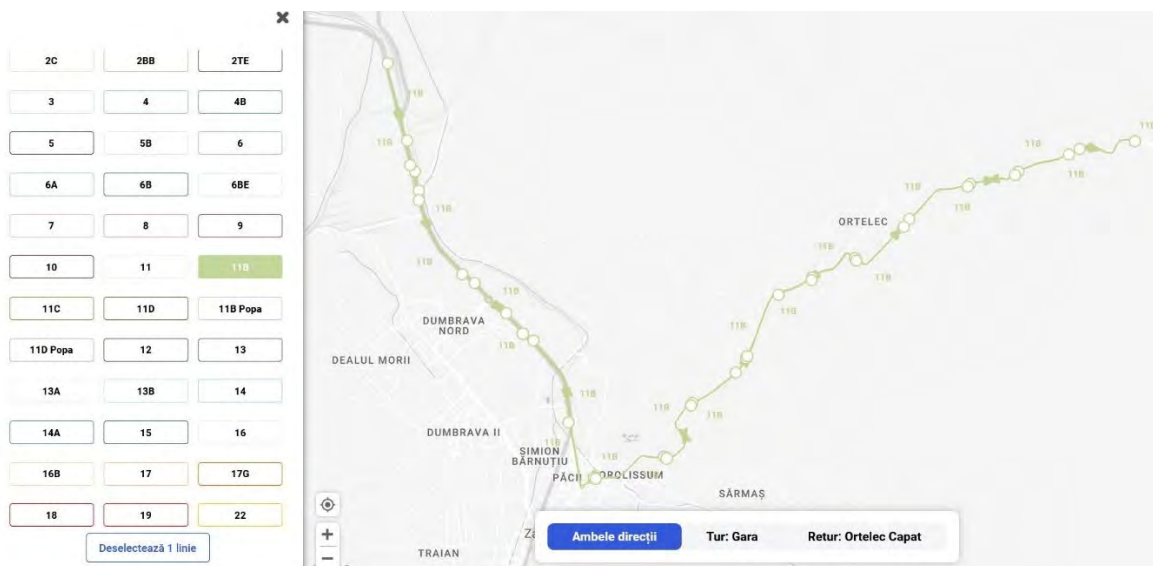
Figură 90 Linia 11B Popa

Linia 11B Popa



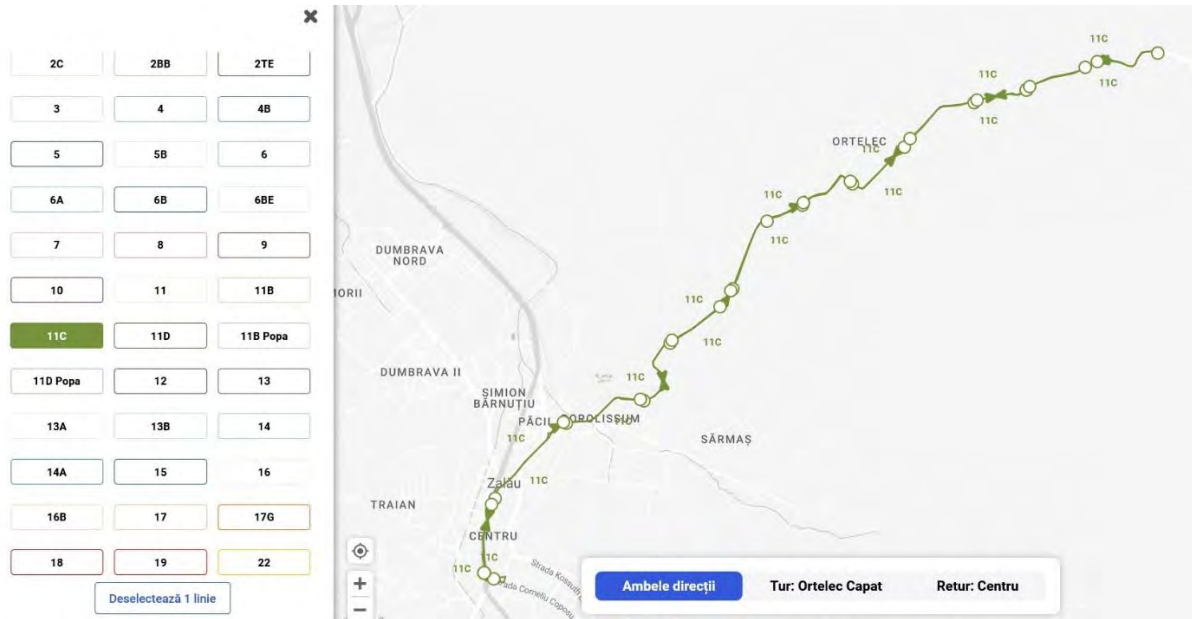
Figură 91 Linia 11B

Linia 11B



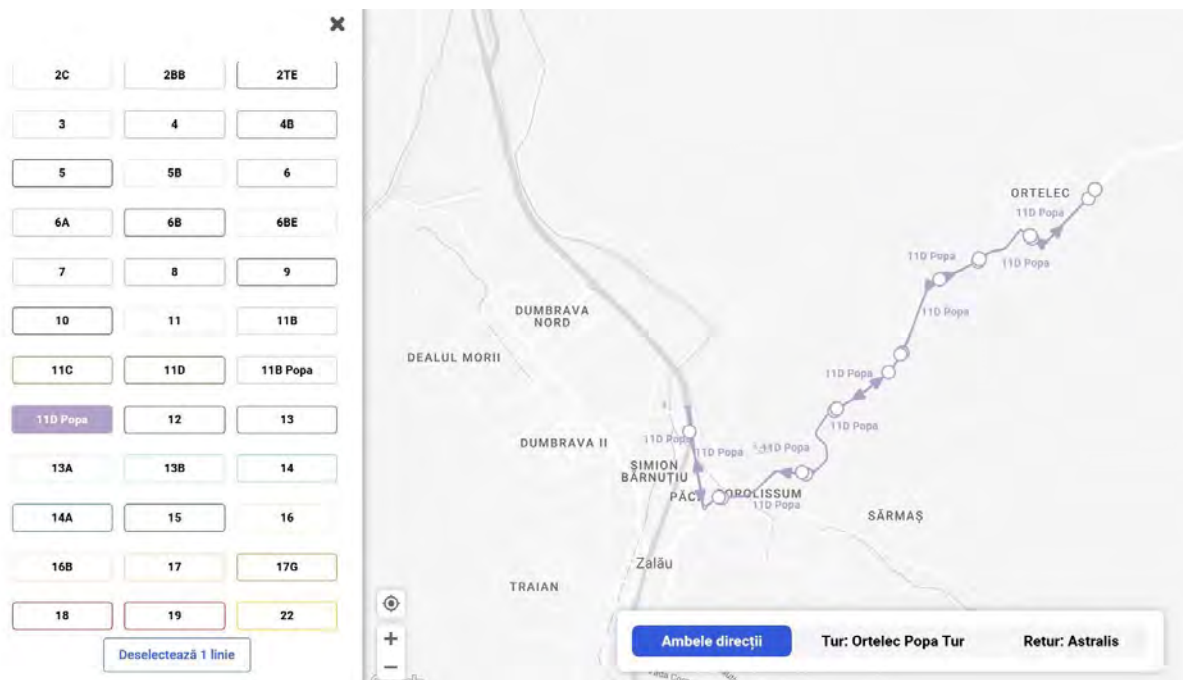
Figură 92 Linia 11C

Linia 11C



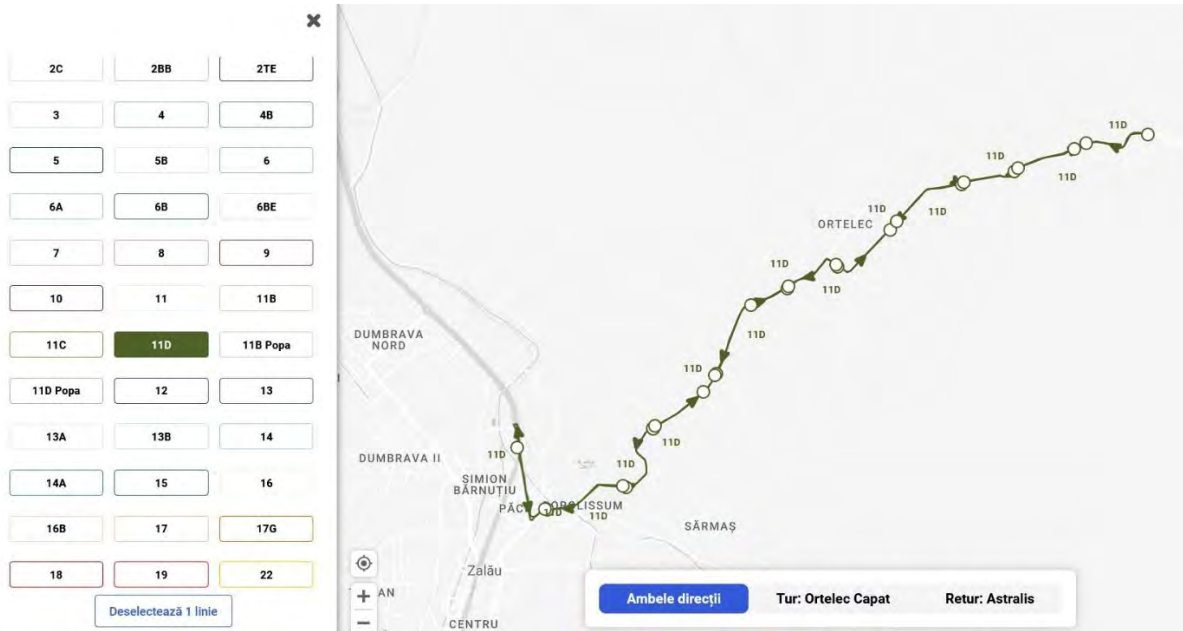
Figură 93 Linia 11D Popa

Linia 11D Popa



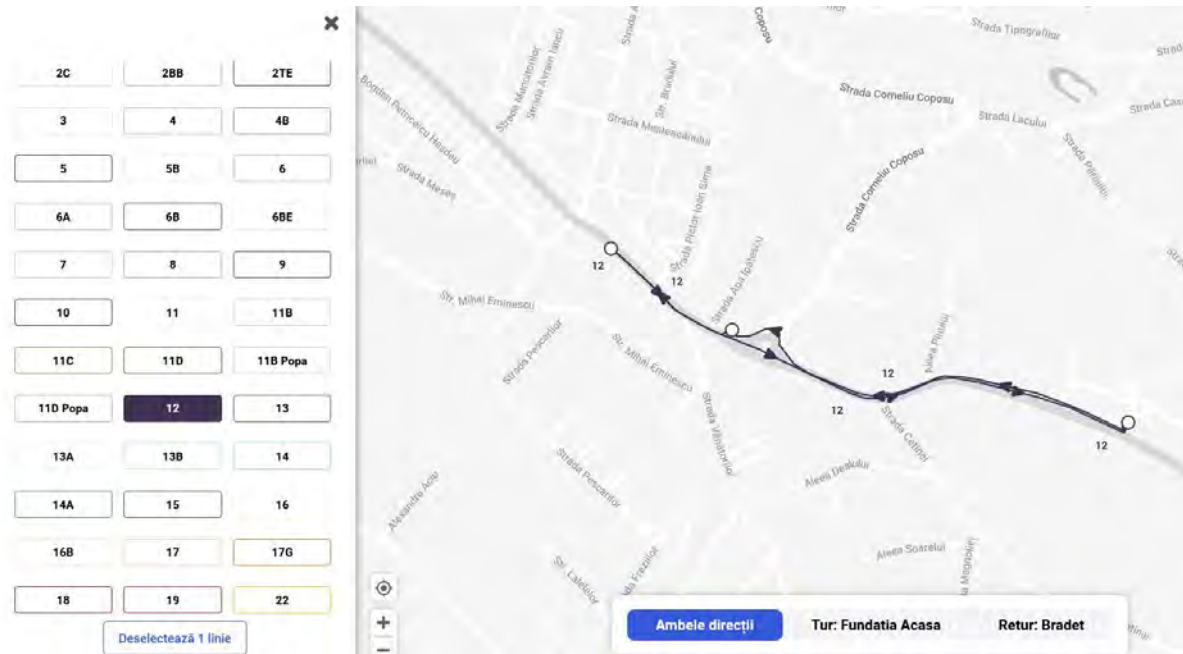
Figură 94 Linia 11D

Linia 11D



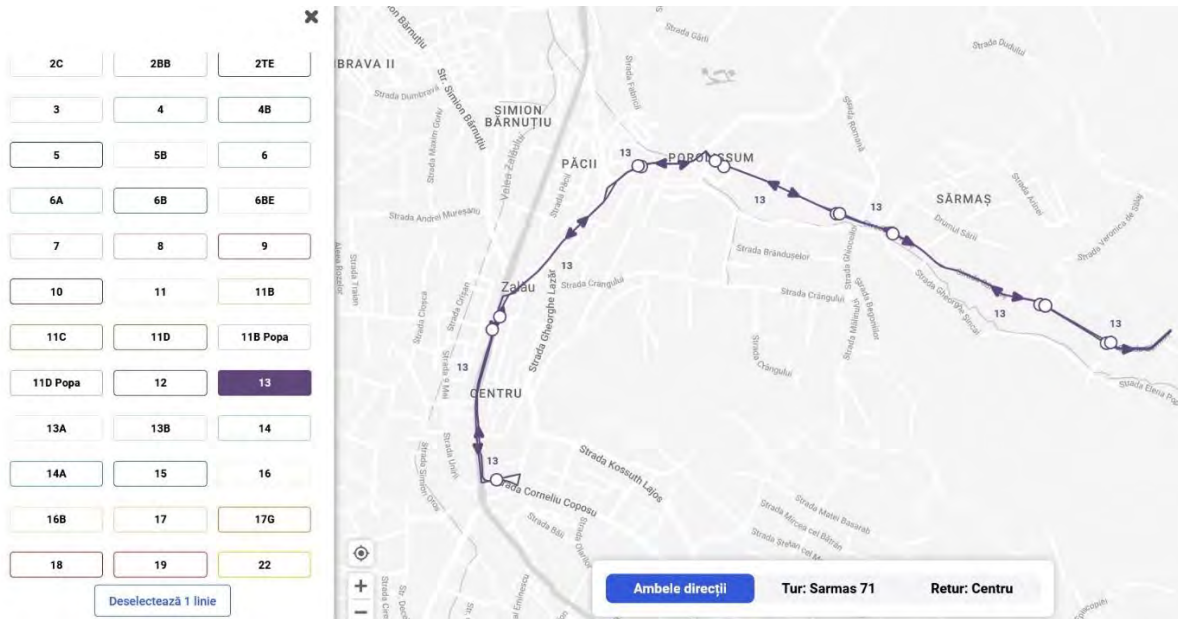
Figură 95 Linia 12

Linia 12



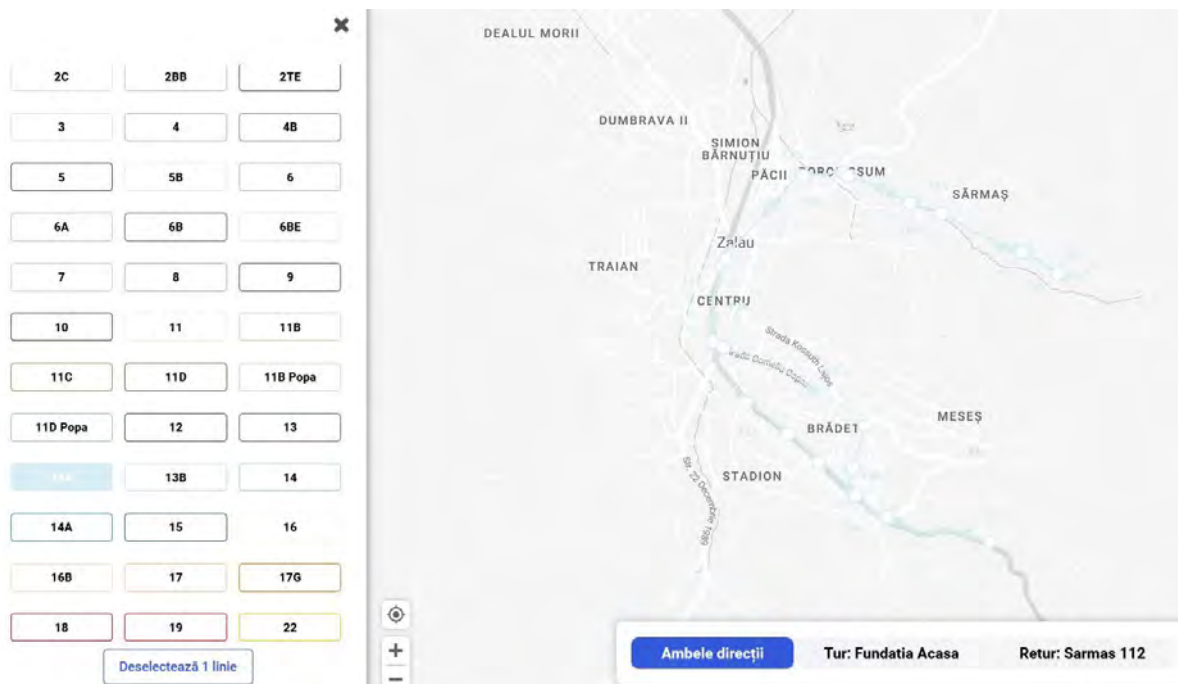
Figură 96 Linia 13

Linia 13



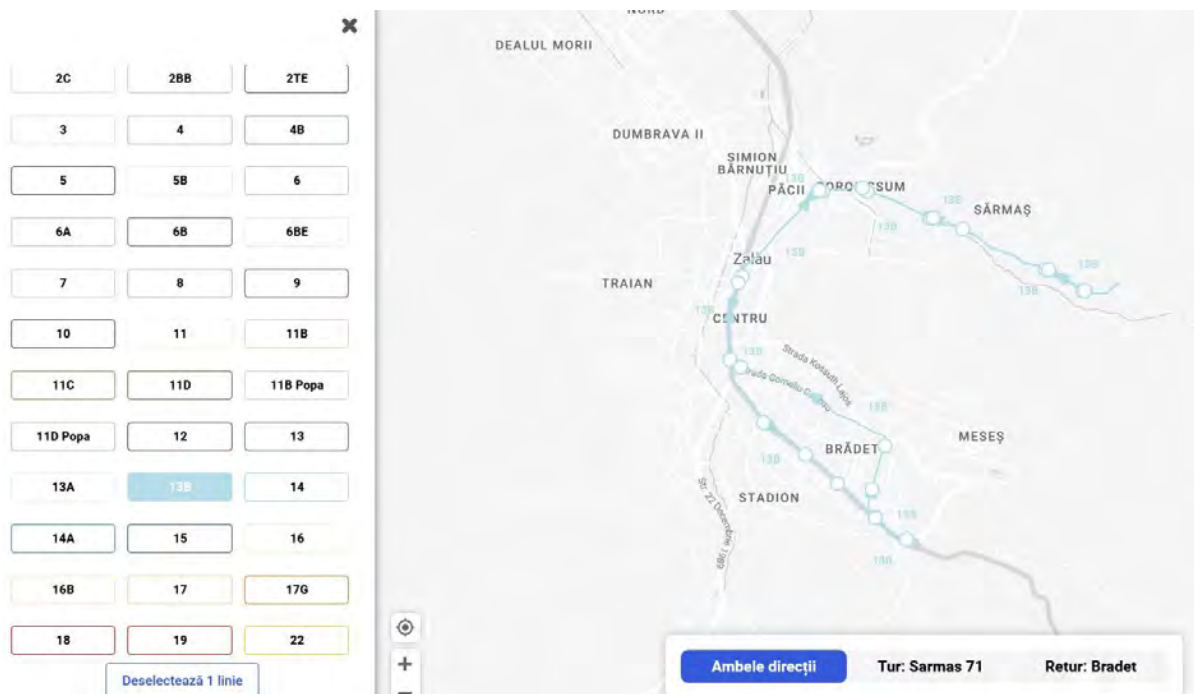
Figură 97 Linia 13A

Linia 13A



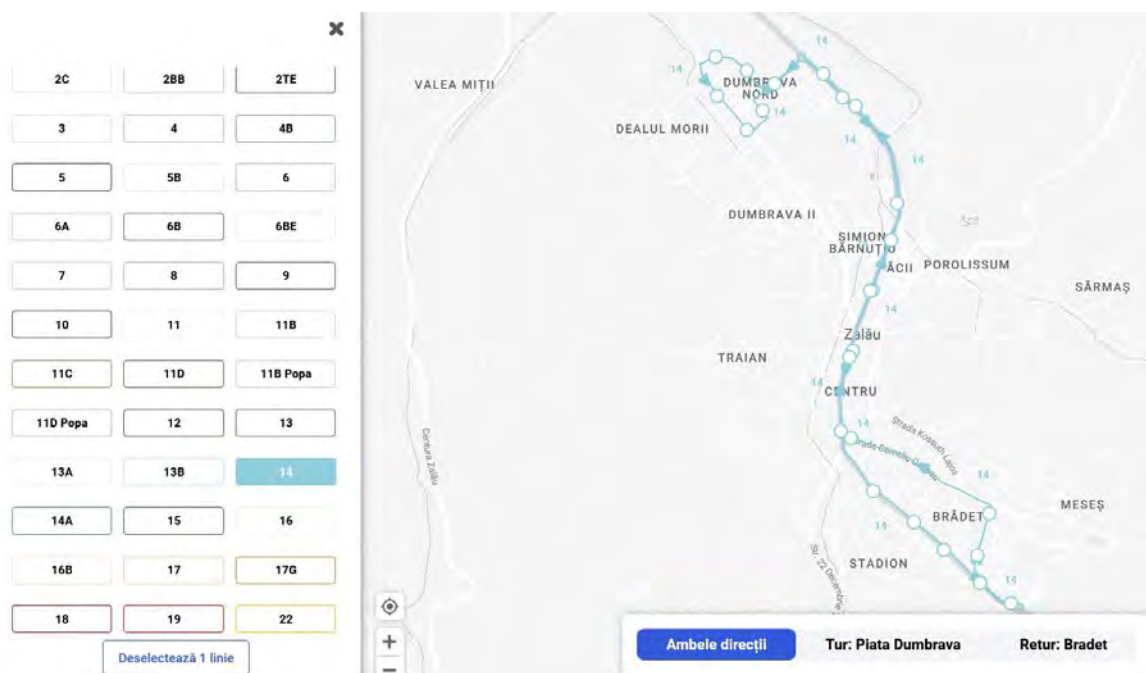
Figură 98 Linia 13B

Linia 13B



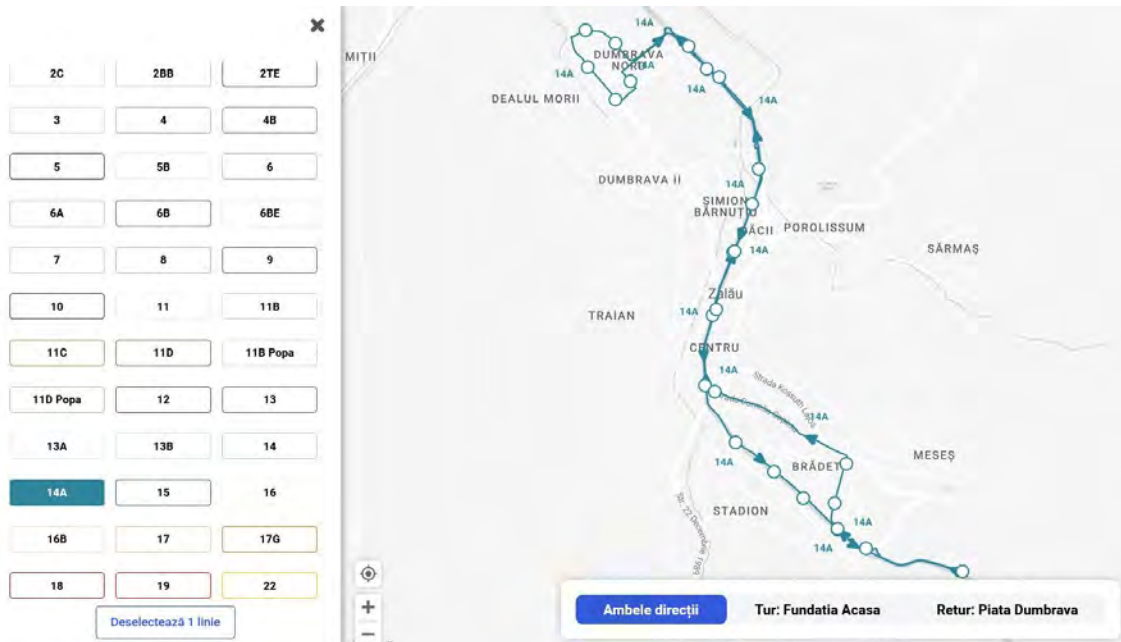
Figură 99 Linia 14

Linia 14



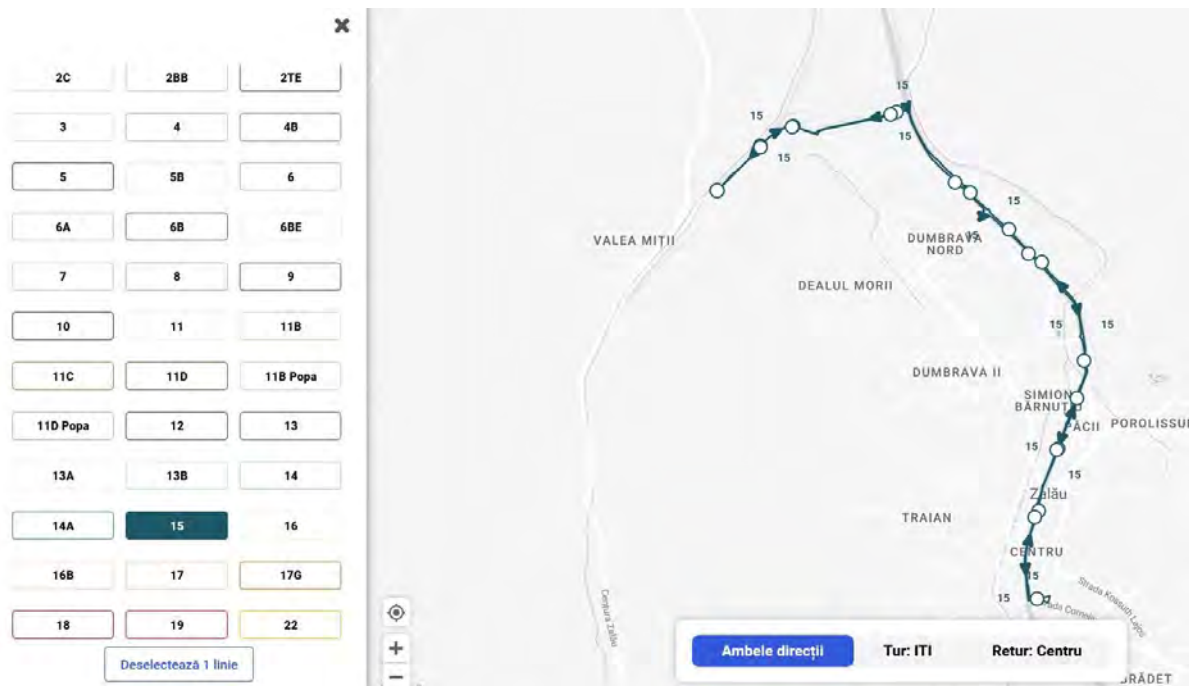
Figură 100 Linia 14A

Linia 14A



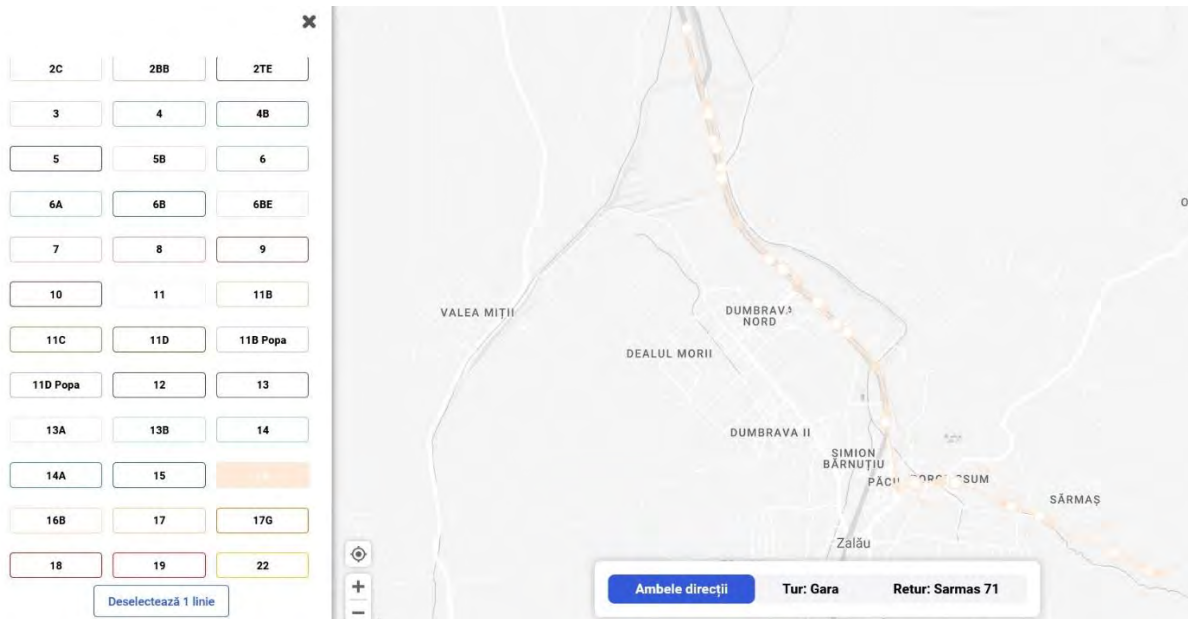
Figură 101 Linia 15

Linia 15



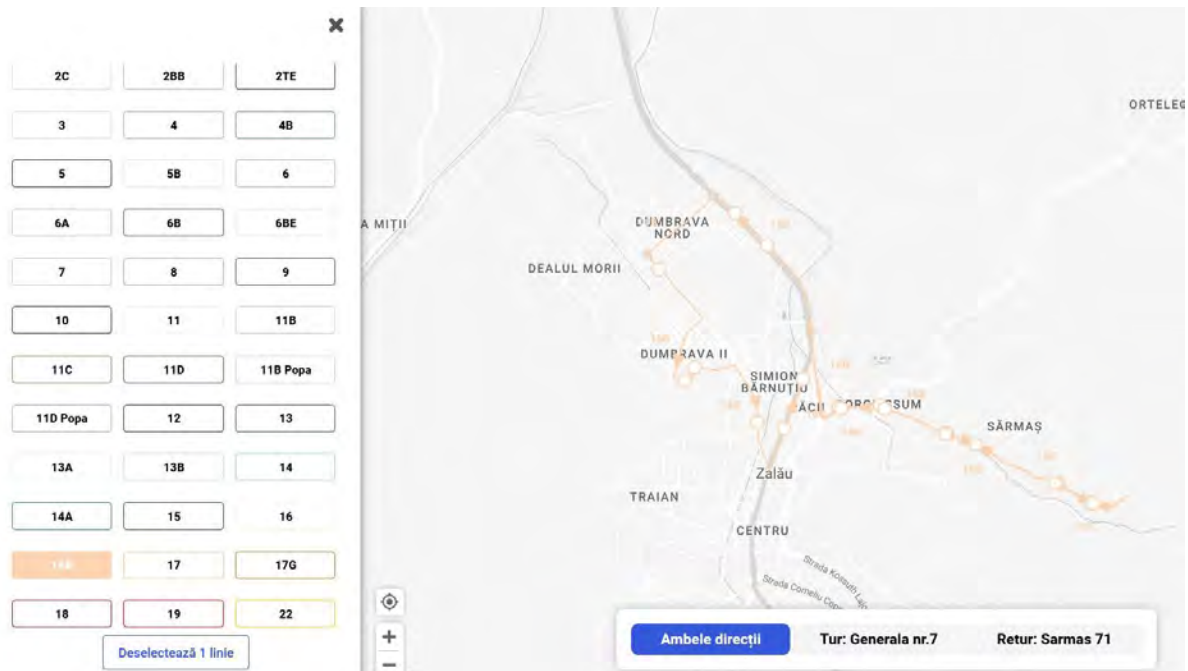
Figură 102 Linia 16

Linia 16



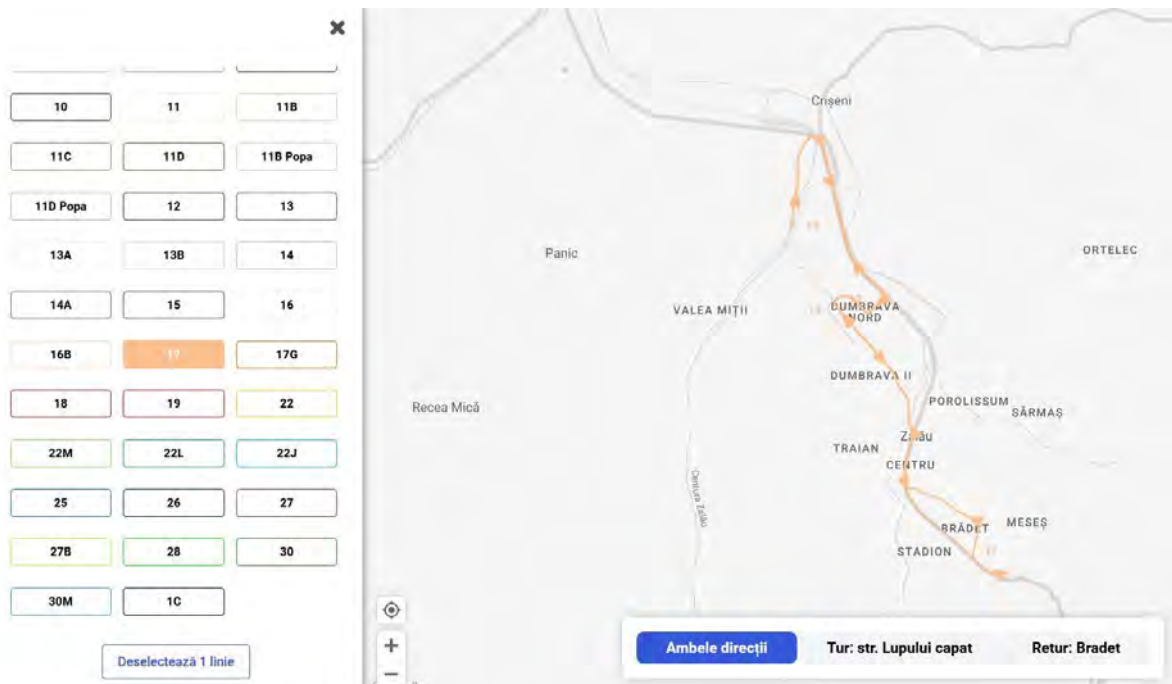
Figură 103 Linia 16B

Linia 16B



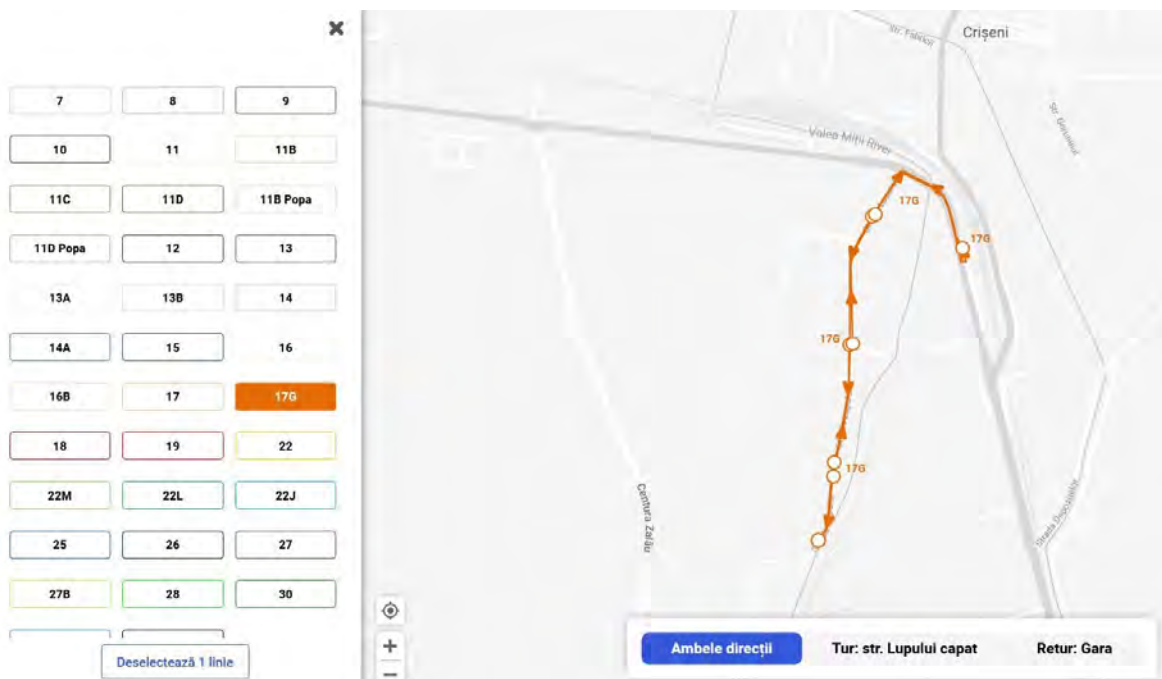
Figură 104 Linia 17

Linia 17



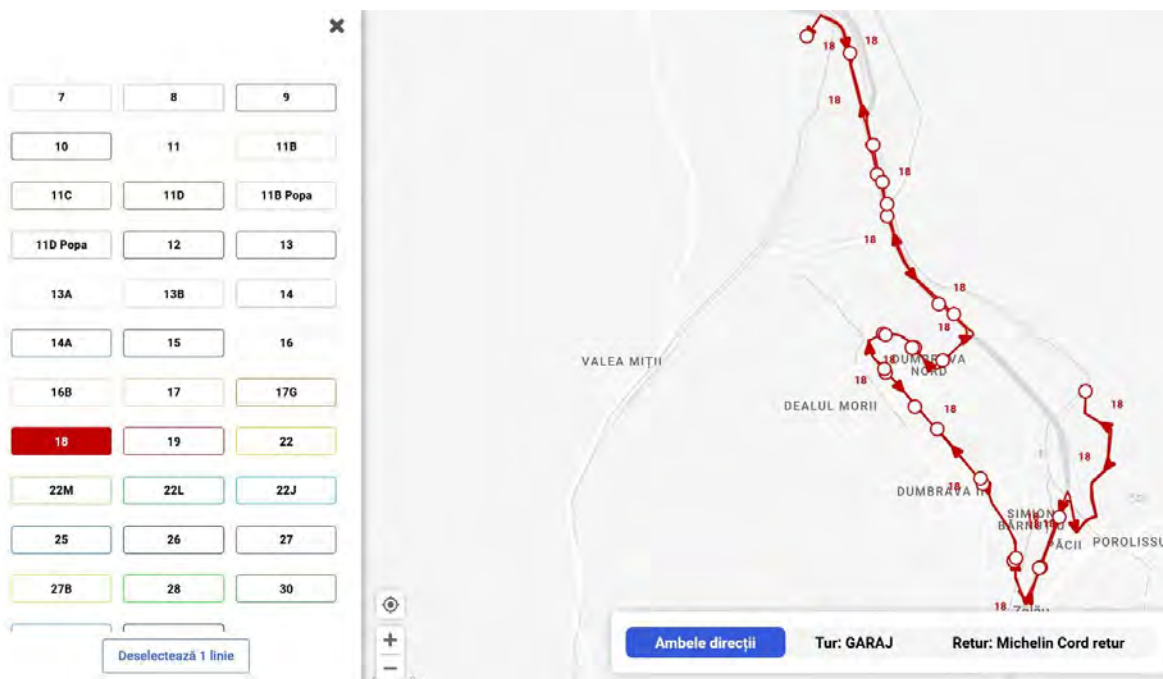
Figură 105 Linia 17G

Linia 17G



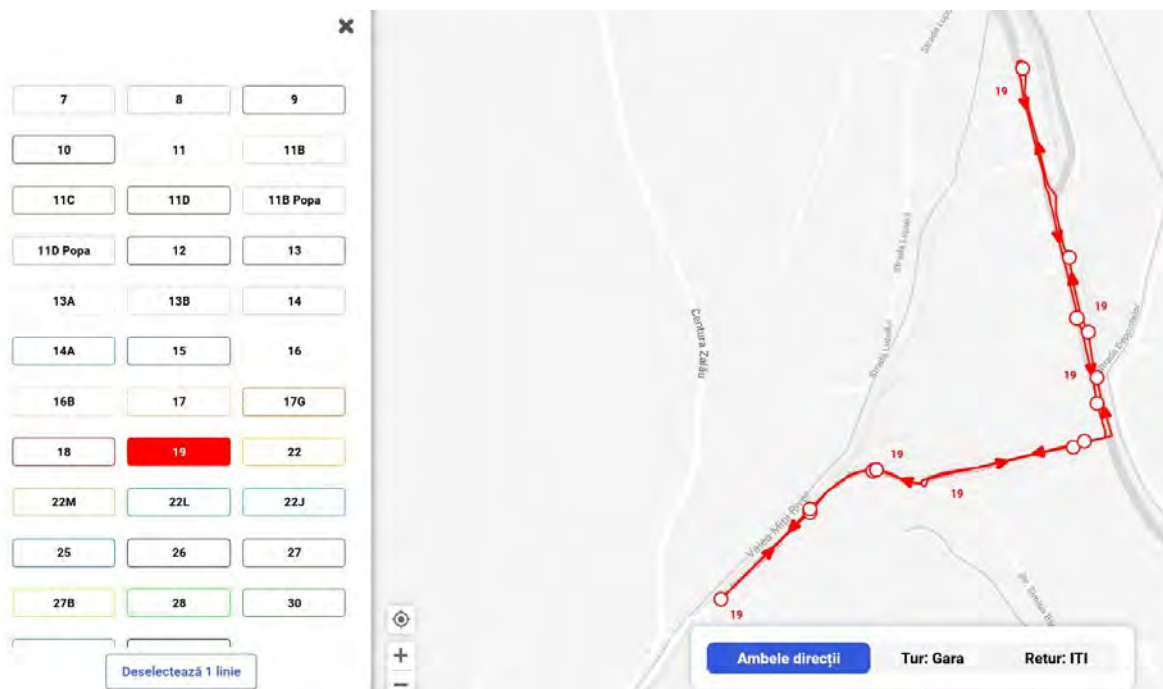
Figură 106 Linia 18

Linia 18



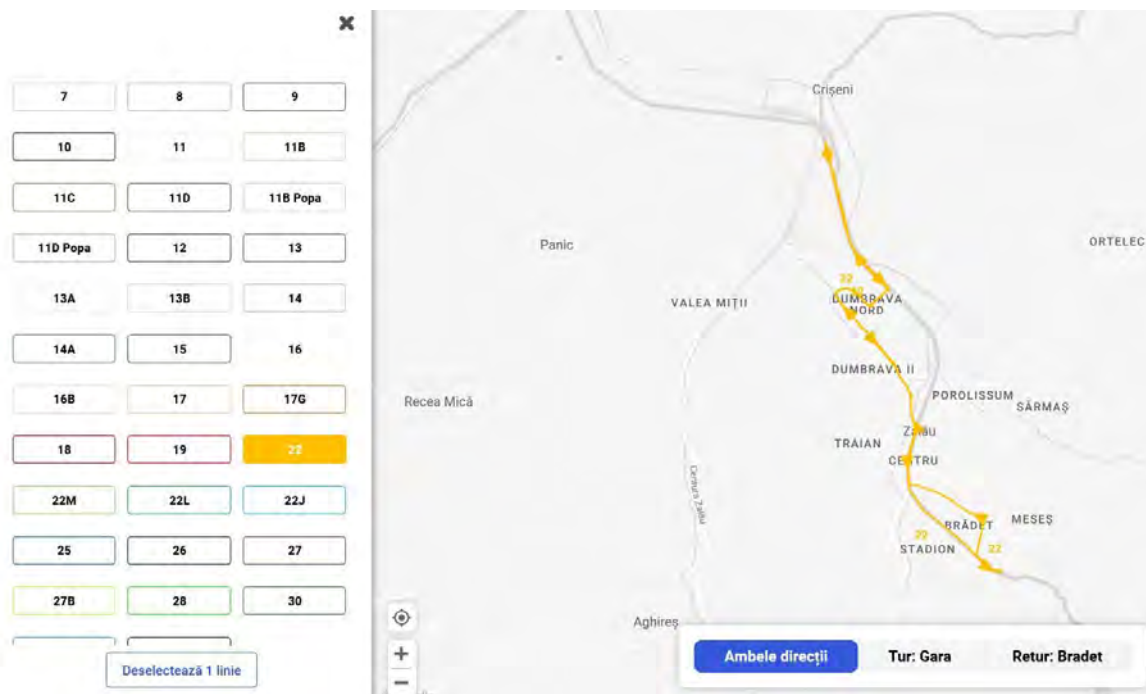
Figură 107 Linia 19

Linia 19



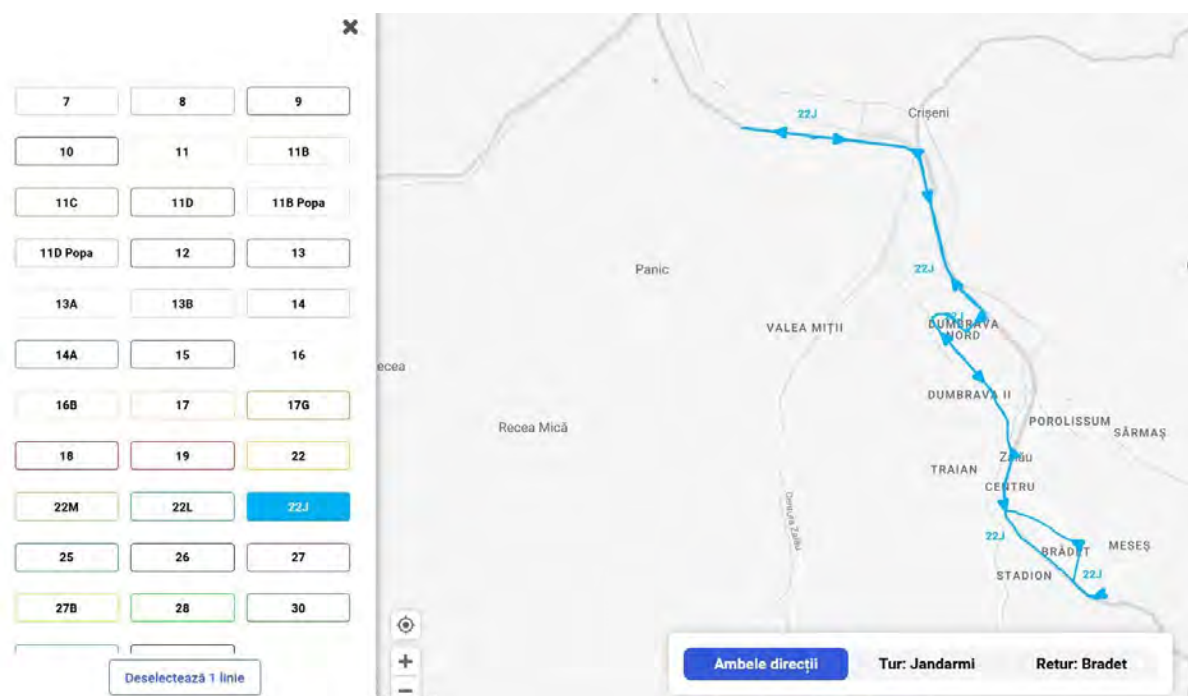
Figură 108 Linia 22

Linia 22



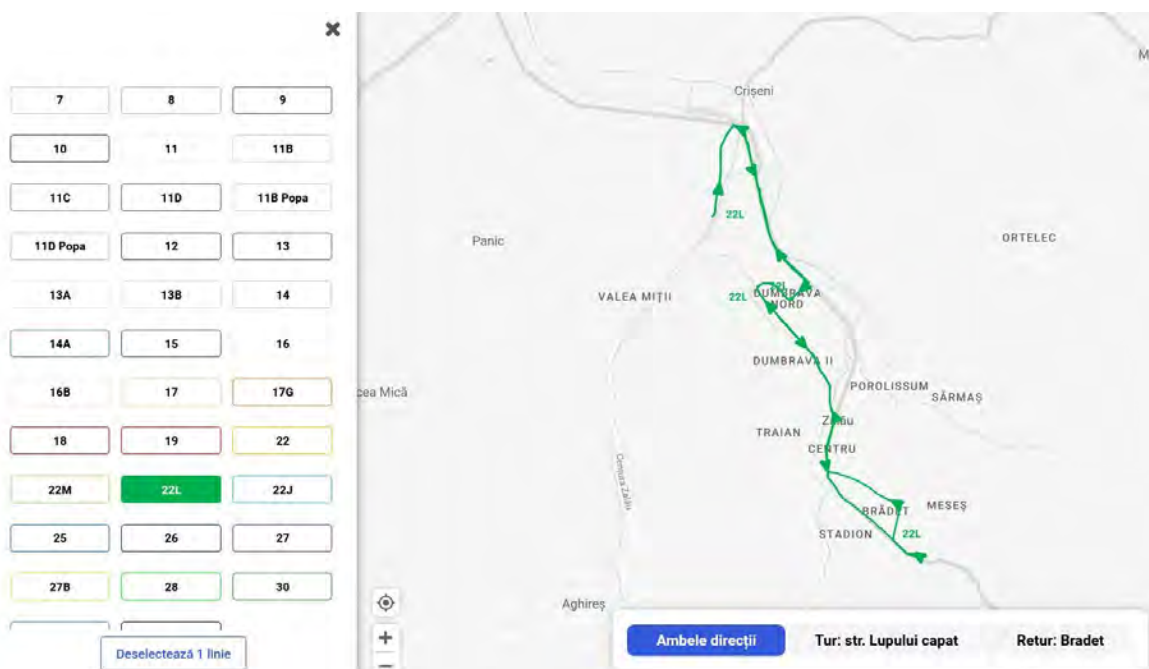
Figură 109 Linia 22J

Linia 22J



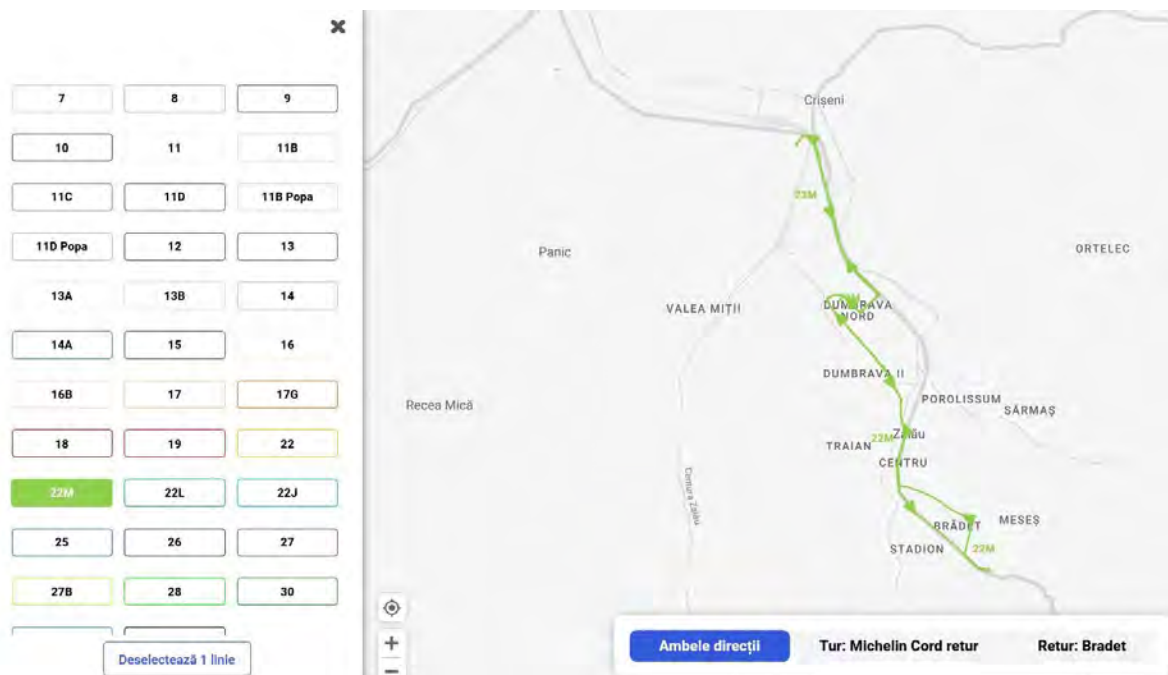
Figură 110 Linia 22L

Linia 22L



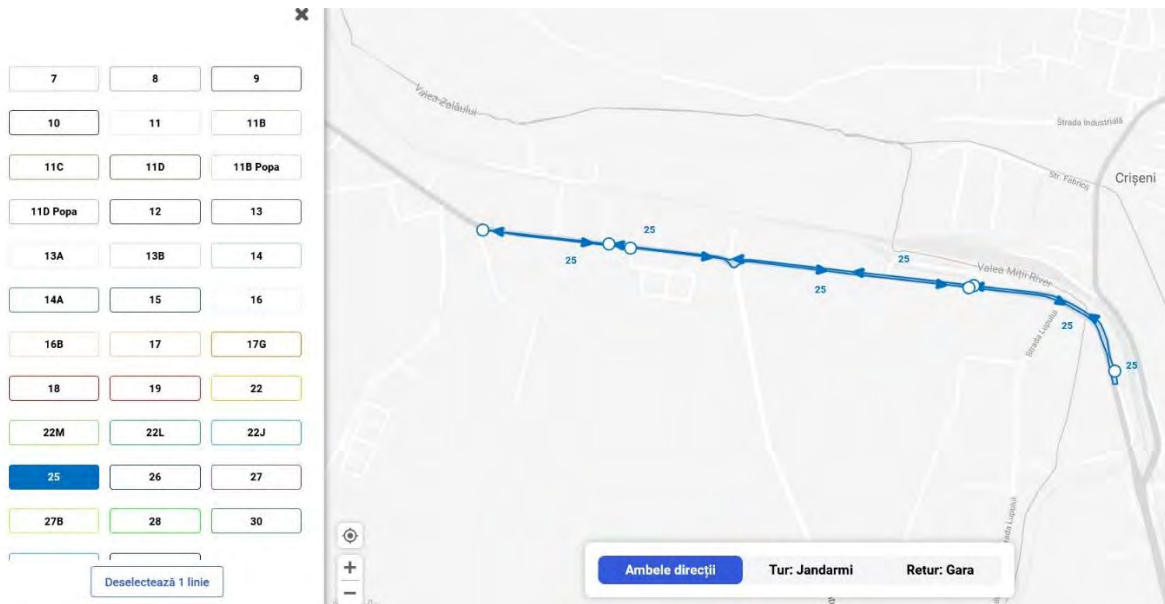
Figură 111 Linia 22M

Linia 22M



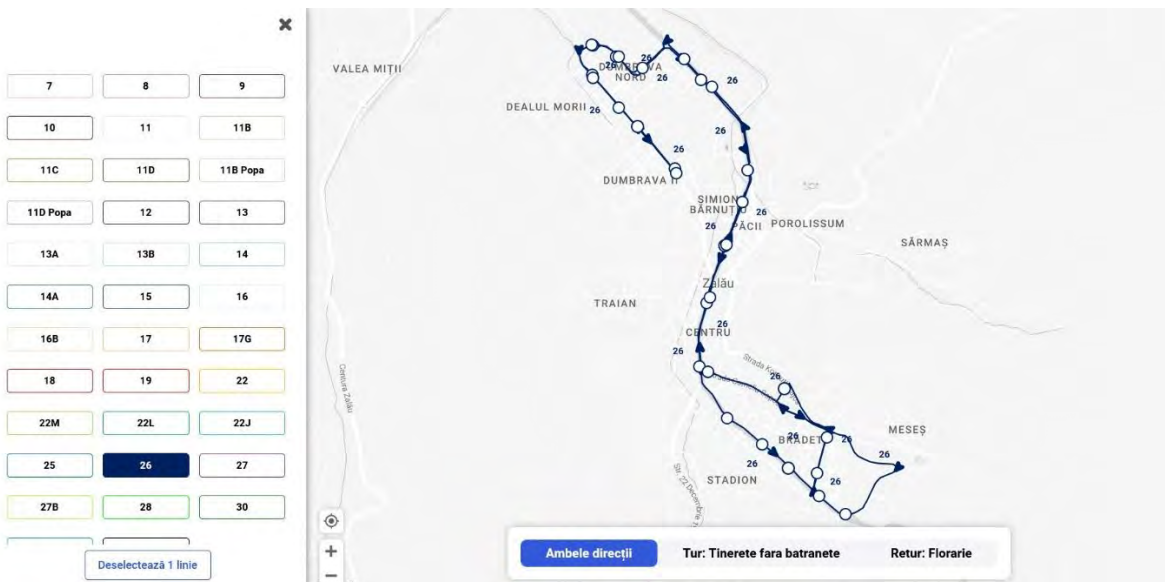
Figură 112 Linia 25

Linia 25



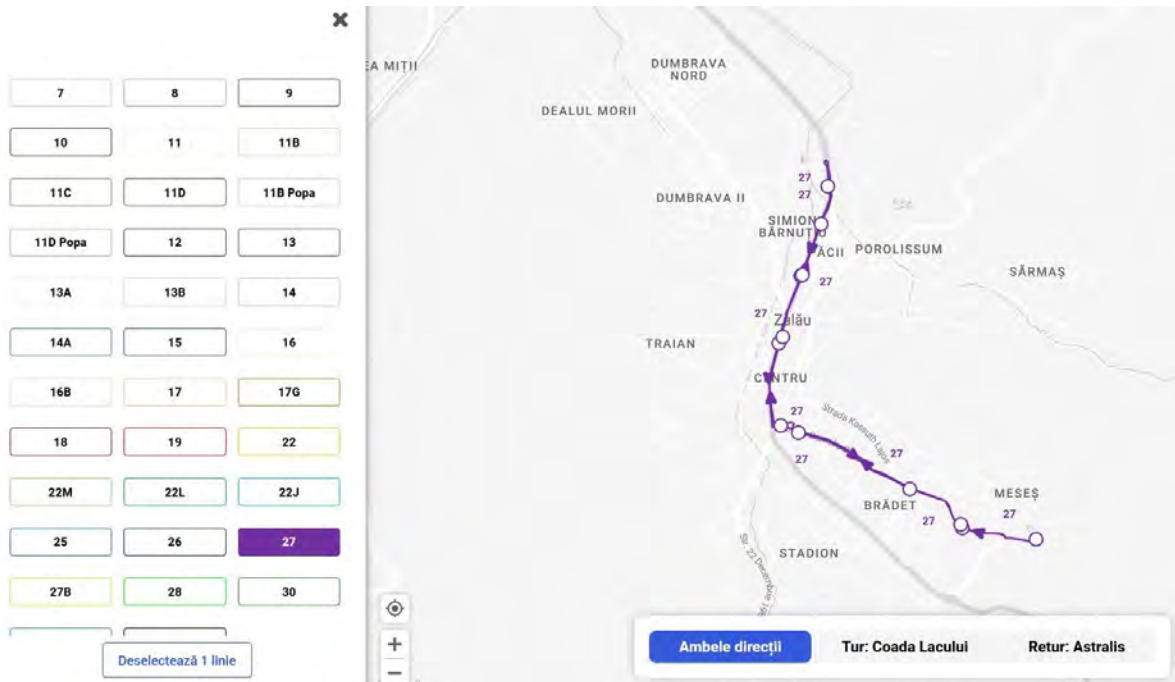
Figură 113 Linia 26

Linia 26



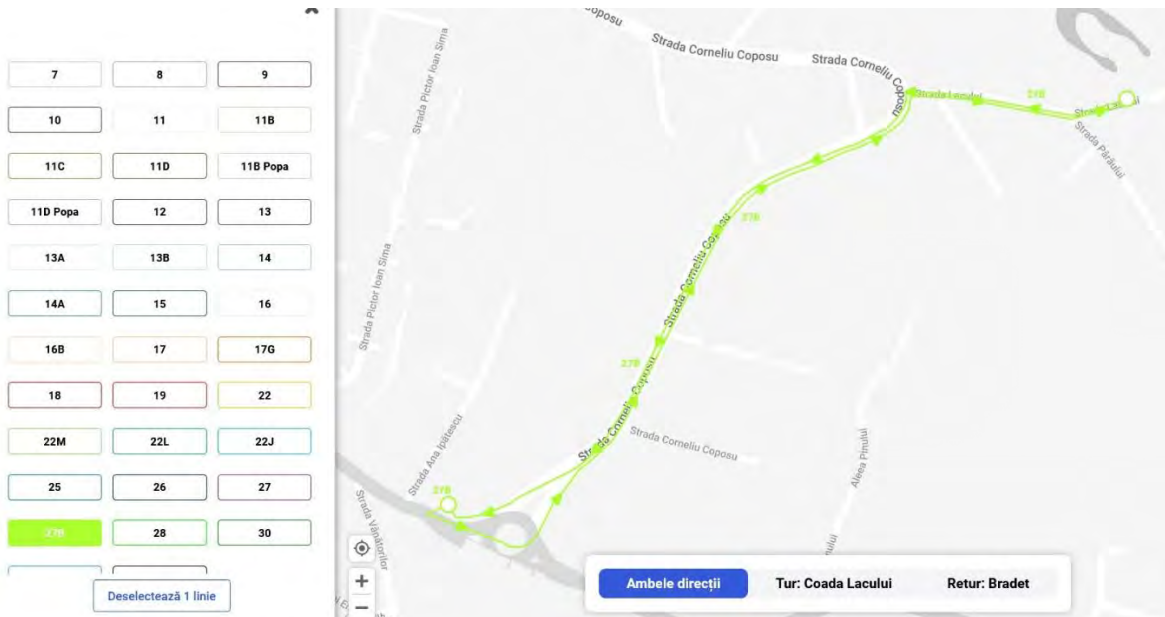
Figură 114 Linia 27

Linia 27



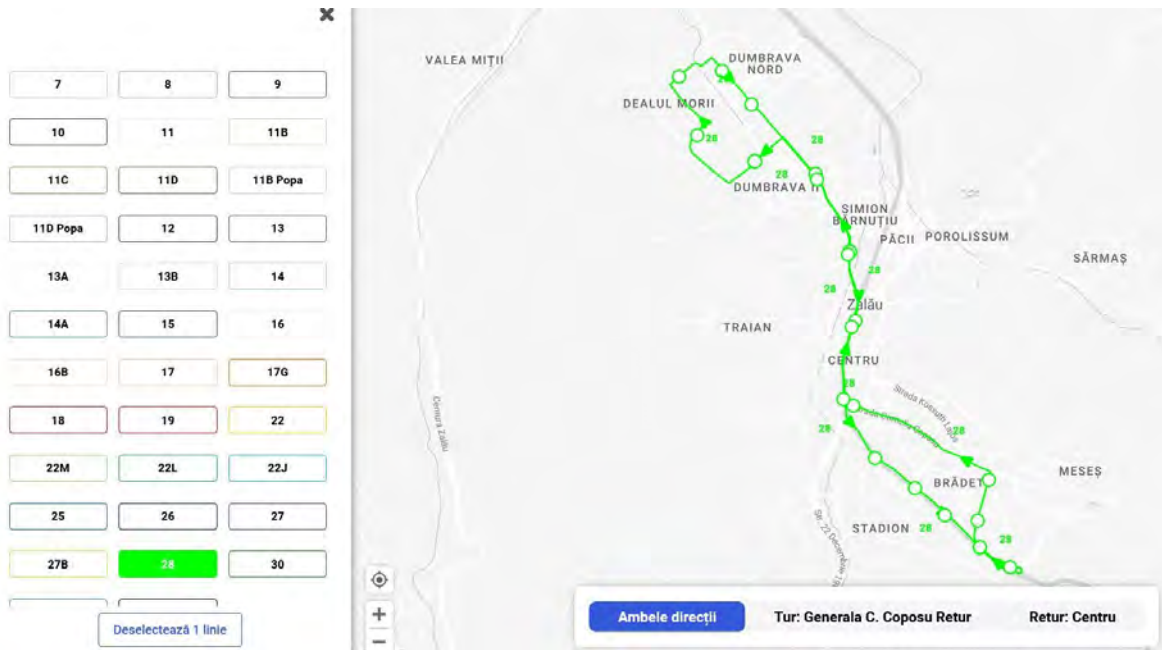
Figură 115 Linia 27B

Linia 27B



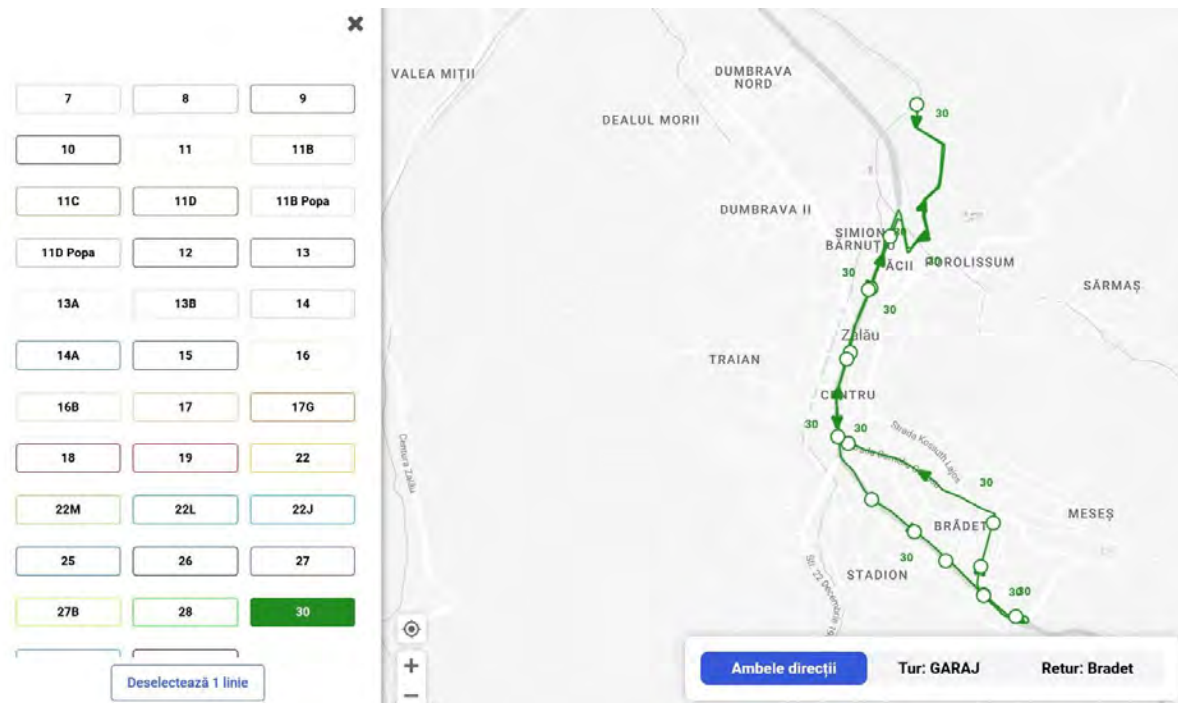
Figură 116 Linia 28

Linia 28



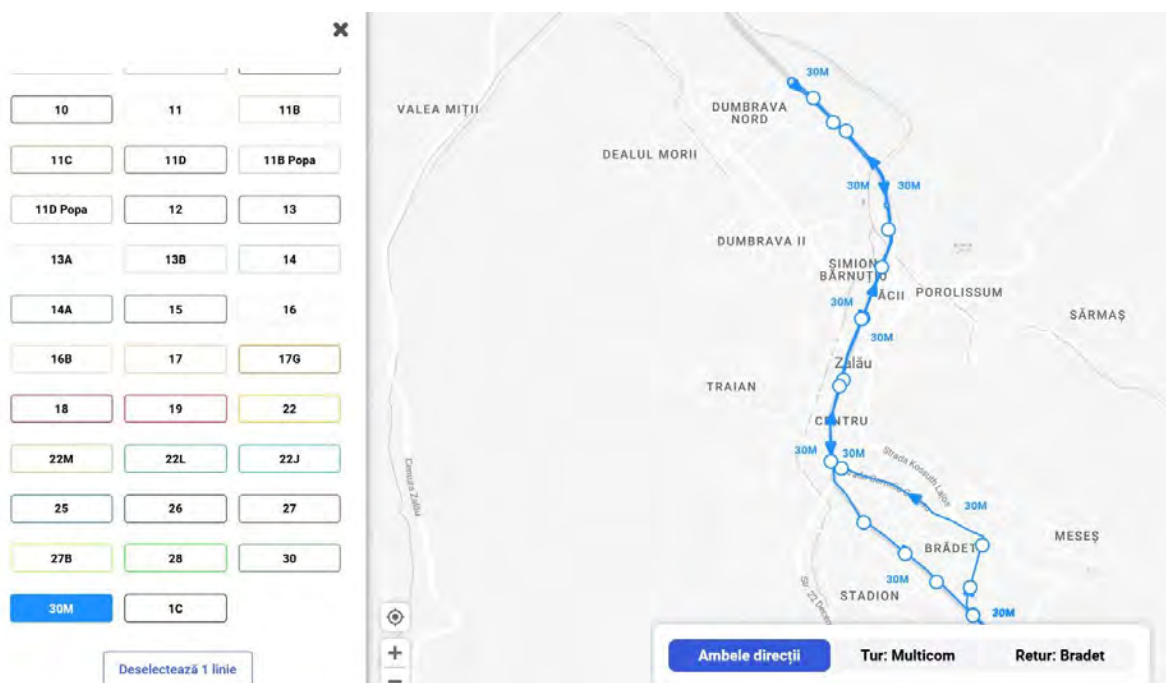
Figură 117 Linia 30

Linia 30



Figură 118 Linia 30M

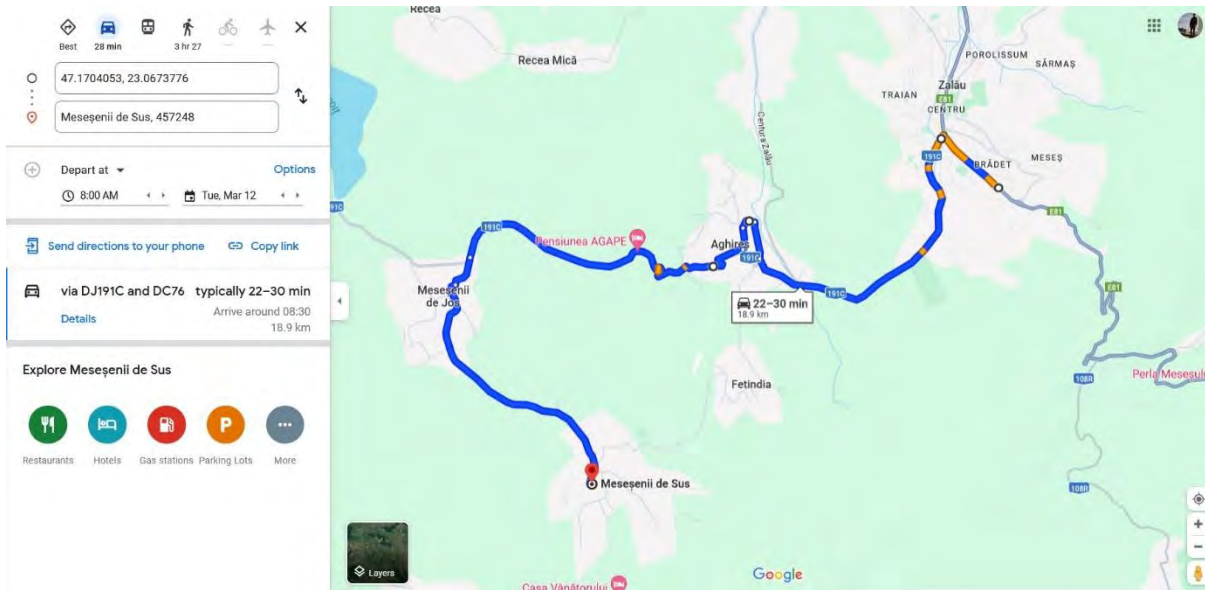
Linia 30M



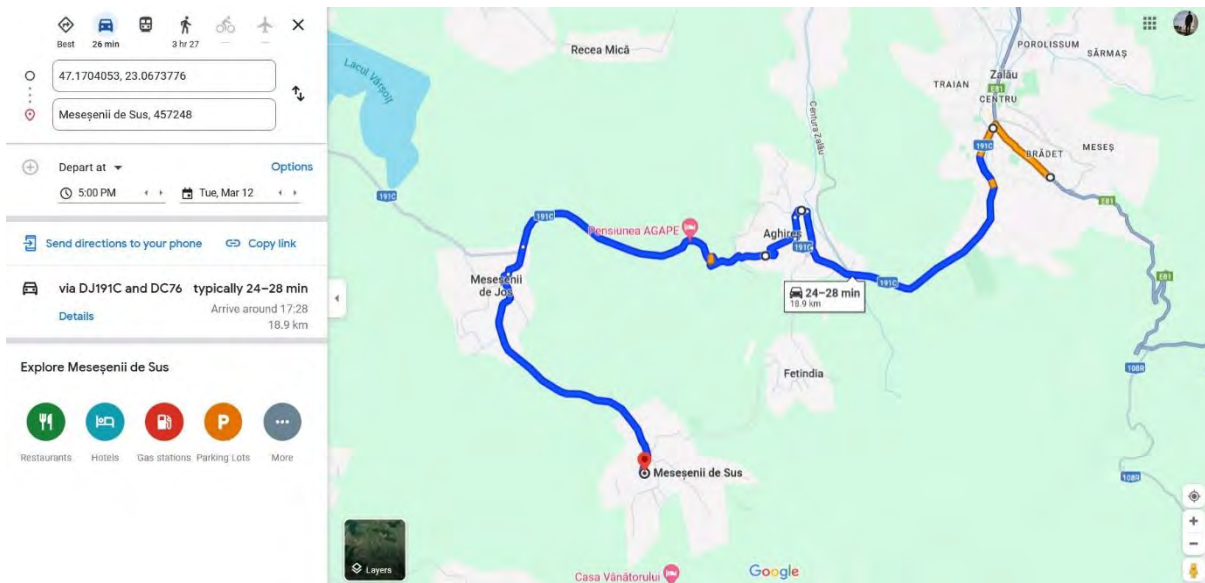
9.2.4. Estimarea timpilor de parcurs

Pentru estimarea timpilor de parcurs s-au avut in vedere orele de varf dintr-o zi lucratoare de marti, 12.03.2024 de la ora 8.00 la 9.00 si dupa masa de la 16.00 la 17.00, rezultand urmatoarele timpi de mers, la care se adauga timpi suplimentari de stationare pentru imbarcarea-debarcarea calatorilor:

Figură 119 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Meseșenii de Jos - dimineata



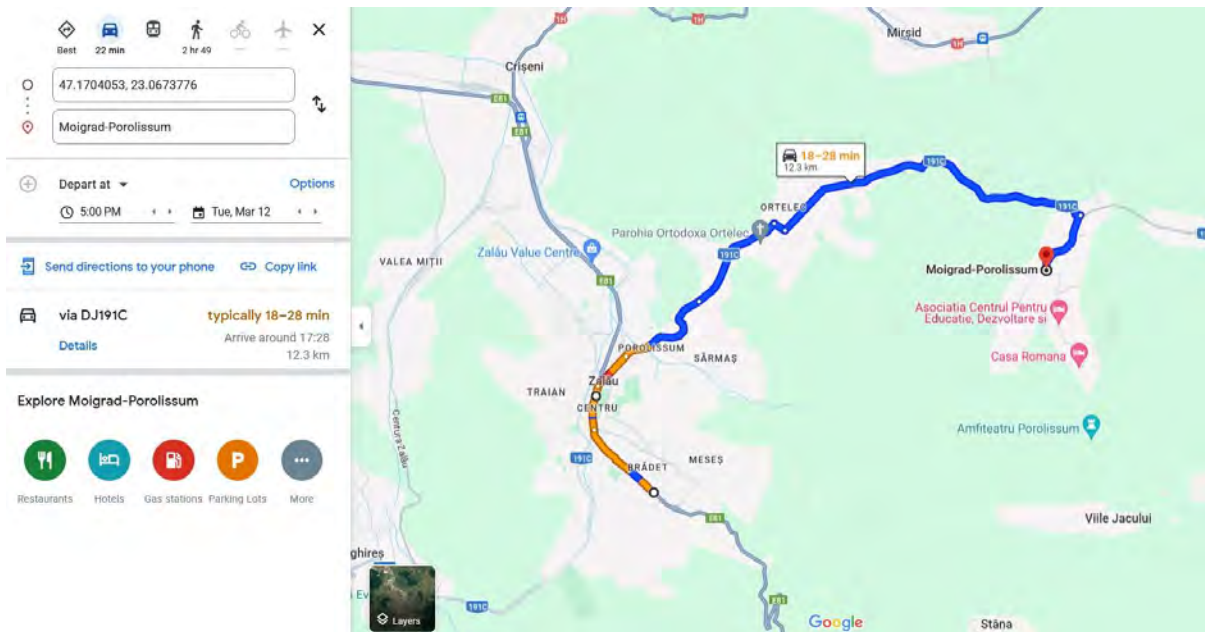
Figură 120 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Meseșenii de Jos - dupa masa



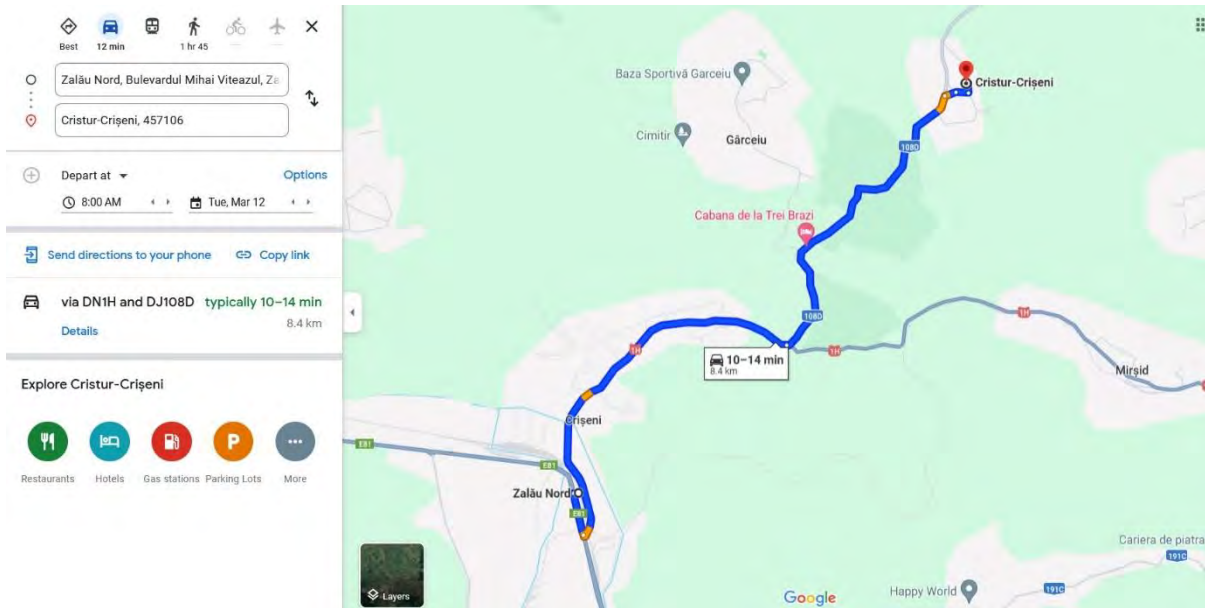
Figură 121 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Moigrad - dimineata



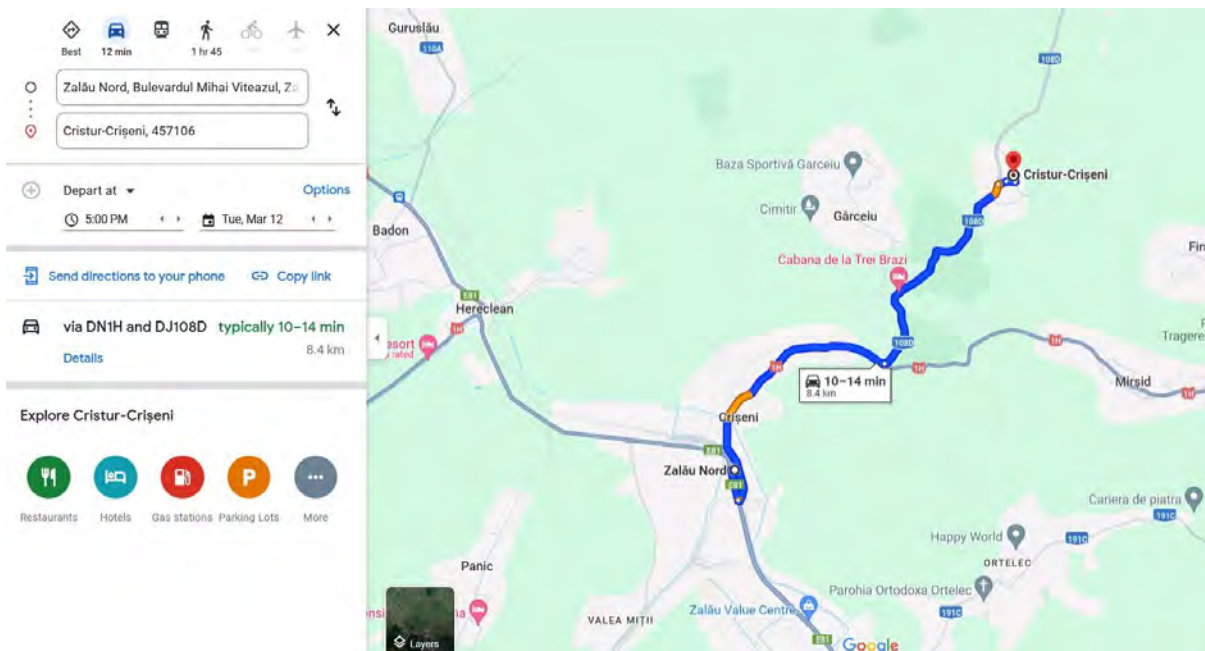
Figură 122 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Moigrad - dupa masa



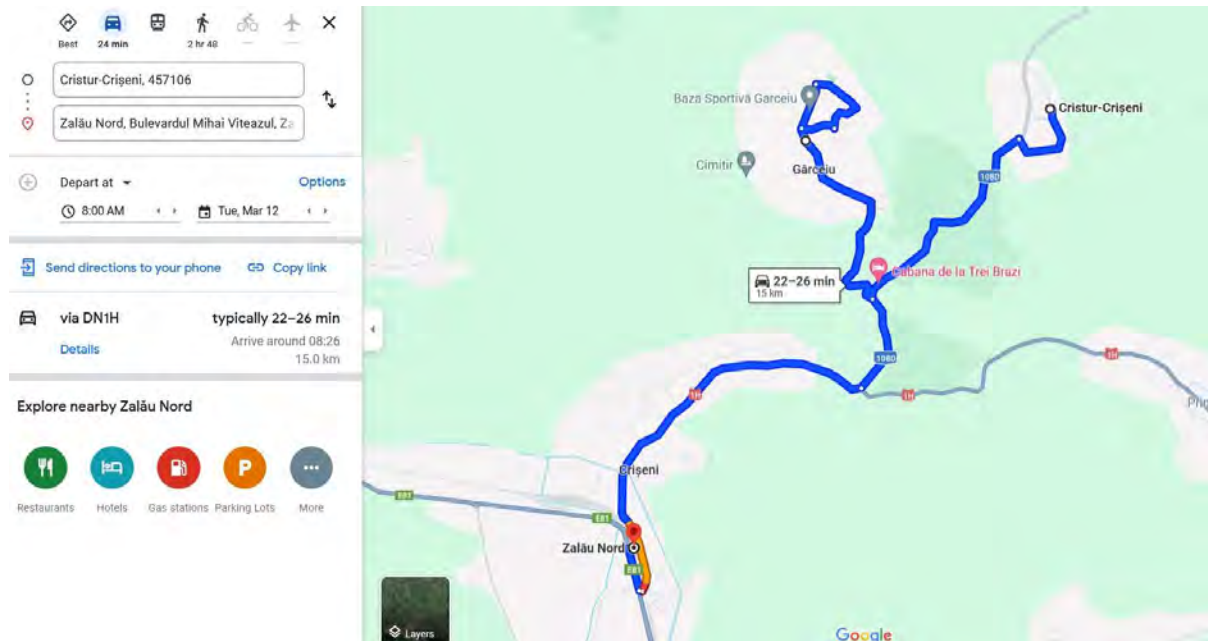
Figură 123 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Cristur Criseni - dimineata



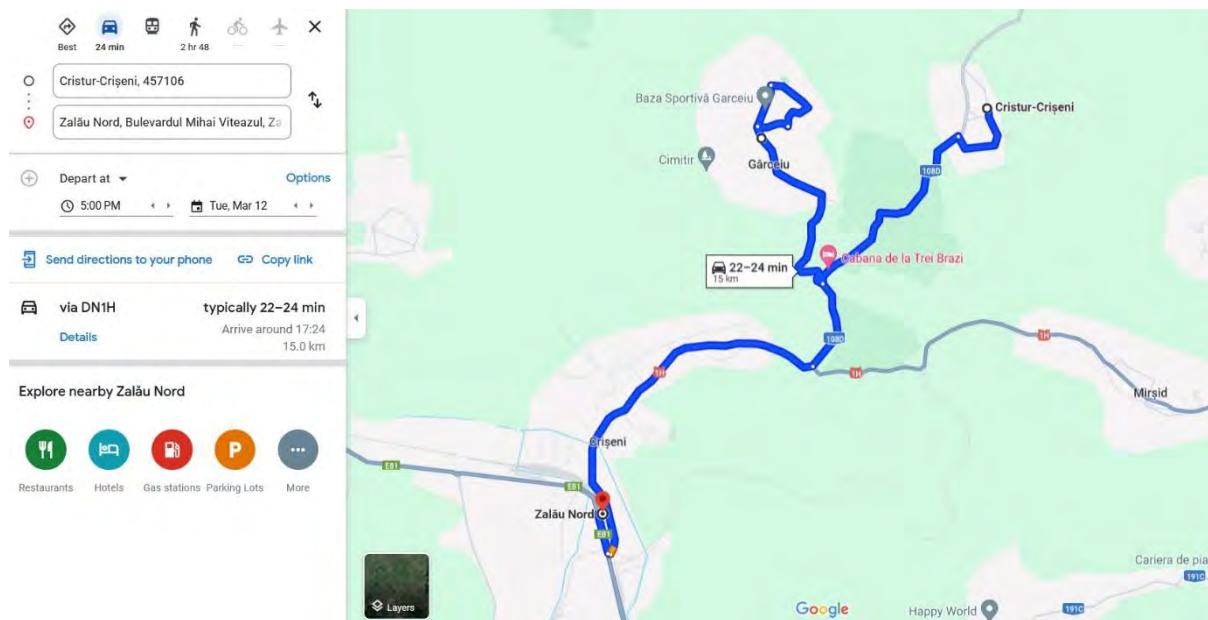
Figură 124 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Cristur Criseni - dupa masa



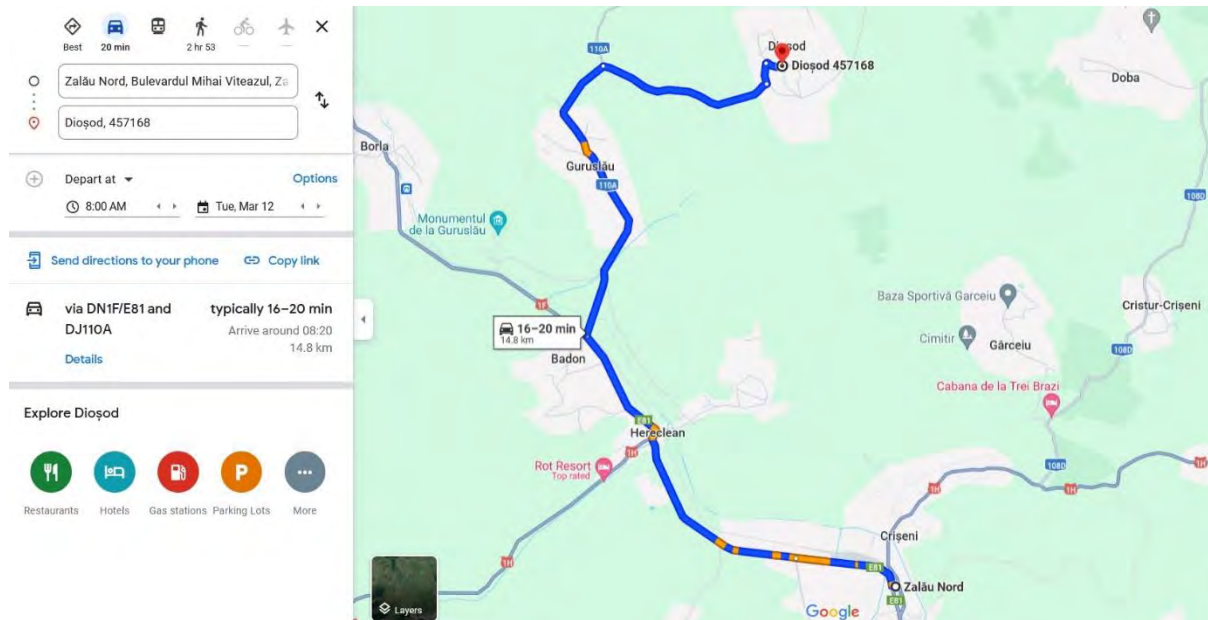
Figură 125 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Cristur - Garceiu - dimineata



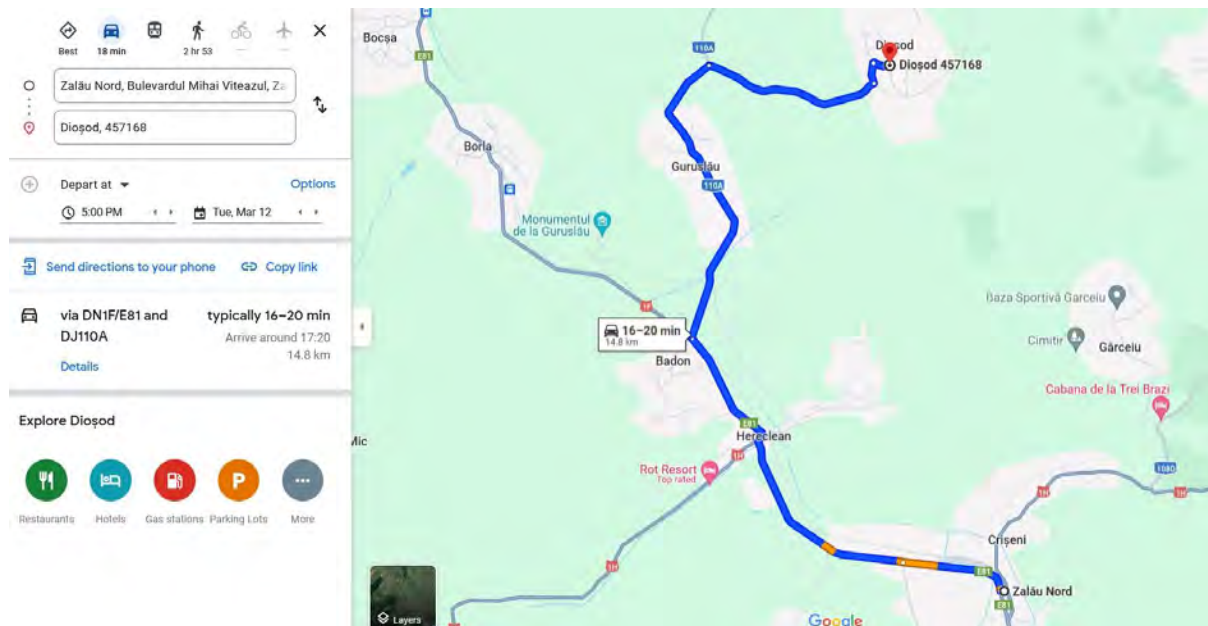
Figură 126 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Cristur - Garceiu - dupa masa



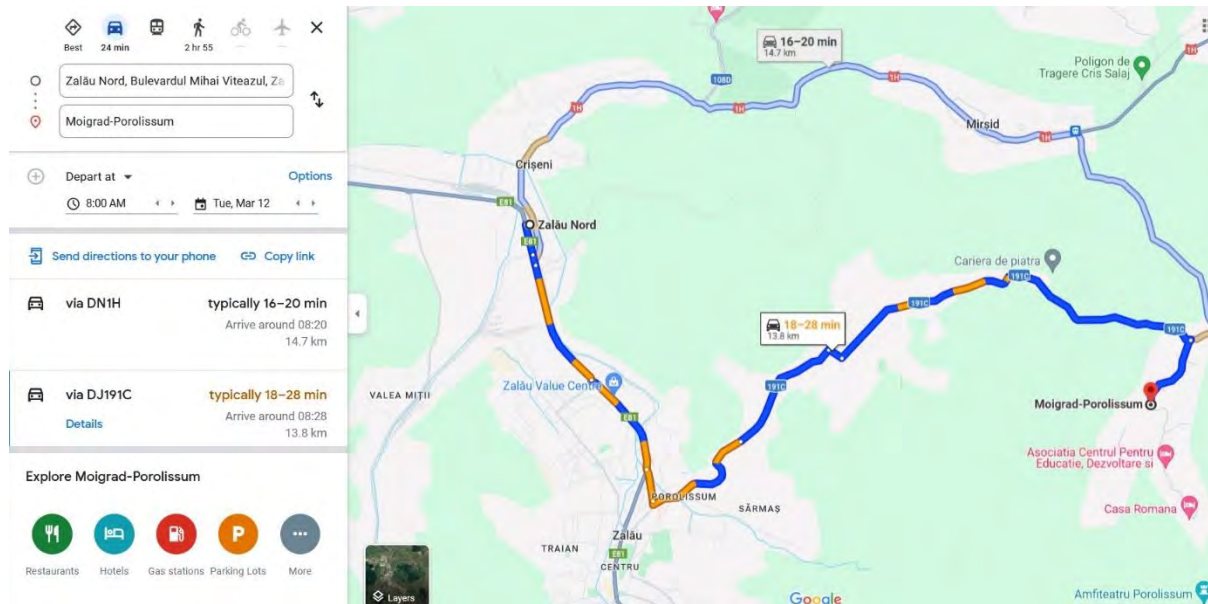
Figură 127 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Hereclean - Dioșod - dimineata



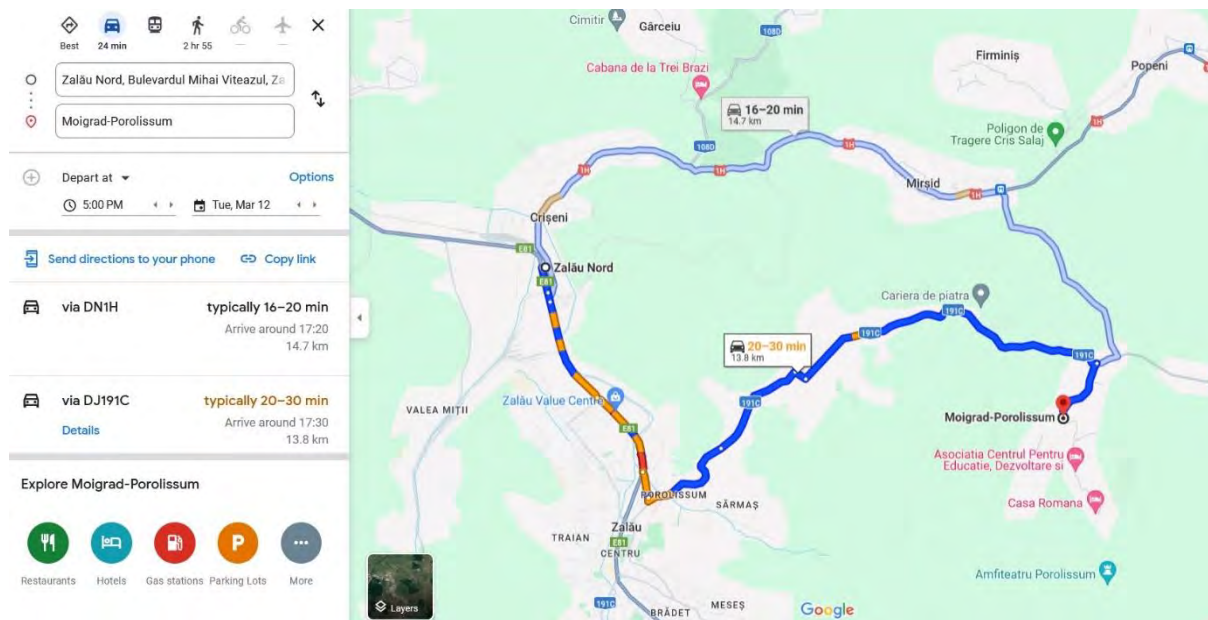
Figură 128 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Hereclean - Dioșod - dupa masa



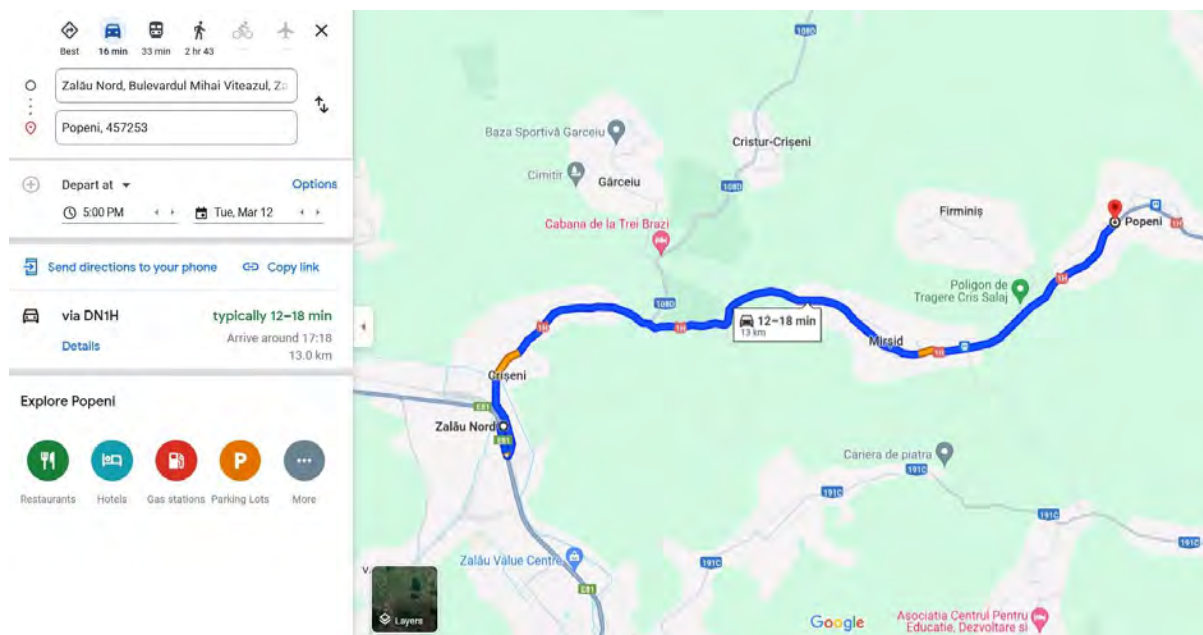
Figură 129 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Zalău Gara - Moigrad - dimineata



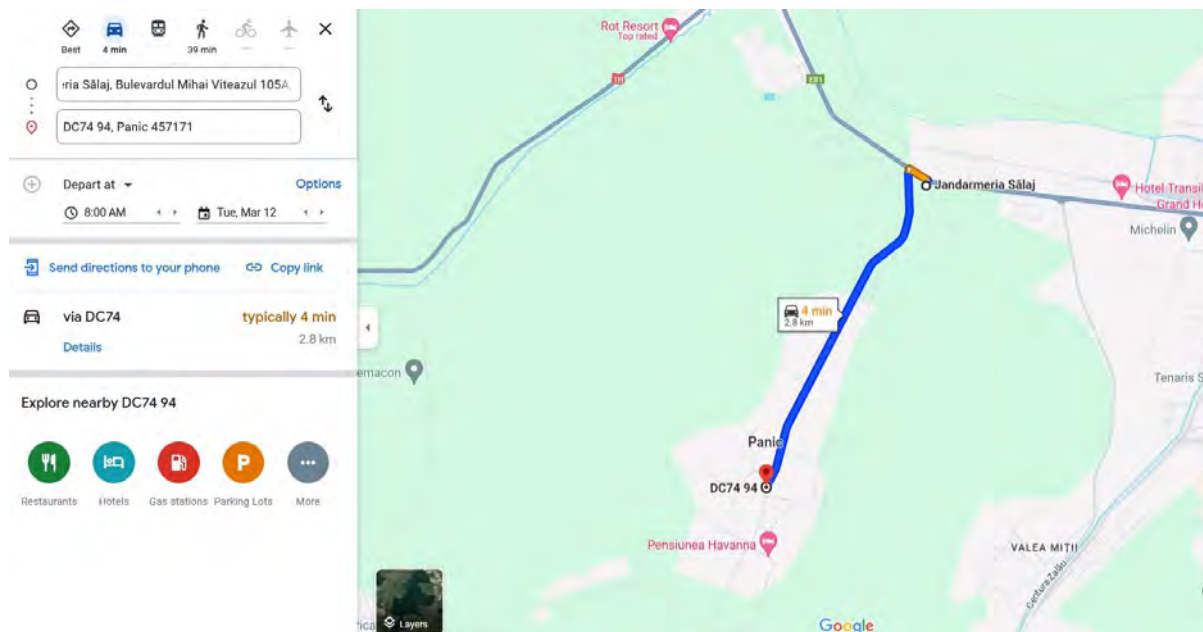
Figură 130 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Zalău Gara - Moigrad - dupa masa



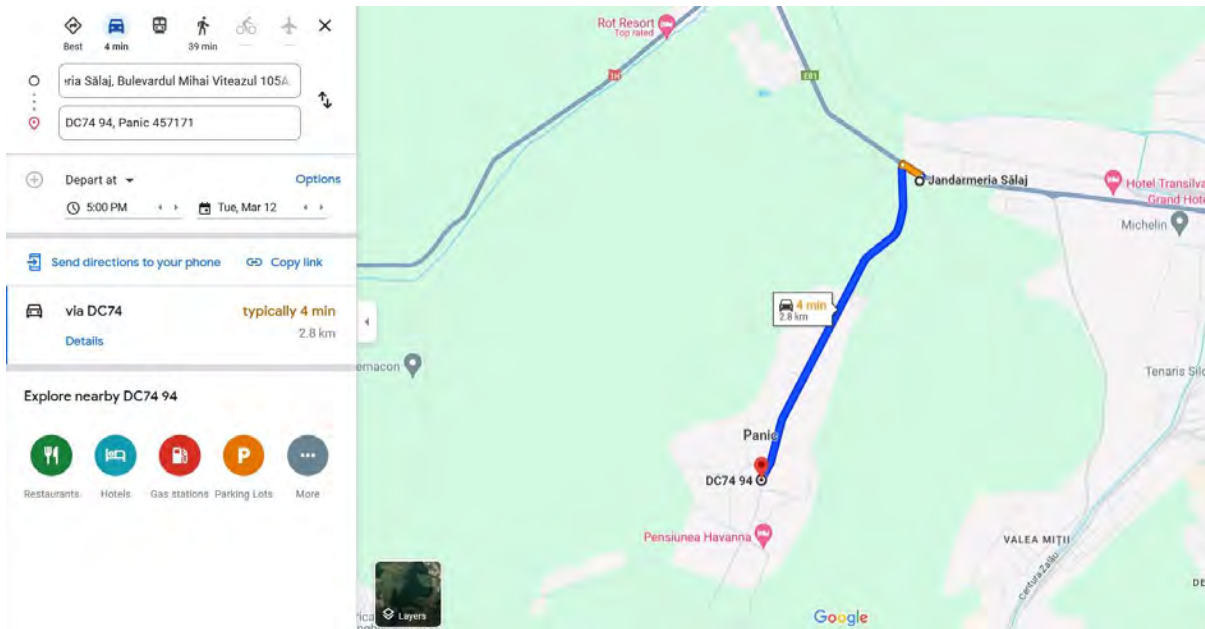
Figură 131 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Zalău Gara - Plopeni – dupa masa



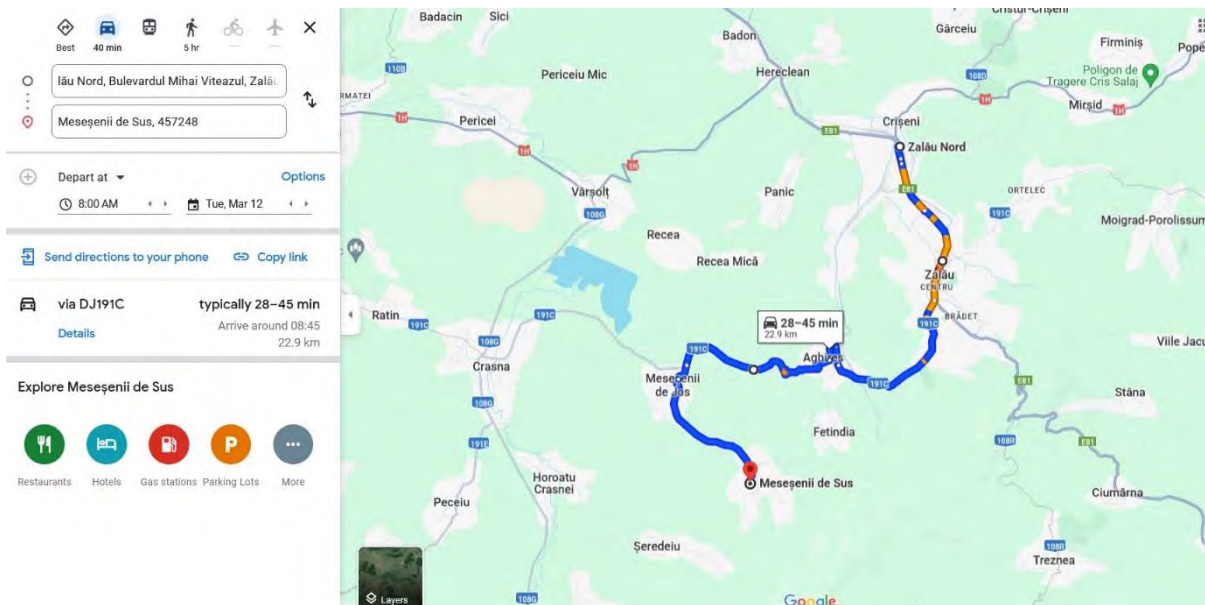
Figură 132 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Jandarmeria - Panic - dimineata



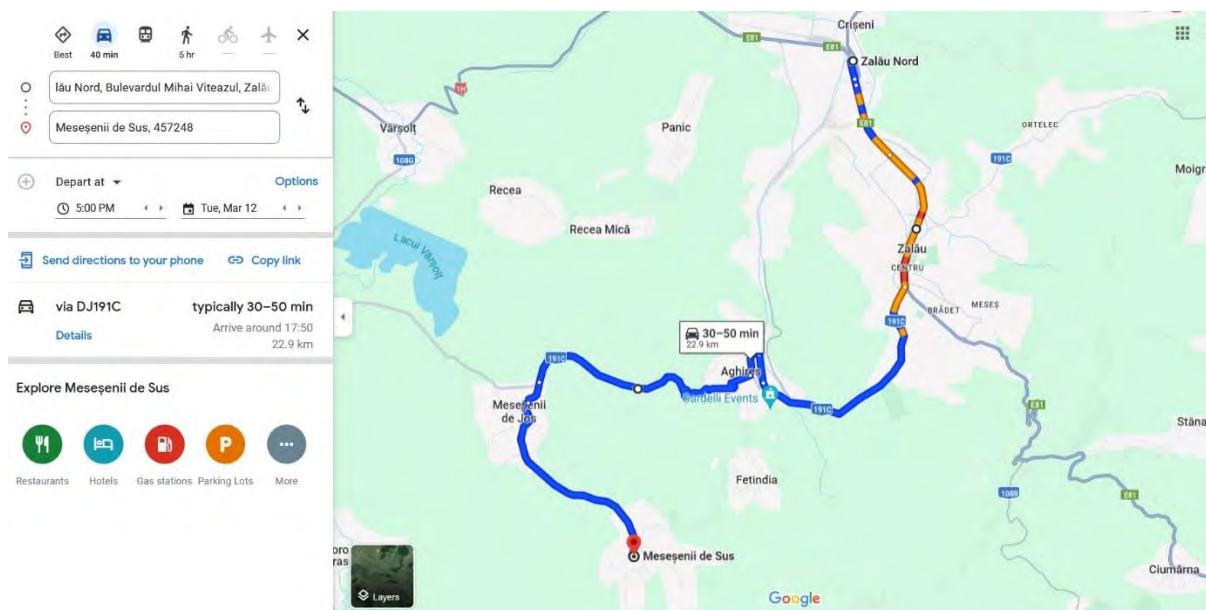
Figură 133 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Jandarmeria - Panic - dupa masa



Figură 134 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Zalău Gara - Meseșeni de Sus - dimineata



Figură 135 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Zalău Gara - Meseșenii de Sus - dupa masa



Aceste date au fost folosite la estimarea timpilor de parcurs pentru rutele metropolitane, care urmeaza sa fie verificate si de echipa tehnica a TransUrbis SA prin simulare si parcurgere efectiva a distantelor.

10. Justificarea delegării gestiunii serviciului public de transport local de călători – Analiza de oportunitate

10.1. Obiectul studiului

Acest studiu a fost realizat în vederea atribuirii contractului de delegare a gestiunii Serviciului Public de Transport Local de Călători de către Asociația Metropolitană de Transport Public Zalău.

Asociația Metropolitană de Transport Public Zalău (numită în continuare *Asociația sau AMTPZ*), a fost înființată în anul 2021, prin hotărârile unităților administrativ-teritoriale membre - Municipiul Zalău, Comuna Crișeni, Comuna Hereclean, Comuna Meseșeni de Jos și Comuna Mirșid, având ca scop *înființarea, organizarea și gestionarea în comun a Serviciului public de transport local de persoane pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și pentru realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente Serviciului, pe baza strategiei de dezvoltare.*

Asociația Metropolitană de Transport Public Zalău este o persoană juridică de drept privat, de interes public, înființată în temeiul prevederilor art.11-13 din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, cu modificările și completările ulterioare și a Ordonanței Guvernului nr. 26/2000 cu privire la asociații și fundații, împreună cu celelalte prevederi ale legislației române, precum și cu prevederile Actului Constitutiv și Statutului asociației.

Pentru realizarea obiectivelor privind transportul public local, asociații mandatează Asociația, prin statutul său, să exercite în numele și pentru unitățile administrativ-teritoriale membre, atribuții legate de serviciul public de transport local privind planificarea, reglementarea, atribuirea, contractarea, monitorizarea și controlul serviciului, tarifarea și taxarea, realizarea și implementarea programelor de dezvoltare.

Studiul cuprinde următoarele elemente obligatorii:

- a. descrierea și identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată;
- b. situația economico-financiară actuală a serviciului și starea tehnică a sistemului aferent acestuia;
- c. investițiile necesare pentru modernizarea, îmbunătățirea calitativă și cantitativă, precum și a condițiilor sociale și de mediu și extinderea serviciului;
- d. justificările de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică delegarea gestiunii;
- e. nivelul redevenței;
- f. durata contractului de delegare.

Prezentul studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea gestiunii directe a serviciului public de transport local de călători, în conformitate cu prevederile Regulamentului 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și a Legii nr. 51/2006 actualizată, privind serviciile comunitare de utilități publice, art. 28, alin.(2¹), prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului către Operatorul regional TRANSURBIS S.A., pe o durată de 10 ani.

Transportul public local de călători pe raza administrativ teritorială a unităților administrativ-teritoriale membre se realizează în baza Programul integrat de transport public de călători.

Programul integrat de transport public de călători pe teritoriul administrativ al unităților administrativ teritoriale membre ale AMTPZ este un document flexibil care ține seama de dezvoltările economice și sociale și se adaptează cerințelor viitoare.

Având în vedere investițiile în autobuze în curs de realizare de către Primăria Municipiului Zalău, necesitățile de deplasare ale cetățenilor în zona periurbană precum și solicitările altor comune limitrofe municipiului Zalău de a intra în asociație, serviciile de transport public local ce fac obiectul acestui studiu reprezintă doar o primă fază de dezvoltare a serviciilor integrate de transport public metropolitan.

10.2. Descrierea și identificarea ariei teritoriale, a serviciului și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată

10.2.1. Descrierea situației existente privind serviciul public de transport local de călători

În prezent transportul public local pe teritoriul Municipiul Zalău este prestat de către SC TRANSURBIS SA.

S.C. TRANSURBIS S.A. este unicul operator de transport public local ce prestează serviciul în Municipiul Zalău, aflat în curs de devenire ca operator regional, având exclusivitate asupra a 45 trasee municipale, totalizând 851,9 km (dus-intors) și 168 de stații, 5 puncte de distribuire a titlurilor de calatorie/centrelor de emiterie a documentelor de transport, 10 automate de vânzare abonamente și bilete, în baza Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători în Municipiul Zalău, încheiat cu Municipality Zalău în 2019 și a actelor adiționale la acesta.

Programul de transport anual este prezentat în tabelul de mai jos.

Tabel 41 Programul de transport anual actual de la încheierea contractului

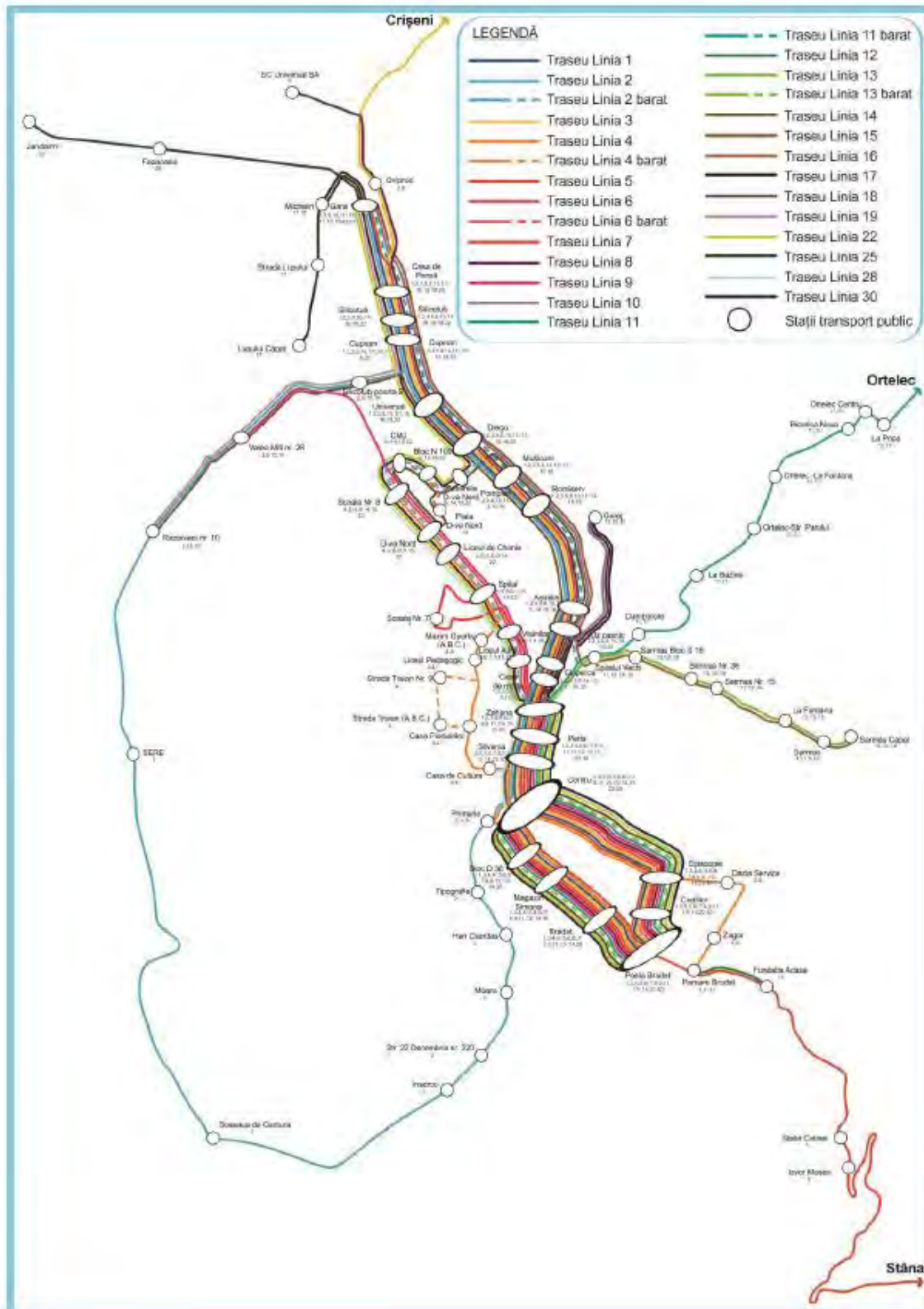
Nr.crt.	Linia	km(total) contract 15.11.2019- 31.12.2019	km (total) contract 2020	km (total) contract 2021	km (total) contract 2022	km (total) contract 2023	km (total) contract 01.01.2024- 15.11.2024
1	1	20.901,60	165.520,80	165.945,60	165.614,40	167.810,40	145.893,60
2	1	20.283,40	162.245,00	162.592,80	160.069,40	160.543,00	139.438,20
3	2	7.448,00	59.371,20	59.660,00	59.310,40	66.393,60	58.535,20
4	2	449,50	3.668,50	3.712,00	0,00	0,00	0,00
5	2	6.596,80	52.880,80	53.245,60	56.711,20	63.672,80	56.331,20

6	2	877,30	7.159,90	7.244,80	0,00	0,00	0,00
7	3	855,60	6.982,80	7.065,60	6.982,80	6.927,60	6.154,80
8	3	657,20	5.363,60	5.427,20	5.363,60	5.321,20	4.727,60
9	4	3.728,10	30.819,30	31.018,20	27.371,70	27.305,40	23.980,20
10	4	4.419,60	37.984,20	38.245,20	32.596,00	32.509,00	28.565,00
11	6	6.894,30	54.198,90	54.213,60	52.841,60	53.116,00	45.903,20
12	6	7.123,20	56.084,60	56.127,00	55.968,00	56.211,80	48.664,60
13	11	5.500,50	45.457,50	45.438,50	45.353,00	47.604,50	41.496,00
14	11	6.742,40	55.438,60	55.468,00	55.321,00	55.575,80	48.088,60
15	14	4.236,20	29.671,10	29.972,00	31.246,40	31.034,00	27.069,20
16	14	4.914,00	34.870,50	35.229,60	34.958,70	34.719,30	30.309,30
17	22	0,00	113.078,00	113.192,80	113.717,60	114.176,80	98.826,40
18	22	0,00	118.175,50	118.260,50	117.929,00	118.447,50	102.535,50
19	1b	14.095,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
20	1b	14.747,50	3.997,40	4.044,80	3.997,40	3.965,80	3.523,40
21	1c	0,00	0,00	0,00	1.973,40	1.957,80	1.739,40
22	1m	0,00	8.564,40	8.541,00	8.541,00	8.611,20	7.394,40
23	1m	489,80	8.784,00	8.760,00	8.760,00	8.832,00	7.584,00
24	1e	1.099,80	2.928,00	2.920,00	2.024,00	2.008,00	1.784,00
25	1e	1.128,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
26	2a	376,00	8.170,80	8.197,20	8.157,60	8.170,80	7.114,80
27	2a	0,00	17.146,80	17.146,80	17.094,00	17.186,40	14.916,00
28	2b	1.029,60	4.123,90	4.172,80	4.123,90	4.091,30	3.634,90
29	2b	2.178,00	3.769,70	3.814,40	0,00	0,00	0,00
30	2c	505,30	1.439,60	1.345,20	1.392,40	1.510,40	1.227,20
31	2c	461,90	1.439,60	1.345,20	1.392,40	1.510,40	1.227,20
32	2e	0,00	0,00	0,00	2.428,80	2.409,60	2.140,80
33	2i	0,00	0,00	0,00	2.150,50	2.133,50	1.895,50
34	2i	0,00	0,00	0,00	1.518,00	1.506,00	1.338,00
35	4b	212,40	16.165,00	16.165,00	17.128,80	17.244,70	14.853,50
36	4b	212,40	18.020,00	18.020,00	19.094,40	19.223,60	16.558,00
37	4c	0,00	0,00	0,00	2.934,80	2.911,60	2.586,80
38	4c	2.196,00	1.619,20	1.619,20	4.857,60	4.857,60	4.281,60
39	5	2.448,00	37.303,00	37.580,40	40.982,20	43.318,20	37.828,60
40	5	0,00	31.349,70	31.548,60	35.205,30	37.714,50	32.818,50
41	5b	3.848,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
42	5b	3.114,10	9.512,80	9.625,60	9.512,80	9.437,60	8.384,80
43	6a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
44	6a	1.140,80	387,35	387,35	717,55	717,55	717,55
45	6b	0,00	10.797,00	10.767,50	9.274,80	9.375,10	8.006,30
46	6b	0,00	10.478,00	10.403,60	8.872,20	9.021,00	7.607,40

47	6be	1.386,50	2.403,50	2.432,00	4.807,00	4.769,00	4.237,00
48	7	1.364,00	9.310,40	9.420,80	9.310,40	9.236,80	8.206,40
49	7	589,00	9.917,60	10.035,20	9.917,60	9.839,20	8.741,60
50	8	1.283,40	2.352,90	2.380,80	2.352,90	2.334,30	2.073,90
51	8	1.215,20	2.428,80	2.457,60	2.428,80	2.409,60	2.140,80
52	9	288,30	15.719,20	15.748,60	10.886,80	10.920,80	9.479,20
53	9	297,60	11.388,40	11.409,70	11.367,10	11.402,60	9.897,40
54	10	1.989,40	14.872,00	14.986,40	18.085,60	19.344,00	16.952,00
55	10	1.441,30	15.730,00	15.823,60	15.730,00	15.704,00	13.686,40
56	11a	1.804,40	7.969,50	8.064,00	7.969,50	7.906,50	7.024,50
57	11a	930,80	8.273,10	8.371,20	8.273,10	8.207,70	7.292,10
58	11b	976,50	17.162,80	17.194,90	14.423,60	14.498,50	12.529,70
59	11b	1.013,70	17.162,80	17.194,90	14.423,60	14.498,50	12.529,70
60	11c	1.840,40	1.922,80	1.945,60	1.922,80	1.907,60	1.694,80
61	11c	1.840,40	1.922,80	1.945,60	1.922,80	1.907,60	1.694,80
62	11d	235,60	7.781,50	7.789,40	8.184,40	8.216,00	7.078,40
63	11d	235,60	2.891,40	2.883,50	2.883,50	2.907,20	2.496,40
64	11g	0,00	0,00	0,00	18.314,10	18.247,60	16.066,40
65	12	987,50	2.068,50	2.070,60	2.064,30	2.072,70	1.795,50
66	12	371,30	2.654,40	2.662,80	2.713,20	2.722,65	2.361,45
67	13	262,50	8.652,60	8.755,20	7.892,60	7.831,80	6.935,00
68	13	295,05	7.691,20	7.782,40	6.931,20	6.878,00	6.087,60
69	13a	1.295,80	740,15	740,15	340,60	340,60	170,30
70	13a	1.413,60	399,55	399,55	0,00	0,00	0,00
71	13b	0,00	10.835,00	10.835,00	12.226,50	12.226,50	12.226,50
72	13b	0,00	14.360,80	14.360,80	14.360,80	14.360,80	14.360,80
73	14a	1.204,50	5.578,65	5.578,65	5.578,65	5.578,65	5.578,65
74	14a	1.310,80	3.719,10	3.719,10	5.275,05	5.275,05	5.275,05
75	15	176,70	1.442,10	1.459,20	1.442,10	1.430,70	1.271,10
76	15	182,90	1.492,70	1.510,40	1.492,70	1.480,90	1.315,70
77	16	630,00	1.921,50	5.166,00	5.115,60	5.077,80	4.473,00
78	16	630,00	5.109,30	5.166,00	5.115,60	5.077,80	4.473,00
79	16b	387,50	3.162,50	3.200,00	3.162,50	3.137,50	2.787,50
80	17	1.289,60	10.524,80	10.649,60	10.524,80	10.441,60	9.276,80
81	17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
82	17g	58,90	480,70	486,40	480,70	476,90	423,70
83	17g	235,60	1.922,80	1.945,60	1.922,80	1.907,60	1.694,80
84	18	376,00	2.928,00	2.920,00	2.920,00	2.944,00	2.528,00
85	18	229,40	1.872,20	1.894,40	1.872,20	1.857,40	1.650,20
86	19	93,00	759,00	768,00	759,00	753,00	669,00
87	22c	0,00	0,00	0,00	1.593,90	1.581,30	1.404,90

88	22j	507,60	3.952,80	3.942,00	3.942,00	3.974,40	3.412,80
89	22j	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
90	22l	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
91	22l	967,20	7.893,60	7.987,20	7.893,60	7.831,20	6.957,60
92	22m	1.240,80	9.662,40	9.636,00	9.636,00	9.715,20	8.342,40
93	22m	855,40	6.661,20	6.643,00	6.643,00	6.697,60	5.751,20
94	25	569,40	4.464,20	4.461,60	4.453,80	4.479,80	3.866,20
95	25	650,00	5.122,00	5.127,20	5.111,60	5.132,40	4.446,00
96	26	294,50	2.403,50	2.432,00	2.403,50	2.384,50	2.118,50
97	26	248,00	2.024,00	2.048,00	2.024,00	2.334,30	2.073,90
98	27	319,30	2.605,90	2.636,80	2.605,90	2.585,30	2.296,90
99	27	322,40	2.631,20	2.662,40	2.631,20	2.610,40	2.319,20
100	28	189,10	1.543,30	1.561,60	1.543,30	1.531,10	1.360,30
101	28	396,80	3.238,40	3.276,80	3.238,40	3.212,80	2.854,40
102	30	4.926,60	23.434,50	23.618,10	27.132,00	27.050,40	23.623,20
103	30	4.268,70	16.891,20	16.921,80	16.870,80	16.921,80	14.637,00
104	30M	0,00	258,50	0,00	258,50	258,50	258,50
105	30M	0,00	206,80	0,00	206,80	206,80	206,80
Total km		196.829,85	1.565.485,60	1.573.571,80	1.587.071,45	1.613.720,60	1.410.786,20
Dislocari		9.710,00	77.786,15	78.271,40	77.565,90	77.384,30	78.000,00
Total km+dislocări		206.539,85	1.643.271,75	1.651.843,20	1.664.637,35	1.691.104,90	1.488.786,20

Tabel 42 Harta serviciilor actuale



Modalitatea de gestiune a serviciului este gestiunea directă. Contractul către acesta a fost atribuit direct, prin Hotărârea Consiliului Local Zalău 331/ 15.11.2019. Contractul nr. 82882/15.11.2019 a fost încheiat începând cu data de 15.11.2019 pe o perioadă de 5 ani (60 luni). Contractul este conform cu Regulamentul 1370/2007, inclusiv în ceea ce privește obligația de transparență a atribuirii și are avizul Consiliului Concurenței.

Pe perioada de derulare a contractului au fost încheiate 35 de acte adiționale, astfel:

Tabel 43 Situatia modificarilor de contract de delegare gestiune prin acte aditionale

Nr. act adițional	Hotărârea Consiliului Local de aprobare	Modificări principale aduse contractului
1.	400/16.12.2019	Act adițional nr.1/17.12.2019 Modificare anexe 2.2.1, 2.2.2., 2.2.1.
2.	43/23.01.2020	Act adițional nr.2/29.01.2020 Modificare anexe 2.2.1, 2.2.2., 2.2.1.
3.	131/26.03.2020	Act adițional nr.3/27.03.2020 Modificare anexe 2.2.1, 2.2.2., 2.2.1.
4.	109/18.03.2020	Act adițional nr.4/02.04.2020 Modificare anexe 2.2.1, 2.2.2., 2.2.1.
5.	159/30.04.2020	Act adițional nr.5/04.05.2020 Modificare Contract 82882/15.11.2019 cu aliniat 8,9 nou
6.	228/25.05.2020	Act adițional nr.6/01.07.2020 Modificare Contract 82882/15.11.2019 anexa 7, 17, 15, capitolul 8, pct 8.3 și 8.4
7.	210/25.06.2020 și 235/23.07.2020	Act adițional nr.7/03.08.2020 Modificare Contract 82882/15.11.2019 anexa 4.1
8.	254/13.07.2020	Act adițional nr.8/03.08.2020 Modificare anexe 2.2.1, 2.2.2., 2.2.1.
9.	210/25.06.2020 și 235/23.07.2020	Act adițional nr.8/1/03.09.2020 Modificare Contract 82882/15.11.2019 anexa 4.1
10.	210/25.06.2020 și 235/23.07.2020	Act adițional nr.9/22.09.2020 Modificare Contract 82882/15.11.2019 anexa 4.1
11.	324/17.09.2020	Act adițional nr.10/05.10.2020 Modificare Contract 82882/15.11.2019 anexa 7, 15
12.	210/25.06.2020 și 235/23.07.2020	Act adițional nr.11/19.10.2020 Modificare Contract 82882/15.11.2019 anexa 4.1
13.	375/20.11.2020	Act adițional nr.12/09.12.2020 Modificare Contract 82882/15.11.2019 anexa 7
14.	345/20.11.2020	Act adițional nr.13/09.12.2020 Retragere bunuri casate
15.	210/25.06.2020 și 235/23.07.2020	Act adițional nr.14/13.01.2021 Modificare Contract 82882/15.11.2019 anexa 4.1
16.	401/23.12.2020	Act adițional nr.15/15.01.2021

		Modificare anexe 2.2.1, 2.2.2., 2.2.1.
17	210/25.06.2020 și 235/23.07.2020	Act adițional nr.16/02.03.2021 Modificare Contract 82882/15.11.2019 anexa 4.1
18	34/28.01.2021	Act adițional nr.17/10.03.2021 Modificare Contract 82882/15.11.2019 anexa 7, 6.1, 6.4, capitolul 8, pct 8.4
19	57/12.03.2021	Act adițional nr.18/29.03.2021 Modificare Contract 82882/15.11.2019 anexa 15, 7, 6.1, capitolul 8, pct 8.4
20	210/25.06.2020 și 235/23.07.2020	Act adițional nr.19.29.03.2021 Modificare Contract 82882/15.11.2019 anexa 4.1
21	210/25.06.2020 și 235/23.07.2020	Act adițional nr.20/29.06.2021 Modificare Contract 82882/15.11.2019 anexa 4.1
22	211/29.07.2021	Act adițional nr.21/06.08.2021 Modificare Contract 82882/15.11.2019 redeventa modificata
23	210/25.06.2020 și 235/23.07.2020	Act adițional nr.22/26.10.2021 Modificare Contract 82882/15.11.2019 anexa 4.1
24	331/28.10.2021	Act adițional nr.23/11.11.2021 Modificare Contract 82882/15.11.2019 anexa 15, 7, 6.1, capitolul 8, pct 8.4
25	210/25.06.2020 și 235/23.07.2020	Act adițional nr.24/31.01.2022 Modificare Contract 82882/15.11.2019 anexa 4.1
26	380/16.12.2021	Act adițional nr.25/09.02.2022 Modificare Contract 82882/15.11.2019 – cost unitar majorat, tarife modificate, Anexa 6.1, 17, 7
27	40/10.02.2022	Act adițional nr.26/21.02.2022 Modificare Contract 82882/15.11.2019 anexa 7
28	210/25.06.2020 și 235/23.07.2020	Act adițional nr.27/15.11.2022 Modificare Contract 82882/15.11.2019 anexa 4.1
29	77/31.03.2022	Act adițional nr.28/12.04.2022 Modificare Contract 82882/15.11.2019 prin majorare cu valoarea unor bunuri cumparate
30	134/28.04.2022	Act adițional nr.29/11.05.2022 Modificare Contract 82882/15.11.2019 prin majorare cu valoarea unor bunuri cumparate
31	259/28.07.2022	Act adițional nr.30/02.08.2022 Modificare Contract 82882/15.11.2019 redeventa modificata
32	342/27.09.2022	Act adițional nr.31/04.10.2022 Retragere bunuri casate
33	421/25.11.2022	Act adițional nr.32/06.12.2022 Modificare anexe 2.2.1, 2.2.2., 2.2.1.
34	489/27.12.2022	Act adițional nr.33/06.01.2023 Modificare cost unitar de transport, anexa 17
35	57/23/02/2023	Act adițional nr.34/27.02.2023

		Modificare anexe 2.2.1, 2.2.2., 2.2.1.
36	166/26.05.2023	Act adițional nr.35/30.05.2023 Modificare anexe 2.2.1, 2.2.2., 2.2.1.

Contractul de delegare încheiat între Municipiul Zalău și SC TRANSURBIS SA expiră prin atingere la termen la data de 14.11.2024

Transportul de călători pe traseele ce leagă Municipiul Zalău de Comunele Mirșid, Crișeni, Meseșenii de Jos și Hereclean, se desfășoară în prezent în cadrul Programului județean de transport.

La nivelul județului Sălaj, asigurarea și dezvoltarea serviciului de transport public de persoane prin curse regulate de interes județean și pentru corelarea acestuia cu serviciile de transport public local de persoane la nivelul localităților județului se realizează printr-o cooperare dintre Consiliul județean și consiliile locale, a căror activitate o și coordonează în domeniu. Concret, stabilirea traseelor principale și secundare și a programelor de transport privind transportul public de persoane prin curse regulate, actualizarea programului de transport județean, respectarea condițiilor impuse de lege atunci când operatorii de transport notifică Consiliului județean despre înlocuirea unui autovehicul cu care a obținut licența de traseu, constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor sunt acțiuni realizate de către serviciile de specialitate ale Consiliului județean în domeniul transportului public local. Constatarea contravențiilor în domeniu și aplicarea sancțiunilor se fac, potrivit competențelor stabilite prin lege, amenzile pot fi aplicate persoanelor fizice care călătoresc cu mijloacele de transport public de persoane pentru lipsa titlului de călătorie ori comportament; operatorilor de transport rutier ori conducătorilor auto, pentru nerespectarea obligațiilor stabilite prin lege sau prin caietele de sarcini, cum ar fi: refuzul de a prezenta la control documentele corespunzătoare, nerespectarea punctelor de îmbarcare/debarcare a călătorilor, nerespectarea obligațiilor privind starea tehnică a mijloacelor de transport, a capacităților de transport și programelor de transport, nerespectarea obligației de a emite abonamente pentru transportul rutier al elevilor, nerespectarea obligației de a asigura transportul rutier al elevilor, etc.

Aceste responsabilități sunt conferite de cadrul legal aplicabil în domeniu, și anume Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007; Ordinul ministrului internelor și reformei administrative nr. 353/2007 au fost aprobate Normele de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007.

Conform site-ului Autorității de Transport a Consiliului Județean Sălaj, serviciul de transport public județean de persoane prin curse regulate, efectuat cu autobuze, ce deservește în prezent localitățile ***Mirșid, Crișeni, Meseșenii de Jos și Hereclean*** sunt prezentate în tabelul de mai jos, corespunzător Anexei nr. 2 la Hotărârea nr. 103 din 09.08.2022 privind actualizarea documentației de atribuire a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate pe raza administrativ – teritorială a Județului Sălaj:

Tabel 44 Programul de transport județean de persoane prin curse regulate pe raza județului Salaj in perioada 2023-2028

Programul de transport județean de persoane prin curse regulate pe raza administrativ-teritorială a Județului Sălaj, pe perioada 2023 - 2028

Operator	Cod traseu	A	B	C	Km pe sens	Nr. curse planificate	Cap. Transp. (locuri)	Nr. veh. Nec. Active	Program circulație				Zilele de circulație
		Autogara/ localitat	Loc. Intermed.	Autogara/ localitatea					Dus		Întors		
									Plecare	Sosire	Plecare	Sosire	
		1	2	3					4	5	6	7	
Neatribuit	001	ZALĂU		GÂRCEIU	13	3	minim 10	1	8,00	8,30	8,30	9,00	1,2,3,4,5
									13,30	14,00	14,00	14,30	1,2,3,4,5
									16,00	16,30	6,00	6,30	1,2,3,4,5
SC TUR CENTO TRANS SRL	012	ZALĂU	PANIC	RECEA	16	6	minim 23	1	6,20	6,50	6,55	7,25	1,2,3,4,5
									7,30	8,00	8,15	8,45	1,2,3,4,5
									13,20	13,50	13,50	14,20	1,2,3,4,5
									14,30	15,00	15,20	15,50	1,2,3,4,5
									16,00	16,30	17,20	17,50	1,2,3,4,5
									18,30	19,00	5,45	6,15	1,2,3,4,5
SC TUR CENTO TRANS SRL	013	ZALĂU	MEȘENII DE JOS	SÂG	37	6	minim 23	2	7,20	8,15	8,45	9,40	1,2,3,4,5,6,7
									11,20	12,15	13,15	14,10	1,2,3,4,5
									15,20	16,15	17,00	17,55	1,2,3,4,5,6,7
									18,30	19,25	21,00	21,55	1,2,3,4,5
									23,15	0,10	5,15	6,10	1,2,3,4,5,6,7
									14,30	15,25	6,50	7,45	1,2,3,4,5
SC TUR CENTO TRANS SRL	010	ZALĂU	DIOȘOD	CHILIOARA	39	4	minim 10	1	6,05	6,50	6,50	7,35	1,2,3,4,5
									7,45	8,30	8,30	9,15	1,2,3,4,5
									14,15	15,00	15,05	15,50	1,2,3,4,5
									16,00	16,45	5,15	6,00	1,2,3,4,5

Valabilitatea actualelor Programe de transport județene a fost actualizată în luna septembrie 2023.

Nici-o comună nu are organizat *serviciul de transport public local pe teritoriul său*.







După cum se vede din tabelul anterior, localitatea Gârceiu, aparținând comunei Crișeni, localitatea Panic și alte câteva localități din cadrul comunei Hereclean sunt deservite prin SC TUR CENTO TRANS SRL, dar comparând datele de plecare cu cele ale operatorului, constatăm că orele sunt modificate față de Programul de Transport Județean, și anume:

Tabel 45 Curse Zalau - Chilioara

Curse Zalau - Chilioara

Retur

Mijloc	Plecare	Durata	Sosire	Companie	Preț bilet	
	06:00		06:45		13 ^{lei}	<p style="color: red;">Circulă doar luni, marți, miercuri, joi și vineri</p> <p>▼ Informații</p>
		45 ^{min}				

Mijloc	Plecare	Durata	Sosire	Companie	Preț bilet	
	07:30					Circulă doar luni, marți, miercuri, joi și vineri
		45 ^{min}	08:15		13 ^{lei}	▼ Informații
	14:15					Circulă doar luni, marți, miercuri, joi și vineri
		45 ^{min}	15:00		13 ^{lei}	▼ Informații
	16:00					Circulă doar luni, marți, miercuri, joi și vineri
		45 ^{min}	16:45		13 ^{lei}	▼ Informații

Respectiv:

Tabel 46 Curse Chilioara - Zalau

Curse Chilioara - Zalau

Retur

Mijloc	Plecare	Durata	Sosire	Companie	Preț bilet	
	05:15	45 ^{min}	06:00		13 ^{lei}	Circulă doar luni, marți, miercuri, joi și vineri
						▼ Informații

Mijloc	Plecare	Durata	Sosire	Companie	Preț bilet								
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <table style="font-size: 8px; text-align: center;"> <tr><td>L</td><td>M</td><td>M</td><td>J</td><td>V</td><td>S</td><td>D</td></tr> </table> </div> <div style="flex-grow: 1;"></div> </div>							L	M	M	J	V	S	D
L	M	M	J	V	S	D							
06:45													
Circulă doar luni, marți, miercuri, joi și vineri													
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <table style="font-size: 8px; text-align: center;"> <tr><td>L</td><td>M</td><td>M</td><td>J</td><td>V</td><td>S</td><td>D</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;">45^{min}</div> <div style="text-align: center;">07:30</div> <div style="text-align: center;"> </div> <div style="text-align: center;">13^{lei}</div> <div style="text-align: right; font-size: 10px;"> ▼ Informații </div> </div>							L	M	M	J	V	S	D
L	M	M	J	V	S	D							
08:30													
Circulă doar luni, marți, miercuri, joi și vineri													
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <table style="font-size: 8px; text-align: center;"> <tr><td>L</td><td>M</td><td>M</td><td>J</td><td>V</td><td>S</td><td>D</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;">45^{min}</div> <div style="text-align: center;">09:15</div> <div style="text-align: center;"> </div> <div style="text-align: center;">13^{lei}</div> <div style="text-align: right; font-size: 10px;"> ▼ Informații </div> </div>							L	M	M	J	V	S	D
L	M	M	J	V	S	D							
15:00													
Circulă doar luni, marți, miercuri, joi și vineri													
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <table style="font-size: 8px; text-align: center;"> <tr><td>L</td><td>M</td><td>M</td><td>J</td><td>V</td><td>S</td><td>D</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;">45^{min}</div> <div style="text-align: center;">15:45</div> <div style="text-align: center;"> </div> <div style="text-align: center;">13^{lei}</div> <div style="text-align: right; font-size: 10px;"> ▼ Informații </div> </div>							L	M	M	J	V	S	D
L	M	M	J	V	S	D							

Conform Licenței de transport:

Tabel 47 Servicii publice de transport județean de persoane Zala-Diosod-Chilioara

Servicii publice de transport județean de persoane

A. Denumirea traseului: ZALĂU – DIOȘOD - CHILIOARA cod traseu: 010 - LOT 4

DUS				Km	Nr. stație	Denumirea stației	ÎNTORS			
Ora de plecare							Ora de plecare			
C1	C2	C3	C4			C1	C2	C3	C4	
6.05	7.45	14.15	16.00	0	1	ZALĂU AUTOGARĂ	7.35	9.15	15.50	6.00
6.15	7.55	14.25	16.10	10	2	HERECLEAN	7.25	9.05	15.40	5.50

6.20	8.00	14.30	16.15	14	3	GURUSLĂU	7.20	9.00	15.35	5.45
6.25	8.05	14.35	16.20	20	4	DIOȘOD	7.15	8.55	15.30	5.40
6.30	8.10	14.40	16.25	23	5	BOCȘIȚA	7.10	8.50	15.25	5.35
6.35	8.15	14.45	16.30	26	6	DIOȘOD	7.05	8.45	15.20	5.30
6.40	8.20	14.50	16.35	32	7	COȘEIU	7.00	8.40	15.15	5.25
6.50	8.30	15.00	16.45	39	8	CHILIOARA	6.50	8.30	15.05	5.15

B. Condiții pentru asigurarea caietului de sarcini:

1. Zilele în care circulă: luni – vineri.
2. Capacitatea de transport: 19 locuri.

După cum se vede, nici măcar condițiile minime de ore de plecare nu sunt respectate în 4 din 8 curse.









La fel am constatat și în relația Zalău – Meseșenii de Jos:

Tabel 48 Meseșenii de Jos - Zalau

Meseșenii de Jos - Zalau

Retur

Mijloc	Plecare	Durata	Sosire	Compania	Preț bilet	
	05:40					▼ Informații
	25 min	06:05		8 lei		
	07:10					Circulă doar luni, marți, miercuri, joi și vineri
	25 min	07:35		8 lei		▼ Informații

Mijloc	Plecare	Durata	Sosire	Compania	Preț bilet	
	09:25					Circulă doar luni, marți, miercuri, joi și vineri
		20 min	09:45		8 lei	▼ Informații
	13:40					
		25 min	14:05		8 lei	▼ Informații
	17:20					Circulă doar luni, marți, miercuri, joi și vineri
		25 min	17:45		8 lei	▼ Informații
	21:40					
		25 min	22:05		8 lei	▼ Informații

Respectiv:

Tabel 49 Zalău - Mesesenii de Jos

Zalău - Mesesenii de Jos

[Retur](#)

Mijloc	Plecare	Durata	Sosire	Compania	Preț bilet	
	07:45					▼ Informații
		25 min	08:10		8 lei	
	11:15					▼ Informații
		25 min	11:40		8 lei	Circulă doar luni, marți, miercuri, joi și vineri
	14:15					▼ Informații
		25 min	14:40		8 lei	Circulă doar luni, marți, miercuri, joi și vineri
	15:45					▼ Informații
		25 min	16:10		8 lei	
	18:30					▼ Informații
		25 min	18:55		8 lei	Circulă doar luni, marți, miercuri, joi și vineri
	23:15					▼ Informații
		25 min	23:40		8 lei	

Conform Licenței de transport:

Rossada Innovative Solutions SRL

Bd. Ferdinand I nr. 41, Apt. 16, Sector 2, București, Romania
andreea@rossada.biz | +4 0729.98.97.90

CAIET DE SARCINI AL LICENȚEI DE TRASEU

Seria: LT Nr.: 000017

Tabel 50 Servicii publice de transport județean de persoane Zalău-Meseșenii de Jos-Sâg

Servicii publice de transport județean de persoane

A. Denumirea traseului: ZALĂU – MESEȘENII DE JOS - SÂG cod traseu: 013 – LOT 5

DUS				Km	Nr. stație	Denumirea stației	ÎNTORS			
Ora de plecare							Ora de plecare			
C1	C2	C3	C4				C1	C2	C3	C4
7.20	11.20	15.20	18.30	0	1	ZALĂU AUTOGARĂ	9.40	14.10	17.55	21.55
7.25	11.25	15.25	18.35	2	2	ZALĂU CASA MUN.DE CULTU	9.35	14.05	17.50	21.50
7.30	11.30	15.30	18.40	5	3	AGHIREȘ	9.30	14.00	17.45	21.45
7.40	11.40	15.40	18.50	12	4	MESEȘENII DE JOS	9.20	13.50	17.40	21.40
7.50	11.50	15.50	19.00	19	5	CRASNA	9.10	13.40	17.30	21.30
7.55	11.55	15.55	19.05	25	6	PECEIU	9.05	13.35	17.20	21.20
8.00	12.00	16.00	19.10	29	7	BĂNIȘOR	9.00	13.30	17.15	21.15
8.05	12.05	16.05	19.15	32	8	BAN	8.55	13.25	17.10	21.10
8.10	12.10	16.10	19.20	34	9	MAL	8.50	13.20	17.05	21.05
8.15	12.15	16.15	19.25	37	10	SÂG	8.45	13.15	17.00	21.00

DUS				Km	Nr. stație	Denumirea stației	ÎNTORS			
Ora de plecare							Ora de plecare			
C5	C6						C5	C6		
23.15	14.30			0	1	ZALĂU AUTOGARĂ	6.10	7.45		
23.20	14.35			2	2	ZALĂU CASA MUN.DE CULTU	6.05	7.40		
23.25	14.40			5	3	AGHIREȘ	6.00	7.35		
23.35	14.50			12	4	MESEȘENII DE JOS	5.55	7.30		

23.45	15.00			19	5	CRASNA	5.50	7.25		
23.50	15.05			25	6	PECEIU	5.40	7.15		
23.55	15.10			29	7	BĂNIȘOR	5.30	7.05		
0.00	15.15			32	8	BAN	5.25	7.00		
0.05	15.20			34	9	MAL	5.20	6.55		
0.10	15.25			37	10	SĂG	5.15	6.50		

B. Condiții pentru asigurarea caietului de sarcini:

- a. Zilele în care circulă: C1, C3, C5 – luni - duminică; C2, C4, C6 – luni - vineri.
- b. Capacitatea de transport: 47 + 47 locuri.

C. Condiții pentru asigurarea caietului de sarcini:

- a. Zilele în care circulă: luni – vineri.
- b. Capacitatea de transport: 19 locuri.

După cum se vede, nici măcar condițiile minime de ore de plecare nu sunt respectate in 10 din 12 curse, față de licența de transport obținută.

Tabel 51 Zalau - Panica

Zalau - Panica

Retur


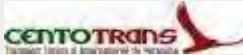

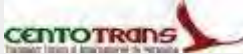

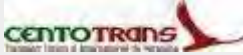


Mijloc	Plecare	Durata	Sosire	Compania	Preț bilet	
	07:35					▼ Informații
		20 ^{min}	07:55		8 ^{lei}	
	13:20					▼ Informații
		20 ^{min}	13:40		8 ^{lei}	
	14:30					▼ Informații
		20 ^{min}	14:50		8 ^{lei}	
	16:00					▼ Informații
		20 ^{min}	16:20		8 ^{lei}	

respectiv:

Tabel 52 Panic - Zalau

Panic - Zalau

Retur

Mijloc	Plecare	Durata	Sosire	Companie	Preț bilet	
	06:05					Circulă doar luni, marți, miercuri, joi și vineri
		20 ^{min}	06:25		8 ^{lei}	▼ Informații
	07:15					Circulă doar luni, marți, miercuri, joi și vineri
		20 ^{min}	07:35		8 ^{lei}	▼ Informații
	08:10					Circulă doar luni, marți, miercuri, joi și vineri
		20 ^{min}	08:30		8 ^{lei}	▼ Informații
	14:00					Circulă doar luni, marți, miercuri, joi și vineri
		20 ^{min}	14:20		8 ^{lei}	▼ Informații

Conform licenței de transport:

CAIET DE SARCINI AL LICENȚEI DE TRASEU Seria: LT

Nr.: 000016

Tabel 53 Servicii publice de transport județean de persoane Zalau-Panic-Recea

Servicii publice de transport județean de persoane

A. Denumirea traseului: ZALĂU – PANIC - RECEA cod traseu: 012 – LOT 4

DUS				Km	Nr. stație	Denumirea stației	ÎNTORS			
Ora de plecare							Ora de plecare			
C1	C2	C3	C4				C1	C2	C3	C4

6.20	7.30	13.20	14.30	0	1	ZALĂU AUTOGARĂ	7.25	8.45	14.20	15.50
6.30	7.40	13.30	14.40	4	2	ZALĂU GARĂ	7.15	8.35	14.10	15.40
6.40	7.50	13.40	14.50	11	3	PANIC	7.05	8.25	14.00	15.30
6.50	8.00	13.50	15.00	16	4	RECEA	6.55	8.15	13.50	15.20

DUS				Km	Nr. stație	Denumirea stației	ÎNTORS			
Ora de plecare							Ora de plecare			
C5	C6					C5	C6			
16.00	18.30			0	1	ZALĂU AUTOGARĂ	17.50	6.15		
16.10	18.40			4	2	ZALĂU GARĂ	17.40	6.05		
16.20	18.50			11	3	PANIC	17.30	5.55		
16.30	19.00			16	4	RECEA	17.20	5.45		

B. Condiții pentru asigurarea caietului de sarcini:

1. Zilele în care circulă: luni - vineri
2. Capacitatea de transport: 63 locuri.

O singură cursă respectă orarul aprobat prin Licența de transport, dar 2 perechi de curse la ore importante nici nu apar pe site-ul operatorului din cele 6 licențiate.

După cum se vede, nu sunt satisfăcute cererile de mobilitate decât parțial pentru localitățile reședință de comune, eventual localități din parcursul curselor, nefiind respectate orariile stabilite prin Programul de Transport Județean și nici numărul de curse.

Nu există contract atribuit pe ruta Zalău – Gârceiu prin Crișeni din 2023

Din această analiză rezultă clar nevoia asigurării unui minim de curse pentru comunele din AMTPZ, cursele existente asigurate prin programul de transport județean de transport public de călători nu satisfac nevoia de mobilitate a locuitorilor din zonă.

ASOCIAȚIA METROPOLITANĂ DE TRANSPORT PUBLIC ZALĂU a fost înființată în anul 2021, prin hotărârile unităților administrativ-teritoriale membre - Municipiul Zalău, Comuna Crișeni, Comuna Hereclean, Comuna Meseșeni de Jos și Comuna Mirșid, având ca scop înființarea, organizarea și gestionarea în comun a Serviciului public de transport local de persoane pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și pentru realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente Serviciului, pe baza strategiei de dezvoltare.

Având în vedere prevederile Regulamentului 1370/2007 prin care Anunțul de informare prealabilă privind un contract de servicii publice - Formularul standard de notificare în temeiul articolului 7 alineatul (2) din Regulamentul 1370/2007 trebuie publicat în Suplimentul la Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu un an înainte de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de

atribuire sau de atribuirea directă, la data de *a fost publicat în JOUE anunțul pentru atribuirea contractului de delegare gestiunii serviciului public de transport către TRANSURBIS SA (2023-OJS210-00665129-ro)* pe teritoriul localităților membre ale acesteia. La nivelul Asociației de Transport Public pentru Transport Zalău nu există informații privind contestarea anunțului în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și nu au fost primite solicitări din partea altor operatori care să arate interesul acestora pentru serviciul delegat. Deasemenea, nici pentru anunțul din anul 2019 în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, pentru procedura de atribuire anterioară, nu au fost înregistrate la nivelul Primăriei Municipiului Zalău (autoritatea contractantă pentru contractul anterior), cereri din partea altor operatori decât TRANSURBIS SA privind interesul pentru atribuirea serviciului de transport public local.

Începând din luna Noiembrie 2024, Societatea Transurbis SA va deveni operator de transport în comun regional, iar transportul public va putea fi desfășurat la nivel metropolitan.

În vederea organizării și extinderii transportului public în comun la nivel periurban, Asociația Metropolitană de Transport Public Zalău a făcut o serie de demersuri în urma cărora, din luna Noiembrie 2024 operatorului SC Transurbis SA îi va fi atribuit Contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de persoane, în aria unităților administrativ teritoriale membre.

Astfel, transportul public de persoane va putea fi organizat și la nivel metropolitan, în comunele Hereclean, Crișeni, Meseșenii de Jos și Mirșid. În momentul de față este pregătit contractul de delegare care va fi atribuit direct către operatorul SC Transurbis SA, conform legislației în vigoare.

Pentru a asigura un serviciu public de transport la standarde moderne, pe lângă cele 20 de autobuze electrice achiziționate cu finanțare din fonduri europene, Municipiul Zalău, cu consultarea celor 4 UAT-uri, a depus cereri de finanțare prin PNRR, apel 1 și apel 2 în cadrul Componentei 10-Fondul local, și a semnat contracte de finanțare în vederea achiziționării a încă 40 de autobuze electrice și sisteme ITS pentru aceste autobuze.

Politica tarifară și socială aprobată în prezent de către Municipiul Zalău prin Hotărârea Consiliului Local Zalău nr. 380/16.12.2021, aplicată de către SC TRANSURBIS SA începând cu data de 16.12.2021, conform Act adițional nr. 25/09.02.2022 de aprobare a modificărilor la contractul de delegare a gestiunii serviciului, sunt prezentate în tabelele următoare:

Politica tarifară existentă în Municipiul Zalău

Tabel 54 Nivelul tarifelor ferente Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public de persoane

Nivelul tarifelor ferente Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public de persoane, prin curse regulate în Municipiul Zalău, nr. 82.882/15.11.2019 atribuit operatorului SC Transurbis SA Zalău, aprobat prin HCL 331/15.11.2019, cu modificările ulterioare

Transportul Urban Zalău		
Nr.crt.	Denumire titlu călătorie	Nivel tarif, lei (Inclusiv TVA)
1	Transport urban de persoane pe baza de bilet de calatorie (hartie sau on-line)- 1 calatorie	3.00
2	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card lunar personalizat	84.00
3	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 15 zile	42.00
4	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 7 zile	21.00
5	Transport urban de persoane elevi , pe bază de abonament/card personalizat (lunar)	84.00
6	Transport urban de persoane pensionari pe bază de abonament /card personalizat (lunar)	84.00
7	Transport urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalau, cu unul sau ambii părinți decedați, precum și studenții proveniți din centre de plasament sau care au fost în plasament la familia extinsă, substitutivă sau la asistent maternal potrivit prevederilor art 64, alin(1) din Legea 272/2004, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	84.00
8	Transport urban de persoane TC 40 minute cu plată prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	3.00
9	Transport urban de persoane TC 1 zi(24 ore) cu plata prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	12.00
10	Transport urban de persoane -persoane cu handicap precum și alte persoane care beneficiază conform unor reglementari legale pe bază de legitimații/card sau alte acte	84.00
11	Transport urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalau, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	84.00
12	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card lunar Donatori sânge	42.00
13	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card nepersonalizat	140.00
14	Bilet suprataxă	80.00

Reducerile și gratuitățile acordate unor anumite categorii de călători de către Municipiul Zalău și din alte bugete

Tabel 55 Modul de acordare a gratuitatilor si reducerilor

Modul de acordare a diferențelor de tarif

Categorია socială/ Tipul de protecție socială.	Perioada	Număr de călătorii pe perioada selectată, utilizat pentru calcul	Tarif		Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)
			Tarif întreg	Reducerea oferită	
Pensionarii cu domiciliul sau reședința în Zalău, indiferent de vârstă sau de motivele de pensionare precum și persoanele vârstnice cu domiciliul sau reședința în Zalău definite conform art.1 al.in.4 din Lg.17/2000 rep., privind asistența socială a persoanelor vârstnice (adică persoanele care au împlinit vârsta de pensionare stabilită de lege) inclusiv copii care beneficiază de pensie de urmaș, cu domiciliul sau reședința în Zalău;	lunar	nelimitat	84 lei	84 lei	Decontare 100%
Veterani de război, invalizi și văduve de război cf. Legii 44/1994 Militari, civili invalizi și răniți cf OUG 82/2006 Eroi, martiri și luptători, cf. Legii 341/2004 Persoane persecutate din motive politice, persoane deportate în străinătate ori constituite prizonieri, cf Decret Lege 118/1990 Persoanele persecutate din motive etnice cf. OG 105/1999	lunar	nelimitat	84 lei	84 lei	Decontare 100%
Persoane cu handicap grav și accentuat, însoțitori și asistenți personali ai acestora așa cum sunt definiți la Lg 448/2006, art. 23	lunar	nelimitat	84 lei	84 lei	Decontare
Elevi din învățământul preuniversitar acreditat/autorizat din Municipiul Zalău	lunar	nelimitat	84 lei	84 lei	Decontare 100% de la bugetul de stat prin transfer către UAT Zalău și alte UAT-uri în care elevii au domiciliul
Studenti orfani sau proveniți din casele de copii, înmatriculați la forma de învățământ cu	lunar	nelimitat	84 lei	84 lei	Decontare 100%
Studenti, înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență, care studiază în unitățile de învățământ autorizate/acreditate din Municipiul Zalău, care au vârsta până la 26 ani	lunar	nelimitat	84 lei	42 lei	Decontare 50%
Donatori de sânge	lunar	nelimitat	84 lei	42 lei	Decontare 50%

10.2.2. Aria de desfășurare a serviciului ce urmează a fi concesionat

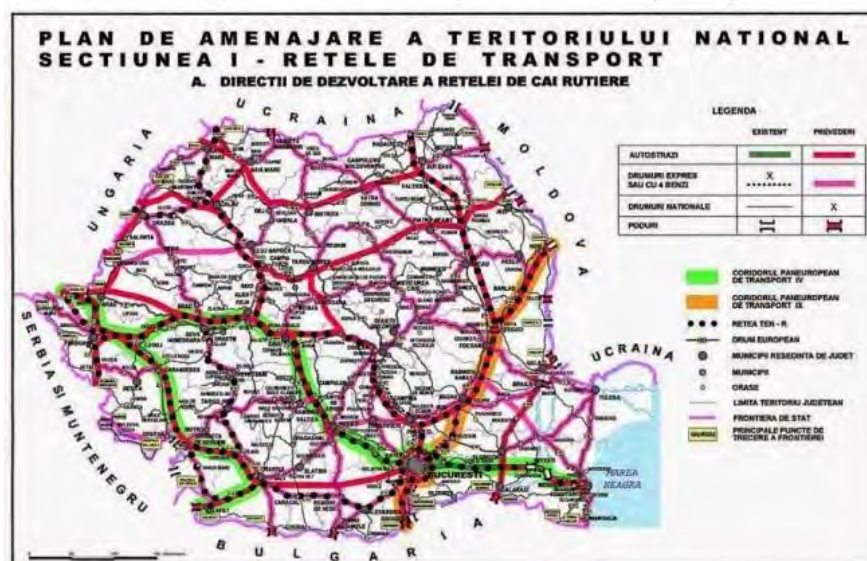
Municipiul Zalău se află situat în N-V României.

Populația Zalăului a trecut prin evoluții importante de-a lungul timpului. La [recensământul din 2021](#), Zalău avea o populație de 52.359 de locuitori. În scădere față de [recensământul din 2011](#) când avea 56.202 locuitori; deci o scădere de 6,8%.

Este al 37-lea oraș al României, ca ordin de mărime al populației, conform statisticilor prezentate de Eurostat. Face parte din Regiunea de Nord-Vest, unde este al șaselea cel mai mare oraș, având în vedere aceleași considerente de mărime demografică. Prin poziția sa geografică, municipiul Zalău se află mai aproape de Budapesta, capitala Ungariei (382 km, distanță rutieră) decât de București (549 km, distanță rutieră).

Conform PATN Secțiunea a IV-a (NUTS 3 la nivel european), Zalău este o localitate de rang II – municipiu de importanță județeană, cu rol de echilibru în rețeaua de localități. Localitatea include municipiul Zalău și localitatea aparținătoare (satul) Stîna. Tot conform PATN, municipiul Zalău se află la confluența a 2 rețele transeuropene de transport rutier, una pe axa Oradea – Cluj Napoca (DN 1H/DN 19B), cealaltă pe axa Satu Mare – Cluj -Napoca (drumul european E81). Este singurul oraș din Regiunea de Nord-Vest care prezintă o astfel de caracteristică, ce poate constitui un avantaj competitiv, dată fiind și poziționarea geografică în centrul Regiunii de Nord-Vest (Harta 1).

Figură 136 Localizare mun. Zalău prin raportare la rețelele de transport Sursa: PATN; Secțiunea căi de comunicație,



apud PMUD mun. Zalău, 2017, p. 33

Municipiul Zalău este conectat de capitala țării la nivel rutier, dar și cu ajutorul căii ferate. Accesibilitatea rutieră ca distanță-timp este una slabă, în absența realizării Autostrăzii Transilvania. Durata unei călătorii către București este de aproximativ 8-10 ore, în vreme ce Budapesta este accesibilă în jumătate din timp (4-5 ore).

Cât despre conectarea feroviară cu București, cea mai scurtă călătorie cu trenul durează aproximativ 12-13 ore (pe rutele Zalău-Cluj Napoca-București Nord sau Zalău-Jibou-București Nord).

Conectarea aeriană nu este directă, municipiul neavând aeroport.

Industria în municipiul Zalău, comparativ cu celelalte municipii din România, se remarcă prin câteva ramuri cu o contribuție importantă în ansamblul economiei naționale, așa cum sunt producția de țevi, de anvelope, conductoare de bobinaj etc. În cadrul obiectivelor industriale ale municipiului Zalău se mai produc robineți și armături industriale din fontă și oțel, mobilă și binale, cărămidă, țiglă și blocuri ceramice etc.

Municipiul Zalău este împărțit în 22 de cartiere,²⁶ dintre care 11 au fost construite după 1990:

Tabel 56 Impărțirea Municipiului Zalău în cartiere

Cartier	Suprafață (ha)
Brădet	62
Centru	56
Coadă Lacului	23
Dealul Morii	53
Dumbrava	75
Dumbrava Nord	105
Grădina Dochiei	68
Grădina Onului	26
Între Văi	69
Merilor	51
Meseș	82
Morii	25
Ortelec	138
Păcii	28
Porolissum	137
Sărmaș	67
Simion Bărnuțiu	92
Stadion	80
Sub Brădet	28
Sub Dombalja	38

²⁶ Pop, Andreea-Maria (2014). „Morfologia și morfodinamica spațiului urban”. [Municipiul Zalău. Morfologia și amenajarea spațiului urban](#) (teză de doctorat). Cluj-Napoca: Universitatea Babeș-Bolyai. p. 69

Traian	41
Valea Miții	290

Contextul socio-economic

Acest capitol, analizat foarte atent în PMUD al Municipiului Zalău – 2023, referitor la situația socio-economică are ca scop de a identifica principalele tendințe și provocări în ceea ce privește dezvoltarea municipiului Zalău, localitățile învecinate și cele din ADI Zona Metropolitană Zalău.

Analiza prezentă își propune studiul asupra modului în care principalele aspecte ale potențialului uman și economic se află în interdependență cu dezvoltarea urbană, mobilitatea și accesibilitatea locală.

10.2.3. Descrierea serviciului public de transport local de călători ce urmează a fi concesionat

Efectuarea serviciului public de transport local de călători trebuie să asigure:

- satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populației și operatorilor economici pe teritoriul localităților membre ale AMTPZ;
- creșterea nivelului de calitate al serviciului și de confort al utilizatorilor;
- accesul la serviciile publice de transport local și protecția categoriilor sociale defavorizate;
- informarea publicului călător;
- executarea transportului public local de persoane prin curse regulate în condiții de continuitate, regularitate, siguranță și confort;
- corelarea capacității de transport cu cererea de transport existentă;
- optimizarea funcționării transportului public local, prin asigurarea unei integrări tarifare între operatori;
- stimularea cetățenilor pentru utilizarea transportului public prin creșterea continuă a atractivității acestuia.

Serviciul public de transport 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 sau a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, în scopul asigurării transportului public local.

Serviciul public de transport local de călători prin curse regulate cu autobuze, în contextul existenței unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public, este serviciul ce îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- se efectuează, după caz, de către un operator de transport rutier;
- se efectuează numai pe raza administrativ-teritorială a localităților membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară;
- se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către asociația de dezvoltare intercomunitară gândite integrat;

- se efectuează de către operatorul de transport rutier cu mijloace de transport în comun, înmatriculate sau înregistrate în România, respectiv cu autobuze deținute de acesta sau de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară;
- persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații;
- pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe bază de titluri de călătorie eliberate anticipat;
- AMTPZ, mandatat de UAT-urile membre, impune și contractează obligații de serviciu public și poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive și/sau compensații.

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea nr.51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, „Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, gestionarea și funcționarea serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, reabilitarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ - teritoriale care compun sistemele de utilități publice.”

Serviciile publice de transport local de călători cu autobuze sunt în responsabilitatea AMTPZ, ca asociație de dezvoltare intercomunitară având ca scop servicii de utilități publice, conform mandatelor acordate acesteia prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre.

Asociația Metropolitană de Transport Public Zalău (AMTPZ) a elaborat Caietului de sarcini al serviciului public de transport local de persoane pe raza administrativ teritorială a UAT-urilor Membre ale Asociației Metropolitane de Transport Public Zalău, beneficiare ale Serviciului de Transport Public Local prestat de către Operator. Aceste trasee vor face obiectul noului contract de delegare a gestinii serviciului public de transport local de călători. Numărul de trasee aferent Programului Integrat De Transport Public Local de Călători este prezentat în tabelul următor:

Trasee autobuze	62
din care:	
Trasee Municipiul Zalău	55
Trasee Comuna Crișeni	1
Trasee Comuna Meseșenii de Jos	2
Trasee Comuna Mirșid	2
Trasee Comuna Hereclean	2

Programul anual de Transport aferent anului 1 de contract este prezentat în cele ce urmează

Tabel 57 Programul anual de Transport aferent anului 1 de contract – UAT ZALAU

Linia	Traseu	Lungime Tur-Retur Zalău	Numar Statii Zalău	Număr curse zilnice					Parcurs zilnic [km]					Parcurs anual
		[km]	nr.	L-V total	L-V fara E	L-V elevi	S	D+SL	L-V total	L-V fara E	L-V elevi	S	D+SL	[km]
1	Bradet-C.Coposu-Centru-Uz Casnic-Gara	7.2	14	74	70	4	41	40	532.8	504	28.8	295.2	288	164246.4
1	Gara-Centru Gh.Doja-Bradet	7.4	14	68	68		39	40	503.2	503.2	0	288.6	296	159040.8
1B	Bradet-C. Coposu-Gara	7.2	14	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
1B	Gara-C.Coposu-Bradet	7.9	13	2	2		0	0	15.8	15.8	0	0	0	3918.4
1M	Bradet-Michelin	7.8	15	3	3		3	3	23.4	23.4	0	23.4	23.4	8541
1M	Michelin-Bradet	8	15	3	3		3	3	24	24	0	24	24	8760
1C	Centru - Gara	7.8	11	1	0	1	0	0	7.8	0	7.8	0	0	1404
1C	Gara-Centru	7.8	11	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
1E	Pompieri-Bradet	8	10	1	1		0	0	8	8	0	0	0	1984
1E	Bradet-Pompieri	8	10	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
2	Gara-Valea Mitii	15.2	20	15	15		6	5	228	228	0	91.2	76	66226.4
2	Valea Mitii-Gara	15.2	22	15	15		5	3	228	228	0	76	45.6	63460
2A	ASTRALIS-Valea Mitii	12.3	15	2	2		1	1	24.6	24.6	0	12.3	12.3	7539.9
2A	Valea Mitii- Astralis	12.3	14	4	4		2	3	49.2	49.2	0	24.6	36.9	15879.3
2B	Gara-Dumbrava Nord-Strada Valea Mitii nr.28	16.3	23	1	1		0	0	16.3	16.3	0	0	0	4042.4
2B	Valea Mitii-Gara	15.2	22	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
2C	Centru-Strada 22 Decembrie 1989-Valea Mitii	11.8	12	0	0		0	2	0	0	0	0	23.6	1534

2C	Valea Mitii-Strada 22 Decembrie 1989-Centru	11.8	12	0	0		0	2	0	0	0	0	23.6	1534
2E	Scoala Nr.8-Bradet	9.6	12	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
2E	Bradet-Scoala nr.8	9.6	12	1	0	1	0	0	9.6	0	9.6	0	0	1728
2I	Gara-INSERCO	8.5	14	1	1		0	0	8.5	8.5	0	0	0	2108
2I	INSERCO-Uz casnic	11.8	9	1	1		0	0	11.8	11.8	0	0	0	2926.4
3	Astralis-Str.Morii Capat	11.8	12	4	4		0	0	47.2	47.2	0	0	0	11705.6
3	Str.Morii Capat-Uz Casnic	11.2	12	4	4		0	0	44.8	44.8	0	0	0	11110.4
4	Bradet-Strada M. Gorki-Dumbrava Nord (Scoala nr.8)	6.1	12	19	19		5	5	115.9	115.9	0	30.5	30.5	32311.7
4	Dumbrava Nord (Scoala nr.8)-Strada M. Gorki-Bradet	6.8	15	20	20		5	5	136	136	0	34	34	37706
4B	Bradet-Str.Traian-Str. M. Gorki-Dumbrava Nord (Scoala nr.8)	6.1	12	8	8		7	7	48.8	48.8	0	42.7	42.7	17098.3
4B	Dumbrava Nord (Scoala nr.8)-Str. M. Gorki-Str. Traian-Bradet	6.8	15	8	8		7	7	54.4	54.4	0	47.6	47.6	19060.4
4C	Bradet-Bloc N109	5.8	14	2	2		0	0	11.6	11.6	0	0	0	2876.8
4C	Bloc N103-Bradet	6.9	17	3	3		0	0	20.7	20.7	0	0	0	5133.6
5	Autogara-Stana	14.2	16	10	9	1	5	3	142	127.8	14.2	71	42.6	40711.4
5	Stana-Autogara	14.9	14	8	7	1	5	3	119.2	104.3	14.9	74.5	44.7	35327.9
5B	Gara-Bradet-Stana	18.4	21	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
5B	Stana-Bradet-Gara	18.2	20	2	2		0	0	36.4	36.4	0	0	0	9027.2
6	Bradet-Dumbrava Nord (Scoala nr.8)	4.9	9	32	32		24	24	156.8	156.8	0	117.6	117.6	52645.6
6	Dumbrava Nord (Scoala nr.8)-Bradet	5.3	11	32	30	2	22	22	169.6	159	10.6	116.6	116.6	54982.2
6A	Fundatia ACASA-Dumbrava Nord (Scoala nr.8)	6.35	12	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0

6A	Dumbrava Nord (Scoala nr.8)-Fundatia ACASA	6.35	12	0	0		1	0	0	0	0	6.35	0	330.2
6B	Bradet-Dumbrava Nord (Bloc N103)	5.9	9	4	2	2	5	5	23.6	11.8	11.8	29.5	29.5	8501.9
6B	Dumbrava Nord (Piata-Bloc N103)-Bradet	6.2	13	3	3		6	6	18.6	18.6	0	37.2	37.2	8965.2
6BE	Bradet-Scoala nr.8-Magazin Penny Market	9.5	12	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
6BE	Magazin Penny Market-Scoala nr.8-Bradet	9.5	12	2	2		1	1	19	19	0	9.5	9.5	5823.5
7	Bradet-Unitatea Militara-Liceul de Arta "Ioan Sima" (Sc.nr.7)	4.6	8	9	8	1	0	0	41.4	36.8	4.6	0	0	9954.4
7	Liceul de Arta "Ioan Sima" (Sc.nr.7)-Casa Armatei-Bradet	4.9	10	8	7	1	0	0	39.2	34.3	4.9	0	0	9388.4
8	Bradet-Dumbrava Nord-SC Oviprod	9.3	17	1	1		0	0	9.3	9.3	0	0	0	2306.4
8	SC Oviprod-Dumbrava Nord-Bradet	9.6	17	1	1		0	0	9.6	9.6	0	0	0	2380.8
9	Bradet-Dumbrava Nord-ITI	6.8	12	5	5		3	3	34	34	0	20.4	20.4	10818.8
9	ITI-Dumbrava Nord-Bradet	7.1	13	5	5		3	3	35.5	35.5	0	21.3	21.3	11296.1
10	Gara-Astralis-Garaj	5.2	7	13	13		5	3	67.6	67.6	0	26	15.6	19130.8
10	Garaj-Rominserv-Gara	5.2	8	8	8		6	3	41.6	41.6	0	31.2	15.6	12953.2
11	Bradet-Ortelec	9.5	17	14	12	2	11	11	133	114	19	104.5	104.5	43918.5
11	Ortelec-Bradet	9.8	17	17	16	1	12	12	166.6	156.8	9.8	117.6	117.6	54409.6
11A	Bradet-Uz Casnic-Ortelec	10.5	19	3	3		0	0	31.5	31.5	0	0	0	7812
11A	Ortelec-Uz Casnic-Bradet	10.9	21	3	2	1	0	0	32.7	21.8	10.9	0	0	7368.4
11B	Gara-Ortelec	10.7	18	4	3	1	3	3	42.8	32.1	10.7	32.1	32.1	13642.5
11B	Ortelec-Gara	10.7	18	4	3	1	3	3	42.8	32.1	10.7	32.1	32.1	13642.5

11C	Centru-Ortelec	7.6	14	1	1		0	0	7.6	7.6	0	0	0	1884.8
11C	Ortelec-Centru	7.6	14	1	1		0	0	7.6	7.6	0	0	0	1884.8
11D	Astralis-Ortelec	7.8	12	3	2	1	3	2	23.4	15.6	7.8	23.4	15.6	7503.6
11D	Ortelec-Astralis	7.9	13	1	1		1	1	7.9	7.9	0	7.9	7.9	2883.5
11G	Ortelec-Spitalul Judetean-Bradet	9.5	16	1	1		0	0	9.5	9.5	0	0	0	2356
11G	Bradet-Spitalul Judetean-Ortelec	9.5	16	0	0		1	1	0	0	0	9.5	9.5	1111.5
12	Bradet-Fundatia Acasa	1.05	2	6	6		4	4	6.3	6.3	0	4.2	4.2	2053.8
12	Fundatia Acasa-Bradet	1.05	2	7	7		4	4	7.35	7.35	0	4.2	4.2	2314.2
13	Centru-Sarmas	3.8	9	8	8		0	0	30.4	30.4	0	0	0	7539.2
13	Sarmas Capat-Centru	3.8	9	6	6		0	0	22.8	22.8	0	0	0	5654.4
13A	Sarmas-Fundatia ACASA	6.85	15	0	0		1	0	0	0	0	6.85	0	356.2
13A	Fundatia ACASA-Sarmas	6.85	15	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
13B	Bradet-Sarmas	5.5	12	7	6	1	4	4	38.5	33	5.5	22	22	11748
13B	Sarmas-Bradet	5.8	14	10	6	4	5	4	58	34.8	23.2	29	23.2	15822.4
14	Bradet-Piata Dumbrava Nord	5.9	14	18	18		14	0	106.2	106.2	0	82.6	0	30632.8
14	Piata Dumbrava Nord-Magazin Penny Market-Bradet	6.3	12	19	19		14	0	119.7	119.7	0	88.2	0	34272
14A	Piata Agroalimentara Dumbrava Nord-Fundatia ACASA	5.9	12	3	3		0	0	17.7	17.7	0	0	0	4389.6
14A	Fundatia ACASA-Piata Agroalimentara Dumbrava Nord	6.3	14	3	3		0	0	18.9	18.9	0	0	0	4687.2
15	Centru-ITI	5.7	11	1	1		0	0	5.7	5.7	0	0	0	1413.6
15	ITI-Centru	5.9	10	1	1		0	0	5.9	5.9	0	0	0	1463.2
16	Sarmas-Gara	6.3	14	3	3		1	0	18.9	18.9	0	6.3	0	5014.8

16	Gara-Sarmas	6.3	13	3	3		1	0	18.9	18.9	0	6.3	0	5014.8
16B	Sarmas-Str.Armoniei-Bd.M.Viteazul-Liceul Tehnologic-Liceul Arta	12.5	11	1	0	1	0	0	12.5	0	12.5	0	0	2250
16B	Liceul Arta-Liceul Tehnologic-Bd.M.Viteazul-Str.Armoniei-Sarmas	12.5	11	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
17	Bradet-Centru-Dumbrava Nord-Str.Lupului	10.4	21	4	3	1	0	0	41.6	31.2	10.4	0	0	9609.6
17	Str.Lupului-Bradet	10.4	21	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
17G	Gara-Str.Lupului	1.9	4	1	1		0	0	1.9	1.9	0	0	0	471.2
17G	Str.Lupului-Gara	1.9	5	4	4		0	0	7.6	7.6	0	0	0	1884.8
18	Garaj-Scala-Spital-Gara	8	12	1	1		0	0	8	8	0	0	0	1984
18	Gara-Spital-Garaj-Garaj	7.4	15	1	1		1	1	7.4	7.4	0	7.4	7.4	2701
19	ITI-Gara	3	8	1	1		0	0	3	3	0	0	0	744
19	Gara-ITI	3	8	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
22	Bradet-Dumbrava Nord-Gara (pl.parcare Bradet)	8.2	17	41	41		28	28	336.2	336.2	0	229.6	229.6	110240.8
22	Gara-Bradet (plecari din Gara)	8.5	17	42	42		29	29	357	357	0	246.5	246.5	117376.5
22C	Centru-Gara	6.3	14	1	0	1	0	0	6.3	0	6.3	0	0	1134
22C	Gara-Centru	6.3	14	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
22J	Bradet-Gara-Jandarmerie	10.8	20	1	1		1	1	10.8	10.8	0	10.8	10.8	3942
22J	Jandarmerie-Gara-Bradet	10.8	21	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
22L	Bradet-Gara-Str.Lupului	10.1	21	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
22L	Str.Lupului-Gara-Bradet	10.1	21	3	3		0	0	30.3	30.3	0	0	0	7514.4
22M	Bradet-Michelin Cord	8.8	18	3	3		3	3	26.4	26.4	0	26.4	26.4	9636
22M	Michelin Cord-Bradet	9	18	2	2		2	2	18	18	0	18	18	6570
25	Gara-Jandarmerie	2.6	4	5	5		4	4	13	13	0	10.4	10.4	4440.8

25	Jandarmerie-Gara	2.6	4	6	6		3	3	15.6	15.6	0	7.8	7.8	4781.4
26	Spital-Scoala nr.8-Pasarela-Bradet- Centrul Tinerete fara Batranete	12.5	13	1	1		0	0	12.5	12.5	0	0	0	3100
26	Centrul Tinerete fara Batranete-Centru-Scoala nr.8	12.5	13	1	1		0	0	12.5	12.5	0	0	0	3100
27	Garaj-Cooda Lacului-Uz Casnic-Garaj	10.3	5	1	1		0	0	10.3	10.3	0	0	0	2554.4
27	Uz Casnic-Cooda Lacului-Garaj	10.4	7	1	1		0	0	10.4	10.4	0	0	0	2579.2
28	Dealul Morii-Centru	6.1	14	1	0	1	0	0	6.1	0	6.1	0	0	1098
28	Centru-Dealul Morii	12.8	8	1	1		0	0	12.8	12.8	0	0	0	3174.4
30	Bradet-Uz Casnic-Strada Fabricii-Garaj	4.7	8	18	18		10	4	84.6	84.6	0	47	18.8	24646.8
30	Garaj-Strada Fabricii-Uz Casnic-Bradet	4.7	10	10	10		8	6	47	47	0	37.6	28.2	15444.2
30M	Bradet-Uz Casnic-Multicom-Mol	4.7	8	1	1		1	1	4.7	4.7	0	4.7	4.7	1715.5
30M	Mol-Bradet	4.7	10	1	1		1	1	4.7	4.7	0	4.7	4.7	1715.5
				703	673	30	383	334	5215.65	4975.55	240.1	2778.9	2461	1581622.2
Dislocari														77384.3
Total Program Urban cu dislocari				1264	1208	56	686	588	9395.3	8943.9	451.4	4974	4338	1659006.5

Tabel 58 Programul de transport Metropolitan pentru anul 1 de contract

Linia	Traseu	Lungime Tur-Retur Zalău	Lungime Tur-Retur Comune	Număr curse zilnice					Parcurs zilnic [km]					Parcurs anual
		[km]	[km]	L-V total	L-V fara E	L-V elevi	S	D+SL	L-V total	L-V fara E	L-V elevi	S	D+SL	[km]
M1	Gara Zalău – Crișeni – Cristur Crișeni - Gârceiu	0.54	8.05	5	4	1	2	2	42.95	34.36	8.59	17.18	17.18	14207.86
M1	Cristur - Gârceiu - Crișeni - Gara Zalău	0.54	10.44	5	4	1	2	2	54.9	43.92	10.98	21.96	21.96	18160.92
M2	Gara Zalău – Crișeni – Mirșid - Popeni	0.54	13.10	3	2	1	2	2	40.92	27.28	13.64	27.28	27.28	12412.4
M2	Popeni - Mirșid - Crișeni - Gara Zalău	0.54	13.10	3	2	1	2	2	40.92	27.28	13.64	27.28	27.28	12412.4
M3	Gara Zalău – Ortelec – Moigrad-Porolissum	10.37	3.43	6	4	2	4	4	82.8	55.2	27.6	55.2	55.2	25116
M3	Moigrad-Porolissum - Ortelec - Gara Zalău	10.37	3.43	6	4	2	4	4	82.8	55.2	27.6	55.2	55.2	25116
M4	Gara Zalău – Meseșenii de Jos – Meseșenii de Sus	9.55	14.65	5	4	1	3	3	121	96.8	24.2	72.6	72.6	36856.6
M4	Meseșenii de Sus - Meseșenii de Jos - Gara Zalău	9.55	14.65	5	4	1	3	3	121	96.8	24.2	72.6	72.6	36856.6
M4B	Gara Zalău – Aghireș – Fetindia	9.55	3.46	5	4	1	3	3	65.05	52.04	13.01	39.03	39.03	14179.13
M4B	Fetindia - Aghireș - Gara Zalău	9.55	3.46	5	4	1	3	3	65.05	52.04	13.01	39.03	39.03	14179.13
M5	Gara Zalău – Jandarmeria – Panic	2.80	3.92	5	5	0	5	5	33.6	33.6	0	33.6	33.6	12264
M5	Panic - Jandarmeria - Gara Zalău	2.80	3.92	5	5	0	5	5	33.6	33.6	0	33.6	33.6	12264
M6	Gara Zalău – Hereclean – Guruslău – Dioșod - Bocșița	2.80	15.69	6	5	1	5	5	110.94	92.45	18.49	92.45	92.45	37072.45
M6	Bocșița - Dioșod - Guruslău - Hereclean - Gara Zalău	2.80	15.69	6	5	1	5	5	110.94	92.45	18.49	92.45	92.45	37072.45
				70	56	14	48	48	1006.47	793.02	213.45	679.46	679.46	308169.94
	Dislocari													7925.6
	Total Program Urban cu dislocari			72	58	14	48	48	989.0	783.0	206.1	657.3	657.3	316095.5

Tabel 59 Programul total Zonă metropolitană Zalău pentru anul 1

Linia	Traseu	Număr curse zilnice					Parcurs zilnic [km]					Parcurs anual
		L-V total	L-V fara E	L-V elevi	S	D+SL	L-V total	L-V fara E	L-V elevi	S	D+SL	[km]
U	Urban	703	673	30	383	334	5215.65	4975.55	240.1	2778.9	2461	1659006.5
M	Metropolitan	72	58	14	48	48	989.04	782.99	206.05	657.26	657.26	316095.5
Total	Total AMTPZ	775	731	44	431	382	6204.69	5758.54	446.15	3436.16	3118.26	1975102.0

Tabel 60 Programul anual de Transport aferent anului 1 de contract – UAT Zalău

Total Km anual planificați- UAT ZALĂU	
ANUL 1	
Total km servicii propria planificate	1581622.20
Total km preluati din activitatea metropolitana, aferent distantelor parcurse pe UAT Zalău pentru UAT Crișeni	1518.48
Total km preluati din activitatea metropolitana, aferent distantelor parcurse pe UAT Zalău pentru UAT Hereclean	21448.00
Total km preluati din activitatea metropolitana, aferent distantelor parcurse pe UAT Zalău pentru UAT Meseșenii de Jos	58178.60
Total km preluati din activitatea metropolitana, aferent distantelor parcurse pe UAT Zalău pentru UAT Mirșid	38729.60
Total km preluati din activitatea metropolitana, aferent distantelor parcurse pe UAT Zalău pentru toate UAT -le	119874.68
Total km Dislocari pentru toate UAT-le	85309.86
Total km pentru calculul programului anual	1786806.74

Tabel 61 Programul anual de Transport aferent anului 1 de contract – UAT Criseni

Total Km anual planificați -UAT Crișeni	
ANUL 1	
Total km planificați Primaria Crișeni (fara parcurs pe UAT Zalău)	25996.94

Tabel 62 Programul anual de Transport aferent anului 1 de contract – UAT Meseșenii de Jos

Total Km anual planificați- UAT Meseșenii de Jos	
ANUL 1	
Total km planificați Primaria Meseșenii de Jos (fara parcurs pe UAT Zalău)	55163.06

Tabel 63 Programul anual de Transport aferent anului 1 de contract – UAT Mirșid

Total Km anual planificați- UAT Mirșid	
ANUL 1	
Total km planificați Primaria Mirșid (fara parcurs pe UAT Zalău)	36327.2

Tabel 64 Programul anual de Transport aferent anului 1 de contract – UAT Hereclean

Total Km anual planificați- UAT Hereclean	
ANUL 1	
Total km planificați Primaria Hereclean (fara parcurs pe UAT Zalău)	77224.9

Tabel 65 Programul anual de Transport aferent anului 1 de contract – toate UAT-le fara Zalău

Total Km anual planificați- UAT Metropolitane fara Zalău	
ANUL 1	
Total km planificați Toate UAT (fara Zalau si fara parcurs pe UAT Zalău)	199297.62

10.3. Cadrul instituțional și de reglementare

ASOCIAȚIA METROPOLITANĂ DE TRANSPORT PUBLIC ZALĂU (AMTPZ) este o asociație de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice în înțelesul Legii nr. 51/2006 - asociație de dezvoltare intercomunitară definită potrivit prevederilor Legii administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare, având ca obiectiv înființarea, organizarea, reglementarea, finanțarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciilor de utilități publice furnizate/prestate pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal ori regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente acestor servicii.

Astfel, AMTPZ este autoritatea locală competentă care are competența de a delega gestiunea serviciului de transport public local și capacitatea de a monitoriza bunurile concesionate de către UAT-uri, conform Regulamentului (CE) 1370/2007 și Legii nr. 51/ 2006 a serviciilor de utilitate publică, cu modificările și actualizările ulterioare. Delegarea gestiunii poate fi efectuată de asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, în baza unui mandat special acordat de acestea.

Conform statutului AMTPZ, Adunarea Generală a Asociaților este organul de conducere al asociației și se compune din toți membrii asociației AMTPZ, desemnați prin hotărâre a autorităților deliberative

ale acestora. Printre membrii se numără Primarul Municipiului Zalău și Primarii comunelor constitutive. Președintele asociației AMTPZ se alege de către adunarea generală dintre membrii săi.

Portivitul statutului asociației, printre atribuțiile Adunării Generale a Asociațiilor se numără:

A. Atribuții cu privire la activitatea asociației:

- a). să elaboreze și să aprobe Strategia de dezvoltare a Serviciului,
- b). să monitorizeze derularea proiectelor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;
- c). să constituie interfața pentru discuții și să fie un partener activ pentru autoiitățile administrației publice locale în ceea ce privește aspectele de dezvoltare și de gestiune a Serviciului, în scopul de a coordona politicile și acțiunile de interes general;
- d). să elaboreze și să aprobe caietul de sarcini și regulamentul Serviciului;
- e). să elaboreze și să aprobe documentația de atribuire a contractului de delegare;
- f). să atribuie și să încheie contractul de delegare cu operatorul, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre implicate, care vor avea împreună calitatea de delegatar astfel cum este prevăzut în Legea 51/2006 rep., cu modificările și completările ulterioare, ale Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1 191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului și ale legilor speciale aplicabile și a legislației în domeniul achizițiilor publice.
- g). să monitorizeze executarea contractului de delegare și să informeze regulat membrii săi despre aceasta, să urmărească îndeplinirea obligațiilor asumate de operatori (îndeosebi în ceea ce privește realizarea indicatorilor de performanță, executarea lucrărilor încredințate operatorului și calitatea Serviciului furnizat utilizatorilor) și, în conformitate cu mandatul primit și cu prevederile contractuale, să aplice penalitățile contractuale;
- h). să identifice și să propună orice acțiuni vizând creșterea oportunităților de finanțare a proiectelor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;
- i). să îmbunătățească planificarea investițiilor în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Sericiului;
- j). asigurarea transparenței în procedurile de achiziție publică;
- k). informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului public de transport local;
- l) corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;
- m) asigurarea continuității serviciilor publice de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători existente;

B. Atribuții cu privire la exercitarea mandatului acordat de asociați:

- a). elaborarea și aprobarea strategiilor proprii privind dezvoltarea serviciilor, a programelor de reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de utilități publice existente, precum și a programelor de înființare a unor noi sisteme, inclusiv cu consultarea operatorilor;
- b). aprobarea documentației de atribuire, care va include obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii ce urmează a fi atribuit și anexele obligatorii la acestea,
- c). aprobarea modificării contractelor de delegare a gestiunii;
- d). aprobarea rezilierii contractului de delegare a gestiunii în condițiile și situațiile prevăzute de clauzele contractuale, autoritățile adinistrației publice locale au dreptul să rezilieze unilateral contractul de delegare a gestiunii, dacă constată și dovedesc nerespectarea repetată de către operator a obligațiilor contractuale și dacă operatorul nu adoptă programe de măsuri care să respecte condițiile contractuale și să asigure atingerea, într-un interval de timp prestabilit, a parametrilor de calitate asumați;

- e). să aprobe studiul de oportunitate, în vederea atribuirii directe a contractului de delegare a gestiunii serviciului, în condițiile art. 22 din Legea 51/2006 ;
- f). elaborarea și aprobarea regulamentului serviciului, a caietului de sarcini și a altor acte normative locale referitoare la serviciul public, pe baza regulamentului-cadru, a caietului de sarcini-cadru, ori a altor reglementări-cadru elaborate și aprobate de autoritățile de reglementare competente;
- g). aprobarea stabilirii, ajustării sau modificării prețurilor și tarifelor, după caz, în condițiile legii speciale, cu respectarea normelor metodologice/procedurilor elaborate și aprobate de autoritățile de reglementare competente;
- h). să refuze, în condiții justificate, aprobarea prețurilor și tarifelor propuse de operator;
- i). exercitarea atribuțiilor de autoritate tutelară conform Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, conform art 27 din Lg 51/2006 rep;

AMTPZ, prin structura sa, își exercită atribuțiile pentru aplicarea cerințelor Regulamentului CE 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și a legislației naționale în vigoare.

10.4. Strategia de dezvoltare a serviciului public local de călători

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Zalău 2021-2027

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă identifică proiectele prioritare pentru dezvoltarea transportului public local de călători pentru perioada 2021-2027.

Aria de planificare a planului cuprinde atât Municipiul Zalău, cât zona periurbană.

- Aspectele legate de PMUD Zalău au fost tratate în capitolele 3, 5 și 8

Proiectele de transport public propuse de către PMUD Zalău sunt prezentate în capitolul 9 (Planul de acțiune) al documentului.

Parteneriatul pentru extinderea transportului public în zona periurbană este deja concretizat prin înființarea Asociației Metropolitane de Transport Public Zalău.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană 2024-2030

În cadrul strategiei au fost propuse proiectele pentru finanțare prin programe cu finanțare europeană, care sunt incluse și în PMUD 2021-2027, fiind tratate în cadrul capitolelor 4 și 6, printre care exemplificăm proiectul: *Sistem smart în transportul public (Management al traficului- prioritizare transport public, sisteme de informare în stații și furnizare în timp real)*, proiect ce se extinde și în zona metropolitană, fiind finanțat din PNRR IV.1 sau POR 2021-2027, respectiv proiectul: *Amenajarea și modernizarea stațiilor de transport public în comun*, finanțabil din PNRR I.4 Transport feroviar și mobilitate urbană sau PORv 2021 – 2027.

De asemenea proiectele:

- a). *Informatizarea sistemului de transport in comun in municipiul Zalău,*
 - b). *Achiziția 20 autobuze (electrice), echipate cu sisteme informatice (e-ticketing , management flotă, informare, management trafic,etc)*
 - c). *Organizarea transportului public la nivel periurban (Mun Zalău și comunele Meseșeni, Hereclean, Mirșid, Crișeni);*
 - d). *Modernizarea autobazei existente Transurbis și extindere (modernizare platforme și clădiri) și achiziție de echipamente și dotări pentru asigurarea mentenanței optime a autobuzelor*
 - e). *Culoar nou de mobilitate urbană durabilă Mun Zalău -Loc Crișeni (alternativa est la culoarul central)- conexiune rutieră și introducere transport public-inclusiv stații de bus, conexiune pietonală, piste de biciclete, rețele de utilități subterane după caz, cu localitatea limitrofă Crișeni din str.T Vladimirescu, Fabricii, paralel cu V.Zalăului, străzi Crișeni; L=6495M, din care UAT Zalau L1= 4.560m)*
 - f). *"Culoare de mobilitate urbană durabilă în Mun Zaău (conexiune rutieră și introducere transport public-inclusiv stații de bus, lucrări de artă, conexiune pietonală, piste de biciclete , rețele de utilități subterane, spații verzi, mobilier urban, sisteme smart)în: 1. Cartier Dealul Morii și legătura la VO - str Meteorologiei, Făgetului, zona blocuri ANL, până la str. Industriei (l=1949 m) și până la V. Mitii (+408m); Total: 2.357km-traseu nou și 1.214 ml modernizare; 2. Str. Vânătorilor, Freziilor și legătura înspre Str 22 Decembrie 1989 pe str Câmpului și Pădurii, respectiv legătura la VO (3376 m); 3. Între cartierele Meseș și Sărmaș -str Ghiocelor- modernizare 276ml, str Malinului, drum vicinal sau de exploatare și str I Cuza- 1122m; 4. str. Industriei (de la int cu Bdul M Viteazul și str Valea Mitii până la VO Zalău (920m)*
 - g). *Culoar de mobilitate urbană durabilă zona -vest-centru - modernizare și extindere conexiune rutieră pentru transport public-inclusiv stații de bus, conexiune pietonală, piste de biciclete, rețele de utilități subterane -str. Andrei Mureșanu (1109ml) str G Coșbuc (partial), str. Razboieni și legătura la VO Zalău (2391ml)*
 - h). *Culoar central de mobilitate urbană durabilă B-dul Mihai Viteazu, etapa 2 (între intersecția str Lupului-limita uat(2428 m)-modernizare conexiune rutieră pentru transport public-inclusiv stații de bus și extindere la 2 benzi pe sens , realizare trotuare și piste de biciclete, rețele de utilități subterane, spații verzi, mobilier urban*
 - i). *Îmbunătățirea sistemului de management al traficului*
- fac parte din obiectivele specifice ale SIDU 2024-2030, fiind în diferite faze de realizare.

Atât actualizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, cât și a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană Durabilă, pentru perioada 2021-2027, respectiv 2024-2030 sunt finalizate.

De asemenea, **la nivel regional**, ADR Sud Nord-Vest prevede în documentele strategice elaborate, o serie de direcții de intervenție prioritare pentru transportul public local de călători:

Planul De Dezvoltare Regională 2021 – 2027 al Regiunii Nord Vest

Planul de Dezvoltare Regională Nord-Vest 2021 – 2027, prevede o serie de direcții de acțiune în domeniul transportului public local de călători:

DIRECȚII DE ACȚIUNE PROPUSE

1. Dezvoltarea infrastructurii de transport în lungul rețelei TEN-T

Acțiuni orientative:

- Electrificarea și modernizarea căilor ferate (inclusiv modernizarea gărilor)

- Construirea de drumuri expres și autostrăzi
- Construirea de centuri și variante ocolitoare

2. Creșterea conectivității locale feroviare și rutiere la rețeaua TEN-T

Acțiuni orientative:

- Construirea și reabilitarea legăturilor rutiere secundare către rețeaua rutieră și nodurile TEN-T (drumuri județene, descărcări autostradă)
- Electrificarea și modernizarea căilor ferate (inclusiv modernizarea gărilor)
- Construirea de centuri și variante ocolitoare
- Construirea de noi drumuri menite să asigure creșterea conectivității în zonele metropolitane (noile drumuri vor include transport public, trotuare generoase și piste pentru biciclete)

3. Sprijinirea mobilității durabile intra-regionale, inclusiv cu scop turistic și de agrement

Acțiuni orientative:

- Dezvoltarea coridoarelor de mobilitate în lungul cursurilor de apă (infrastructură pentru biciclete și pietoni – inclusiv sisteme de închiriere biciclete)
- Dezvoltarea serviciilor de transport public la nivel micro-regional (inclusiv în scop turistic)
- Dezvoltarea traseelor de cicloturism

4. Sprijinirea mobilității durabile în cadrul zonelor urbane funcționale, municipiilor și orașelor

Acțiuni orientative:

- *Modernizarea, optimizarea și dezvoltarea sistemelor de transportului public*
- Dezvoltarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate (piste pentru biciclete și trotuare)
- Revitalizarea și extinderea zonelor pietonale
- Reconfigurarea circulațiilor în zonele rezidențiale (calmarea traficului, zone pietonale etc.)
- Amenajarea de parcări de transfer (park and ride / park and walk)
- Dezvoltarea sistemelor de management al traficului
- Echiparea administrațiilor publice cu modele de transport și instruirea personalului
- Realizarea de campanii și evenimente dedicate mobilității urbane durabile

10.4.1. Strategia de dezvoltare a transportului public local pe aria de competență a unităților administrativ teritoriale membre ale Asociației Metropolitane de Transport Public Zalău

Programul Integrat de Transport Public de Călători în zona Zalău ce va face obiectul noului contract de delegare a gestiunii serviciului va reuni intervențiile privind optimizarea traseelor de transport public de călători pe teritoriul Municipiului Zalău dar și extinderea serviciilor către comunele Crișeni, Mirșid, Hereclean și Meseșeni de Jos, în această primă fază.

Deservirea liniilor regionale va presupune **amenajarea de stații și capete de traseu de către localitățile membre ale asociației**, precum și asigurarea la nivelul AMTPZ a capacității din punct de vedere a resurselor umane pentru monitorizarea corespunzătoare a contractului și indicatorilor de performanță.

Continuând politica Municipiului Zalău de integrare a serviciilor regionale și locale de transport, **Asociația va continua implementarea principiului de creare a unei rețele de transport public**

interconectate, pentru creșterea accesibilității. Astfel, traseele regionale au capete de traseu la nivel urban bine definite, conectate la transportul urban.

Extinderea serviciilor și pe teritoriul administrativ al altor localități ale județului este pasul firesc de dezvoltare a serviciilor integrate de transport public local de călători, prin aderarea la asociație a altor membri. Asociația Metropolitană de Transport Public Zalău are în vedere extinderea ariei sale de competență, în următoarea fază la toate localitățile ce fac parte din **inelul I de localități limitrofe Municipiului Zalău**. De asemenea, adaptarea permanentă a traseelor la cerere este esențială pentru creșterea atractivității transportului public și descurajarea transportului individual cu autovehicule. Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public Zalău, conform statutului său, va elabora în viitor o strategie de dezvoltare a serviciului, conform cerințelor legislației.

Efortul investițional al Municipiului Zalău de a crește calitatea serviciului public de transport transpus prin implementarea proiectelor cu finanțare europeană din perioada 2024-2030 susține strategia asociației prin crearea resursele necesare procesului de dezvoltare.

Ca și o continuare a eforturilor investiționale realizate de către Municipiul Zalău (investiții ce sunt în curs de implementare), asociația împreună cu localitățile sale membre, va identifica acele investiții necesare pentru creșterea calității și eficienței serviciului de transport public local, va implementa investițiile în conformitate cu Strategia de Dezvoltare - investiții ce vor fi realizate în parteneriat cu operatorul de transport sau cu localitățile membre - utilizând oportunitățile de finanțare aferente perioadei 2021-2027, va sprijini implementarea acelor măsuri și politici complementare pentru susținerea transportului public integrat (politici de parcare și încurajarea transportului nemotorizat, politica tarifară integrată etc). Având în vedere contextul actual prin care atât operatorul cât și localitățile membre ale AMTPZ explorează încă investițiile prioritare pentru dezvoltarea serviciului, acestea vor fi adăugate în anexele contractului după semnarea acestuia, prin acte adiționale (spre exemplu se analizează posibilitatea construirii unui nou garaj al operatorului, ce necesită rezolvarea problemelor privind disponibilitatea unui spațiu adecvat și identificarea resurselor de finanțare pentru construcție și dotare). Aceste acte adiționale vor fi analizate și din perspectiva asigurării respectării regulilor privind ajutorul de stat.

10.5. Prezentarea operatorului SC TRANSURBIS SA

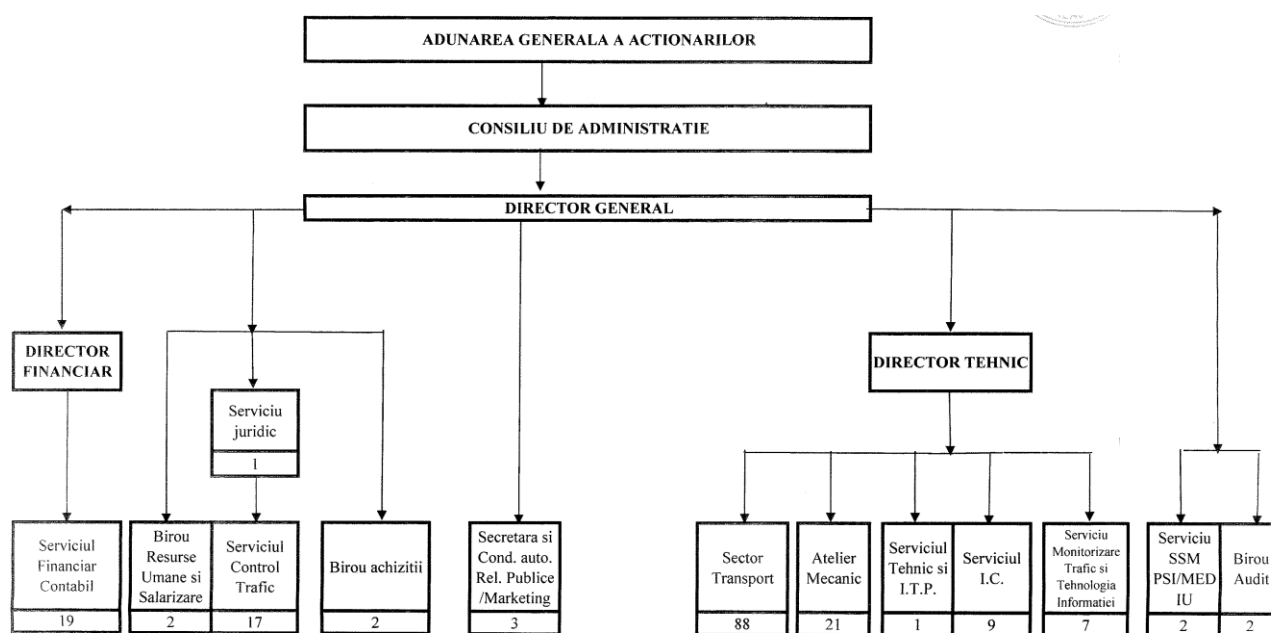
10.5.1. Scurt istoric al operatorului SC TRANSURBIS SA

S.C. Transurbis S.A. Zalău își desfășoară activitatea în municipiul reședință de județ - Zalău și deservește aproximativ 70.000 de locuitori. Odată cu dezvoltarea orașului, transportul public de călători a trebuit să țină pasul cu nevoile cetățenilor. Populația Zalăului beneficiază de serviciile transportului public de călători încă din anii 50. Pe parcursul timpului, întreprinderea a suferit diverse transformări, atât ca denumire, cât și din punct de vedere al adaptării activității la nevoile reale ale populației, astfel încât în anul 1991 a luat ființă Regia Autonomă de Transport Urban de Călători, prin divizarea fostului IJTL Zalău, și care la rândul său s-a transformat în anul 1998 în societate comercială pe acțiuni sub denumirea de SC TRANSURBIS SA, cu acționar unic Primăria Municipiului Zalău, și aflată în subordinea Consiliului Local al Municipiului Zalău.

Începând cu acest an, SC TRANSURBIS SA va deveni **operator regional**, urmând să fie deținut în proporție de 98% de către Municipiul Zalău și în proporție de 2% de Comuna Mirșis, Crișeni, Herecleani și Meseșenii de Jos, fiecare având 0,5% din acțiuni.

Organigrama societății este prezentată în imaginea următoare:

Figură 137 Organigrama Transurbis



Serviciul de transport public este în prezent executat cu un număr total de 61 autobuze, din care:

- 41 autobuze cu motoare Diesel, achiziționate în perioada 1999-2017, toate amortizate și
- 20 autobuze electrice, achiziționate începând din anul 2020

Vârsta medie a parcului de vehicule este de 12 ani, viteza comercială în 2020 fiind de 26.12 km/h.

Autobuzele nu sunt dotate cu GPS, însă au sisteme pentru informare călători și sunt adaptate pentru transportul persoanelor cu dizabilități.

Operatorul dispune de un garaj compus din mai multe corpuri de clădire și sediu, în cadrul cărora sunt realizate toate procesele operaționale zilnice și periodice pentru serviciul de transport public local. Rețeaua proprie de distribuție a titlurilor de călătorie este formată din 4 puncte de vânzare și 10 automate de vânzare.

Tabel 66 Adresa punctelor de distribuire a titlurilor de calatorie/centrelor de emitere a documentelor de transport

NR CRT	Adresa punctelor de distribuire a titlurilor de calatorie/centrelor de emitere a documentelor de transport	Program functionare zile lucratoare/zile nelucratoare	Puncte in care se distribuie carduri
1	Sediu SC TRANSURBIS SA(Str.Fabricii NR 30/A)	07:00-15:30	Doar pentru agenti economici
2	Cart Bradet(Str Gh. Doja	06:00-23:00	DA
3	Cladire Transilvania(P-ta Unirii)	06:00-22:00	DA
4	Uz casnic(Str.Armoniei)	06:00-22:00	DA

Tabel 67 Dotarea statiilor cu Sistem Informare Calatori +Camere Video

Nr. crt.	Stația	Strada	Sistem Informare Calatori +Camere Video
1	Posta Bradet (Bradet - Gara)	Gheorghe Doja	DA
2	Perla (Bradet - Gara)	Mihai Viteazul	DA
3	Uz Casnic (Bradet - Gara)	Mihai Viteazul	DA
4	Cuprom (Gara - Bradet)	Mihai Viteazul	DA
5	Pompieri(Gara - Bradet)	Mihai Viteazul	DA
6	Astralis(Gara - Bradet)	Mihai Viteazul	DA
7	Silvania(Gara - Bradet)	Mihai Viteazul	DA
8	Spitalul Județean(Bradet - Gara)	Simion Barnutiu	DA
9	Scoala nr.8 (Gara - Bradet)	Simion Barnutiu	DA
10	Spitalul Județean (Gara - Bradet)	Simion Barnutiu	DA

SC TRANSURBIS SA a primit în folosință autobuze electrice (20 autobuze în total, din care 10 de 10 m, 10 bucați de 12 m) și stații de încărcare (6 stații electrice de încărcare rapidă și 10 stații electrice de încărcare lentă). Acestea fac obiectul unui contract de finanțare din fonduri europene, data de începere a punerii în funcțiune etapizat fiind luna mai 2020.

Toate autobuzele electrice noi sunt dotate cu

- Sisteme de monitorizare călători în autobuze (camera video)
- Sisteme de monitorizare al flotei
- Sisteme eTicketing pentru autobuze
- Sisteme de informare calatori in autobuze

Tabel 68 Mijloacele fixe aparținând UAT Zalău date în folosință către SC Transurbis SA pentru calcul redevență

Tabel cu mijloacele fixe aparținând UAT Zalău date în folosință către SC Transurbis SA pentru calcul redevență

NR. crt.	Denumire	Nr. inventar	Clasificare	Data dării în folosinta	Durata de amortizare (cf intregirării ctb)	Valoare inventar	Valoare amortizare lunara	Valoare amortizare anuală
1	Statie - Centru (in fata Bibliotecii)	12500	1.4.5.1.	30-Apr-08 00:00:00	120	19 152,43		
2	Statie - UZ CASNIC	12501	1.4.5.1.	30-Apr-08 00:00:00	120	19 548,95		
3	Statie - Armatura intors	12502	1.4.5.1.	30-Apr-08 00:00:00	120	19 548,95		
4	Statie - Astralis	12503	1.4.5.1.	30-Apr-08 00:00:00	120	19 548,95		
5	Statie - Dumbrava (intersectie str. S. Barnutiu cu str. A. Barbulovici)	12504	1.4.5.1.	30-Apr-08 00:00:00	120	19 262,97		
6	Statie de autobuz - str.Lupului	12505	1.4.5.1.	16-Dec-09 00:00:00	96	17 182,00		
7	Parcare autobuze-intersectie str. C. Coposu si Gh. Doja	12506	1.3.7.2.	28-Mar-14 00:00:00	300	349 536,77	1.172,94	14 075,28
8	Spatiu de garare acoperita si instalatie electrica, pentru autobuze electrice-Copertina 1	12537	1.3.1.	25-Feb-22 00:00:00	480	531 093,15	1 108,75	13 305,00
9	Spatiu de garare acoperit si instalatie electrica pentru autobuze electrice-Copertina 2	12538	1.3.1.	25-Feb-22 00:00:00	480	678 148,89	1 415,76	16 989,12
10	Pompa combustibil cu sistem de monitorizare integrat	18001	2.1.17.1.1.1.	08-Dec-16 00:00:00	84	28 080,00		
11	Autobuz BMC 250 SLF PROCITY SM:21959915	19004	2.3.2.1.3.1.	30-Sep-10 00:00:00	72	722 099,00		

12	Autobuz MAN WMAA21ZZZ2B021933	19007	2.3.2.1.3.1.	06-Nov-01 00:00:00	72	87 420,00		
13	Autobuz MAN WMAA21ZZZ2B021934	19008	2.3.2.1.3.1.	06-Nov-01 00:00:00	72	87 420,00		
14	Autobuz MAN A 21 WMAA21ZZZ2BO22184	19009	2.3.2.1.3.1.	13-Nov-01 00:00:00	72	87 420,00		
15	Autobuz MAN A 21 WMAA21ZZZ2BO22508	19010	2.3.2.1.3.1.	07-May-02 00:00:00	72	87 420,00		
16	Autobuz MAN A21 WMAA210402B018642	19011	2.3.2.1.3.1.	26-Jul-99 00:00:00	72	87 498,85		
17	Autobuz MAN NL 313 WMAA21ZZZ1B020462	19012	2.3.2.1.3.1.	01-Jan-01 00:00:00	72	87 498,85		
18	Autobuz MAN NL263 WMAA22ZZZYC003593	19013	2.3.2.1.3.1.	07-Nov-00 00:00:00	72	87 498,85		
19	Autobuz MAN NL 263 WMAA22ZZZYC003594	19014	2.3.2.1.3.1.	07-Nov-00 00:00:00	72	87 498,85		
20	Autoturism VOLKSWAGEN GOLF	19015	2.3.2.1.1.	14-Jul-05 00:00:00	60	57 532,68		
21	Autobuz MAN tip A21 WMAA21ZZZ2B022401	19016	2.3.2.1.3.1.	11-Apr-02 00:00:00	72	113 400,00		
22	Autobuz MAN tip A21 WMAA21ZZZ2B022403	19017	2.3.2.1.3.1.	11-Apr-02 00:00:00	72	113 400,00		
23	Autobuz MAN tip A21 WMAA21ZZZ2B022406	19018	2.3.2.1.3.1.	11-Apr-02 00:00:00	72	113 400,00		
24	Autobuz MAN tip A21 WMAA21ZZZ2B022408	19019	2.3.2.1.3.1.	11-Apr-02 00:00:00	72	113 400,00		
25	Autobuz MAN tip NL313/A21 WMAA21ZZZ4B023880	19020	2.3.2.1.3.1.	11-Apr-03 00:00:00	72	113 400,00		
26	Autobuz VOLVO tip B7LA YV3R7H1182A001193	19021	2.3.2.1.3.1.	03-Oct-02 00:00:00	72	107 460,00		

27	Autobuz VOLVO tip B7LA YV3R7H11X2A001194	19022	2.3.2.1.3.1.	05-Sep-02 00:00:00	72	107 460,00		
28	Autobuz MERCEDES BENZ, WDB9066571P515123, model Sprinter 516 CDI	19023	2.3.2.1.3.1.	30-Jan-18 00:00:00	72	296 499,21		
29	Autobuz MERCEDES BENZ, WDB9066571P518741, model Sprinter 516 CDI	19024	2.3.2.1.3.1.	29-Jan-18 00:00:00	72	296 499,21		
30	Autobuz MERCEDES BENZ, WDB906657HP360576, model Sprinter 516 KA	19025	2.3.2.1.3.1.	02-Feb-18 00:00:00	72	296 499,21		
31	Autobuz MERCEDES BENZ,WDB9066571P413211, model SPRINTER 513/514/516 CDI	19026	2.3.2.1.3.1.	06-Feb-18 00:00:00	72	296 499,21		
32	Autobuz MERCEDES BENZ,WDB9066571P511174, model Sprinter 516 KA	19027	2.3.2.1.3.1.	07-Feb-18 00:00:00	72	296 499,21		
33	Autobuz MERCEDES BENZ, WDB9066571P514166, SPRINTER 516 CDI	19028	2.3.2.1.3.1.	31-Jan-18 00:00:00	72	296 499,21		
34	Mobilier statie autobuz str. Bujorilor nr.46	12507	3.1.1.1.	03-Mar-16 00:00:00	48	7 735,35		
35	Mobilier statie autobuz-str. Bujorilor nr.84	12508	3.1.1.1.	03-Mar-16 00:00:00	48	7 735,35		
36	Mobilier statie autobuz, str. Cetatii nr.35	12509	3.1.1.1.	03-Mar-16 00:00:00	48	7 735,35		
37	Mobilier statie autobuz str.Cetatii nr.73	12510	3.1.1.1.	03-Mar-16 00:00:00	48	7 735,35		

38	Mobilier statie autobuz str. Simion Barnutiu (Spitalul judetean)-relocata in baza la Transurbis	12511	3.1.1.1.	03-Mar-16 00:00:00	48	7 735,35		
39	Mobilier statie autobuz str. Cetatii nr.127 (capat de linie)	12512	3.1.1.1.	03-Mar-16 00:00:00	48	7 735,35		
40	Mobilier statie autobuz str. Cetatii nr.117	12513	3.1.1.1.	03-Mar-16 00:00:00	48	7 735,35		
41	Mobilier statie autobuz str. Bujorilor nr.67	12514	3.1.1.1.	03-Mar-16 00:00:00	48	7 735,35		
42	Amenajare statie de autobuz -b-dul M.Viteazu Transurbis Cuprom	12515	3.1.1.1.	08-Jul-16 00:00:00	48	103 915,92		
43	Mobilier statie autobuz Cuprom b-dul M. Viteazu (ruta Bradet-Gara)	12516	3.1.1.1.	08-Feb-17 00:00:00	48	8 206,24		
44	Mobilier statie autobuz- Moara, str.22 Dec.1989 (ruta Valea Mitii-Gara)	12517	3.1.1.1.	08-Feb-17 00:00:00	48	8 206,24		
45	Mobilier statie autobuz Bl.N109, str.Lt.Col.Pretorianu-tur	12518	3.1.1.1.	03-Oct-17 00:00:00	48	7 522,50		
46	Mobilier statie autobuz bl.N109, str. Lt.Col. Pretorianu -retur	12519	3.1.1.1.	03-Oct-17 00:00:00	48	7 522,50		
47	Mobilier statie de autobuz str. Porolissum-Spitalul Vechi	12520	3.1.1.1.	03-Oct-17 00:00:00	48	7 522,50		
48	Mobilier statie autobuz Ortelec langa Scoala-retur	12521	3.1.1.1.	03-Oct-17 00:00:00	48	7 522,50		
49	Mobilier statie autobuz Centura(biserica)	12522	3.1.1.1.	03-Oct-17 00:00:00	48	7 522,50		
50	Mobilier statie autobuz,vis-a-vis de fostul CAP-Soseaua de centura (pe traseul Valea Mitii-gara)	12523	3.1.1.1.	03-Oct-17 00:00:00	48	7 522,50		

51	Mobilier statie autobuz str.22 Dec.1989-parcare primaria(pe traseul gara-Valea Mitii)	12524	3.1.1.1.	03-Oct-17 00:00:00	48	7 522,50		
52	Mobilier statie autobuz Ortelec nr.9-retur	12525	3.1.1.1.	03-Oct-17 00:00:00	48	7 522,50		
53	Mobilier statie autobuz Ortelec Baltoc-retur	12526	3.1.1.1.	03-Oct-17 00:00:00	48	7 522,50		
54	Mobilier statie autobuz str. 22 Dec.1989-Inserco(pe traseul Valea Mitii-Gara)	12527	3.1.1.1.	03-Oct-17 00:00:00	48	7 522,50		
55	Mobilier statie autobuz Zahana	12528	3.1.1.1.	03-Oct-17 00:00:00	48	7 522,50		
56	Mobilier statie autobuz Perla(statie cu copertina de 5 m)	12529	3.1.1.1.	03-Oct-17 00:00:00	48	7 522,50		
57	Mobilier statie autobuz Welthaus pe traseul Jandarmi-gara	12530	3.1.1.1.	03-Oct-17 00:00:00	48	7 522,50		
58	Mobilier statie autobuz Primarom pe traseul Jandarmi-Gara	12531	3.1.1.1.	03-Oct-17 00:00:00	48	7 522,50		
59	Mobilier statie autobuz Silvania (traseu gara-Bradet) statie de 6 m	12532	3.1.1.1.	03-Oct-17 00:00:00	48	9 912,50		
60	Mobilier statie autobuz Centru (traseu gara -Bradet)	12533	3.1.1.1.	03-Oct-17 00:00:00	48	9 912,50		
61	Mobilier statie autobuz Universal (traseu Gara-Bradet)-statie de 4.5 m	12534	3.1.1.1.	03-Oct-17 00:00:00	48	7 402,00		
62	Mobilier statie autobuz Ortelec nr.64 -statie de 4,5 m	12535	3.1.1.1.	03-Oct-17 00:00:00	48	7 402,00		
63	Mobilier statie de autobuz Piata Centrala	12536	3.1.1.1.	24-Aug-18 00:00:00	48	47 740,75		

64	Mobilier statii autobuz str. Gh. Doja-copertine	12539	3.1.1.1.	21-Dec-21 00:00:00	48	108 962,02	2 421,38	29 056,56
65	Elevator electromecanic power lift HL 6000	19101	2.1.20.5.3.	21-Sep-16 00:00:00	72	54 660,00		
66	Cric traversa 13T hidropneumatic - RAVAGLIOLI	19102	2.1.20.5.3.	21-Sep-16 00:00:00	72	11 940,00		
67	Motostivuito Hyundai 20DA-7E	19103	2.3.6.8.1.	19-Sep-16 00:00:00	72	86 940,00		
68	Combina analize gaze:analizor,opacimetru, turometru cu afisaj, sursa, cabluri de legatura	19104	2.2.1.1.3.	02-Sep-16 00:00:00	72	19 740,00		
69	Aparat de sudura in argon	19105	2.1.16.3.1.2.	18-Oct-16 00:00:00	60	17 280,00		
70	Tester pentru servicii de diagnoza aparate de comanda KTS Truck	19106	2.1.22.2.	19-Dec-16 00:00:00	144	39 240,00	272,50	3 270,00
71	Presa electrohidraulica100 tone, PH100E-XL	19108	2.2.5.1.	19-Mar-18 00:00:00	360	24 871,00	69,28	831,36
72	Mobilier statii autobuz-Copertine str. S. Barnutiu	19470	3.1.1.1.	31-Jan-23 00:00:00	48	251 949,35	6 809,44	81 713,28
73	Mobilier statii de autobuz-Copertine- str. Voievod Gelu	19471	3.1.1.1.	31-Jan-23 00:00:00	48	31 493,67	851,18	10 214,16
74	Autobuz urban electric din gama de 10 m	19109	2.3.2.1.3.	22-May-20 00:00:00	84	2 438 833,60	29 752,00	357 024,00
75	Sistem integrat de gestiune si diagnosticare electronica prin CAN(SIGDE)	19110	2.2.9.	17-Jun-20 00:00:00	36	12 019,00		
76	Autobuz urban electric din gama de 10 m	19111	2.3.2.1.3.	22-May-20 00:00:00	84	2 438 833,60	30 118,79	361 425,48

77	Autobuz urban electric din gama de 10m	19112	2.3.2.1.3.	22-May-20 00:00:00	84	2 438 833,60	30 118,79	361 425,48
78	Autobuz urban electric din gama de 10 m	19113	2.3.2.1.3.	22-May-20 00:00:00	84	2 438 833,60	30 118,79	361 425,48
79	Autobuz urban electric din gama de 10m	19114	2.3.2.1.3.	22-May-20 00:00:00	84	2 438 833,60	30 118,79	361 425,48
80	Autobuz urban electric din gama de 10 m	19115	2.3.2.1.3.	22-May-20 00:00:00	84	2 438 833,60	30 118,79	361 425,48
81	Autobuz urban electric din gama de 10 m	19116	2.3.2.1.3.	22-May-20 00:00:00	84	2 438 833,60	30 118,79	361 425,48
82	Autobuz electric urban din gama de 10m	19117	2.3.2.1.3.	22-May-20 00:00:00	84	2 438 833,60	30 118,79	361 425,48
83	Autobuz urban electric din gama de 10 m	19118	2.3.2.1.3.	22-May-20 00:00:00	84	2 438 833,60	30 118,79	361 425,48
84	Autobuz urban electric din gama de 10 m	19119	2.3.2.1.3.	22-May-20 00:00:00	84	2 438 833,60	30 118,79	361 425,48
85	Sistem integrat de gestiune si diagnosticare electronica SIGDE prin CAN	19120	2.2.9.	22-Jul-20 00:00:00	36	12 019,00		
86	Sistem integrat de gestiune si diagnosticare electronica SIGDE prin CAN	19121	2.2.9.	22-Jul-20 00:00:00	36	12 019,00		
87	Sistem integrat de gestiune si diagnosticare electronica SIGDE prin CAN	19122	2.2.9.	22-Jul-20 00:00:00	36	12 019,00		
88	Sistem integrat de gestiune si diagnosticare electronica SIGDE prin CAN	19123	2.2.9.	22-Jul-20 00:00:00	36	12 019,00		

89	Sistem integrat de gestiune si diagnosticare electronica SIGDE prin CAN	19124	2.2.9.	22-Jul-20 00:00:00	36	12 019,00		
90	Sistem integrat de gestiune si diagnosticare electronica SIGDE prin CAN	19125	2.2.9.	22-Jul-20 00:00:00	36	12 019,00		
91	Sistem integrat de gestiune si diagnosticare electronica SIGDE prin CAN	19126	2.2.9.	22-Jul-20 00:00:00	36	12 019,00		
92	Sistem integrat de gestiune si diagnosticare electronica SIGDE prin CAN	19127	2.2.9.	22-Jul-20 00:00:00	36	12 019,00		
93	Sistem integrat de gestiune si diagnosticare electronica SIGDE prin CAN	19128	2.2.9.	22-Jul-20 00:00:00	36	12 019,00		
94	Transformator pt. statii cu montaj si punere in functiune str. Fabricii nr.30A	19129	1.1.3.	23-Jul-20 00:00:00	600	2 100 703,42	3 515,83	42 189,96
95	Transformator pt. statii cu montaj si punere in functiune str. Gheorghe Doja	19130	1.1.3.	29-Jul-20 00:00:00	600	2 018 051,65	3 377,63	40 531,56
96	Statie de incarcare rapida 2x160kW cu 1 stalp si 2 conectori, str. Fabricii nr.30A	19131	2.1.16.3.1.	05-Aug-20 00:00:00	240	283 720,08	1 187,11	14 245,32
97	Statie de incarcare rapida 2x160 kW cu 1 stalp si 2 conectori, str. Fabricii nr.30A	19132	2.1.16.3.1.	05-Aug-20 00:00:00	240	283 720,08	1 187,11	14 245,32
98	Statia de incarcare lenta NSP 25, str. Fabricii nr.30A	19133	2.1.16.3.1.	05-Aug-20 00:00:00	240	13 161,68	55,07	660,84

99	Statie de incarcare lenta NSP 25, str. Fabricii nr.30A	19134	2.1.16.3.1.	05-Aug-20 00:00:00	240	13 161,68	55,07	660,84
100	Statie de incarcare lenta NSP 25, str. Fabricii nr.30A	19135	2.1.16.3.1.	05-Aug-20 00:00:00	240	13 161,68	55,07	660,84
101	Statie de incarcare lenta NSP 25, str. Fabricii nr.30A	19136	2.1.16.3.1.	05-Aug-20 00:00:00	240	13 161,68	55,07	660,84
102	Statie de incarcare lenta NSP 25, str. Fabricii nr.30A	19137	2.1.16.3.1.	05-Aug-20 00:00:00	240	13 161,68	55,07	660,84
103	Statie de incarcare lenta NSP 25, str. Fabricii nr.30A	19138	2.1.16.3.1.	05-Aug-20 00:00:00	240	13 161,68	55,07	660,84
104	Statie de incarcare lenta NSP 25, str. Fabricii nr.30A	19139	2.1.16.3.1.	05-Aug-20 00:00:00	240	13 161,68	55,07	660,84
105	Statie de incarcare lenta NPS 25, str.Fabricii nr.30A	19140	2.1.16.3.1.	05-Aug-20 00:00:00	240	13 161,68	55,07	660,84
106	Statie de incarcare lenta NSP 25 str. Fabricii nr.30A	19141	2.1.16.3.1.	05-Aug-20 00:00:00	240	13 161,68	55,07	660,84
107	Statie de incarcare lenta NSP 25, str. Fabricii nr.30A	19142	2.1.16.3.1.	05-Aug-20 00:00:00	240	13 161,68	55,07	660,84
108	Autobuz electric din gama de 12 m	19143	2.3.2.1.3.	27-Aug-20 00:00:00	84	2 947 201,60	35 949,66	431 395,92
109	Autobuz electric din gama de 12 m	19144	2.3.2.1.3.	27-Aug-20 00:00:00	84	2 947 201,60	35 949,66	431 395,92
110	Sistem integrat de gestiune si diagnosticare electronica (SIGDE) prin CAN	19145	2.2.9.	25-Sep-20 00:00:00	36	12 019,00		
111	Sistem integrat de gestiune si diagnosticare electronica (SIGDE) prin CAN	19146	2.2.9.	25-Sep-20 00:00:00	36	12 019,00		
112	Statie de incarcare lenta NSP 25b, str. Fabricii nr. 30A	19147	2.1.16.3.1.	30-Sep-20 00:00:00	240	13 161,69	55,07	660,84

113	Statie de incarcare lenta NSP 25b, str. Fabricii nr.30/A	19148	2.1.16.3.1.	30-Sep-20 00:00:00	240	13 161,69	55,07	660,84
114	Statie de incarcare lenta NSP 25b, str. Fabricii nr.30/A	19149	2.1.16.3.1.	30-Sep-20 00:00:00	240	13 161,69	55,07	660,84
115	Statie de incarcare lenta NSP 25b, str. Fabricii nr.30A	19150	2.1.16.3.1.	30-Sep-20 00:00:00	240	13 161,69	55,07	660,84
116	Statie de incarcare lenta NSP 25b, str. Fabricii nr.30A	19151	2.1.16.3.1.	30-Sep-20 00:00:00	240	13 161,69	55,07	660,84
117	Statie de incarcare lenta NSP 25b, str. Fabricii nr.30A	19152	2.1.16.3.1.	30-Sep-20 00:00:00	240	13 161,69	55,07	660,84
118	Statie de incarcare lenta NSP 25b, str. Fabricii nr.30A	19153	2.1.16.3.1.	30-Sep-20 00:00:00	240	13 161,69	55,07	660,84
119	Statie de incarcare lenta NSP 25b, str. Fabricii nr.30A	19154	2.1.16.3.1.	30-Sep-20 00:00:00	240	13 161,69	55,07	660,84
120	Statie de incarcare lenta NSP 25b, str. Fabricii nr.30A	19155	2.1.16.3.1.	30-Sep-20 00:00:00	240	13 161,69	55,07	660,84
121	Statie de incarcare lenta NSP 25b, str. Fabricii nr.30/a	19156	2.1.16.3.1.	30-Sep-20 00:00:00	240	13 161,69	55,07	660,84
122	Autobuz electric din gama de 12 m	19157	2.3.2.1.3.	10-Nov-20 00:00:00	84	2 947 201,60	35 515,24	426 182,88
123	Autobuz electric din gama de 12 m	19158	2.3.2.1.3.	23-Nov-20 00:00:00	84	2 947 201,60	35 515,24	426 182,88
124	Autobuz electric din gama de 12 m	19159	2.3.2.1.3.	26-Oct-20 00:00:00	84	2 947 201,60	35 515,24	426 182,88
125	Autobuz electric din gama de 12 m	19160	2.3.2.1.3.	02-Nov-20 00:00:00	84	2 947 201,60	35 515,24	426 182,88
126	Autobuz electric din gama de 12 m	19161	2.3.2.1.3.	10-Nov-20 00:00:00	84	2 947 201,60	35 515,24	426 182,88
127	Autobuz electric din gama de 12 m	19162	2.3.2.1.3.	17-Nov-20 00:00:00	84	2 947 201,60	35 515,24	426 182,88

128	Autobuz electri din gama de 12 m	19163	2.3.2.1.3.	17-Nov-20 00:00:00	84	2 947 201,60	35 515,24	426 182,88
129	Autobuz electric din gama de 12 m	19164	2.3.2.1.3.	23-Nov-20 00:00:00	84	2 947 201,60	35 515,24	426 182,88
130	Sistem integrat de gestiune si diagnosticare electronica (SIGDE) prin CAN	19165	2.2.9.	23-Oct-20 00:00:00	36	12 019,00		
131	Sistem integrat de gestiune si diagnosticare electronica prin CAN	19166	2.2.9.	16-Oct-20 00:00:00	36	12 019,00		
132	Sistem integrat de gestiune si diagnosticare electronica (SIGDE) prin CAN	19167	2.2.9.	23-Oct-20 00:00:00	36	12 019,00		
133	Sistem integrat de gestiune si diagnosticare electronica(SIGDE) prin CAN	19168	2.2.9.	29-Oct-20 00:00:00	36	12 019,00		
134	Sistem integrat de gestiune si diagnosticare electronica (SIGDE) prin CAN	19169	2.2.9.	09-Nov-20 00:00:00	36	12 019,00		
135	Sistem integrat de gestiune si diagnosticare electronica (SIGDE) prin CAN	19170	2.2.9.	13-Nov-20 00:00:00	36	12 019,00		
136	Sistem integrat de gestiune si diagnosticare electronica(SIGDE) prin CAN	19171	2.2.9.	13-Nov-20 00:00:00	36	12 019,00		
137	Sistem integrat de gestiune si diagnosticare electronica (SIGDE) prin CAN	19172	2.2.9.	19-Nov-20 00:00:00	36	12 019,00		
138	Infrastructura IT pentru dispecerat si locatie de exploatare	19173	2.2.9.	23-Oct-20 00:00:00	36	52 955,00		

139	Access-point-uri pentru descarcare date in zona garaj-dispecerat	19174	2.2.9.	23-Oct-20 00:00:00	36	8 865,50		
140	Access-point-uri pentru descarcare date in zona garaj-dispecerat	19175	2.2.9.	23-Oct-20 00:00:00	36	8 865,50		
141	Infrastructura IT(pt. Back Office, formatare, vanzare, si personalizare, controlori)	19176	2.2.9.	23-Oct-20 00:00:00	36	313 565,00		
142	Dispecerat (server, consola, display)	19177	2.1.22.6.3.	23-Oct-20 00:00:00	72	73 185,00	1 045,50	12 546,00
143	Sistem (set) monitorizare calatori in autobuze (camere video)	19178	2.1.22.6.3.	23-Oct-20 00:00:00	72	14 458,50	206,55	2 478,60
144	Sistem (set) monitorizare calatori in autobuze (camere video)	19179	2.1.22.6.3.	23-Oct-20 00:00:00	72	14 458,50	206,55	2 478,60
145	Sistem (set) monitorizare calatori in autobuze (camere video)	19180	2.1.22.6.3.	23-Oct-20 00:00:00	72	14 458,50	206,55	2 478,60
146	Sistem (set) monitorizare calatori in autobuze(camere viideo)	19181	2.1.22.6.3.	28-Oct-20 00:00:00	72	14 458,50	206,55	2 478,60
147	Sistem (set) monitorizare calatori in autobuze (camere video)	19182	2.1.22.6.3.	23-Oct-20 00:00:00	72	14 458,50	206,55	2 478,60
148	Sistem (set) monitorizare calatori in autobuze (camere video)	19183	2.1.22.6.3.	23-Oct-20 00:00:00	72	14 458,50	206,55	2 478,60
149	Sistem (set) monitorizare calatori in autobuze(camere video)	19184	2.1.22.6.3.	23-Oct-20 00:00:00	72	14 458,50	206,55	2 478,60
150	Sistem (set) monitorizare calatori in autobuze (camere video)	19185	2.1.22.6.3.	23-Oct-20 00:00:00	72	14 458,50	206,55	2 478,60
151	Sistem (set) monitorizare calatori in autobuz (camere video)	19186	2.1.22.6.3.	23-Oct-20 00:00:00	72	14 458,50	206,55	2 478,60
152	Sistem (set) monitorizare calatori in autobuz (camere video)	19187	2.1.22.6.3.	23-Oct-20 00:00:00	72	14 458,50	206,55	2 478,60

153	Licente-module comunicatie	19188		23-Oct-20 00:00:00	0	98 175,00		
154	Statie de incarcare rapida 2x160kW cu 1 stalp si 2 conectori, str .Gh. Doja intersectie str. C.Coposu	19189	2.1.16.3.1.	30-Sep-20 00:00:00	240	283 706,60	1 197,07	14 364,84
155	Statie de incarcare rapida 2x160 kW 1 stalp si 2 conectori, str .Gh. Doja intersectie str. C.Coposu	19190	2.1.16.3.1.	30-Sep-20 00:00:00	240	283 706,60	1 197,07	14 364,84
156	Statie de incarcare rapida 2x160 kW cu 1 stalp si 2 conectori, str .Gh. Doja intersectie str. C.Coposu	19191	2.1.16.3.1.	30-Sep-20 00:00:00	240	283 706,60	1 197,07	14 364,84
157	Statie de incarcare rapida 2x160 kW cu 1 stalp si 2 conectori, str .Gh. Doja intersectie str. C.Coposu	19192	2.1.16.3.1.	30-Sep-20 00:00:00	240	283 706,59	1 197,07	14 364,84
158	Sistem de monitorizare al flotei	19193	2.1.22.6.3.	01-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
159	Sistem de monitorizare al flotei	19194	2.1.22.6.3.	01-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
160	Sistem de monitorizare al flotei	19195	2.1.22.6.3.	01-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
161	Sistem de monitorizare al flotei	19196	2.1.22.6.3.	01-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
162	Sistem de monitorizare al flotei	19197	2.1.22.6.3.	01-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
163	Sistem de monitorizare al flotei	19198	2.1.22.6.3.	01-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
164	Sistem de monitorizare al flotei	19199	2.1.22.6.3.	01-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
165	Sistem de monitorizare al flotei	19200	2.1.22.6.3.	01-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
166	Sistem de monitorizare al flotei	19201	2.1.22.6.3.	01-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
167	Sistem de monitorizare al flotei	19202	2.1.22.6.3.	01-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
168	Sistem de monitorizare al flotei	19203	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
169	Sistem de monitorizare al flotei	19204	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
170	Sistem de monitorizare al flotei	19205	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
171	Sistem de monitorizare al flotei	19206	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
172	Sistem de monitorizare al flotei	19207	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
173	Sistem de monitorizare al flotei	19208	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76

174	Sistem de monitorizare al flotei	19209	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
175	Sistem de monitorizare al flotei	19210	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
176	Sistem de monitorizare al flotei	19211	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
177	Sistem de monitorizare al flotei	19212	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
178	Sistem de monitorizare al flotei	19213	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
179	Sistem de monitorizare al flotei	19214	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
180	Sistem de monitorizare al flotei	19215	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
181	Sistem de monitorizare al flotei	19216	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
182	Sistem de monitorizare al flotei	19217	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
183	Sistem de monitorizare al flotei	19218	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
184	Sistem de monitorizare al flotei	19219	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
185	Sistem de monitorizare al flotei	19220	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
186	Sistem de monitorizare al flotei	19221	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
187	Sistem de monitorizare al flotei	19222	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
188	Sistem de monitorizare al flotei	19223	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
189	Sistem de monitorizare al flotei	19224	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
190	Sistem de monitorizare al flotei	19225	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
191	Sistem de monitorizare al flotei	19226	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
192	Sistem de monitorizare al flotei	19227	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
193	Sistem de monitorizare al flotei	19228	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
194	Sistem de monitorizare al flotei	19229	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
195	Sistem de monitorizare al flotei	19230	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
196	Sistem de monitorizare al flotei	19231	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
197	Sistem de monitorizare al flotei	19232	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
198	Sistem de monitorizare al flotei	19233	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
199	Sistem de monitorizare al flotei	19234	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
200	Sistem de monitorizare al flotei	19235	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
201	Sistem de monitorizare al flotei	19236	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
202	Sistem de monitorizare al flotei	19237	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76

203	Sistem de monitorizare al flotei	19238	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
204	Sistem de monitorizare al flotei	19239	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
205	Sistem de monitorizare al flotei	19240	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
206	Sistem de monitorizare al flotei	19241	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
207	Sistem de monitorizare al flotei	19242	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
208	Sistem de monitorizare al flotei	19243	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
209	Sistem de monitorizare al flotei	19244	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
210	Sistem de monitorizare al flotei	19245	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
211	Sistem de monitorizare al flotei	19246	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
212	Sistem de monitorizare al flotei	19247	2.1.22.6.3.	29-Sep-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
213	Sistem de monitorizare al flotei	19248	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
214	Sistem de monitorizare al flotei	19249	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
215	Sistem de monitorizare al flotei	19250	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
216	Sistem de monitorizare al flotei	19251	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
217	Sistem de monitorizare al flotei	19252	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
218	Sistem de monitorizare al flotei	19253	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
219	Sistem de monitorizare al flotei	19254	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
220	Sistem de monitorizare al flotei	19255	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
221	Sistem de monitorizare al flotei	19256	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
222	Sistem de monitorizare al flotei	19257	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	11 245,50	162,98	1 955,76
223	Sistem eTicketing pentru autobuze	19258	2.1.23.4.	01-Sep-20 00:00:00	84	14 458,50	178,50	2 142,00
224	Sistem eTicketing pentru autobuze	19259	2.1.23.4.	01-Sep-20 00:00:00	84	14 458,50	178,50	2 142,00
225	Sistem eTicketing pentru autobuze	19260	2.1.23.4.	01-Sep-20 00:00:00	84	14 458,50	178,50	2 142,00
226	Sistem eTicketing pentru autobuze	19261	2.1.23.4.	01-Sep-20 00:00:00	84	14 458,50	178,50	2 142,00
227	Sistem eTicketing pentru autobuze	19262	2.1.23.4.	01-Sep-20 00:00:00	84	14 458,50	178,50	2 142,00
228	Sistem eTicketing pentru autobuze	19263	2.1.23.4.	01-Sep-20 00:00:00	84	14 458,50	178,50	2 142,00
229	Sistem eTicketing pentru autobuze	19264	2.1.23.4.	01-Sep-20 00:00:00	84	14 458,50	178,50	2 142,00
230	Sistem eTicketing pentru autobuze	19265	2.1.23.4.	01-Sep-20 00:00:00	84	14 458,50	178,50	2 142,00
231	Sistem eTicketing pentru autobuze	19266	2.1.23.4.	01-Sep-20 00:00:00	84	14 458,50	178,50	2 142,00

232	Sistem eTicketing pentru autobuze	19267	2.1.23.4.	01-Sep-20 00:00:00	84	14 458,50	178,50	2 142,00
233	Sistem eTicketing pentru autobuze	19268	2.1.23.4.	29-Sep-20 00:00:00	84	14 458,50	178,50	2 142,00
234	Sistem eTicketing pentru autobuze	19269	2.1.23.4.	29-Sep-20 00:00:00	84	14 458,50	178,50	2 142,00
235	Sistem eTicketing pentru autobuze	19270	2.1.23.4.	29-Sep-20 00:00:00	84	14 458,50	178,50	2 142,00
236	Sistem eTicketing pentru autobuze	19271	2.1.23.4.	29-Sep-20 00:00:00	84	14 458,50	178,50	2 142,00
237	Sistem eTicketing pentru autobuze	19272	2.1.23.4.	29-Sep-20 00:00:00	84	14 458,50	178,50	2 142,00
238	Sistem eTicketing pentru autobuze	19273	2.1.23.4.	29-Sep-20 00:00:00	84	14 458,50	178,50	2 142,00
239	Sistem eTicketing pentru autobuze	19274	2.1.23.4.	29-Sep-20 00:00:00	84	14 458,50	178,50	2 142,00
240	Sistem (set) de informare calatori in autobuze	19275	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	33 736,50	475,16	5 701,92
241	Sistem (set) de informare calatori in autobuze	19276	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	33 736,50	475,16	5 701,92
242	Sistem (set) de informare calatori in autobuze	19277	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	33 736,50	475,16	5 701,92
243	Sistem (set) de informare calatori in autobuze	19278	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	33 736,50	475,16	5 701,92
244	Sistem (set) de informare calatori in autobuze	19279	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	33 736,50	475,16	5 701,92
245	Sistem (set) de informare calatori in autobuze	19280	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	33 736,50	475,16	5 701,92
246	Sistem (set) de informare calatori in autobuze	19281	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	33 736,50	475,16	5 701,92
247	Sistem (set) de informare calatori in autobuze	19282	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	33 736,50	475,16	5 701,92
248	Sistem (set) de informare calatori in autobuze	19283	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	33 736,50	475,16	5 701,92
249	Sistem (set) de informare calatori in autobuze	19284	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	33 736,50	475,16	5 701,92

250	Sistem(set) de informare calatori in autobuze	19285	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	33 736,50	475,16	5 701,92
251	Sistem(set) de informare calatori in autobuze	19286	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	33 736,50	475,16	5 701,92
252	Sistem (set) de informare calatori in autobuze	19287	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	33 736,50	475,16	5 701,92
253	Sistem (set) de informare calatori in autobuze	19288	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	33 736,50	475,16	5 701,92
254	Sistem (set) de informare calatori in autobuz	19289	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	33 736,50	475,16	5 701,92
255	Sistem (set) de informare calatori in autobuz	19290	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	33 736,50	475,16	5 701,92
256	Sistem (set) de informare calatori in autobuze	19291	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	33 736,50	475,16	5 701,92
257	Sistem (set) de informare calatori in autobuze	19292	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	33 736,50	475,16	5 701,92
258	Sistem (set) de informare calatori in autobuze	19293	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	33 736,50	475,16	5 701,92
259	Sistem (set) de informare calatori in autobuze	19296	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	33 736,50	475,16	5 701,92
260	Sistem (set) monitorizare calatori in autobuze	19297	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	14 458,50	203,64	2 443,68
261	Sistem (set) monitorizare calatori in autobuze	19298	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	14 458,50	203,64	2 443,68
262	Sistem (set) monitorizare calatori in autobuze	19299	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	14 458,50	203,64	2 443,68
263	Sistem (set) monitorizare calatori in autobuze	19300	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	14 458,50	203,64	2 443,68

264	Sistem (set) monitorizare calatori in autobuze	19301	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	14 458,50	203,64	2 443,68
265	Sistem (set) monitorizare calatori in autobuze	19302	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	14 458,50	203,64	2 443,68
266	Sistem (set) monitorizare calatori in autobuze	19303	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	14 458,50	203,64	2 443,68
267	Sistem (set) monitorizare calatori in autobuze	19304	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	14 458,50	203,64	2 443,68
268	Sistem (set) monitorizare calatori in autobuze	19305	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	14 458,50	203,64	2 443,68
269	Sistem (set) monitorizare calatori in autobuze	19306	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	14 458,50	203,64	2 443,68
270	Licente-module comunicatie	19307		23-Nov-20 00:00:00	0	17 850,00		
271	Licenta pentru sistemul de eticketing	19308		28-Oct-20 00:00:00	0	898 450,00		
272	Sistem (set) numarare calatori	19309	2.1.22.6.3.	01-Sep-20 00:00:00	72	13 030,50	188,85	2 266,20
273	Sistem (set) numarare calatori	19310	2.1.22.6.3.	01-Sep-20 00:00:00	72	13 030,50	188,85	2 266,20
274	Sistem (set) numarare calatori	19311	2.1.22.6.3.	01-Sep-20 00:00:00	72	13 030,50	188,85	2 266,20
275	Sistem (set) numarare calatori	19312	2.1.22.6.3.	01-Sep-20 00:00:00	72	13 030,50	188,85	2 266,20
276	Sistem (set) numarare calatori	19313	2.1.22.6.3.	01-Sep-20 00:00:00	72	13 030,50	188,85	2 266,20
277	Sistem (set) numarare calatori	19314	2.1.22.6.3.	01-Sep-20 00:00:00	72	13 030,50	188,85	2 266,20
278	Sistem (set) numarare calatori	19315	2.1.22.6.3.	01-Sep-20 00:00:00	72	13 030,50	188,85	2 266,20
279	Sistem (set) numarare calatori	19316	2.1.22.6.3.	01-Sep-20 00:00:00	72	13 030,50	188,85	2 266,20
280	Sistem (set) numarare calatori	19317	2.1.22.6.3.	01-Sep-20 00:00:00	72	13 030,50	188,85	2 266,20
281	Sistem (set) numarare calatori	19318	2.1.22.6.3.	01-Sep-20 00:00:00	72	13 030,50	188,85	2 266,20
282	Sistem (set) numarare calatori	19319	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	13 030,50	188,85	2 266,20
283	Sistem (set) numarare calatori	19320	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	13 030,50	188,85	2 266,20
284	Sistem (set) numarare calatori	19321	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	13 030,50	188,85	2 266,20
285	Sistem (set) numarare calatori	19322	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	13 030,50	188,85	2 266,20

286	Sistem (set) numarare calatori	19323	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	13 030,50	188,85	2 266,20
287	Sistem (set) numarare calatori	19324	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	13 030,50	188,85	2 266,20
288	Sistem (set) numarare calatori	19325	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	13 030,50	188,85	2 266,20
289	Sistem (set) numarare calatori	19326	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	13 030,50	188,85	2 266,20
290	Sistem (set) numarare calatori	19327	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	13 030,50	188,85	2 266,20
291	Sistem (set) numarare calatori	19328	2.1.22.6.3.	23-Nov-20 00:00:00	72	13 030,50	188,85	2 266,20
292	Sonda litrometrica	19330	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
293	Sonda litrometrica	19331	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
294	Sonda litrometrica	19332	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
295	Sonda litrometrica	19333	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
296	Sonda litrometrica	19334	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
297	Sonda litrometrica	19335	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
298	Sonda litrometrica	19336	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
299	Sonda litrometrica	19337	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
300	Sonda litrometrica	19338	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
301	Sonda litrometrica	19339	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
302	Sonda litrometrica	19340	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
303	Sonda litrometrica	19341	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
304	Sonda litrometrica	19342	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
305	Sonda litrometrica	19343	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
306	Sonda litrometrica	19344	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
307	Sonda litrometrica	19345	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
308	Sonda litrometrica	19346	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
309	Sonda litrometrica	19347	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
310	Sonda litrometrica	19348	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
311	Sonda litrometrica	19349	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
312	Sonda litrometrica	19350	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
313	Sonda litrometrica	19351	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
314	Sonda litrometrica	19352	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92

315	Sonda litrometrica	19353	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
316	Sonda litrometrica	19354	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
317	Sonda litrometrica	19355	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
318	Sonda litrometrica	19356	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
319	Sonda litrometrica	19357	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
320	Sonda litrometrica	19358	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
321	Sonda litrometrica	19359	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
322	Sonda litrometrica	19360	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
323	Sonda litrometrica	19361	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
324	Sonda litrometrica	19362	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
325	Sonda litrometrica	19363	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
326	Sonda litrometrica	19364	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
327	Sonda litrometrica	19365	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
328	Sonda litrometrica	19366	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
329	Sonda litrometrica	19367	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
330	Sonda litrometrica	19368	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
331	Sonda litrometrica	19369	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
332	Sonda litrometrica	19370	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
333	Sonda litrometrica	19371	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
334	Sonda litrometrica	19372	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
335	Sonda litrometrica	19373	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
336	Sonda litrometrica	19374	2.2.1.1.3.	02-Feb-21 00:00:00	72	3 629,50	50,41	604,92
337	Sistem eTicketing pentru autobuze	19375	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
338	Sistem eTicketing pentru autobuze	19376	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
339	Sistem eTicketing pentru autobuze	19377	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
340	Sistem eTicketing pentru autobuze	19378	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
341	Sistem eTicketing pentru autobuze	19379	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
342	Sistem eTicketing pentru autobuze	19380	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
343	Sistem eTicketing pentru autobuze	19381	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56

344	Sistem eTicketing pentru autobuze	19382	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
345	Sistem eTicketing pentru autobuze	19383	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
346	Sistem eTicketing pentru autobuze	19384	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
347	Sistem eTicketing pentru autobuze	19385	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
348	Sistem eTicketing pentru autobuze	19386	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
349	Sistem eTicketing pentru autobuze	19387	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
350	Sistem eTicketing pentru autobuze	19388	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
351	Sistem eTicketing pentru autobuze	19389	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
352	Sistem eTicketing pentru autobuze	19390	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
353	Sistem eTicketing pentru autobuze	19391	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
354	Sistem eTicketing pentru autobuze	19392	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
355	Sistem eTicketing pentru autobuze	19393	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
356	Sistem eTicketing pentru autobuze	19394	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
357	Sistem eTicketing pentru autobuze	19395	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
358	Sistem eTicketing pentru autobuze	19396	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
359	Sistem eTicketing pentru autobuze	19397	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
360	Sistem eTicketing pentru autobuze	19398	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
361	Sistem eTicketing pentru autobuze	19399	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
362	Sistem eTicketing pentru autobuze	19400	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
363	Sistem eTicketing pentru autobuze	19401	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
364	Sistem eTicketing pentru autobuze	19402	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
365	Sistem eTicketing pentru autobuze	19403	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
366	Sistem eTicketing pentru autobuze	19404	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
367	Sistem eTicketing pentru autobuze	19405	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
368	Sistem eTicketing pentru autobuze	19406	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
369	Sistem eTicketing pentru autobuze	19407	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
370	Sistem eTicketing pentru autobuze	19408	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
371	Sistem eTicketing pentru autobuze	19409	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
372	Sistem eTicketing pentru autobuze	19410	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56

373	Sistem eticketing pentru autobuze	19411	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
374	Sistem eTicketing pentru autobuze	19412	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
375	Sistem eTicketing pentru autobuze	19413	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
376	Sistem eTicketing pentru autobuze	19414	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
377	Sistem eTicketing pentru autobuze	19415	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
378	Sistem eTicketing pentru autobuze	19416	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
379	Sistem eTicketing pentru autobuze	19417	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
380	Sistem eTicketing pentru autobuze	19418	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
381	Sistem eTicketing pentru autobuze	19419	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
382	Sistem eTicketing pentru autobuze	19420	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
383	Sistem eTicketing pentru autobuze	19421	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
384	Sistem eTicketing pentru autobuze	19422	2.1.23.4.	02-Feb-21 00:00:00	84	14 458,50	172,13	2 065,56
385	Licenta pt. sistemul management flota si raportare	19423		02-Feb-21 00:00:00	0	362 950,00		
386	Sistem (set) de informare in statii de autobuz	19424	2.1.23.4.	26-Feb-21 00:00:00	84	27 667,50	333,34	4 000,08
387	Sistem (set) de informare in statii de autobuz	19425	2.1.23.4.	26-Feb-21 00:00:00	84	27 667,50	333,34	4 000,08
388	Sistem (set) de informare in statii de autobuz	19426	2.1.23.4.	26-Feb-21 00:00:00	84	27 667,50	333,34	4 000,08
389	Sistem (set) de informare in statii de autobuz	19427	2.1.23.4.	26-Feb-21 00:00:00	84	27 667,50	333,34	4 000,08
390	Sistem (set) de informare in statii de autobuz	19428	2.1.23.4.	26-Feb-21 00:00:00	84	27 667,50	333,34	4 000,08
391	Sistem (set) de informare in statii de autobuz	19429	2.1.23.4.	26-Feb-21 00:00:00	84	27 667,50	333,34	4 000,08
392	Sistem (set)de informare in statii de autobuz	19430	2.1.23.4.	26-Feb-21 00:00:00	84	27 667,50	333,34	4 000,08

393	Sistem (set) de informare in statii de autobuz	19431	2.1.23.4.	26-Feb-21 00:00:00	84	27 667,50	333,34	4 000,08
394	Sistem (set) de informare in statii de autobuz	19432	2.1.23.4.	26-Feb-21 00:00:00	84	27 667,50	333,34	4 000,08
395	Sistem (set) de informare in statii de autobuz	19433	2.1.23.4.	26-Feb-21 00:00:00	84	27 667,50	333,34	4 000,08
396	Sistem (set) de monitorizare calatori in statii de autobuz (camere video)	19434	2.1.22.6.3.	26-Feb-21 00:00:00	72	13 685,00	192,75	2 313,00
397	Sistem (set) de monitorizare calatori in statii de autobuz (camere video)	19435	2.1.22.6.3.	26-Feb-21 00:00:00	72	13 685,00	192,75	2 313,00
398	Sistem (set) de monitorizare calatori in statii de autobuz (camere video)	19436	2.1.22.6.3.	26-Feb-21 00:00:00	72	13 685,00	192,75	2 313,00
399	Sistem (set) de monitorizare calatori in statii de autobuz (camere video)	19437	2.1.22.6.3.	26-Feb-21 00:00:00	72	13 685,00	192,75	2 313,00
400	Sistem (set) de monitorizare calatori in statii de autobuz (camere video)	19438	2.1.22.6.3.	26-Feb-21 00:00:00	72	13 685,00	192,75	2 313,00
401	Sistem (set) de monitorizare calatori in statii de autobuz (camere video)	19439	2.1.22.6.3.	26-Feb-21 00:00:00	72	13 685,00	192,75	2 313,00
402	Sistem (set) de monitorizare calatori in statii de autobuz (camere video)	19440	2.1.22.6.3.	26-Feb-21 00:00:00	72	13 685,00	192,75	2 313,00
403	Sistem (set) de monitorizare calatori in statii de autobuz (camere video)	19441	2.1.22.6.3.	26-Feb-21 00:00:00	72	13 685,00	192,75	2 313,00

404	Sistem (set) de monitorizare calatori in statii de autobuz (camere video)	19442	2.1.22.6.3.	26-Feb-21 00:00:00	72	13 685,00	192,75	2 313,00
405	Sistem (set) de monitorizare calatori in statii de autobuz (camere video)	19443	2.1.22.6.3.	26-Feb-21 00:00:00	72	13 685,00	192,75	2 313,00
406	Automat de vanzare bilete-statia Posta Bradet coborare	19444	2.1.23.4.	17-Jun-21 00:00:00	84	111 265,00	1 324,58	15 894,96
407	Automat de vanzare bilete-statia vis-a-vis de Perla bl. B120	19445	2.1.23.4.	17-Jun-21 00:00:00	84	111 265,00	1 324,58	15 894,96
408	Automat de vanzare bilete-statia Uz casnic spre gara	19446	2.1.23.4.	17-Jun-21 00:00:00	84	111 265,00	1 324,58	15 894,96
409	Automat de vanzare bilete-statia Cuprom spre centru	19447	2.1.23.4.	17-Jun-21 00:00:00	84	111 265,00	1 324,58	15 894,96
410	Automat de vanzare bilete-statia Pompieri spre centru	19448	2.1.23.4.	17-Jun-21 00:00:00	84	111 265,00	1 324,58	15 894,96
411	Automat de vanzare bilete-statia Astralis spre centru	19449	2.1.23.4.	17-Jun-21 00:00:00	84	111 265,00	1 324,58	15 894,96
412	Automat de vanzare bilete-statia Silvania (Carrefour) spre centru	19450	2.1.23.4.	17-Jun-21 00:00:00	84	111 265,00	1 324,58	15 894,96
413	Automat de vanzare bilete-statia Spitalul Judetean spre gara	19451	2.1.23.4.	17-Jun-21 00:00:00	84	111 265,00	1 324,58	15 894,96
414	Automat de vanzare bilete-statia Scoala gen nr. 8 spre centru	19452	2.1.23.4.	17-Jun-21 00:00:00	84	111 265,00	1 324,58	15 894,96
415	Automat de vanzare bilete-statia Spitalul Judetean spre centru	19453	2.1.23.4.	17-Jun-21 00:00:00	84	111 265,00	1 324,58	15 894,96
416	Licente sisteme de operare sistem informatic integrat	19455		22-Oct-21 00:00:00	0	232 050,00		
417	Film video animat-Mobilitate urban durabila Zalau 2023	19456		01-Nov-23 00:00:00	0	5 950,00		

418	Ghid de conduita in trafic- Mobilitate urban durabila Zalau 2023	19457		09-Nov-23 00:00:00	0	5 200,30		
419	Panouri cu harta color trasee autobuze	19458	3.1.2.	05-Dec-23 00:00:00	36	23 800,00	661,11	7 933,32
420	Straturi tematice privind piste de bicicleta si rastele la harta digitala	19459		14-Dec-23 00:00:00	0	3 332,00		
421	Harta color trasee autobuze	19460	3.1.2.	14-Dec-23 00:00:00	36	8 092,36	224,79	2 697,48
422	Film video animat-reguli de circulatie in trafic cu bicicleat	19461		21-Dec-23 00:00:00	0	5 950,00		
423	Film video animat privind beneficiile transportului nepoluant	19462		21-Dec-23 00:00:00	0	5 950,00		
424	Film realizat cu drona	19463		06-Dec-23 00:00:00	0	4 403,00		
425	Fotografii in format electronic	19464		06-Dec-23 00:00:00	0	952,12		
	Total					73 658 597,99	746 927,09	8 977 200,36

Redevența Calculată | :

179 544,01

reprezentand efortul financiar al Municipiului Zalau pentru finantarea bunurilor din domeniul public si privat al UAT-ului.

Tabel 69 Indicatori sintetici privind activitatea operatorului în perioada 2021-2023

În continuare sunt prezentați indicatori sintetici privind activitatea operatorului în perioada 2021-2023.

Indicatori sintetici	2021	2022	2023
Numar total de vehicule operative	65	65	62
Vârsta medie a vehiculelor (ani)	10	10	11
Numărul de semicurse planificate	652	652	658
Numărul de calatorii	2.591.117	3.445.728	3.464.879
Km efectivi pe an (km)	1.627.617,06	1.648.991,3	1.668.094,98
Viteza comerciala (km/ora)	30	30	30
Număr de angajați	154	175	165
Numărul șoferi autobuze	71	70	71
Numar bilete vandute	268.750	363.488	383.625
Numar abonamente lunare vandute	51.505	46.615	88.417
Numar abonamente lunare subventionate integral	37.149	55.431	56.739
Numar abonamente lunare subventionate partial	57	186	168
Cheltuieli din exploatare înregistrate în an (RON/an)	14.171.954	16.490.703	19.362.940
Salariul mediu net conductorii de vehicule (RON/lună)	2502	2510	3090
Veniturile de exploatare (RON)	14.709.856	18.041.053	22.977.414
Venituri din vânzări directe de titluri de călătorie (RON)	1.990.964	2.969.687	3.223.069
Venituri din diferențe de tarif (RON)	3.747.523	8.947.624	8.838.723
Compensație pentru exploatare (RON)	8.535.129	5.541.010	10.719.486
Profit brut (RON)	537.889	1.550.383	3.614.360
Investiții efectuate cu resurse proprii (RON)	184.644	284.652.	619.955

10.5.1.1. Situația financiară al SC TRANSURBIS SA

Societatea a înregistrat următorii principali indicatori economico-financiari:

- mii lei -

Anul 2021

	- mii lei -
Venituri totale	14634
din care:	
Venituri din activitatea de transport public. Din care:	14559
Venituri din subvenții	12509
Alte venituri și venituri financiare	75
Cheltuieli totale	14172
Profit brut	537
Impozit / profit	87
Profit net	450

Anul 2022

	- mii lei -
Venituri totale	17726
din care:	
Venituri din activitatea de transport public, din care:	17412
Venituri din subvenții	14613
Alte venituri și venituri financiare	314
Cheltuieli totale	16490
Profit brut	1550
Impozit / profit	249
Profit net	1301

Anul 2023

	- mii lei -
Venituri totale	22836
din care:	
Venituri din activitatea de transport public, din care:	22695
Venituri din subvenții	19558
Alte venituri și venituri financiare	141
Cheltuieli totale	19362
Profit brut	3614
Impozit / profit	584
Profit net	3030

Bugetul aferent anului 2024

Conform HCL Zalău nr. 52/2024, pentru principalii indicatori financiari, SC TRANSURBIS SA a planificat următoarele valori:

Anul 2024 - Prognoză

	- mii lei -
Venituri totale	27118
din care:	
Venituri din activitatea de transport public, din care:	27088
Venituri din subvenții	23103
Alte venituri și venituri financiare	30
Cheltuieli totale	24967
Profit brut	2151
Impozit / profit	351
Profit net	1800

În anul 2023 TRANSURBIS SA a avut un număr mediu de 160 angajați iar pentru anii următori numărul prognozat de salariați este de 160 pentru anul 2024 și de 163 pentru anul 2025 și de 180 pentru 2026. Creșterea numărului de angajați este asociată cu extinderea activității la nivel regional, începând cu noiembrie 2024.

10.5.2. Politica în domeniul calității al SC TRANSURBIS SA

S.C. TRANSURBIS S.A., societate cu capital majoritar de stat, având ca obiect principal de activitate: *„Transportul urban suburban și metropolitan de călători”*, cod CAEN 4931, a implementat un sistem de Management conform cerințelor standardelor internaționale ISO 9001: 2015.

Conform acestui sistem de management: *„clientul reprezintă cel mai important factor al organizației noastre și doar printr-o îmbunătățire continuă a activității noastre și a Sistemului de Management implementat, prin implicarea tuturor angajaților în realizarea obiectivelor putem ajunge la satisfacția maximă a călătorilor”*.

Actualele orientări ale economiei impun o politică de calitate bazată pe :

- satisfacerea cerințelor clienților;
- selectarea furnizorilor cu foarte mare atenție în ceea ce privește calitatea produselor și serviciilor achiziționate;
- respectarea condițiilor și termenelor legale și ale celor solicitate de beneficiari;
- dezvoltarea serviciilor în vederea creșterii performanțelor;

- îmbunătățirea continuă a activității desfășurate.

În acest scop, este necesar ca toate eforturile să se concentreze spre următoarele priorități:

- satisfacerea cerințelor beneficiarului să fie obiectivul prioritar al fiecăruia dintre salariați;
- fiecare salariat să fie convins că acest obiectiv este realizabil;
- focalizarea atenției spre respectarea exigențelor beneficiarului în limitele legii;
- calitatea să fie mai mult decât un obiectiv, ea trebuie să devină sinonimă cu progresul-sursa permanentă de îmbunătățire continuă a activității organizației.

Obiectivele principale ale organizației sunt:

- creșterea încrederii beneficiarilor în serviciile oferite de **S.C. TRANSURBIS S.A.**;
- creșterea competitivității serviciilor prin utilizarea de tehnologii și echipamente performante;
- îndeplinirea tuturor angajamentelor asumate față de clienți, astfel încât satisfacția acestora să fie maximă;

10.5.3. Indicatori de performanță și calitate ai serviciului

Conform contractului de delegare a serviciului, operatorul raportează trimestrial indicatori de performanță ce vizează:

- Curse anulate sau neregulate din vina operatorului
- Trasee anulate pentru o perioadă de mai mult de 24 de ore din vina Operatorului
- Numărul de pasageri afectați de situațiile prevăzute la pct.1 și 2;
- Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic, comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație;
- Reclamații de la călători privind calitatea transportului Reclamații rezolvate
 - Reclamații fundamentate
 - Reclamații rezolvate
 - Reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termen legal
- Protecția mediului-Respectarea standardelor de poluare EURO 5
- Vehicule
 - Vechimea medie a vehiculelor parc circulant
 - Cerințe de confort: nr. vehicule parc circulant zilnic care nu au facilități pentru persoanele cu dizabilități
- Despăgubiri plătite de către operatorii de transport/transportatorii autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului
- Numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale
- Numărul accidentelor în trafic din vina personalului propriu al Operatorului raportat la fiecare mil. km incluși în programul de transport
- Indicele de Satisfacție a Pasagerilor

Tabel 70 Indicatori de performanta pentru serviciul public de transport local de persoane

INDICATORI DE PERFORMANTA pentru serviciul public de transport local de persoane in Municipiul Zalau							
Nr. crt.	Indicatori	Descriere mod de calcul	Parametru			Pondere criteriu	
			U.M.	Nivel acceptat fara penalizari	Nivel maxim permis		
0	1	2	3	4	5	6	
1	Curse anulate sau neregulate din vina Operatorului	curse anulate sau neregulate/total curse incluse in Programul de Transport)* 100	%	5	20	10%	
2	Trasee anulate pentru o perioada de mai mult 24 ore din vina Operatorului	Suma (lungimea traseelor anulate x zile anulate)/lungimea totala a traseului x 365	%	5	20	10%	
3	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2	Nr.	1000	4000	10%	
4	Respectarea Planului de Servicii (PSO)	(Suma parc planificat-Suma parc utilizat)/Suma parc planificat) x 100	%	100	4%	10%	
5	Plangeri de la pasageri	Plangeri fundamentate	Nr. Plangeri fundamentate	Nr.	20	80	5%
		Plangeri rezolvate	Nr. Plangeri rezolvate	Nr.	20	80	5%
		Plangeri nerezolvate	Nr. Plangeri nerezolvate	Nr.	0	0	5%
6	Protectia Mediului	Respectarea standardelor de poluare Euro 3 si Euro 4	Numar vehicule care nu respecta normele Euro 3 si Euro 4 raportat la numarul de vehicule impus in Programul de Transport	%	30	40	10%
7	Vehicule	Vechimea medie a vehiculelor	Vechimea medie a vehiculelor	ani	20	30	5%
8	Penalitati platite	Cuantumul penalitatilor platite de catre operatorul de transport pentru nerespectarea standardelor de transport si mediu	lei	2500	10000	10%	
9	Respectarea prevederilor legale	Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputemicit	Nr.	2	8	10%	
10	Accidente de trafic	Numarul accidentelor in trafic din vina personalului propriu al Operatorului	Nr.	10	30	10%	
11	Indicele de Satisfactie al Pasagerilor	Respectarea nivelului minim impus	Nr.				
			Total pondere criterii			100%	

10.5.4. Sursele de finanțare ale activităților

Art. 41 din Legea nr. 92/2007 prevede că finanțarea cheltuielilor curente și de capital necesare pentru efectuarea serviciului public de transport local și județean de persoane prin curse regulate se asigură din veniturile operatorilor de transport sau ale transportatorilor autorizați. Veniturile operatorilor de transport rutier și ale transportatorilor autorizați se formează din încasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor, denumite în continuare taxe de călătorie, reprezentând contravaloarea serviciului prestat, și/sau din subvenții de la bugetul de stat și de la bugetele locale, calculate ca diferență de tarif, în condițiile legii.

Sursele de finanțare pentru realizarea serviciului de transport public sunt:

- venituri din activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie;
- venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local;
- diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit Contractului;
- orice alte venituri obținute de către Operator în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local;
- profitul rezonabil la care operatorul este îndreptățit (operatorul are un profit rezonabil stabilit pe baza Ratei swap pentru Romania dată publicității de Consiliul Concurenței)

- Compensația pentru efectuarea obligațiilor de serviciu public.

Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public se plătește de către Municipiul Zalău.

În ceea ce privește verificarea respectării Anexei la Regulamentul CE 1370/2007 și verificarea inexistenței ajutorului de stat, anual Operatorul este supus unui audit tehnico-economic. Rezultatele auditului tehnico-economic aferent unui an poate duce la regularizarea compensației de exploatare prin returnarea unei sume către Municipiul Zalău.

10.5.5. Strategia de dezvoltare a SC TRANSURBIS

Strategia pe termen scurt și mediu propune continuarea implementării proiectelor din documentele strategice ale Municipiului Zalău.

Programul de investiții al operatorului, așa cum acesta este aprobat prin HCL, prevede investiții în modernizare spații garaj și sediu operator, achiziție de echipamente, dotări și softuri pentru operare.

Tabel 71 Programul de investiții al operatorului TRANSURBIS

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Valoarea Estimată (mii lei fără TVA)											Data Incepere	Data Finalizare	Sursa de Finanțare	Tipul de bun (de retur, de preluare, propria ale operatorului)	
		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031					
Modernizare hala de intretinere	Achizitie instalatie fotovoltaica			1400										2023	2024		
	Lucrari de modernizare hala de intretinere si reparatie auto	100	385				100	150	170	100	150			2022	2031	Surse proprii	Bunuri proprii ale operatorului
Dotări	Autoturism	80												2022	2022	Surse proprii	Bunuri proprii ale operatorului

	Cumparare teren		73	162										2022	2023	Surse proprii	Bunuri proprii ale operatorului
	Achizitie diferite utilaje		15	57	147	1075	1112	1200	1250	1100	1100	1000	1100	2022	2031	Surse proprii	Bunuri proprii ale operatorului
	Softuri		17	16	30	30	30	30	30	35	40	30	40	2022	2031	Surse proprii	Bunuri proprii ale operatorului
TOTAL			285	620	1577	1105	1142	1330	1430	1305	1240	1180	1140				

Prin Programul de investiții, aprobat anual prin bugetul de venituri și cheltuieli, operatorul urmărește implementarea investițiilor prevăzute în Contractul de delegare- Anexa 3.1-Programul de investiții al Operatorului.

SC TRANSURBIS S.A. a adoptat următoarea misiune a activității viitoare:

“Cresterea calității si atractivității serviciului de transport public urban și extinderea activității sale în localități limitrofe către noi zone de interes și transformarea societății în operator regional.

Obiectiv general

Dezvoltarea S.C. TRANSURBIS S.A. și transformarea în **operator regional** pentru transport public în zonele limitrofe ale Municipiului Zalău.

Obiective specifice

- Îmbunătățirea ofertei de transport prin înlocuirea autobuzelor vechi și achiziția de noi vehicule, inclusiv electrice și mai puțin poluante, diversificarea capacității flotei în funcție de cerințele pieței.
- Creșterea gradului de siguranță și confort a transportului public, inclusiv accesul facil al persoanelor cu handicap, pentru creșterea generală a accesibilității transportului public.
- Reanalizarea și dezvoltarea rețelei de transport public, în prezent mai mult liniară pe direcția Nord-Sud, spre un sistem liniar-radial pentru satisfacerea cererii de transport pe toată suprafața orașului. Dimensionarea încărcărilor pe noua rețea va ține seama și de rezultatele Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.
- Urmărirea implementării unui Sistem Automat de Taxare și asigurarea managementului acestuia pentru gestionarea informațiilor privind pasagerii transportați, managementul traficului și al flotei.

În implementarea Planului de Afaceri, o componentă esențială a fost necesitatea realizării unui program de investiții cuprinzător, atât pentru modernizarea dotărilor existente, cât și pentru dezvoltarea capacității de transport și îmbunătățirea sistemului de exploatare și administrare. În acest context se situează preocuparea operatorului de a identifica soluții pentru constituirea unei noi autobaze.

În paralel se vor propune anual investiții și achiziții a fi realizate din surse proprii pentru :

- Continuarea investițiilor în modernizări la garaj, platforme și spații de mentenanță;
- Stație de spălare ecologică;
- Dotarea cu echipamente și SDV-uri pentru mentenanță;
- Preluarea în operare a noilor autobuze ecologice, achiziționate de UAT Zalău respectiv și de celelalte UAT-uri din Zona Metropolitană, dacă va fi cazul;

10.5.6. Analiza SWOT al SC TRANSURBIS**Puncte tari**

- a. S.C. TRANSURBIS S.A. este un operator cu o **îndelungată tradiție în efectuarea serviciului de transport public urban și suburban**, fapt ce constituie o garanție a asigurării continuității acestui serviciu.
- b. S.C. TRANSURBIS S.A. **este o societatea comercială cu capital integral de stat**, având ca acționari Consiliul Local al Municipiului Zalău și Consiliile Locale ale celorlalte patru UAT-uri fondatoare a Asociației Metropolitane de Transport Public Zalău, ceea ce îi conferă **avantajul de a se bucura de drepturile unui operator regional** în ceea ce privește atribuirea contractelor de operare, concesiunea bunurilor din patrimoniul public, planificarea dezvoltării pe termen lung.
- c. S.C. TRANSURBIS S.A este **organizată și condusă astfel încât să asigure satisfacerea interesului general de mobilitate al locuitorilor** și să-si îndeplinească “Obligatiile de Serviciu Public” în sensul prevederilor Regulamentului (CE) 1370/2007.
- d. S.C. TRANSURBIS S.A. **este operator unic pe teritoriul administrativ al Municipiului Zalău**, fapt ce conferă posibilitatea unei gestiuni mai puțin complicate a serviciului la nivel local, cu efecte benefice asupra monitorizării serviciului de către municipalitate și asupra calității serviciului.
- e. Operatorul dispune de o **baza tehnico-materială, atelier de reparatii, dispecerat, echipaje de interventie și depanare** care fac față în mare măsură cerințelor impuse de desfășurarea activității.
- f. S.C. TRANSURBIS S.A **are o strategie de dezvoltare a serviciului și un plan investițional, extinderea serviciilor la nivel regional, precum și îmbunătățirea calității serviciului prestat în condiții de creștere a eficienței fiind o preocupare permanentă** a acestuia.
- g. Operatorul dispune în prezent de 20 de autobuze noi, ecologice și **va dispune de alte autobuze noi și dotări, inclusiv sistem de e-ticketing**, ce vor fi concesionate de către Municipiul Zalău, **investiții finanțate din fonduri europene 2021-2027**.
- h. Operatorul **are rezultate financiare pozitive**, și, conform prevederilor legislative în vigoare, acesta **virează anual dividende acționarului său**.
- i. S.C. TRANSURBIS S.A are experiență în derularea de proiecte din surse bugetare atrase, fiind o **societate de încredere pentru instituțiile bancare naționale și internaționale**. Acesta ar putea derula și un credit bancar, fără garanție municipală.
- j. Operatorul este preocupat de îmbunătățirea performanțelor operaționale și economice proprii, fiind **parte a platformei naționale de benchmarking în transport public**, platformă ce analizează indicatori de performanță în scopul creșterii performanțelor operatorilor. De asemenea, operatorul este activ în asociațiile profesionale la nivel național.

Puncte slabe

- a. **Dotarea cu mijloace de transport** este încă insuficientă. Deși după achiziția celor 70 de autobuze marca SOLARIS durata medie de viață a mijloacelor de transport călători a fost redusă semnificativ, este necesara înlocuirea autobuzelor vechi, cu durata de funcționare depășită și creșterea numărului de autobuze performante și ecologice.
- b. **Nivelul dotarilor** din hala de reparatii, precum și din celelalte facilități din garaj (statia de spălare, platforme etc) este insuficient pentru a permite o activitate adaptată la cerințele noului parc de vehicule și celorlalte dotări avute în vedere și pentru optimizarea și eficientizarea fluxurilor tehnologice.
- c. **Dotarea cu personal suficient**, care să corespundă cerințelor tehnice de exploatare, cerințelor comportamentale față de călători.

- d. Se constată ***lipsa unui sistem informatic integrat*** care să asigure creșterea gradului de informare a călătorilor, în schimb ***managementul de trafic și al flotei, planificarea și gestiunea resurselor și managementul general al societății este realizat la nivelul cerințelor.***

Amenințări

- a. ***Restricțiile legislative în domeniul utilizării forței de muncă și financiar***, care nu permit angajarea și salarizarea personalului necesar într-un mod motivațional, astfel încât operatorul să poată optimiza utilizarea resursei umane.
- b. ***Lipsa resurselor financiare suficiente necesare pentru investiții proprii, impuse de nivelul profitului rezonabil la care operatorul este îndreptățit*** (operatorul are un profit rezonabil stabilit pe baza Ratei swap pentru România dată publicității de Consiliul Concurenței).
- c. ***Implementarea proiectelor finanțate cu fonduri europene 2021-2027***, respectiv fin PNRR care prin întârzierea finalizării procedurilor de achiziție, poate aduce constrângeri operatorului în punerea în funcțiune a noilor autobuze achiziționate, în planificarea pe termen mediu și lung de investiții noi din surse proprii sau atrase.

Oportunități

- a. ***Prevederile programelor de finanțare europeană pentru perioada 2021-2027***, care incurajează și susțin dezvoltarea transportului public prin creșterea ponderii transportului electric, reducerea poluării și îmbunătățirea mediului, automatizarea proceselor și creșterea calității serviciilor, constituie o ***oportunitate deosebită pentru accesarea de către Municipiul Zalău sau Asociația Metropolitană pentru Transport Public Zalău, de fonduri nerambursabile*** pentru finanțarea unor proiecte eligibile bine fundamentate (autobaza nouă/modernizare autobază, autobuze cu grad redus de poluare etc)
- b. ***Extinderea serviciilor de transport public la nivel regional, fapt ce asigură oportunitatea dezvoltării de servicii integrate urban-regional și implementarea unei politici tarifare care să fie attractive pentru cetățeni***, astfel încât să predomine transportul public în locul automobilului personal.
- c. ***Posibilitatea extinderii ariei de operare regionale***, dată fiind intenția de extindere a ariei de competență a AMTPZ și conjunctura legislativă în ceea ce privește transportul județean (expirarea programelor de transport la data de 31 decembrie 2023, fapt ce a impus Consiliului Județean Sălaj să încheie contracte de delegare conforme cu Regulamentul (CE) 1370/2007, până la acea dată).
- d. ***Dezvoltarea transportului public este parte din conceptul strategic al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, al Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană, al Strategiei Smart City a Municipiului Zalău, precum și a Strategiilor de dezvoltare la nivel regional.***

10.6. Controlul exercitat de către autoritatea contractantă asupra operatorului

Conform Actului Constitutiv al TRANSURBIS SA acesta este înființată ca societate comercială ce funcționează conform Legii 31/1990 privind societățile comerciale, cu modificările și completările ulterioare, cu acționar unic - Municipiul Zalău prin Consiliul Local al Municipiului Zalău 100%. Urmează capitalizarea TRANSURBIS SA cu câte 0,5% față de valoarea capitalului social, de către cele patru comune care sunt membre ale AMTPZ, astfel Municipiul Zalău va deține 98%.

Astfel, în temeiul art. 28 din Legea nr. 51/2006: „(2¹) Autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale sau, după caz, asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în baza mandatului primit, pot încredința unui operator de drept privat

gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii”.

Contractul se delegă prin atribuire directă având în vedere prevederile legii prin care unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației trebuie să exercite un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional/operatorului în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe.

În această situație, prezența asociațiilor ca membri fondatori ai **AMTPZ** conferă acesteia din urmă, un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional **TRANSURBIS S.A.** în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe.

Faptul că prin regulament și reglementări de natură contractuală și factuală, AMTPZ poate impune Operatorului, eficientizarea și modernizarea transportului public de călători, considerăm că dispozițiile art. 28 din Legea nr. 51/2006 sunt îndeplinite și permit atribuirea directă a contractului de delegare de gestiune.

Organe de conducere ale TRANSURBIS SA

Potrivit Art. 64³(1) din Ordonanței de urgență a Guvernului nr.109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice actualizată - numărul reprezentanților statului sau ai unității administrativ-teritoriale în adunarea generală a acționarilor la întreprinderile publice este de maximum două persoane.

Adunarea Generală a Acționarilor va fi constituită integral din reprezentanți ai **Consiliului Local al Municipiului și reprezentanții Consiliului Locale ale comunelor Mirșid, Crișeni, Hereclean și Meseșeni de Jos**, asigurând controlul integral asupra deciziilor strategice ale operatorului. Acționarii exercită dreptul lor de vot în Adunarea Generală, proporțional cu numărul acțiunilor pe care le posedă. Conform statutului, Adunarea Generală a Acționarilor este organul de conducere al societății care decide asupra activității acestuia și asigură politica economică și comercială.

Societatea este și va fi administrată de un Consiliu de Administrație. Membrii consiliului de administrație sunt desemnați de Adunarea Generală a Acționarilor, la propunerea acționarilor, conform statutului. În relațiile cu terții, societatea este reprezentată de Președintele Consiliului de Administrație, acesta fiind singurul abilitat să semneze actele ce angajează societatea față de terți.

Directorii pot fi numiți dintre membrii Consiliului de Administrație sau din afara Consiliului de Administrație, în condițiile legii.

Atribuțiile Adunării Generale a Acționarilor și ale Consiliului de Administrație sunt stabilite conform Actului constitutiv în vigoare al S.C. TRANSURBIS S.A.

Prin intermediul Adunării Generale a Acționarilor și a Consiliului de Administrație se exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și semnificative ale operatorului, asupra bugetului, planului de afaceri și investițiilor operatorului, asupra tehnologiilor aplicate și a altor elemente strategice și semnificative pentru politica comercială și de operare.

În plus, conform art.6 din Ordonanța Guvernului nr.26/2013 privind întărirea disciplinei financiare la nivelul unor operatori economici la care statul sau unitățile administrativ-teritoriale sunt acționari unici sau majoritari, bugetul de venituri și cheltuieli al operatorului este aprobat și de către Consiliul Local al Municipiului Zalău.

10.7. Oportunitatea delegării gestiunii serviciului public de transport

10.7.1. Prevederi legislative

Serviciile publice de transport local pe teritoriile UAT-urilor membre ale AMTPZ se pot realiza fie prin gestiune directă fie prin gestiune delegată, în condițiile menționate în Secțiunile II și III din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr.51/2006 actualizată și în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători.

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care *Asociația Metropolitană de Transport Public Zalău, în numele unităților administrativ-teritoriale membre, își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin acestora potrivit legii cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora, conform cu mandatele date de acestea.*

Conform Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr.51/2006 actualizată, gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. g), respectiv lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care pot fi:

- a) servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale sau consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ - teritoriale respective;
- b) societăți reglementate de Legea nr.31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ - teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ - teritoriale respective.

Asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în baza mandatului primit pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract:

- a. Unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
- b. operatorul desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului;

c. capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional este exclusă.

În cazul serviciului de transport public local de călători, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (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. 1.107/70 ale Consiliului.

Operatorii care își desfășoară activitatea în regim de gestiune directă prevăzuți la art, 28 alin, (2) lit. b) din Legea 51/2006 actualizată, se organizează și funcționează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de către consiliul de administrație al acestora.

Gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori de drept privat menționați la art,2, lit,g) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr.51/2006 acualizată care pot fi:

- a. societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social privat;
- b. societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social mixt.

Operatorii care își desfășoară activitatea în modalitatea gestiunii delegate furnizează serviciile publice de transport local de călători în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului.

Procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice, în cazul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, se desfășoară conform Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale.

Ordinul ANRSC/ANAP nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard și contractual-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie, stabilește atât documentația cadru, cât și modelul cadru al contractului de delegare a gestiunii serviciului.

Un contract poate fi încheiat fără procedură competitivă, în conformitate cu prevederile Legii nr. 92/2007 și ale Regulamentului 1370/2007, art 5 (4).

Societățile reglementate de Legea nr.31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral public pot participa la procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice în zona teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale care exercită o influență dominantă asupra acestora sau în afara acestei zone dacă operatorul nu are încheiat un alt contract de delegare a gestiunii atribuit direct, conform art. 28 din Legea 51/2006.

Prin urmare, având în vedere strategia de dezvoltare a serviciului de transport integrat pe teritoriul AMTPZ, legislația în domeniul serviciilor de utilitate publică, legislația privind achizițiile publice, operatorul regional se încadrează la condițiile impuse pentru atribuirea prin excepție.

În vederea realizării unei analize comparative privind implemenatrea celor trei opțiuni de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători pe aria administrativ teritorială a UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Zalău, au fost analizate diverse date și aspecte ale acestor opțiuni prin prisma mai multor criterii relevante:

1. Administrativ și procedural;

2. Riscuri și termene;
3. Acces la finanțare europeană și implementarea programelor de dezvoltare și investiții;
4. Social și protecția mediului;
5. Impact economico-financiar.

Premizele de analiză sunt următoarele:

- **Tratamentul egal față de operatori**, indiferent de tipul de proprietate, mărime.
În oricare din cele trei opțiuni, **se consideră că prevederile ce decurg din obligația de serviciu și documentele de organizare a serviciului** (program de transport, populația deservită, politică tarifară, politica socială, venituri colectate, accesibilitatea rețelei la locuri de muncă, stabilire nivel profit rezonabil, etc) **sunt similare, toți acești parametri fiind atributul Asociației Metropolitane de Transport Public Zalău și nu al operatorilor, fiindu-le în schimb aplicabile oricărui tip operator, public sau privat.**
- **Analiza releva aspectele esențiale ale opțiunilor analizate, nefiind analizate în detaliu aspectele financiare**, acesta analiză urmând a face obiectul studiului de oportunitate în vederea delegării, la momentul definitivării formei și conținutului contractului de serviciu public, după definirea obligației de serviciu public la nivel regional, a noii politici tarifare, precum și a costurilor asociate serviciului integrat de transport.
- **Trecerea de la transport public local pe teritoriul Municipiului Zalău la transport public local în cadrul localităților membre ale Asociației Metropolitane de Transport Public Zalău comportă o serie de acțiuni administrative ce sunt încă în desfășurare** (definitivarea activităților de transformare a SC TRANSURBIS SA în operator regional, crearea instrumentelor de control a operatorului și de separare a funcției de planificare, reglementare ce este la Asociație de cea de operare etc). Drept urmare, la momentul elaborării studiului de oportunitate în vederea delegării vor fi detaliate toate informațiile ce derivă din aceste decizii.

Tabel 72 Tratarea opțiunilor de delegare a contractului de servicii publice de transport de calatori cu analizarea criteriilor

Criteriu de analiză	Opțiunea 1 Gestiune directă prin atribuire directă către SC TRANSURBIS SA	Opțiunea 2 Gestiune delegată prin atribuire competitivă	Opțiunea 3 Gestiune directă prin atribuire directă către TRANSURBIS SA a unui număr de trasee și gestiune delegată prin atribuire competitivă pe anumite trasee
Administrativ și procedural	<p>Asociația Metropolitană de Transport Public Zalău a fost înființată și este în proces de organizare și de creare a mecanismelor pentru implementarea contractului și funcționarea corespunzătoare.</p> <p>Operatorul este operator regional și îndeplinește toate condițiile cumulative specificate la art. 28 alin (2¹) din Legea 51/2007 a serviciilor de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare. Operatorul are capacitatea tehnică de deservire a rutelor propuse a face obiectul obligației de serviciu public.</p> <p>Gestiunea directă se realizează fără aplicarea prevederilor Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale.</p>	<p>Asociația Metropolitană de Transport Public Zalău a fost înființată și este în proces de organizare și de creare a mecanismelor pentru implementarea contractului și funcționarea corespunzătoare.</p> <p>Procedura de atribuire se va desfășura conform prevederilor Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale (în cazul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară) și a Ordinului ANRSC/ANAP nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard și contractual-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie.</p> <p>Atribuirea poate fi realizată pe întreg programul de transport sau pe loturi de trasee.</p> <p>Conform Legii 92/2007 (art 22 alin.4), Asociația poate decide să atribuie direct contracte de servicii publice fie în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1 000 000 EUR, fie în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de</p>	<p>Din punct de vedere administrativ și procedural, opțiunea 3 reunește Opțiunile 1 și 2.</p> <p>IN PLUS, pin punct de vedere administrativ, integrarea serviciilor când există mai mulți operatori este complicată și mai greu de gestionat la nivelul asociației, mai ales că nu există instrumente soft-ware și sistem de e-ticketing.</p>

	<p><i><u>Având în vedere că asociația este abia constituită iar derularea unei proceduri de atribuire directă nu comportă proceduri complexe, această opțiune este ușor de implemenat și gestionat.</u></i></p>	<p>transport public de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri. În cazul unui contract de servicii publice atribuit direct unei întreprinderi mici sau mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule, aceste plafoane pot fi mărite fie la o valoare medie anuală estimată la mai puțin de 2 000 000 EUR, fie la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 600 000 de kilometri. Cu toate acestea, trebuie respectate și plafoanele stabilite prin Legea 99/2007.</p> <p>Din punct de vedere administrativ, integrarea serviciilor când există mai mulți operatori este complicată și mai greu de gestionat la nivelul asociației, mai ales că nu există instrumente software și sistem de e-ticketing iar</p> <p><i><u>Având în vedere că asociația este abia constituită, derularea unei proceduri competitive pentru unul sau mai multe contracte de delegare este dificilă.</u></i></p>	<p><i><u>Având în vedere că asociația este abia constituită, implementarea unui sistem complex cu mai multe modalități de gestiune, forme de atribuire și mai mulți operatori nu este indicată.</u></i></p>
Riscuri și termene	Contractul poate fi încheiat în termen de minim 12 luni de la data anușului privind informarea prealabil în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE) a intenției de	Procedura atriburii competitive, urmând prevederile legii 99/2016, are nevoie pentru finalizare de 8 luni de la data inițierii acesteia. Inițierea nu poate fi făcută decât la 12 luni de la publicarea în Jurnalul Oficial al Uniunii	Pentru traseele ce vor fi atribuite direct, procedura de atribuire se poate definitiva până la data de 14.11.2024. Pentru traseele atribuite competitiv,

<p>atribuire directă a contractului de delegare.</p> <p>Având în vedere expirarea prin ajungere la termen a contractului actual încheiat între Municipiul Zalău și SC TRANSURBIS SA la data de 15.11.2024, procedura de atribuire directă se poate desfășura sub condiționalitatea publicării anunțului în JOUE până la data de 15.11.2023. Perioada de 1 an (15.11.2023-15.11.2024) include toate termenele necesare pentru obținerea avizului Consiliului Concurenței, a Hotărârilor Consiliilor Locale și a Consiliului Județean, precum și Hotărârea AGA pentru delegarea serviciului.</p> <p>În ceea ce privește transportul local în localitatea Bradu, acest contract va fi încheiat înainte de termen odată cu semnarea noului contract de delegare a gestiunii cu TRANSURBIS SA.</p> <p>Anunțul JOUE a fost lansat la data de 27.10. 2023 sub nr. 210/2023 (Anunț de intenție pentru servicii publice de transport de călători - 2023-OJS210-00665129-ro-ts.pdf)</p> <p><u>Nu există riscuri în ceea ce privește respectarea termenului de 15.11.2024 pentru încheierea noului contract.</u></p>	<p>Europene a intenției de atribuire a unui contract de delegare a gestiunii.</p> <p>Având în vedere durata estimată necesară pentru definitivarea unei proceduri competitive (aproximativ 20 luni de la data anunțului în JOUE), această procedură nu se poate desfășura până la data ajungerii la termen a contractului actual încheiat între Municipiul Zalău și SC TRANSURBIS SA la data de 15.11.2024. Acest lucru face imposibilă asigurarea continuității serviciului la nivelul Municipiului Zalău. În plus, riscul de prelungire a procedurii sau de nefinalizare a acesteia prin contract de servicii, aduce riscuri majore privind realizarea serviciului în Municipiul Zalău. Derularea unei proceduri de achiziții necesită experiență din partea personalului asociației.</p> <p><u>Respectarea termenului de 15.11.2024 pentru încheierea noului contract este imposibilă. Nu se asigură continuitatea serviciilor la Nivelul Municipiului Zalău.</u></p>	<p>durata estimată necesară pentru definitivarea unei proceduri competitive este de aproximativ 20 luni de la data anunțului în JOUE.</p> <p><u>Respectarea termenului de 15.11.2024 pentru încheierea contractelor atribuite competitiv este imposibilă. Integrarea serviciilor la nivel regional nu poate avea loc în acest caz.</u></p>
---	---	---

<p>Acces la finanțare europeană și implementarea programelor de dezvoltare și investiții</p>	<p>Contractul de delegare a fost condiționalitate pentru accesarea fondurilor europene 2014-2023, atribuirea către SC TRANSURBIS SA este specificată în contractele de finanțare din fonduri europene semnate de către Municipiul Zalău, așa cum aceste proiecte au fost detaliate în acest studiu.</p> <p>Și pentru actuala perioadă de programare, accesare de finanțare europene este condiționată de existența contractului de delegare a gestiunii. Această opțiune păstrează controlul dezvoltării serviciului și al operatorului regional la nivelul unităților administrative-teritoriale ce îl dețin, prin deciziile strategice luate de organismele statutare ale operatorului și prin mecanismele contractuale impuse operatorului de membrii asociației, prin organele de conducere ale asociației.</p> <p><u>Opțiunea asigură implementarea viziunii de dezvoltare a transportului public local la nivel de regiune și implementarea programelor de investiții în curs de realizare, permit accesarea de noi finanțări din fonduri europene, de la</u></p>	<p>Opțiunea permite accesarea de fonduri europene de către UAT-urile membre ADI. Bunurile aflate în proprietatea UAT și care după finalizarea contractului se reântorc la acestea (inclusiv cele ce au făcut obiectul accesării de fonduri europene) trebuie menționate în documentația de atribuire.</p> <p><u>Opțiunea asigură în măsură mai mică implementarea viziunii de dezvoltare a transportului public local la nivel de regiune, permit accesarea de noi finanțări din fonduri europene.</u></p>	<p>Opțiunea permite accesarea de fonduri europene de către UAT-urile membre ADI. Bunurile aflate în proprietatea UAT și care după finalizarea contractului se reântorc la acestea (inclusiv cele ce au făcut obiectul accesării de fonduri europene) trebuie menționate în documentația de atribuire.</p> <p><u>Opțiunea asigură într-o măsură mai mică implementarea viziunii de dezvoltare a transportului public local la nivel de regiune și implementarea programelor de investiții în curs de realizare, permit accesarea de noi finanțări din fonduri europene, de la</u></p>
--	---	---	---

	<u><i>instituii financiare internaționale și din alte surse.</i></u>		<u><i>instituii financiare internaționale și din alte surse.</i></u>																												
Social și protecția mediului	<p>Condițiile de mediu sunt cele impuse de către Asociația Metropolitană de Transport Public Zalău, indiferent de tipul operatorului sau modalitatea de atribuire. Condițiile impuse autobuzelor și serviciului trebuie să asigure reducerea emisiilor, a poluării, să se asigure prevederile legale privind salubritatea, colectarea selectivă, și să prevadă instrumente pentru îmbunătățirea condițiilor de mediu. Respectarea condițiilor de muncă pentru angajații operatorului precum și nivelul protecției sociale pentru locuitorii zonei deservite fac obiectul contractului de delegare, sunt impuse de către asociație indiferent de modalitatea de gestiune și de atribuire a serviciului.</p> <p><u><i>Oricare dintre opțiuni asigură implementarea viziunii asociației și a UAT-urilor membre în ceea ce privește politica socială și de mediu</i></u></p>																														
Impact economico-financiar	<p>Calculul compensației se realizează în conformitate cu Anexa la Regulamentul 1370/2007.</p> <p>Efectul financiar Net/Compensația =</p> <ul style="list-style-type: none"> Costuri suportate în legătură cu obligația de serviciu public Minus eventuale efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare în temeiul obligației de serviciu public Minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației de serviciu public Plus un profit rezonabil <p>Instrumente de evitare a supra- sau subcompensării sunt esențiale pentru derularea contractului.</p> <p>În ceea ce privește costurile eligibile, analiza comparativă a costului practicat în câteva orașe similare, relevă că TRANSURBIS SA se situează în marja de cost a celorlalți operatori din țară. Costul pe km este determinat de factori ce țin de vechimea parcului utilizat (amortizarea inclusă în cost și nivelul mentenanței mai scăzut cu cât parcul este mai nou), redevența pentru bunuri concesionate de autoritățile contractante. Astfel, această analiză comparativă are doar caracter orientativ, analiza costului pe km raportat la condițiile concrete din aria de operare a TRANSURBIS SA realizându-se prin auditul tehnico-economic anual și prin transpunerea măsurilor stabilite de autoritatea contractantă.</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="2">TRANSURBIS SA</th> <th>STP Alba Iulia</th> <th>Tursib Sibiu</th> <th>SWK Klagenfurt</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="2">Operator regional</th> <th>operator privat regional</th> <th>operator municipal</th> <th>operat. municip</th> </tr> <tr> <th>indicator</th> <th>U.M.</th> <th>Autobuze urban</th> <th>Autobuze regional</th> <th>Autobuze</th> <th>Autobuze</th> <th>Autobuze</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Parc maxim</td> <td>nr.</td> <td colspan="2">60</td> <td>78</td> <td>107</td> <td>66</td> </tr> </tbody> </table>					TRANSURBIS SA		STP Alba Iulia	Tursib Sibiu	SWK Klagenfurt			Operator regional		operator privat regional	operator municipal	operat. municip	indicator	U.M.	Autobuze urban	Autobuze regional	Autobuze	Autobuze	Autobuze	Parc maxim	nr.	60		78	107	66
		TRANSURBIS SA		STP Alba Iulia	Tursib Sibiu	SWK Klagenfurt																									
		Operator regional		operator privat regional	operator municipal	operat. municip																									
indicator	U.M.	Autobuze urban	Autobuze regional	Autobuze	Autobuze	Autobuze																									
Parc maxim	nr.	60		78	107	66																									

Rulaj (parcurs anual)	mii veh.km	4.502,5	568,97	3.393,97	5.388,71	3.000,00
Cost/km	lei/km	9,55	8,90	7,79	10,82	17,31
		Sursa: contract de delegare a gestiunii anul 1		sursa: autoritatea contractanta	Sursa: contract de delegare a gestiunii 2020	sursa: date furnizate de operator

		RATBV		RAT CRAIOVA	STV SA	CT BUS SA
		Operator regional		operator intern	Operator regional	operator municip.
indicator	U.M.	Autobuze urban	Autobuze regional	Autobuze	Autobuze	Autobuze
Parc maxim	nr.	na		130	100	211
Rulaj (parcurs anual)	mii veh.km	na	na	5.666,42	9249,8	10.698,9
Cost/km	lei/km	9,39	7,15	8,14	7,14	9,26
		Sursa: contract de delegare a gestiunii 2021 , AA2		sursa: contract de delegare a gestiunii 2018, AA2	Sursa: contract de delegare a gestiunii 2021	sursa: studiu de oportunitate aprobat 2021

Nivelul costurilor TRANSURBIS S.A. este la nivelul superior al costurilor de servicii similare cu autobuze din alte municipii, în principal din următoarele motive: Cheltuielile cu redevența sunt mai ridicate în cazul TRANSURBIS S.A. în raport cu ceilalti operatori dat fiind că din anul 2020 sunt concesionate autobuze noi electrice și stațiile de încărcare aferente. Atât Tursib Sibiu cât și RATBV sunt în situații similare, fapt ce se reflectă în obținerea de costuri apropiate. În cazul TRANSURBIS SA sunt considerate în calculul costului/km și creșterile de prețuri la combustibili și energie electrică, situație ce a apărut la finalul anului 2023.

Cu toate că procedura competitivă presupune în general obținerea unui cost minim pentru realizarea obligației de serviciu public, prin mecanisme de eficientize și prin politica de investiții și dezvoltare, se pot obține costuri comparative și în cazul atribuirii directe către un operator intern sau regional.

Conform art. 1 lit. f. din Ordonanța Guvernului nr. 64/2001 privind repartizarea profitului la companiile naționale și societățile comerciale cu capital integral sau majoritar de stat, SC TRANSURBIS SA plătește dividende acționarilor sai. **Spre exemplu, în perioada 2019-2023, SC TRANSURBIS SA a plătit dividende Municipiului Zalău.**

Nivelul veniturilor și al diferențelor de tarif, nu influențează analiza comparativă, având aceleași valori în toate opțiunile. În ceea ce privește profitul operatorilor, acesta este același procent în cazul tuturor variantelor.

Impactul economic și financiar este favorabil pentru Opțiunea 1, luând în considerare: avantajele Municipiului Zalău și Comunele din Zona Metropolitană prin dubla calitate a acestora de acționar al operatorului și membri al entității contractante (ai asociației), având controlul asupra deciziilor operatorului în ceea ce privește politicile de eficientizare a costurilor și de realizare de investiții (cheltuieli eligibile în calcul compensației, prin posibilitatea integrării investițiilor operatorului cu cele realizate de către UAT-uri prin fonduri europene sau de la bugetele locale (obținând efecte sinergice și de sistem) și prin avantajele obținerii de dividende din activitatea acestuia.

Organizarea unui sistem de transport la nivel metropolitan cu operator unic (TRANSURBIS SA) aduce următoarele avantaje:

- **Corelarea orarului din arealul metropolitan** cu cel din Municipiul Zalău și integrarea acestora în vederea eficientizării sistemului. Astfel, opțiunea de transport public poate crește în atractivitate peste nivelul opțiunii de utilizare a autoturismului personal. O astfel de situație contribuie la creșterea eficienței economice a operatorului de transport metropolitan dar asigură, în primul rând, o reducere a congestiei traficului, reducerea poluării chimice și fonice, asigură funcționarea eficientă a țesutului urban, etc.
- **Asigurarea accesibilității.** Operarea de către TRANSURBIS SA a serviciului de transport metropolitan permite furnizarea de facilități de transport pentru categorii vulnerabile de pasageri precum persoane cu dizabilități, persoane vârstnice, etc.
- **Asigurarea siguranței și confortului pentru pasageri.** Efectuarea transportului metropolitan de către TRANSURBIS SA se va realiza cu autobuze urbane acestea asigurând, atât pentru pasagerii aflați pe scaune cât și în picioare spațiu suficient, bare pentru menținerea echilibrului, etc. Siguranța pasagerilor este dată și de reducerea vitezei de deplasare. În timp ce vehiculele utilizate în prezent pentru transportul în arealul metropolitan (microbuze) se deplasează frecvent cu viteze de 90 – 100 km/h, fiind capabile, din punct de vedere tehnic, de viteze de până la 140-160 de km/h, autobuzele de tip urban se deplasează cu viteze medii de 30-45 km/h, putând ajunge la viteze maxime de 60 – 70 km/h. În plus, configurarea autobuzelor urbane ține cont de asigurarea condițiilor de siguranță și confort.
- **Asigurarea predictibilității, a accesibilității și respectarea orarelor.** Față de modelul actual în care operatorii serviciilor de transport organizat în baza Planului Județean de Transport nu operează după principiul obligație de serviciu public/ compensație de serviciu public, operarea serviciilor de către TRANSURBIS SA va fi organizată nu pe principiul eficienței

economice și al profitabilității ci pe asigurarea accesului tuturor locuitorilor deserviți la servicii de transport sigure, confortabile, predicibile și accesibile datorită utilizării abordării de tip obligație / compensație de serviciu public.

- **Corelarea prețului pentru călător cu serviciul prestat.** Organizarea transportului public la nivel metropolitan permite comunităților locale membre ale Asociației Metropolitane de Transport Public Zalău să se implice, prin intermediul compensației de serviciu public în asigurarea unui raport rezonabil între prețul plătit de călător și calitatea/cantitatea serviciului de transport public local prestat.

Date fiind cele de mai sus, este imperios necesar ca serviciile de transport public local de călători prin curse regulate din arealul AMTPZ să fie furnizat într-o manieră integrată, de către un singur operator ce dispune de capacitatea de operare, experiența necesară și care poate furniza servicii sigure și de calitate la un preț acceptabil.

10.7.2. Contractul de delegare a gestiunii serviciului local de transport public

Contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport local este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ - teritoriale, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza serviciul public de transport local de călători, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico - edilitară aferentă serviciului, în schimbul unei redevențe, după caz.

Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor Legii nr.554/2004, cu modificările și completările ulterioare. Contractul de delegare a gestiunii se încheie în baza legislației specifice cu privire la serviciul public de transport local de călători, și anume:

- Regulamentul C.E. nr.1370/2007 al Parlamentului și Consiliului European;
- Legislația națională cu privire la transportul public local de călători.
- Legea nr.51/2006 actualizată, a serviciilor comunitare de utilități publice.

Riscurile aferente operării sunt preluate de către operatorul regional, pentru serviciile ce fac obiectul contractului de delegare a gestiunii.

10.7.3. Justificarea din punct de vedere economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea către SC TRANSURBIS SA

Pentru asigurarea respectării prevederilor Regulamentului (CE) 1370/2007 și a legislației naționale privind plata compensațiilor pentru obligații de servicii publice de transport, este necesară încheierea de contracte de servicii.

Autoritatea administrației publice locale are dreptul de a decide încredințarea serviciilor publice de transport local de călători unui operator economic care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea îmbunătățirii transportului public de persoane și modernizării infrastructurii pe teritoriul administrativ al localităților membre ale Asociației Metropolitane de Transport Public Zalău.

Un astfel de operator este operatorul SC TRANSURBIS SA, care a demonstrat capacitatea tehnică și managerială necesară, care își poate asuma îmbunătățirea continuă a prestației sale.

Justificare de ordin tehnic

1. Tradiție și experiența sa de peste 70 de ani în executarea serviciului public de transport local pe teritoriul municipiului Zalău și în zona limitrofă.
2. Dotările cu autobuze și alte tipuri de vehicule auxiliare, echipamente și tehnologii pentru operare.
3. Dotările pentru mentenanță deținute.
4. Preocuparea pentru asigurarea funcționării corespunzătoare a sistemului existent de distribuție a titlurilor de călătorie pentru toți locuitorii municipiului Piteti și capacitatea de

- extindere la alte UAT-uri membre. Experiența sa anterioară în acoperirea la nivel de regiune a rețelei de distribuție titluri.
5. Realizarea introducerii de proceduri operaționale de lucru, preocuparea pentru monitorizarea și îmbunătățirea indicatorilor de performanță și calitate ai serviciului.
 6. Resursa umană și managerială existentă a societății și preocuparea pentru îmbunătățirea performanțelor acesteia.
 7. Continuitate în asigurarea și implementarea unei strategii de dezvoltare și a unei politici investiționale susținute, în coordonare cu efortul Municipiului Zalău de investiții.
 8. Comportamentul avut de-a lungul timpului în relația cu călătorii și autoritatea locală, în vederea înțelegerii nevoilor comunităților și în special ale pasagerilor, îmbunătățirii continue a serviciilor oferite și adaptării la necesitățile acestora și la evoluția cererii și comportamentului de călătorie.
 9. Preocuparea pentru adoptarea de măsuri în sensul îmbunătățirii eficienței activității proprii și pentru îmbunătățirea serviciului, pentru exploatarea optimă a capacității existente și modernizarea dotărilor.
 10. Preocuparea pentru respectarea legislației și reglementărilor tehnice, de autorizare etc.
 11. Preocuparea pentru o bună relație cu autoritatea locală și celelalte instituții cu rol în asigurarea unui transport public sigur (Primăria Municipiului Zalău, Primăriile localităților din județul Sălaj, Poliția Rutieră, Agenția de Mediu etc).
 12. Preocuparea pentru protecția mediului și reducerea consumurilor.
 13. Preocuparea continuă pentru instruirea personalului privind aspecte precum siguranța circulației, relația cu călătorii etc.
 14. Preocuparea pentru menținerea în activitatea companiei a unei forțe de muncă cu tradiție, cu grad de profesionalism ridicat.
 15. Preocupare pentru implementarea mecanismelor de control intern sistematic al eligibilității costurilor și veniturilor, conform prevederilor legale și contractului de delegare a gestiunii în vigoare.
 16. Preocupare pentru identificarea și valorificarea de surse atrase de finanțare pentru dezvoltare.

Serviciile publice de transport local prestate de către operator s-au dovedit de-a lungul timpului în continuă îmbunătățire, operatorul preocupându-se de modernizarea plății titlurilor de călătorie, atât în chioșcurile de vânzare cât și în autobuze, cu carduri prin POS-uri, aceste aspecte fiind recunoscute de către călătorii din Municipiul Zalău.

Accesul la servicii predictibile și suficiente, sigure și de calitate de transport public de călători este o condiție esențială pentru creștere și dezvoltarea zonei și creșterea incluziunii sociale.

Din punct de vedere a reducerii emisiilor gazelor cu efect de seră, a reducerii consumurilor și protecției mediului în ansamblu, SC TRANSURBIS SA dovedește o preocupare continuă, fiind preocupat de reînnoirea parcului și implementarea de soluții de optimizare a serviciului oferit, reducere a consumurilor, creștere a siguranței, implementării de soluții care să conducă la reducerea CO2 și protecției mediului.

Toate acestea ature asigură premisele tehnice și de management pentru justificarea atribuirii serviciului către operatorul SC TRANSURBIS SA.

Justificare de ordin economic

1. operatorul SC TRANSURBIS SA asigură necesarul de parc de vehicule pentru îndeplinirea cerințelor din programul de transport atribuit acestuia, la condițiile tehnice, de calitate și siguranță impuse;
2. operatorul va utiliza bunurile achiziționate din fonduri europene de către Primăria Municipiului Zalău;
3. operatorul asigură spații și dotări tehnice pentru asigurarea mentenanței, reparațiilor vehiculelor, pentru garare și desfășurarea tuturor activităților suport pentru transportul public ce face obiectul contractului;
4. operatorul asigură respectarea reglementărilor în vigoare privind exploatarea în condiții de siguranță a infrastructurii proprii, a parcului de vehicule, privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor;
5. operatorul asigură activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a vehiculelor;
6. operatorul realizează investițiile în legătură cu prestarea Serviciului public de transport local în conformitate cu Programul de Investiții al Operatorului;
7. operatorul respectă toate cerințele legale privind operarea și desfășurarea activității de transport public;
8. operatorul asigură activitatea de comercializare a titlurilor de călătorie;
9. operatorul asigură personal calificat în număr necesar pentru desfășurarea tuturor activităților necesare pentru transportul public;
10. operatorul asigură respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală, și psihologică a persoanelor cu funcții care concurează la siguranța transportului;
11. operatorul asigură respectarea indicatorilor de performanță ai serviciului stabiliți în contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public;
12. operatorul respectă Regulamentul serviciului și Caietul de sarcini al serviciului;
13. operatorul asigură realizarea unui sistem de evidență al sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
14. operatorul asigură un sistem de informare al călătorilor privind serviciul public de transport, pe mijloacele de transport și în mediul on-line, și se preocupă de îmbunătățirea sistemelor de informare;
15. operatorul realizează statistici privind accidentele;
16. operatorul asigură furnizarea de date și accesul la informații în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport;
17. operatorul asigură analiza oportunității privind dotarea cu active pentru dezvoltarea proprie a serviciului de transport și creșterea eficienței serviciului prestat.

Justificare de ordin financiar

1. Operatorul ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării Serviciului public de transport local din contract sau sunt asociate acestuia, precum și pentru orice alte activități și servicii care generează costuri și venituri neasociate prestării Serviciului de transport public local, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare.

2. Operatorul evidențiază distinct costurile aferente serviciu public și pentru alte servicii prestate, asigurând respectarea prevederilor Anexei la Regulamentul CE nr. 1370/2007.
3. Operatorul asigură respectarea prevederilor legale contabile și fiscale în vigoare.
4. Operatorul asigură, prin decizii ale Consiliului de Administrație și AGA, implementarea de măsuri pentru creșterea eficienței/eficacității.
5. Operatorul asigură calculul costului/km pe costuri asociate doar serviciului public de transport, evidențierea veniturilor din activitățile asociate transportului public, conform prevederilor contractului.

Motive de ordin social și de mediu

1. Activitatea de transport public de persoane joacă un rol esențial în dezvoltarea economică și socială a unei societăți, însă impactul acesteia asupra mediului se manifestă la nivelul tuturor factorilor de mediu prin: poluarea fonică și vibrațiile, poluarea aerului și a apei, aglomerări de trafic și accidente, generarea de deșeuri solide (anvelope uzate, acumulate, altele).
2. Dintre efectele pe care transportul le are asupra mediului cel mai perceput este cel al poluării fonice pentru că este factorul de agresiune cel mai direct și mai sesizabil, urmat de poluarea factorilor de mediu aer și apă. Reducerea emisiilor este prioritară în programele de dezvoltare ale Operatorului și a Municipiului Zalău.
3. Operatorul este implicat continuu în îmbunătățirea proceselor interne cu impact asupra mediului prin adoptarea de măsuri de îmbunătățire și de monitorizare a indicatorilor de performanță pentru:
 - Respectarea programului de salubritate exterioară a vehiculelor etc.
 - Implementarea și respectarea prevederilor standardelor de mediu.
 - Preocupare pentru îmbunătățirea proceselor pentru reducerea emisiilor.
 - Preocupare pentru instruirea personalului pentru reducerea consumului de combustibil.
 - Preocupare pentru achiziționarea de vehicule ecologice
4. Prin implicarea directă a operatorului în realizarea mentenanței, realizarea de investiții și preocuparea pentru înnoirea parcului propriu, operatorul crează premisele pentru reducerea continuă a emisiilor de CO₂ și particule.
5. Operatorul se preocupă de aspectele privind condițiile de muncă ale salariaților, investiții în modernizarea garajului și a celorlalte facilități de exploatare fiind realizate în ultimii ani.
6. Pregătirea salariaților este o preocupare permanentă a operatorului, prin programele anuale de training acesta urmărind creșterea gradului de cunoaștere și perfecționare, creșterea siguranței transportului, fidelizarea salariaților și creșterea productivității muncii.

10.8. Elementele contractului de delegare a gestiunii

Aria teritorială

Aria administrativ-teritorială a UAT-urilor membre AMTPZ, conform Programul de transport al Operatorului- Anexa 1 la Contractul de Delegare.

Serviciul public de transport local de călători se va desfășura pe raza administrativ - teritorială a unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației Metropolitane de Transport Public Zalău, și anume Municipiul Zalău și Comunele Crișeni, Hereclean, Mirșid și Meseșeni de Jos.

Obligația de serviciu public de transport aplicabilă operatorilor regionali

În conformitate cu termenii și condițiile Contractului de delegare a gestiunii, Operatorul se obligă să îndeplinească Serviciul public de transport local cu respectarea Obligațiilor de serviciu public stabilite mai jos:

- i. Operatorul va aplica Titlurile și Tarifele de călătorie aprobate de Entitatea Contractantă în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Entității Contractante, Hotărârile Consiliilor Locale, potrivit prevederilor prezentului Contract.
- ii. Operatorul va furniza servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri / gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale în vigoare, precum și în conformitate cu hotărârile autorităților deliberative ale UAT-urilor beneficiare membre ale Entității Contractante.
- iii. Operatorul va presta Serviciul public de transport călători în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în *Anexa 1 la contract- Programul de transport al Operatorului* precum și în Diagramele de circulație aprobate pe fiecare linie de Entitatea Contractantă, ca detaliere a Programului de circulație;
- iv. Operatorul va presta Serviciul de transport public local de călători în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuți în prezentul Contract;
- v. Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute în prezentul Contract și în legislația națională și europeană;
- vi. Operatorul va presta Serviciul de transport public local de călători cu vehiculele prevăzute în prezentul Contract.
- vii. Operatorul va emite, vinde și controla Titlurile de călătorie pe traseele din Programul de transport al Operatorului (*Anexa 1 la contract*), în condițiile prevăzute în prezentul Contract;
- viii. Operatorul va fi responsabil de implementarea programelor de investiții stabilite prin *Anexa 3.1 la contract- Programul de investiții al Operatorului cu finanțare din surse proprii*;
- ix. Operatorul va gestiona Serviciul public de transport local de călători/activitățile componente ale Serviciului pe riscul și răspunderea sa, în limita sa de competență, conform clauzelor contractului și legislației aplicabile.

Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorilor regionali

Operatorul va realiza Serviciul de transport public local de călători în conformitate cu Obligațiile de serviciu public, sens în care va avea:

- i. dreptul la plata Compensăției în termenii și condițiile prevăzute în prezentul Contract;
- ii. dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în prezentul Contract și conform prevederilor legale în vigoare;
- iii. dreptul exclusiv de a desfășura Serviciul de transport public local de călători pe traseele atribuite;
- iv. dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în prezentul Contract;
- v. dreptul de exploatare a infrastructurii și/sau mijloacelor de transport necesare prestării serviciului de transport public local de călători, menționate în *Anexa 2 la contract- Categoriile de bunuri utilizate de Operator în executarea Contractului*

Durata încredințării obligației de prestare a serviciului public de transport local

Durata contractului este de 10 ani, justificată de durata de recuperare a investițiilor în sarcina Operatorului prevăzute în Programul de Investiții al Operatorului asumat de acesta prin contractual

de delegare. Durata contractului de 10 ani asigură operatorului posibilitatea recuperării pe durata contractului a investiției realizate pentru îmbunătățirea calității serviciului de transport public local de călători prin înnoirea parcului de vehicule. Existența unui contract pe termen lung este și o condiționalitate dată de către organismele finanțatoare pentru acordarea de credite Operatorului, acestea stabilind cerințe financiare suplimentare operatorului (indicatori financiari) având la bază contractul de delegare a gestiunii.

Recuperarea cheltuielilor de investiții realizate de operator prin contractul de delegare existent (modernizare și amenajare nouă de garaje, achiziții software și hardware, dotări etc), precum și a celor planificate a fi realizate de operator pe durata noului contract (achiziția a 20 autobuze), semnarea de către Municipiul Zalău a contractelor de finanțare pentru îmbunătățirea transportului public local de călători (proiecte ce necesită și investiții în gara operatorului pentru asigurarea alimentării electrice a vehiculelor, pentru managementul transportului public, etc), precum și strategia de dezvoltare adoptată de Municipiul Zalău în relație cu operatorul său de transport public, toate acestea fundamentează necesitatea încheierii unui contract de delegare a gestiunii serviciului pe termen de 10 ani. Existența contractului de delegare a serviciului conform cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 este o condiționalitate pentru derularea proiectelor din fonduri europene.

Atât Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, cât și Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, prevăd durata încredințării gestiunii serviciului public de transport local ca fiind de maxim 10 ani pentru serviciul de transport prestat cu autobuze.

Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate

Serviciile delegate nu se pot subcontracta.

Cerințe standard pentru mijloace de transport

Conform Anexei 4.1 la contract, autobuzele utilizate de către Operator la prestarea serviciului vor fi **autobuz de tip autobuz urban**, potrivit legislației românești în vigoare ca fiind specifice pentru transportul public local de călători, așa cum este transportul public pe teritoriul unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară. Autobuzele ce vor fi achiziționate după momentul semnării contractului vor fi conforme cel puțin cu standardul de emisii pentru prima înmatriculare în vigoare la data achiziției și vor respecta “Reglementările privind certificarea încadrării mijloacelor de transport înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1” aprobat prin Ordin nr. 2133 din 08/12/2005, cu modificările și completările ulterioare.

Parametrii pe baza cărora se va calcula compensația

Valoarea redevenței pentru concesionarea serviciului și pentru bunurile concesionate

În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor publice puse la dispoziție de către proprietarul bunurilor, Operatorul se obligă să plătească proprietarului, conform prevederilor art. 29 alin. (11) lit. m) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, o redevență calculată anual, în procent de **2%** din valoarea amortizării anuale pentru bunurilor puse la dispoziție pe perioada de valabilitate a contractului.

Având în vedere:

- Valoarea foarte mare a bunurilor ce vor fi concesionate către TRANSURBIS SA însumând 73,658,597.99 lei (reprezentate de autobuze electrice și bunuri stații de încărcare și softuri);
- constrângerile de cash-flow ale operatorilor și UAT-urilor în ceea ce privește asigurarea unor rezerve suplimentare de resurse financiare care să acopere impactul creșterii redevenței, până la o valoare egală cu amortizarea bunurilor, impact regăsit doar la nivel de cash-flow și cheltuieli financiare asociate (având în vedere că redevența, indiferent de mărimea acesteia, este element de cheltuială eligibil pentru calculul compensării și nu aduce un avantaj real operatorilor diminuarea acesteia.

Tabel 73 Valoarea redevenței calculate

OPERATOR	Valoare totală bunuri concesionate (lei)	Valoarea amortizării anuale (lei)	Valoarea redevenței calculată ca 2% din valoarea amortizării anuale pentru bunurilor puse la dispoziție (lei)
TRANSURBIS SA	73,658,597.99	8,977,200.36	179.544,01

AMTPZ propune o redevență calculată anual, în procent de 2% din valoarea amortizării anuale pentru bunurilor puse la dispoziție pe perioada de valabilitate a contractului, întrucât 99,8% din bunurile puse la dispoziția operatorului nu sunt încă amortizate.

Efortul financiar al Primăriei Zalau este în cunatum de 2%, finanțarea a 99,8% din valoarea bunurilor realizându-se din fonduri europene și buget de stat.

Această valoare de 179.544,01 lei a redevenței se întoarce doar în bugetul proprietarului (Municipiul Zalau), celelalte UAT-uri neavând și nepreconizând investiții proprii care să fie puse la dispoziția Operatorului.

Compensația crește în sumă egală cu redevența plătită, prin urmare crește compensația pentru toate UAT-urile plătitoare.

Modul de verificare a rezultatului calculului redevenței

Pentru realizarea investiției, calculul redevenței a fost realizat conform normelor legislative în vigoare. Astfel, în conformitate cu art. 29, al. 11, lit. (m) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice modificată și completată de Legea nr. 225/2016, „la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul”.

- ✚ Amortizarea mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziția operatorului

La calculul amortizării mijloacelor fixe, trebuie avute în vedere prevederile Legii nr. 15/1994

privind amortizarea capitalului imobilizat în active corporale și necorporale.

Astfel, la calculul amortizării mijloacelor fixe ce vor fi date în concesiune operatorului municipal s-a utilizat metoda de amortizare liniară, stabilită prin aplicarea cotei de amortizare liniară la valoarea fiscală a mijlocului fix amortizabil, în conformitate cu valorile investițiilor propuse.

La calcularea valorii investiției și a amortizării acesteia s-au luat în calcul următoarele achiziții:

Valoarea bunurilor date în concesiune este conformă celor prezentate în analiză, luând în considerare și numărul de elemente ale fiecărui mijloc fix prezentat.

Durata de delegare a serviciului nu influențează în niciun fel valoarea redevenței.

Gradul de suportabilitate a populației privind costurile cu redevența

Obiectul analizei gradului de suportabilitate a populației este de a stabili contextul condițiilor socio-economice și demografice față de care vor fi introduse măsuri de investiții în domeniul transportului public. Aceste condiții vor determina efectiv dacă valoarea redevenței propuse spre plată operatorului va fi sau nu suportabilă pentru societate, având în vedere că veniturile acestuia vor proveni din tarifele impuse de către acesta pentru utilizarea serviciului de transport public.

Calculul gradului de suportabilitate se face împărțind cheltuielile suportate al unui utilizator cu serviciul de transport public la veniturile nete ale gospodăriilor.

$$\text{Gradul de suportabilitate} = \frac{\text{Tarif} * \text{consum mediu}}{\text{Venit mediu gospodărie}} * 100$$

Conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, în anul 2023, în Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest), numărul mediu al membrilor unei gospodării este de 2,572 persoane²⁷

<http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>

În același timp, veniturile totale medii lunare pe gospodărie în Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest au fost de 8.530,25 lei²⁸. Astfel, venitul mediu lunar / membru din gospodărie este de 3.316,58 lei.

²⁷ Institutul Național de Statistică, categoria A. Statistică socială; Grupa A5. Nivel de trai; Sub-grupa 10, Diviziunea BUF103K – ABF Numarul mediu de membri componentii ai unei gospodarii pe principalele categorii sociale si macroregiuni;

²⁸ Institutul Național de Statistică, categoria A. Statistică socială; Grupa A5. Nivel de trai; Sub-grupa 11, Diviziunea BUF104J – ABF Veniturile totale medii lunare pe o gospodarie, pe categorii de venituri si principalele categorii sociale, pe macroregiuni si regiuni de dezvoltare.

Analizând aceste date, dar și ipoteza conform căreia gospodarie cheltuie pe transport în medie de 366,51 lei pe lună care include și transportul pe distanțe mai mari cu autobuze și trenuri, din care 170 lei pe transport public, constatăm:

Gradul de suportabilitate = $\frac{170}{8.530.25 \text{ lei}} * 100 = 1,993 \% < 3\%$ acceptat prin Hotărârea de Guvern nr. 246 din 16 februarie 2006 pentru aprobarea Strategiei naționale privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice 2011-2020

Dacă avem în vedere faptul, că în medie, (anul 2023) o gospodarie are 2,572 membrii, fiecare realizând în medie 3.316,58 lei pe luna venit mediu net, rezultă că Gradul de suportabilitate a populației nu poate depăși 1,993 % corespunzător sumei de 66,09 lei pe lună pe persoană, adică 3 lei/bilet x 22 bilete.

Astfel, având în vedere că valoarea rezultată din calculul amortizării anuale a mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziția operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice reprezintă o sumă mare (**8 977 200,36** lei/an), se consideră oportun la calculul redevenței aplicarea unei limite de maxim **2%** reprezentată și de gradul de suportabilitate a populației (1,993%). Aplicarea acestei metodologii de calcul nu va influența negativ contabilitatea municipiului Zalău, întrucât măsurile de investiții în domeniul transportului public vor fi finanțate în proporție de 98% din fonduri nerambursabile, iar din bugetul local se vor finanța 2% din totalul investițiilor.

Menționăm faptul că nivelul propus al redevenței este suportabil astfel încât compania să nu mărească tarifele de călătorie pentru transportul public de călători. Astfel, pentru concesionarea serviciului de transport public în Municipiul Zalău se propune o redevență anuală de **179 544,01 lei/an** fundamentată conform amortizării pentru mijloacele fixe achiziționate prin proiect, aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului o dată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Redevența este se va indexa anual cu indicele prețurilor de consum secțiunea total comunicat de Institutul Național de Statistică. Valorile prezentate în analiza financiară-previziune sunt valori nete fără a lua în considerare valoarea inflației/indicelui prețurilor de consum.

Mai mult decât atât, valorile prezentate mai sus sunt determinate în baza datelor furnizate de

Municipiul Zalău, dar cu recepționarea celorlalte investiții constând în mijloace de transport și stații de încărcare de mai multe tipuri, respectiv softuri, etc., contractate, trebuie recalculat nivelul de redevență anuală. Pe lângă mijloacele fixe prezentate, la calculul redevenței se pot avea în vedere și alte investițiile necesare dezvoltării serviciului de transport public. Menționăm că aceste informații vor fi analizate la solicitarea Municipiului Zalău.

Pentru a crea o imagine cât mai largă asupra modalităților de stabilire a redevenței, exemplificăm alte modalități de stabilire a acesteia la nivel național:

- Municipiul București: nivelul redevenței/chiriei este obiectul licitației privind concesionarea (suma nu poate fi mai mică decât echivalentul amortizării bunurilor preluate în folosință);
- Municipiul Satu-Mare: plata lunară = nivelul amortizării lunare a patrimoniului concesionat sub forma de redevență;
- Municipiul Pitești: 0.5% din total venituri realizate din încasarea directă de la utilizatorul serviciului de transport.

Kilometri planificați reprezintă totalitatea kilometrilor necesar a fi efectuați conform programului de transport și programului de circulație. Programul de transport al Operatorului cuprinde numărul de kilometri planificați.

Costuri, modalități de alocare a costurilor și valoarea pentru primul an de contract

C_{unitar} - reprezintă **costul în lei stabilit per km** pentru transportul cu autobuze pe aria administrativ teritorială a UAT-urilor beneficiare membre ale Entității Contractante.

C_{unitar} se determină cu includerea amortizării investițiilor operatorului și a cheltuielilor financiare aferente investițiilor, respectiv, dobânzi și alte cheltuieli financiare aferente rambursării creditelor de investiții și creditelor pentru activitatea de exploatare, mai puțin ratele de capital aferente rambursării împrumuturilor.

Amortizarea investițiilor realizate de operator din fonduri provenite de la bugetele locale sau bugetul statului nu este eligibilă.

Costul unitar per km pentru autobuze, astfel cum a fost stabilit prin Contract și calculat, modificat sau indexat potrivit Anexelor 9.1 sau 9.2, rămâne în vigoare și se aplică până la modificarea lui printr-un Act adițional la Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători.

În urma recalculării costului unitar, în ipoteza realizării tuturor serviciilor metropolitane, adică 322512,30 km pe an, s-a ajuns la următoarele valori:

C_{unitar} autobuz urban – anul 1 de contract = 14,65 lei/km

C_{unitar} autobuz metropolitan - anul 1 de contract = 14,65 lei/km

S-a ajuns la acest rezultat prin simularea veniturilor și cheltuielilor prognozate, comparate cu realizările anului 2023 - încheiat, precum și pe BVC-ul rectificat pe anul 2024 și aprobat prin HCL Municipiul Zalău nr.25/29.02.2024

Astfel:

Tabel 74 Tabel sintetic privind calculul costului/km

TABEL sintetic privind calculul costului/km

TABEL sintetic privind calculul costului/km

An: anul 1	Dislocari	Autobuz linii urbane	Autobuz linii metropolitane suportate de Zalau	Autobuz linii metropolitane suportate de Comune	Anul 1
Nr. Veh*Km parcurși (Anexa 1)	85310	1581622	108604	194712	1970249

	2023 Realizat	2024 BVC TRANSURE	2024	2025	Anul 1
Costul eligibil total anual (lei fara TVA)	19362940	24967000	23767410	28871655	28871655
Vehicul-km aferent programului de transport	1668095	1850000	1659007	1975102	1975102
Cost unitar/ Veh*Km (lei/km)	11.61	13.50	14.33	14.65	14.65
			2023	2024	Anul 1
Cheltuieli totale transport public (lei fără TVA), din care:	19362940	24967000	23767410	28871655	28871655
1. Cheltuieli materiale	3508525	9248000	6066000	6846000	6846000
2. Cheltuieli privind servicii executate de terți	1875568		850000	1880000	1880000
3. Cheltuieli privind impozite, taxe și vărsăminte asimilate	584155	486000	1121000	1817000	1817000
4. Cheltuieli cu personalul	12567645	14983000	15570000	17983000	17983000
5. Alte cheltuieli de exploatare	2258376	250000	154000	250000	250000
6. Cheltuieli financiare	182	0	0	45000	45000
TOTAL CHELTUIELI asociate realizării Programului de Transport, din care:	19362940	24967000	23761000	28821000	28821000
TOTAL VENITURI asociate realizării Programului de Transport:	22836414	27118000	27809637	31299254	31299254

După cum se vede, Bilantul operatorului Transurbis SA s-a închis pe cost km aprobat prin act adițional la contract în baza HCL Municipiul Zalău nr. 489/27.12.2022 de 13,51 lei/km

Propunem modificarea acestei valori calculate și confirmate și de consultant pentru viitorul contract de delegare, până la valoarea de 14,65 lei/km (fără TVA), având în vedere pe de o parte, indicele IPC prognozat, tendința de creșterea a ofertei de mobilitate pentru întreaga Zona Metropolitană, incertitudinea evoluției prețurilor energiei, combustibilului, materiilor și materialelor, a serviciilor executate de terți, urmând ca în cazul intrării în dotare a noului parc de autobuze electrice cu toate dotările achiziționate (cel târziu, la finalul anului 2026, fiind achiziționate din fonduri PNRR), cheltuielile cu mentenanță și întreținere vor scădea pe de altă parte, însă vor crește cheltuielile legate de asigurarea acestora.

Conform site: <http://www.ajutordestat.ro/despre-noi/rate-swap-sieg/>

Ratele swap approximate valabile pentru România 01.07.2024 la 31.12.2024

Years	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Swap rate in %	6,12	6,12	5,87	5,66	5,45	5,41	5,37	5,32	5,28	5,23

Pentru justificarea acestei noi valori propuse, s-au analizat cheltuielile, precum și variația acestora în funcție de prognoze, ajungând la următoare structura a elementelor de cost pentru calculul tarifului mediu (ordin ANRSC 134/2019 și 634/2022), și anume:

Tabel 75 Structura elementelor de cost pentru calculul tarifului mediu (ordin ANRSC 134/2019 si 634/2022)

Nr.crt.	Elemente de Cheltuieli	Stabilire cost/km anul 2023 BILANT	Stabilire cost/km anul 2023 TRANSURBIS	Propunere modificare din 15.11.2024
I.	Cheltuieli materiale	3508525	6066000	6846000
	<i>Carburanti</i>		2900000	2300000
	<i>Energie electrica, etc.</i>		1200000	911000
	<i>Amortizare</i>		80000	250000
	<i>Service auto (intretinere, reparatii)</i>		200000	1200000
	<i>Schimb ulei</i>		60000	67000
	<i>Schimb filtru</i>		8000	9000
	<i>Schimb Antigel</i>		8000	9000
	<i>Piese de schimb</i>		760000	1200000
	<i>Alte cheltuieli materiale</i>		850000	900000
II.	Cheltuieli privind impozite, taxe și vărsăminte asimilate	584155	1121000	1817000
	<i>Inspectie tehnică periodică</i>		40000	45000
	<i>Asigurare RCA</i>		200000	225000
	<i>Asigurare CASCO</i>		500000	525000
	<i>Impozit Mijloace de transport+</i>		3000	5000
	<i>Impozit terenuri+</i>		10000	10000
	<i>Impozit clădiri+</i>		50000	50000
	<i>Redevența</i>		260000	179 544
	<i>Taxa de mediu</i>		3000	4000
	<i>Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații</i>		55000	953000
III.	Cheltuieli cu personalul	12567645	15570000	17983000
	<i>Cheltuieli cu salariile</i>		12500000	14371000
	<i>Contribuții sociale obligatorii</i>		600000	620000
	<i>Alte drepturi asimilate salariilor</i>		2470000	2992000
IV.	Cheltuieli de exploatare (I.+II.+III.)	19362940	22757000	26646000
V.	Cheltuieli financiare		0	45000
VI.	Total cheltuieli (IV.+V.)	19362940	22757000	26691000
VII.	Profit (8.17% de la noul contract pe 10 ani)	3614474	1010410	2180654.7
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI.+VII.)	22977414	23767410	28871654.7
IX.	Număr total de km planificați anual	1668095	1659006.5	1970248.64
X.	Tariful mediu (lei/km) (VIII./IX.)	13.77	14.33	14.65
XI.	Cap. M. Loc	4640	4640	4640
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X./XI.)	0.002968673	0.00308756	0.00315815
XIII.	Tariful mediu (lei/km) cu TVA	16.39	17.05	17.44
XIV.	Tariful mediu (lei/km/loc) cu TVA	0.003532721	0.0036742	0.0037582

Costul/km se va evalua anual prin audit tehnico economic, astfel încât se va asigura includerea în calculul compensației a costurilor eligibile conform contactului de delegare și a prevederilor Regulamentului 1370/2007.

Municipiul Zalău s-a angajat în cadrul AMTPZ că va acoperi cheltuielile legate de costurile de operare ale operatorului pe raza UAT propriu, stimulând astfel creșterea mobilității întregii zone metropolitane.

Fundamentarea costului

Anexa 8 - Costuri eligibile incluse în calculul decontării PSO și cerințele privind contabilitatea de gestiune separată, detaliază modul de fundamentare a costurilor pentru calculul costului/km dar și metodologia de alocare a costurilor și veniturilor între activitatea de transport public și alte activități, precum și între cee două activități de transport public (la nivel urban și la nivel metropolitan). Aceste metodologii stabilite în cadrul contractului sunt relevante pentru modul de calcul al compensației

pentru fiecare UAT în parte dar și pentru auditul tehnico-economic ce va verifica eligibilitate acestor cheltuieli.

Fundamentarea costului unitar/km (lei/km) pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, pe fiecare categorie de mijloc de transport se face pe baza consumurilor normate de combustibili, de lubrifianti, a cheltuielilor de întreținere-reparații și cu piese de schimb, a cheltuielilor cu munca vie, precum și pe baza celorlalte elemente de cheltuieli necesare pentru serviciul de transport public local de persoane.

Operatorul poate desfașura și alte activități în următoarele condiții:

- i. Activitățile sunt avizate de Entitatea Contractanta;
- ii. Activitățile respecta legislația respectivului domeniu de activitate;
- iii. Activitățile comerciale nu afectează în niciun fel prestarea serviciului de transport public local incredintat prin Contractul de delegare;
- iv. Activitățile respecta mediul concurențial.

Aceste activități conexe sunt autorizate conform art.15 din Legea 359/2004 privind simplificarea formalitatilor la inregistrarea in Registrul Comertului a persoanelor fizice si juridice si la autorizarea functionarii persoanelor juridice, si constau in:

- 1) activitati de testare si analize tehnice (ITP), cod CAEN 7120;
- 2) activitati reprezentand alte transporturi terestre de calatori n.c.a., cod Caen 4939

Costurile si veniturile acestor activitati, prestate in scop comercial, si pentru terti, nu intra in calculul compensatiei.

Operatorul va ține contabilitatea de gestiune separata pentru activitățile și serviciile care fac obiectul desfășurării contractului de servicii de transport public local și pe fiecare UAT deservit, precum și pentru alte activități și servicii care generează costuri sau venituri indirecte și nu sunt asociate serviciului de transport, în funcție de legile contabile și fiscale în vigoare.

Toate înregistrările contabile trebuie realizate în așa fel încât să se poată demonstra verificarea calculului cheltuielilor eligibile și a compensatiei pe fiecare UAT în parte, pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu de transport, precum și a celor neeligibile, prin deschiderea de conturi analitice în cadrul contului sintetic care reflectă tipul de cheltuială, în contabilitatea de gestiune.

Metodologia de alocare a costurilor si veniturilor pentru activitatea de transport urban si metropolitan de calatori

Principiile privind evidenta contabila separata pentru costurile eligibile sunt:

1) Principiul costului total alocat, în cazul în care costul poate fi atribuit total serviciului public de transport, precum costurile directe cu personalul, amortizarea, materiale, servicii executate de terti, inclusiv serviciul datoriei societății care au legătura cu serviciul public de transport.

a) Cheltuielile realizate de operator asociate activitatilor de colectare a veniturilor provenite din vânzarea titlurilor de calatorie, din diferentele de tarif si din activitatea de control a calatorilor, pentru realizarea obligatiei de serviciu se repartizeaza pe fiecare UAT în parte, proportional cu numarul de km efectiv realizati lunar, în baza unei chei de alocare a veniturilor si cheltuielilor.

b) Cheltuielile cu energia electrica, redeventa si toate cheltuielile directe si indirecte generate de vehiculele electrice concesionate operatorului de transport se vor repartiza doar traseelor urbane (Municipiul Zalău fiind proprietarul bunurilor).

2) Principiul repartizării costului, în cazul în care un anumit cost nu poate fi atribuit total serviciului public de transport, precum cheltuielile indirecte, cheltuielile generale și administrative ale societății.

Defalcarea veniturilor si cheltuielilor pe moduri de transport (urbane si metropolitane), pentru care inregistrarea primara diferentiata nu este posibila se poate face prin alocarea unei chei de repartizare in functie de ponderea km efectiv realizati lunar, aferenti fiecarui UAT in parte, in totalul km efectiv realizati lunar pentru indeplinirea obligatiei serviciului public de transport local de calatori, calculata astfel:

$$K1 \text{ repartizare} = \frac{\text{km efectiv realizati lunar pentru fiecare UAT}}{\text{total km efectiv realizati lunar urban +metropolitan}} * 100$$

Evidența contabilă se va organiza pe analitice distincte ale conturilor pe fiecare mod de transport (urban si metropolitan) si UAT in parte și pe alte activități, in contabilitatea de gestiune.

Veniturile vor fi inregistrate in contabilitate pe conturi analitice distincte pe fiecare UAT in parte.

Veniturile din diferentele de tarif de care beneficiaza anumite categorii de calatori (revolutionari, veterani de razboi, beneficiari de ajutor social, cetateni cu varsta peste 65 de ani, pensionari cu varsta pana la 65 de ani si un venit din pensie mai mare de 1.000 lei) vor fi evidentiata in conturi analitice distincte pentru fiecare UAT in parte, membru al Entitatii Contractante, in functie de domiciliul beneficiarului.

Veniturile din diferente de tarif de care beneficiaza elevii din invatamantul preuniversitar vor fi evidentiata in conturi analitice distincte pentru fiecare UAT in parte, membru al Entitatii Contractante, in functie de raza administrativ teritoriala pe care isi are sediul unitatea de invatamant, unde este scolarizat elevul.

Veniturile din compensatia de exploatare se inregistreaza in conturi analitice distincte pentru fiecare UAT in parte, membru al Entitatii Contractante.

Celelalte venituri din vanzarea directa catre populatie a biletelor si abonamentelor, din vanzarea produselor reziduale, din activitati diverse-reparatii, chirii spatiu publicitar, din productia de imobilizari corporale, din dobanzi si alte venituri, se vor repartiza pe fiecare UAT in parte, membru al Entitatii Contractante, prin alocarea unei chei de repartizare in functie de ponderea km efectiv realizati lunar, aferenti fiecarui UAT in parte, in totalul km efectiv realizati lunar pentru indeplinirea obligatiei serviciului public de transport local de calatori, utilizand coeficientul de repartizare K1.

3) Costurile rezultate din provizioane, penalitati, amenzi, impozitul pe profit sau orice alte costuri care nu au legatura cu exploatarea infrastructurii de transport sunt neeligibile si nu se recunosc in calculul compensatiei.

Operatorul va implementa, in realizarea evidentelor contabile, masuri de departajare a costurilor intre Obligatia de serviciu public si activitatea comerciala, in conformitate cu Anexa nr.8 a Contractului de delegare.

Costurile totale ale fiecărei activități vor fi determinate prin adaugarea la cheltuielile directe ale acestora a unei cote din cheltuielile indirecte si generale de administratie pe baza unei chei de repartizare, cota stabilita conform metodologiei prezentate mai jos, prevazuta si in Ordinul ANRSC nr.134/2019, privind modificarea si completarea Ordinului presedintelui Autoritatii Nationale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilitati Publice nr.272/2007, pentru aprobarea Normelor cadru privind stabilirea, ajustarea si modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane.

Metodologia de alocare a costurilor pentru alte activitati

1) Activitatea de testare si analize tehnice (ITP)

a) cheltuieli indirecte (energie electrica, apa, gaze, gunoi, chirei teren, impozite si taxe locale, posta, servicii bancare, etc) si generale de administratie apartinand serviciului de transport public

local de calatori prin curse regulate asupra activitatii de testare si analize tehnice (ITP), se efectueaza cu ajutorul unui coeficient de repartizare (K1) care se calculeaza astfel:

$$K 1 = \frac{\text{Cifra de afaceri aferenta activitatii ITP(terti)}}{\text{Cifra de afaceri totala a tuturor activitatilor}} * 100$$

Acest coeficient se inmulteste cu totalul cheltuielilor indirecte comune si administrative, apartinand serviciului de transport public local de calatori prin curse regulate, rezultand suma de repartizat asupra activitatii de testare si analize tehnice (ITP), care va fi inregistrata in conturile corespunzatoare din contabilitatea de gestiune.

b) cheltuieli directe aferente activitatii de testare si analize tehnice (materiale, intretinere reparatii, pregatirea profesionala pentru personalul care efectueaza activitatea ITP, servicii executate de terti – cota franciza datorata Registrului Auto Roman, verificari tehnice si revizii dispozitive ITP, alte taxe aferente activitatii ITP, cheltuieli de natura salariala aferente personalului care efectueaza activitatea ITP) asupra serviciului de transport public local de calatori prin curse regulate, se efectueaza cu ajutorul unui coeficient de repartizare (K2) care se calculeaza astfel:

$$K 2 = \frac{\text{Cifra de afaceri activitate ITP parc propriu}}{\text{Cifra de afaceri activitate ITP (parc propriu + terti)}} * 100$$

Cifra de afaceri activitate ITP parc propriu o reprezinta veniturile aferente activitatii ITP pentru parcul propriu din dotare, care vor fi evaluate pe baza tarifelor aprobate si practicate pentru terti, pentru acelasi tip de autovehicul.

Cifra de afaceri activitate ITP (parc propriu + terti) o reprezinta atat veniturile aferente activitatii ITP pentru parcul propriu din dotare cat si cele aferente activitatii ITP pentru terti.

Acest coeficient se inmulteste cu totalul cheltuielilor directe apartinand activitatii de testare si analize tehnice (ITP), rezultand suma de repartizat asupra serviciului de transport public local de calatori prin curse regulate, care va fi inregistrata in conturile corespunzatoare din contabilitatea de gestiune.

2) Activitati reprezentand alte transporturi terestre de calatori n.c.a.
(curse comerciale terti)

Pentru determinarea cheltuielilor activitatii reprezentand alte transporturi terestre de calatori, asupra tuturor cheltuielilor eligibile aferente serviciului de transport public local de calatori prin curse regulate, se aplica coeficientul de repartizare (K1) care se calculeaza astfel:

$$K 1 = \frac{\text{Kilometri efectiv realizati pentru transport curse comerciale terti}}{\text{Kilometri efectiv realizati pentru transport urban si metropolitan}} * 100$$

Acest coeficient se inmulteste cu totalul cheltuielilor eligibile aferente serviciului de transport public local de calatori prin curse regulate, rezultand suma de repartizat asupra cheltuielilor activitatii alte

transporturi terestre de calatori (curse comerciale terti), care va fi inregistrata in conturile corespunzatoare din contabilitatea de gestiune.

Contabilitatea de gestiune va cuprinde rapoarte pe centre de profit realizate din aplicatia informatica, din care sa rezulte repartizarea veniturilor, cheltuielilor si rezultatelor pe fiecare activitate in parte.

Venituri și modalități de alocare a veniturilor

Operatorul poate realiza următoarele tipuri de venituri în cadrul contractului de delegare a gestiunii:

- i. venituri din activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie la care Operatorul este îndreptățit;
- ii. venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate: venituri din reclamă și publicitate pe sau în mașini, pe sau în clădirile sau dotările Operatorului, publicitate pe titlurile de călătorie, vânzarea de materiale promoționale sau informative asociate transportului public prestat (hărți, cărți poștale, pixuri, insigne, etc.).
- iii. orice alte venituri obținute de către Operator în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate. Sunt acele venituri care se realizează sporadic din activitatea curentă a operatorului, cum ar fi venituri din casări de mijloace fixe aferente bunurilor proprii, valorificare de deșeuri, închirierea temporară a unor spații ale Operatorului, venituri asociate drepturilor de autor și proprietate intelectuală, etc.

Profitul rezonabil

Profitul rezonabil al Operatorului aplicat la total cheltuieli pe an este de **8,17%**. Rata profitului rezonabil stabilită de AMTPZ în contractul de delegare a gestiunii, pentru întreaga durată de valabilitate a Contractului, reprezintă rata SWAP valabilă de la 01.01.2022 la 30.06.2022, în procent de 7,17%, la care se vor adăuga 100 de puncte procentuale.

Valoarea contractului

În cadrul Anexei 16- Estimarea anuală a compensației, au fost estimate valori ale contractului pentru fiecare an contractual.

Astfel, plecând de la premisele de calcul de mai jos s-au făcut prognoze ale indicatorilor din contracte:

1. IPC anual: (conform IPC Comisia Nationala de Prognoza - Prognoza principalilor indicatori macroeconomici - varianta de toamna 2024; pentru 2024-2027 se mentine acelasi IPC)
2024-5.6%
2025-4.0%
2026-2,9%
2027-2032- 2,6%
2. Km- crestere anuala 1%
3. Venituri vanzari- 1% crestere anuala si IPC annual conform pct 1.
4. Structura persoanelor beneficiare de diferente de tarif nu se schimba
5. Venituri din diferente - crestere anuala cu IPC conform pct.1
6. cheltuieli - crestere anuala cu IPC conform pct 1

Compensația

Compensația nu poate depăși suma necesară pentru acoperirea efectului financiar net asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public și a obligației

tarifare, ținând seama de venitul legat de acestea și care este reținut de către Operator, precum și de un profit rezonabil.

Compensația lunară plătită Operatorului se calculează după următoarea formulă:

$$CE = (C_{\text{unitar autobuz urban}} \times Km_{\text{autobuz urban}}) + (C_{\text{unitar autobuz metropolitan}} \times Km_{\text{autobuz metropolitan}})$$

Unde

C_{unitar} - reprezintă **costul în lei stabilit per km** pentru transportul cu autobuze pe aria administrativ teritorială a UAT-urilor beneficiare membre ale AMTPZ;

Km - reprezintă parcursul efectiv realizat (exprimat în km) de către mijloacele de transport pentru îndeplinirea Programului de transport aprobat de către Entitatea Contractantă, la care se adaugă numărul de km parcurși în cadrul deplasărilor la și de la capăt de linie necesare pentru realizarea Programului de transport, denumit parcursul de acces/retragere precum și km parcurși pentru realizare întreținere, mentenanță și constatări accidente, în luna pentru care se acordă Compensația, în concordanță cu cerințele Programului de Transport al Operatorului;

V - reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea serviciului public de transport de către Operator, pentru luna pentru care se acordă Compensați;

Pr [lei] - reprezintă profitul rezonabil al Operatorului, reprezentând o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al serviciului public de transport suportat de Operator, aplicată la total cheltuieli eligibile.

Compensația de exploatare lunară (Ce) se determină după următoarea formulă:

$$Ce_{\text{lunară}} = C_{\text{lunară}} - Cdt_{\text{lunară}}$$

Compensație de exploatare = **Compensație pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public lunară** – **Compensație ca diferențe de tarif lunară**, unde:

$C_{\text{lunară}}$ – reprezintă Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public

$Ce_{\text{lunară}}$ – reprezintă Compensația de exploatare

$Cdt_{\text{lunară}}$ – reprezintă Compensație ca diferențe de tarif

Mecanismul de evitare a oricărei supracompensări

Evitarea supra sau subcompensării și respectarea Anexei la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se realizează prin mecanismul auditului tehnico-economic urmat de decontarea anuală de regularizare. În plus, existența în cadrul contractului a metodologiei de alocare a costurilor indirecte și administrative între activitățile de transport public și alte activități de transport, precum și de alocare a costurilor indirecte și administrative eligibile între modurile de transport, asigură trasabilitatea costurilor obligației de serviciu public.

Respectarea criteriului IV Altmark se verifică prin măsurile AMTPZ de îmbunătățire a performanțelor serviciului, impunerea de măsuri pentru nerespectarea cerințelor de calitate și eficiență precum și prin controlul direct al UAT-urilor membre în organele de conducere ale operatorului, cu impact direct asupra deciziilor strategice de dezvoltare și eficientizare a TRANSURBIS SA.

10.9. Fundamentarea prin Analiză tehnico-economică și de eficiență a costurilor de operare.

Fundamentarea prin Analiză tehnico-economică și de eficiență a costurilor de operare.

Au fost analizate mai multe scenarii, și anume un scenariu minimal (corespunzător solicitării UAT-ilor membre ale AMTPZ, unul optim care satisface mai bine nevoile de mobilitate a întregii zone metropolitane, și unul maximal, care ar acoperi în mare măsură nevoile de mobilitate.

Pentru fiecare scenariu am calculat costurile de operare pentru serviciile prestate pe raza propriilor UAT-uri (primele 3 tabele), dar și costurile de operare preluate de Municipiul Zalău pe raza proprie (următoarele 3 tabele), dând posibilitatea auditorului, economicului, beneficiarului să stabilească eventual alte costuri pe km.

10.10. Fundamentarea prin Analiză tehnico-economică și de eficiență a veniturilor.

Pentru calcularea veniturilor am stabilit **5 scenarii** în următoarele ipoteze:

1. Prețul biletelor și tuturor tipurilor de abonamente, a reducerilor și gratuităților, suprataxelor, etc. pentru Municipiul Zalău nu se modifică, față de actualele valori
2. Scenariul 1 conține inclusiv pentru UAT-uri aparținând comunelor membre AMTPZ aceleași tarife ca și pentru UAT Zalău
3. Scenariul 2 prevede o majorare atât pentru UAT comunale cât și pentru Zalău, pentru comparația datelor rezultate.
4. Scenariul 3 și 4 analizează veniturile în funcție de distanțe kilometrice, numai pentru UAT-uri comunale, dar tarifele pentru Zalău rămân în continuare nemodificate
5. Scenariul 3 Bis prevede aceeași majorare ca și scenariul 2, dar numai pentru UAT-uri comunale

Ulterior, pentru primul an de operare metropolitană, s-au calculat în cele din urmă veniturile în cele 5 scenarii, raportate la scenariul minimal de operare.

Până la luarea deciziei de operare metropolitană, legată și de popularea AMTPZ cu personal corespunzător nivelului de activitate, și până la achiziționarea celor 40 + 10 autobuze electrice cu stații de încărcare, operatorul Transurbis, chiar dacă se va transforma în operator regional prin capitalizare, nu va avea autobuzele necesare, conform graficelor din capitolul următor să presteze servicii corespunzătoare cerințelor minime, motiv pentru care prin capitolul următor s-a realizat o optimizare a traselor actuale și prelungirea lor pentru a satisface o nevoie minimă a comunelor aparținând Asociației.

Distanțele kilometrice măsurate de consultant au următoarele valori:

Tabel 76 Tabel cu distanțele kilometrice măsurate

Denumire serviciu	Lungime în Zalău (km)
Gara Zalău - Aghireș - Fetindia	9,55
Brădet - Moigrad	9,35

Gara - Hereclean - Dioşod - Bocşia	2,80
Gara - Cristur Crişeni tur	0,54
Gara - Cristur Crişeni retur	0,54
Gara - Ortelec - Moigrad	10,37
Gara - Popeni	0,54
Gara Zalau - Aghireş - Meseşenii de Sus	7,10
Gara - Jandarmerie - Panic	2,80

Denumire serviciu	Lungime în afara Zalău (km)
Gara Zalău - Aghireş - Fetindia	3,46
Brădet - Moigrad	3,43
Gara - Hereclean - Dioşod - Bocşia	15,69
Gara - Cristur Crişeni tur	8,05
Gara - Cristur Crişeni retur	10,44
Gara - Ortelec - Moigrad	3,43
Gara - Popeni	13,10
Gara Zalau - Aghireş - Meseşenii de Sus	17,30
Jandarmerie - Panic	3,92

Denumire serviciu	Lungime totală traseu (km)
Gara Zalău - Aghireş - Fetindia	13,01
Brădet - Moigrad	12,78
Gara - Hereclean - Dioşod - Bocşia	18,49
Gara - Cristur Crişeni tur	8,59
Gara - Cristur Crişeni retur	10,98
Gara - Ortelec - Moigrad	13,80
Gara - Popeni	13,64
Gara Zalau - Aghireş - Meseşenii de Sus	24,40
Gara - Jandarmerie - Panic	6,72

Tabel 77 Tabel cu cheltuielile anuale aferente UAT-ilor, corespunzator programului minimal - Scenariul 1

Tabel cu cheltuielile anuale aferente UAT-ilor, corespunzator programului minimal - Scenariul 1

Relatia de transport	Cod	Parcurs	Km aferent unei trase pe raza UAT	Nr. Curse/zi L-V cu elevi	Nr. Km/zi L-V cu elevi	Nr. Zile L-V cu elevi	Nr. Curse/zi L-V fara elevi	Nr. Km/zi L-V fara elevi	Nr. Zile L-V fara elevi	Nr. Curse/zi S-D, SL	Nr. Km/zi S-D, SL	Nr. Zile S-D, SL	Cost unitar [lei/km]	Total cheltuieli L-V	Total cheltuieli S-D	Total general cheltuieli pe an	UAT
Gara Zalău – Crișeni – Cristur Crișeni - Gârceiu	M1	Dus	8.05	5	40.25	180	4	32.20	68	2	16.10	117	14.65	138,216.89	27,596.21	165,813.10	Crișeni
		Intors	10.44	5	52.20	180	4	41.76	68	2	20.88	117	14.65	179,252.71	35,789.36	215,042.08	
		Dus-intors	18.49	5	92.45	180	4	73.96	68	2	36.98	117	14.65	317,469.60	63,385.57	380,855.17	
Gara Zalău – Crișeni – Mirșid - Popeni	M2	Dus	13.10	3	39.30	180	2	26.20	68	2	26.20	117	14.65	129,734.54	44,908.11	174,642.65	Mirșid
		Intors	13.10	3	39.30	180	2	26.20	68	2	26.20	117	14.65	129,734.54	44,908.11	174,642.65	
		Dus-intors	26.20	3	78.60	180	2	52.40	68	2	52.40	117	14.65	259,469.08	89,816.22	349,285.30	
Gara Zalău – Ortelec – Moigrad-Porolissum	M3	Dus	3.43	6	20.58	180	4	13.72	68	4	13.72	117	14.65	67,937.32	23,516.77	91,454.09	Mirșid
		Intors	3.43	6	20.58	180	4	13.72	68	4	13.72	117	14.65	67,937.32	23,516.77	91,454.09	
		Dus-intors	6.86	6	41.16	180	4	27.44	68	4	27.44	117	14.65	135,874.65	47,033.53	182,908.18	
Gara Zalău – Aghireș – Meseșeni de Sus	M4	Dus	14.65	5	73.25	180	4	58.60	68	3	43.95	117	14.65	251,537.57	75,332.50	326,870.07	Meseșeni de Jos
		Intors	14.65	5	73.25	180	4	58.60	68	3	43.95	117	14.65	251,537.57	75,332.50	326,870.07	
		Dus-intors	29.30	5	146.50	180	4	117.20	68	3	87.90	117	14.65	503,075.14	150,665.00	653,740.14	
Gara Zalău – Aghireș – Fetindia	M4B	Dus	3.46	5	17.30	180	4	13.84	68	3	10.38	117	14.65	59,407.51	17,791.84	77,199.35	Meseșeni de Jos
		Intors	3.46	5	17.30	180	4	13.84	68	3	10.38	117	14.65	59,407.51	17,791.84	77,199.35	
		Dus-intors	6.92	5	34.60	180	4	27.68	68	3	20.76	117	14.65	118,815.02	35,583.68	154,398.69	
Gara Zalău – Jandarmeria – Panic	M5	Dus	3.92	5	19.60	180	5	19.60	68	5	19.60	117	14.65	71,210.72	33,595.38	104,806.10	Hereclean
		Intors	3.92	5	19.60	180	5	19.60	68	5	19.60	117	14.65	71,210.72	33,595.38	104,806.10	
		Dus-intors	7.84	5	39.20	180	5	39.20	68	5	39.20	117	14.65	142,421.44	67,190.76	209,612.20	
Gara Zalău – Hereclean – Guruslău – Dioșod - Bocșița	M6	Dus	15.69	6	94.14	180	5	78.45	68	5	78.45	117	14.65	326,399.07	134,467.22	460,866.29	Hereclean
		Intors	15.69	6	94.14	180	5	78.45	68	5	78.45	117	14.65	326,399.07	134,467.22	460,866.29	
		Dus-intors	31.38	6	188.28	180	5	156.90	68	5	156.90	117	14.65	652,798.14	268,934.45	921,732.59	
TOTAL	7	Dus	47.65	30	304.42	180	24	242.61	68	21	208.40	117		1,044,443.62	357,208.02	1,401,651.64	Zona Metropolitană
		Intors	50.04	30	316.37	180	24	252.17	68	21	213.18	117		1,085,479.44	365,401.18	1,450,880.62	
		Dus-intors	97.69	30	620.79	180	24	494.78	68	21	421.58	117	87.90	2,129,923.07	722,609.20	2,852,532.27	

Tabel 78 Tabel cu cheltuielile anuale aferente UAT-ilor, corespunzator programului optim - Scenariul 2

Tabel cu cheltuielile anuale aferente UAT-ilor, corespunzator programului optim - Scenariul 2

Relatia de transport	Cod	Parcurs	Km aferent unei trase pe raza UAT	Nr. Curse/zi L-V cu elevi	Nr. Km/zi L-V cu elevi	Nr. Zile L-V cu elevi	Nr. Curse/zi L-V fara elevi	Nr. Km/zi L-V fara elevi	Nr. Zile L-V fara elevi	Nr. Curse/zi S-D, SL	Nr. Km/zi S-D, SL	Nr. Zile S-D, SL	Cost unitar [lei/km]	Total cheltuieli L-V	Total cheltuieli D	Total general cheltuieli pe an	UAT
Gara Zalău – Crișeni – Cristur Crișeni - Gârceiu	M1	Dus	8.05	6	48.30	180	5	40.25	68	4	32.20	117	14.65	167,464.15	55,192.41	222,656.56	Crișeni
		Intors	10.44	6	62.64	180	5	52.20	68	4	41.76	117	14.65	217,183.32	71,578.73	288,762.05	
		Dus-intors	18.49	6	110.94	180	5	92.45	68	4	73.96	117	14.65	384,647.47	126,771.14	511,418.61	
Gara Zalău – Crișeni – Mirșid - Popeni	M2	Dus	13.10	7	91.70	180	6	78.60	68	6	78.60	117	14.65	320,114.22	134,724.33	454,838.55	Mirșid
		Intors	13.10	7	91.70	180	6	78.60	68	6	78.60	117	14.65	320,114.22	134,724.33	454,838.55	
		Dus-intors	26.20	7	183.40	180	6	157.20	68	6	157.20	117	14.65	640,228.44	269,448.66	909,677.10	
Gara Zalău/Bradet – Ortelec - Moigrad-Porolissum	M3/M3B	Dus	3.43	7	24.01	180	6	20.58	68	6	20.58	117	14.65	83,816.17	35,275.15	119,091.32	Mirșid
		Intors	3.43	7	24.01	180	6	20.58	68	6	20.58	117	14.65	83,816.17	35,275.15	119,091.32	
		Dus-intors	6.86	7	48.02	180	6	41.16	68	6	41.16	117	14.65	167,632.33	70,550.30	238,182.63	
Gara Zalău – Aghireș – Meseșenii de Sus	M4	Dus	14.65	7	102.55	180	6	87.90	68	6	87.90	117	14.65	357,990.33	150,665.00	508,655.33	Meseșenii de Jos
		Intors	14.65	7	102.55	180	6	87.90	68	6	87.90	117	14.65	357,990.33	150,665.00	508,655.33	
		Dus-intors	29.30	7	205.10	180	6	175.80	68	6	175.80	117	14.65	715,980.66	301,329.99	1,017,310.65	
Gara Zalau – Aghireș – Fetindia	M4B	Dus	3.46	5	17.30	180	4	13.84	68	3	10.38	117	14.65	59,407.51	17,791.84	77,199.35	Meseșenii de Jos
		Intors	3.46	5	17.30	180	4	13.84	68	3	10.38	117	14.65	59,407.51	17,791.84	77,199.35	
		Dus-intors	6.92	5	34.60	180	4	27.68	68	3	20.76	117	14.65	118,815.02	35,583.68	154,398.69	
Gara Zalău – Jandarmeria – Panic	M5	Dus	3.92	7	27.44	180	6	23.52	68	6	23.52	117	14.65	95,789.90	40,314.46	136,104.36	Hereclean
		Intors	3.92	7	27.44	180	6	23.52	68	6	23.52	117	14.65	95,789.90	40,314.46	136,104.36	
		Dus-intors	7.84	7	54.88	180	6	47.04	68	6	47.04	117	14.65	191,579.81	80,628.91	272,208.72	
Gara Zalău – Hereclean – Guruslău – Dioșod - Bocșița	M6	Dus	15.69	7	109.83	180	6	94.14	68	6	94.14	117	14.65	383,403.98	161,360.67	544,764.65	Hereclean
		Intors	15.69	7	109.83	180	6	94.14	68	6	94.14	117	14.65	383,403.98	161,360.67	544,764.65	
		Dus-intors	31.38	7	219.66	180	6	188.28	68	6	188.28	117	14.65	766,807.96	322,721.33	1,089,529.29	
TOTAL	6	Dus	47.65	41	403.83	180	35	344.99	68	34	336.94	117		1,408,578.75	577,532.01	1,986,110.76	Zona Metropolitană
		Intors	50.04	41	418.17	180	35	356.94	68	34	346.50	117		1,458,297.92	593,918.33	2,052,216.24	
		Dus-intors	97.69	41	822.00	180	35	701.93	68	34	683.44	117		2,866,876.67	1,171,450.33	4,038,327.00	

Tabel 79 Tabel cu cheltuielile anuale aferente UAT-ilor, corespunzator programului maximal - Scenariul 3

Tabel cu cheltuielile anuale aferente UAT-ilor, corespunzator programului maximal - Scenariul 3

Relatia de transport	Cod	Parcurs	Km aferent unei trase pe raza UAT	Nr. Curse/zi L-V cu elevi	Nr. Km/zi L-V cu elevi	Nr. Zile L-V cu elevi	Nr. Curse/zi L-V fara elevi	Nr. Km/zi L-V fara elevi	Nr. Zile L-V fara elevi	Nr. Curse/zi S-D, SL	Nr. Km/zi S-D, SL	Nr. Zile S-D, SL	Cost unitar [lei/km]	Total cheltuieli L-V	Total cheltuieli S-D	Total general cheltuieli pe an	UAT
Gara Zalău – Crișeni – Cristur Crișeni - Gârceiu	M1	Dus	8.05	12	96.60	180	10	80.50	68	8	64.40	117	14.65	334,928.30	110,384.82	445,313.12	Crișeni
		Intors	10.44	12	125.28	180	10	104.40	68	8	83.52	117	14.65	434,366.64	143,157.46	577,524.10	
		Dus-intors	18.49	12	221.88	180	10	184.90	68	8	147.92	117	14.65	769,294.94	253,542.28	1,022,837.22	
Gara Zalău – Crișeni – Mirșid - Popeni	M2	Dus	13.10	12	157.20	180	10	131.00	68	8	104.80	117	14.65	545,038.60	179,632.44	724,671.04	Mirșid
		Intors	13.10	12	157.20	180	10	131.00	68	8	104.80	117	14.65	545,038.60	179,632.44	724,671.04	
		Dus-intors	26.20	12	314.40	180	10	262.00	68	8	209.60	117	14.65	1,090,077.20	359,264.88	1,449,342.08	
Gara Zalău/Bradet – Ortelec – Moigrad-Porolissum	M3/M3B	Dus	3.43	12	41.16	180	10	34.30	68	8	27.44	117	14.65	142,708.58	47,033.53	189,742.11	Mirșid
		Intors	3.43	12	41.16	180	10	34.30	68	8	27.44	117	14.65	142,708.58	47,033.53	189,742.11	
		Dus-intors	6.86	12	82.32	180	10	68.60	68	8	54.88	117	14.65	285,417.16	94,067.06	379,484.22	
Gara Zalău – Aghireș – Meseșeni de Sus	M4	Dus	14.65	12	175.80	180	10	146.50	68	8	117.20	117	14.65	609,527.90	200,886.66	810,414.56	Meseșeni de Jos
		Intors	14.65	12	175.80	180	10	146.50	68	8	117.20	117	14.65	609,527.90	200,886.66	810,414.56	
		Dus-intors	29.30	12	351.60	180	10	293.00	68	8	234.40	117	14.65	1,219,055.80	401,773.32	1,620,829.12	
Gara Zalau – Aghireș – Fetindia	M4B	Dus	3.46	5	17.30	180	4	13.84	68	3	10.38	117	14.65	59,407.51	17,791.84	77,199.35	Meseșeni de Jos
		Intors	3.46	5	17.30	180	4	13.84	68	3	10.38	117	14.65	59,407.51	17,791.84	77,199.35	
		Dus-intors	6.92	5	34.60	180	4	27.68	68	3	20.76	117	14.65	118,815.02	35,583.68	154,398.69	
Gara Zalău – Jandarmeria – Panic	M5	Dus	3.92	12	47.04	180	10	39.20	68	8	31.36	117	14.65	163,095.52	53,752.61	216,848.13	Hereclean
		Intors	3.92	12	47.04	180	10	39.20	68	8	31.36	117	14.65	163,095.52	53,752.61	216,848.13	
		Dus-intors	7.84	12	94.08	180	10	78.40	68	8	62.72	117	14.65	326,191.04	107,505.22	433,696.26	
Gara Zalău – Hereclean – Guruslău – Dioșod - Bocșița	M6	Dus	15.69	12	188.28	180	10	156.90	68	8	125.52	117	14.65	652,798.14	215,147.56	867,945.70	Hereclean
		Intors	15.69	12	188.28	180	10	156.90	68	8	125.52	117	14.65	652,798.14	215,147.56	867,945.70	
		Dus-intors	31.38	12	376.56	180	10	313.80	68	8	251.04	117	14.65	1,305,596.28	430,295.11	1,735,891.39	
TOTAL	6	Dus	47.65	72	706.08	180	60	588.40	68	48	470.72	117		2,448,097.04	806,837.62	3,254,934.66	Zona Metropolitană
		Intors	50.04	72	734.76	180	60	612.30	68	48	489.84	117		2,547,535.38	839,610.25	3,387,145.63	
		Dus-intors	97.69	72	1,440.84	180	60	1,200.70	68	48	960.56	117		4,995,632.42	1,646,447.87	6,642,080.29	

Tabel 80 Tabel cu preluare cheltuieli anuale aferente UAT Zalau, din cea metropolitana corespunzator programului maximal - Scenariul 1

Tabel cu cheltuielile anuale aferente UAT-ilor, corespunzator programului minimal - Scenariul 1

Relatia de transport	Cod	Parcurs	Km aferent unei trase pe raza UAT	Nr. Curse/zi L-V cu elevi	Nr. Km/zi L-V cu elevi	Nr. Zile L-V cu elevi	Nr. Curse/zi L-V fara elevi	Nr. Km/zi L-V fara elevi	Nr. Zile L-V fara elevi	Nr. Curse/zi S-D, SL	Nr. Km/zi S-D, SL	Nr. Zile S-D, SL	Cost unitar [lei/km]	Total cheltuieli L-V	Total cheltuieli S-D	Total general cheltuieli pe an	UAT
Gara Zalău – Crișeni – Cristur Crișeni - Gârceiu	M1	Dus	8.05	5	40.25	180	4	32.20	68	2	16.10	117	14.65	138,216.89	27,596.21	165,813.10	Crișeni
		Intors	10.44	5	52.20	180	4	41.76	68	2	20.88	117	14.65	179,252.71	35,789.36	215,042.08	
		Dus-intors	18.49	6	110.94	180	5	92.45	68	2	36.98	117	14.65	384,647.47	63,385.57	448,033.04	
Gara Zalău – Crișeni – Mirșid - Popeni	M2	Dus	13.10	3	39.30	180	2	26.20	68	2	26.20	117	14.65	129,734.54	44,908.11	174,642.65	Mirșid
		Intors	13.10	3	39.30	180	2	26.20	68	2	26.20	117	14.65	129,734.54	44,908.11	174,642.65	
		Dus-intors	26.20	3	78.60	180	2	52.40	68	2	52.40	117	14.65	259,469.08	89,816.22	349,285.30	
Gara Zalău – Ortelec – Moigrad-Porolissum	M3	Dus	3.43	6	20.58	180	4	13.72	68	4	13.72	117	14.65	67,937.32	23,516.77	91,454.09	Mirșid
		Intors	3.43	6	20.58	180	4	13.72	68	4	13.72	117	14.65	67,937.32	23,516.77	91,454.09	
		Dus-intors	6.86	6	41.16	180	4	27.44	68	4	27.44	117	14.65	135,874.65	47,033.53	182,908.18	
Gara Zalău – Aghireș – Meseșenii de Sus	M4	Dus	14.65	5	73.25	180	4	58.60	68	3	43.95	117	14.65	251,537.57	75,332.50	326,870.07	Meseșenii de Jos
		Intors	14.65	5	73.25	180	4	58.60	68	3	43.95	117	14.65	251,537.57	75,332.50	326,870.07	
		Dus-intors	29.30	5	146.50	180	4	117.20	68	3	87.90	117	14.65	503,075.14	150,665.00	653,740.14	
Gara Zalau – Aghireș – Fetindia	M4B	Dus	3.46	5	17.30	180	4	13.84	68	3	10.38	117	14.65	59,407.51	17,791.84	77,199.35	Meseșenii de Jos
		Intors	3.46	5	17.30	180	4	13.84	68	3	10.38	117	14.65	59,407.51	17,791.84	77,199.35	
		Dus-intors	6.92	5	34.60	180	4	27.68	68	3	20.76	117	14.65	118,815.02	35,583.68	154,398.69	
Gara Zalău – Jandarmeria – Panic	M5	Dus	3.92	5	19.60	180	5	19.60	68	5	19.60	117	14.65	71,210.72	33,595.38	104,806.10	Hereclean
		Intors	3.92	5	19.60	180	5	19.60	68	5	19.60	117	14.65	71,210.72	33,595.38	104,806.10	
		Dus-intors	7.84	5	39.20	180	5	39.20	68	5	39.20	117	14.65	142,421.44	67,190.76	209,612.20	
Gara Zalău – Hereclean – Guruslău – Dioșod - Bocșița	M6	Dus	15.69	6	94.14	180	5	78.45	68	5	78.45	117	14.65	326,399.07	134,467.22	460,866.29	Hereclean
		Intors	15.69	6	94.14	180	5	78.45	68	5	78.45	117	14.65	326,399.07	134,467.22	460,866.29	
		Dus-intors	31.38	6	188.28	180	5	156.90	68	5	156.90	117	14.65	652,798.14	268,934.45	921,732.59	
TOTAL	7	Dus	47.65	30	304.42	180	24	242.61	68	21	208.40	117		1,044,443.62	357,208.02	1,401,651.64	Zona Metropolitană
		Intors	50.04	30	316.37	180	24	252.17	68	21	213.18	117		1,085,479.44	365,401.18	1,450,880.62	
		Dus-intors	97.69	31	639.28	180	25	513.27	68	21	421.58	117	87.90	2,197,100.93	722,609.20	2,919,710.13	

Tabel 81 Tabel cu preluare cheltuieli anuale aferente UAT Zalau, din cea metropolitana corespunzator programului optim - Scenariul 2

Tabel cu cheltuielile anuale aferente UAT-lor, corespunzator programului optim - Scenariul 2

Relatia de transport	Cod	Parcurs	Km aferent unei trase pe raza UAT	Nr. Curse/zi L-V cu elevi	Nr. Km/zi L-V cu elevi	Nr. Zile L-V cu elevi	Nr. Curse/zi L-V fara elevi	Nr. Km/zi L-V fara elevi	Nr. Zile L-V fara elevi	Nr. Curse/zi S-D, SL	Nr. Km/zi S-D, SL	Nr. Zile S-D, SL	Cost unitar [lei/km]	Total cheltuieli L-V	Total cheltuieli D	Total general cheltuieli pe an	UAT
Gara Zalău – Crișeni – Cristur Crișeni - Gârceiu	M1	Dus	8.05	7	56.35	180	6	48.30	68	6	48.30	117	14.65	196,711.41	82,788.62	279,500.03	Crișeni
		Intors	10.44	7	73.08	180	6	62.64	68	6	62.64	117	14.65	255,113.93	107,368.09	362,482.02	
		Dus-intors	18.49	7	129.43	180	6	110.94	68	6	110.94	117	14.65	451,825.34	190,156.71	641,982.05	
Gara Zalău – Crișeni – Mirșid - Popeni	M2	Dus	13.10	7	91.70	180	6	78.60	68	6	78.60	117	14.65	320,114.22	134,724.33	454,838.55	Mirșid
		Intors	13.10	7	91.70	180	6	78.60	68	6	78.60	117	14.65	320,114.22	134,724.33	454,838.55	
		Dus-intors	26.20	7	183.40	180	6	157.20	68	6	157.20	117	14.65	640,228.44	269,448.66	909,677.10	
Gara Zalău – Ortelec – Moigrad-Porolissum	M3/M3B	Dus	3.43	7	24.01	180	6	20.58	68	6	20.58	117	14.65	83,816.17	35,275.15	119,091.32	Mirșid
		Intors	3.43	7	24.01	180	6	20.58	68	6	20.58	117	14.65	83,816.17	35,275.15	119,091.32	
		Dus-intors	6.86	7	48.02	180	6	41.16	68	6	41.16	117	14.65	167,632.33	70,550.30	238,182.63	
Gara Zalău – Aghireș – Meseșeni de Sus	M4	Dus	14.65	7	102.55	180	6	87.90	68	6	87.90	117	14.65	357,990.33	150,665.00	508,655.33	Meseșeni de Jos
		Intors	14.65	7	102.55	180	6	87.90	68	6	87.90	117	14.65	357,990.33	150,665.00	508,655.33	
		Dus-intors	29.30	7	205.10	180	6	175.80	68	6	175.80	117	14.65	715,980.66	301,329.99	1,017,310.65	
Gara Zalau – Aghireș – Fetindia	M4B	Dus	3.46	5	17.30	180	4	13.84	68	3	10.38	117	14.65	59,407.51	17,791.84	77,199.35	Meseșeni de Jos
		Intors	3.46	5	17.30	180	4	13.84	68	3	10.38	117	14.65	59,407.51	17,791.84	77,199.35	
		Dus-intors	6.92	5	34.60	180	4	27.68	68	3	20.76	117	14.65	118,815.02	35,583.68	154,398.69	
Gara Zalău – Jandarmeria – Panic	M5	Dus	3.92	7	27.44	180	6	23.52	68	6	23.52	117	14.65	95,789.90	40,314.46	136,104.36	Hereclean
		Intors	3.92	7	27.44	180	6	23.52	68	6	23.52	117	14.65	95,789.90	40,314.46	136,104.36	
		Dus-intors	7.84	7	54.88	180	6	47.04	68	6	47.04	117	14.65	191,579.81	80,628.91	272,208.72	
Gara Zalău – Hereclean – Guruslău – Dioșod - Bocșita	M6	Dus	15.69	7	109.83	180	6	94.14	68	6	94.14	117	14.65	383,403.98	161,360.67	544,764.65	Hereclean
		Intors	15.69	7	109.83	180	6	94.14	68	6	94.14	117	14.65	383,403.98	161,360.67	544,764.65	
		Dus-intors	31.38	7	219.66	180	6	188.28	68	6	188.28	117	14.65	766,807.96	322,721.33	1,089,529.29	
TOTAL	6	Dus	47.65	42	411.88	180	36	353.04	68	36	353.04	117		1,437,826.01	605,128.21	2,042,954.22	Zona Metropolitană
		Intors	50.04	42	428.61	180	36	367.38	68	36	367.38	117		1,496,228.53	629,707.69	2,125,936.22	
		Dus-intors	97.69	42	840.49	180	36	720.42	68	36	720.42	117		2,934,054.53	1,234,835.90	4,168,890.44	

Tabel 82 Tabel cu preluare cheltuieli anuale aferente UAT Zalau, din cea metropolitana corespunzator programului maximal - Scenariul 3
Tabel cu cheltuielile anuale aferente UAT-ilor, corespunzator programului maximal - Scenariul 3

Relatia de transport	Cod	Parcurs	Km aferent unei trase pe raza UAT	Nr. Curse/zi L-V cu elevi	Nr. Km/zi L-V cu elevi	Nr. Zile L-V cu elevi	Nr. Curse/zi L-V fara elevi	Nr. Km/zi L-V fara elevi	Nr. Zile L-V fara elevi	Nr. Curse/zi S-D, SL	Nr. Km/zi S-D, SL	Nr. Zile S-D, SL	Cost unitar [lei/km]	Total cheltuieli L-V	Total cheltuieli S-D	Total general cheltuieli pe an	UAT
Gara Zalău – Crișeni – Cristur Crișeni - Gârceiu	M1	Dus	8.05	12	96.60	180	10	80.50	68	8	64.40	117	14.65	334,928.30	110,384.82	445,313.12	Crișeni
		Intors	10.44	12	125.28	180	10	104.40	68	8	83.52	117	14.65	434,366.64	143,157.46	577,524.10	
		Dus-intors	18.49	12	221.88	180	10	184.90	68	8	147.92	117	14.65	769,294.94	253,542.28	1,022,837.22	
Gara Zalău – Crișeni – Mirșid - Popeni	M2	Dus	13.10	12	157.20	180	10	131.00	68	8	104.80	117	14.65	545,038.60	179,632.44	724,671.04	Mirșid
		Intors	13.10	12	157.20	180	10	131.00	68	8	104.80	117	14.65	545,038.60	179,632.44	724,671.04	
		Dus-intors	26.20	12	314.40	180	10	262.00	68	8	209.60	117	14.65	1,090,077.20	359,264.88	1,449,342.08	
Gara Zalău – Ortelec – Moigrad-Porolissum	M3/M3B	Dus	3.43	12	41.16	180	10	34.30	68	8	27.44	117	14.65	142,708.58	47,033.53	189,742.11	Mirșid
		Intors	3.43	12	41.16	180	10	34.30	68	8	27.44	117	14.65	142,708.58	47,033.53	189,742.11	
		Dus-intors	6.86	12	82.32	180	10	68.60	68	8	54.88	117	14.65	285,417.16	94,067.06	379,484.22	
Gara Zalău – Aghireș – Meseșeni de Sus	M4	Dus	14.65	12	175.80	180	10	146.50	68	8	117.20	117	14.65	609,527.90	200,886.66	810,414.56	Meseșeni de Jos
		Intors	14.65	12	175.80	180	10	146.50	68	8	117.20	117	14.65	609,527.90	200,886.66	810,414.56	
		Dus-intors	29.30	12	351.60	180	10	293.00	68	8	234.40	117	14.65	1,219,055.80	401,773.32	1,620,829.12	
Gara Zalau – Aghireș – Fetindia	M4B	Dus	3.46	5	17.30	180	4	13.84	68	3	10.38	117	14.65	59,407.51	17,791.84	77,199.35	Meseșeni de Jos
		Intors	3.46	5	17.30	180	4	13.84	68	3	10.38	117	14.65	59,407.51	17,791.84	77,199.35	
		Dus-intors	6.92	5	34.60	180	4	27.68	68	3	20.76	117	14.65	118,815.02	35,583.68	154,398.69	
Gara Zalău – Jandarmeria – Panic	M5	Dus	3.92	12	47.04	180	10	39.20	68	8	31.36	117	14.65	163,095.52	53,752.61	216,848.13	Hereclean
		Intors	3.92	12	47.04	180	10	39.20	68	8	31.36	117	14.65	163,095.52	53,752.61	216,848.13	
		Dus-intors	7.84	12	94.08	180	10	78.40	68	8	62.72	117	14.65	326,191.04	107,505.22	433,696.26	
Gara Zalău – Hereclean – Guruslău – Dioșod - Bocșița	M6	Dus	15.69	12	188.28	180	10	156.90	68	8	125.52	117	14.65	652,798.14	215,147.56	867,945.70	Hereclean
		Intors	15.69	12	188.28	180	10	156.90	68	8	125.52	117	14.65	652,798.14	215,147.56	867,945.70	
		Dus-intors	31.38	12	376.56	180	10	313.80	68	8	251.04	117	14.65	1,305,596.28	430,295.11	1,735,891.39	
TOTAL	6	Dus	47.65	72	706.08	180	60	588.40	68	48	470.72	117		2,448,097.04	806,837.62	3,254,934.66	Zona Metropolitană
		Intors	50.04	72	734.76	180	60	612.30	68	48	489.84	117		2,547,535.38	839,610.25	3,387,145.63	
		Dus-intors	97.69	72	1,440.84	180	60	1,200.70	68	48	960.56	117		4,995,632.42	1,646,447.87	6,642,080.29	

Tabel 83 Venituri pentru Scenariul minimal combinat cu Scenariul 1-4

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 1

Centralizator venituri pentru primul an de contract

Nr.crt.	Tip venit	Venituri totale	Venituri Zalau	Venituri Mirsid	Venituri Hereclean	Venituri Criseni	Venituri Mesesenii de Jos
1	Venituri bil+ ab.populatie	3533448	2836542	123519	213503	180186	179698
2	Venituri diferite tarif, d.c.	2354791	1890353	82316	142285	120081	119756
	Reduceri	4520	3629	158	273	231	230
	Gratuitati	2350270	1886724	82158	142011	119850	119526
3	Total venituri	5888238	4726895	205835	355788	300266	299454

Centralizator venituri lunare pentru primul an de contract

Nr.crt.	Tip venit	Venituri totale	Venituri Zalau	Venituri Mirsid	Venituri Hereclean	Venituri Criseni	Venituri Mesesenii de Jos
1	Venituri bil+ ab.populatie	294454	236379	10293	17792	15015	14975
2	Venituri diferite tarif, d.c.	196233	157529	6860	11857	10007	9980
	Reduceri	377	302	13	23	19	19
	Gratuitati	195856	157227	6847	11834	9988	9961
3	Total venituri	490687	393908	17153	29649	25022	24954

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 2

Centralizator venituri pentru primul an de contract

Nr.crt.	Tip venit	Venituri totale	Venituri Zalau	Venituri Mirsid	Venituri Hereclean	Venituri Criseni	Venituri Mesesenii de Jos
1	Venituri bil+ ab.populatie	4391959	3525728	153530	265377	223965	223359
2	Venituri diferite tarif, d.c.	2803322	2250420	97996	169386	142953	142567
	Reduceri	5381	4320	188	325	274	274
	Gratuitati	2797941	2246100	97808	169061	142679	142293
3	Total venituri	7195281	5776148	251525	434764	366918	365925

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 3

Centralizator venituri pentru primul an de contract

Nr.crt.	Tip venit	Venituri totale	Venituri Zalau	Venituri Mirsid	Venituri Hereclean	Venituri Criseni	Venituri Mesesenii de Jos
1	Venituri bil+ ab.populatie	4433505	3525728	186629	361265	180186	179698
2	Venituri diferite tarif, d.c.	3178478	2250420	117595	226165	266822	317476
	Reduceri	5400	4320	226	434	274	351
	Gratuitati	2914583	2246100	117369	225731	142679	182704
3	Total venituri	7611983	5776148	304224	587429	447008	497174

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 4

Centralizator venituri pentru primul an de contract

Nr.crt.	Tip venit	Venituri totale	Venituri Zalau	Venituri Mirsid	Venituri Hereclean	Venituri Criseni	Venituri Mesesenii de Jos
1	Venituri bil+ ab.populatie	4837947	3525728	219728	430704	320533	341254
2	Venituri diferite tarif, d.c.	3365010	2250420	137194	254554	349104	373738
	Reduceri	5400	4320	263	489	384	390
	Gratuitati	3019551	2246100	136931	254065	199751	182704
3	Total venituri	8202957	5776148	356922	685258	669637	714992

Tabel 84 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 1

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 1

Calculul Compensatiei pentru primul an de operare conform noului Contract de servicii publice de transport Metropolitan Zalau

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comune	Nr. Km planificati pe comune preluati Zalau	Total Nr.Km planificati	Cost unitar/ km	Cost total	Profit rezonabil	Total venituri planificate	Din care:			Total compensatie TRANSURBIS
									Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri	
0	1	2	3	4	5	6=5*4	7=6*0.0817	8=9+10+11	9	10	11	12=6+7-8
ianuarie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	522227	212696	304530	5000	1966977
februarie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	522227	212696	304530	5000	1966977
martie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	522227	212696	304530	5000	1966977
aprilie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	522227	212696	304530	5000	1966977
mai	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	522227	212696	304530	5000	1966977
iunie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	522227	212696	304530	5000	1966977
iulie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	522227	212696	304530	5000	1966977
august	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	522227	212696	304530	5000	1966977
septembrie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	522227	212696	304530	5000	1966977
octombrie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	522227	212696	304530	5000	1966977
noiembrie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	522227	212696	304530	5000	1966977
decembrie	131802	16226	9050	157083.2	14.65	2301269	188014	522227	212696	304530	5000	1967056
TOTAL	1581622	194712	108604	1884939		27614426	2256099	6266723	2552358	3654365	60000	23603802

Tabel 85 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 2

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 2

Calculul Compensatiei pentru primul an de operare conform noului Contract de servicii publice de transport Metropolitan Zalau

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comune	Nr. Km planificati pe comune preluati Zalau	Total Nr.Km planificati	Cost unitar/ km	Cost total	Profit rezonabil	Total venituri planificate	Din care:			Total compensatie TRANSURBIS
									Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri	
0	1	2	3	4	5	6=5*4	7=6*0.0817	8=9+10+11	9	10	11	12=6+7-8
ianuarie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	638715	253210	380505	5000	1850489
februarie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	638715	253210	380505	5000	1850489
martie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	638715	253210	380505	5000	1850489
aprilie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	638715	253210	380505	5000	1850489
mai	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	638715	253210	380505	5000	1850489
iunie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	638715	253210	380505	5000	1850489
iulie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	638715	253210	380505	5000	1850489
august	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	638715	253210	380505	5000	1850489
septembrie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	638715	253210	380505	5000	1850489
octombrie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	638715	253210	380505	5000	1850489
noiembrie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	638715	253210	380505	5000	1850489
decembrie	131802	16226	9050	157083.2	14.65	2301269	188014	638715	253210	380505	5000	1850568
TOTAL	1581622	194712	108604	1884939		27614426	2256099	7664577	3038521	4566056	60000	22205948

Tabel 86 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 3

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 3

Calculul Compensatiei pentru primul an de operare conform noului Contract de servicii publice de transport Metropolitan Zalau

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comune	Nr. Km planificati pe comune preluati Zalau	Total Nr.Km planificati	Cost unitar/ km	Cost total	Profit rezonabil	Total venituri planificate	Din care:			Total compensatie TRANSURBIS
									Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri	
0	1	2	3	4	5	6=5*4	7=6*0.0817	8=9+10+11	9	10	11	12=6+7-8
ianuarie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	566011	228143	332868	5000	1923193
februarie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	566011	228143	332868	5000	1923193
martie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	566011	228143	332868	5000	1923193
aprilie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	566011	228143	332868	5000	1923193
mai	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	566011	228143	332868	5000	1923193
iunie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	566011	228143	332868	5000	1923193
iulie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	566011	228143	332868	5000	1923193
august	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	566011	228143	332868	5000	1923193
septembrie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	566011	228143	332868	5000	1923193
octombrie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	566011	228143	332868	5000	1923193
noiembrie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	566011	228143	332868	5000	1923193
decembrie	131802	16226	9050	157083.2	14.65	2301269	188014	566011	228143	332868	5000	1923272
TOTAL	1581622	194712	108604	1884939		27614426	2256099	6792133	2737716	3994417	60000	23078392

Tabel 87 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 4

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 4

Calculul Compensatiei pentru primul an de operare conform noului Contract de servicii publice de transport Metropolitan Zalau

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comune	Nr. Km planificati pe comune preluati Zalau	Total Nr.Km planificati	Cost unitar/ km	Cost total	Profit rezonabil	Total venituri planificate	Din care:			Total compensatie TRANSURBIS
									Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri	
0	1	2	3	4	5	6=5*4	7=6*0.0817	8=9+10+11	9	10	11	12=6+7-8
ianuarie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	592366	237578	349788	5000	1896838
februarie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	592366	237578	349788	5000	1896838
martie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	592366	237578	349788	5000	1896838
aprilie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	592366	237578	349788	5000	1896838
mai	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	592366	237578	349788	5000	1896838
iunie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	592366	237578	349788	5000	1896838
iulie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	592366	237578	349788	5000	1896838
august	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	592366	237578	349788	5000	1896838
septembrie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	592366	237578	349788	5000	1896838
octombrie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	592366	237578	349788	5000	1896838
noiembrie	131802	16226	9050	157078.2	14.65	2301196	188008	592366	237578	349788	5000	1896838
decembrie	131802	16226	9050	157083.2	14.65	2301269	188014	592366	237578	349788	5000	1896917
TOTAL	1581622	194712	108604	1884939		27614426	2256099	7108391	2850931	4197460	60000	22762135

Tabel 88 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 1 UAT Zalău

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 1

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
UAT Zalău**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalău	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalău	Nr. Km de la Mirsid	Nr. Km de la Hereclean	Nr. Km de la Criseni	Nr. Km de la Meseseni	Total Nr. Km planificati Zalău	Cost unitar km	Cost total comuna	Cost total Zalău	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalău	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalău	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalău catre TRANSURBIS
																Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri Gratuitati preluate		
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10=2x9	11=8x9	12	13	14	15=16+17+18	16	17	18	19	20
ianuarie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		276842	302	236379	40161	0	1981532
februarie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		295659	378	255120	40161	0	1962715
martie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		295659	378	255120	40161	0	1962715
aprilie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		295659	378	255120	40161	0	1962715
mai	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		295659	378	255120	40161	0	1962715
iunie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		295659	378	255120	40161	0	1962715
iulie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		295659	378	255120	40161	0	1962715
august	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		295659	378	255120	40161	0	1962715
septembrie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		295659	378	255120	40161	0	1962715
octombrie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		295659	378	255120	40161	0	1962715
noiembrie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		295659	378	255120	40161	0	1962715
decembrie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		295659	378	255120	40161	0	1962715
TOTAL	1581622	0	128522	38730	21448	21436	46908	1710144		0	25053610	0	2046880	3529088	7048391	4460	3042693	481935	0	23571402

Tabel 89 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 2 UAT Zalău

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 2

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
 CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
 UAT Zalău**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalău	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalău	Nr. Km de la Mirsid	Nr. Km de la Hereclean	Nr. Km de la Criseni	Nr. Km de la Meseseni	Total Nr. Km planificati Zalău	Cost unitar km	Cost total comuna	Cost total Zalău	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalău	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalău	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalău catre TRANSURBIS
																Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri Gratuitati preluate		
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10=2x9	11=8x9	12	13	14	15=16+17+18	16	17	18	19	20
ianuarie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		341982	360	293811	47811	0	1916393
februarie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		367060	450	318799	47811	0	1891315
martie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		367060	450	318799	47811	0	1891315
aprilie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		367060	450	318799	47811	0	1891315
mai	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		367060	450	318799	47811	0	1891315
iunie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		367060	450	318799	47811	0	1891315
iulie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		367060	450	318799	47811	0	1891315
august	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		367060	450	318799	47811	0	1891315
septembrie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		367060	450	318799	47811	0	1891315
octombrie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		367060	450	318799	47811	0	1891315
noiembrie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		367060	450	318799	47811	0	1891315
decembrie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		367060	450	318799	47811	0	1891315
TOTAL	1581622	0	128522	38730	21448	21436	46908	1710144		0	25053610	0	2046880	4379638	4379638	5310	3800596	573732	0	22720853

Tabel 90 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 3 UAT Zalău

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 3

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
UAT Zalău**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalău	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalău	Nr.Km de la Mirsid	Nr.Km de la Hereclean	Nr.Km de la Criseni	Nr.Km de la Meseseni	Total Nr.Km planificati Zalău	Cost unitar km	Cost total comuna	Cost total Zalău	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalău	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalău	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalău catre TRANSURBIS
																Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri Gratuitati preluate		
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10=2x9	11=8x9	12	13	14	15=16+17+18	16	17	18	19	20
ianuarie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		349545	360	293811	55375	0	1908829
februarie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		377078	450	318799	57829	0	1881296
martie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		377078	450	318799	57829	0	1881296
aprilie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		377078	450	318799	57829	0	1881296
mai	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		377078	450	318799	57829	0	1881296
iunie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		377078	450	318799	57829	0	1881296
iulie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		377078	450	318799	57829	0	1881296
august	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		377078	450	318799	57829	0	1881296
septembrie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		377078	450	318799	57829	0	1881296
octombrie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		377078	450	318799	57829	0	1881296
noiembrie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		377078	450	318799	57829	0	1881296
decembrie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		377078	450	318799	57829	0	1881296
TOTAL	1581622	0	128522	38730	21448	21436	46908	1710144		0	25053610	0	2046880	4497404	4497404	5310	3800596	691498	0	22603086

Tabel 91 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 4 UAT Zalău

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 4

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
 CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
 UAT Zalău**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalău	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalău	Nr.Km de la Mirsid	Nr.Km de la Hereclean	Nr.Km de la Criseni	Nr.Km de la Meseseni	Total Nr.Km planificati Zalău	Cost unitar km	Cost total comuna	Cost total Zalău	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalău	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalău	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalău catre TRANSURBIS	
																Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri Gratuitati preluate			
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10=2x9	11=8x9	12	13	14	15=16+17+18	16	17	18	19	20	
ianuarie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		356863	360	293811	62692		0	1901512
februarie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		381315	450	318799	62066		0	1877059
martie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		381315	450	318799	62066		0	1877059
aprilie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		381315	450	318799	62066		0	1877059
mai	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		381315	450	318799	62066		0	1877059
iunie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		381315	450	318799	62066		0	1877059
iulie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		381315	450	318799	62066		0	1877059
august	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		381315	450	318799	62066		0	1877059
septembrie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		381315	450	318799	62066		0	1877059
octombrie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		381315	450	318799	62066		0	1877059
noiembrie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		381315	450	318799	62066		0	1877059
decembrie	131802		10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	0	2087801	0	170573		381315	450	318799	62066		0	1877059
TOTAL	1581622	0	128522	38730	21448	21436	46908	1710144		0	25053610	0	2046880	0	4551328	5310	3800596	745422	0	22549162	

Tabel 92 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 1 UAT Mirșid

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 1

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
UAT MIRSID**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Total Nr.Km planificati	Cost unitar, km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
												Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri		
0	1	2	3	4	5	6=2x5	7=3x5	8	9	10=12+13+14	11	12	13	14	15	16
ianuarie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	3188	7118	13	3175		44785	44027
februarie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	3188	7118	13	3175		44785	44027
martie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	3188	7118	13	3175		44785	44027
aprilie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	3188	7118	13	3175		44785	44027
mai		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	3188	7118	13	3175		44785	44027
iunie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	3188	7118	13	3175		44785	44027
iulie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	3188	7118	13	3175		44785	44027
august		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	3188	7118	13	3175		44785	44027
septembrie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	3188	7118	13	3175		44785	44027
octombrie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	3188	7118	13	3175		44785	44027
noiembrie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	3188	7118	13	3175		44785	44027
decembrie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	3188	7118	13	3175		44785	44027
TOTAL	0	36327	38730	75057		532193	567389	43480	46356	38259	85418	158	38101	0	537414	528327

Tabel 93 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 2 UAT Mirșid

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 2

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
 CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
 UAT MIRSID**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Total Nr.Km planificati	Cost unitar, km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
												Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri		
0	1	2	3	4	5	6=2x5	7=3x5	8	9	10=12+13+14	11	12	13	14	15	16
ianuarie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	4336	8474	16	4320		43637	42671
februarie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	4336	8474	16	4320		43637	42671
martie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	4336	8474	16	4320		43637	42671
aprilie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	4336	8474	16	4320		43637	42671
mai		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	4336	8474	16	4320		43637	42671
iunie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	4336	8474	16	4320		43637	42671
iulie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	4336	8474	16	4320		43637	42671
august		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	4336	8474	16	4320		43637	42671
septembrie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	4336	8474	16	4320		43637	42671
octombrie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	4336	8474	16	4320		43637	42671
noiembrie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	4336	8474	16	4320		43637	42671
decembrie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	4336	8474	16	4320		43637	42671
TOTAL	0	36327	38730	75057		532193	567389	43480	46356	52030	101688	188	51842	0	523643	512057

Tabel 94 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 3 UAT Mirșid

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 3

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
UAT MIRSID**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Total Nr.Km planificati	Cost unitar, km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
												Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri		
0	1	2	3	4	5	6=2x5	7=3x5	8	9	10=12+13+14	11	12	13	14	15	16
ianuarie		3027	3227	6254.733	14.65	14.65	47282	1	3863	5402	7627	19	5384		-5387	43519
februarie		3027	3227	6254.733	14.65	14.65	47282	1	3863	5402	7627	19	5384		-5387	43519
martie		3027	3227	6254.733	14.65	14.65	47282	1	3863	5402	7627	19	5384		-5387	43519
aprilie		3027	3227	6254.733	14.65	14.65	47282	1	3863	5402	7627	19	5384		-5387	43519
mai		3027	3227	6254.733	14.65	14.65	47282	1	3863	5402	7627	19	5384		-5387	43519
iunie		3027	3227	6254.733	14.65	14.65	47282	1	3863	5402	7627	19	5384		-5387	43519
iulie		3027	3227	6254.733	14.65	14.65	47282	1	3863	5402	7627	19	5384		-5387	43519
august		3027	3227	6254.733	14.65	14.65	47282	1	3863	5402	7627	19	5384		-5387	43519
septembrie		3027	3227	6254.733	14.65	14.65	47282	1	3863	5402	7627	19	5384		-5387	43519
octombrie		3027	3227	6254.733	14.65	14.65	47282	1	3863	5402	7627	19	5384		-5387	43519
noiembrie		3027	3227	6254.733	14.65	14.65	47282	1	3863	5402	7627	19	5384		-5387	43519
decembrie		3027	3227	6254.733	14.65	14.65	47282	1	3863	5402	7627	19	5384		-5387	43519
TOTAL	0	36327	38730	75057		176	567389	14	46356	64829	91519	226	64604	0	-64639	522226

Tabel 95 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 4 UAT Mirșid

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 4

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
UAT MIRSID**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Total Nr.Km planificati	Cost unitar, km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
												Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri		
0	1	2	3	4	5	6=2x5	7=3x5	8	9	10=12+13+14	11	12	13	14	15	16
ianuarie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	14944	14944	6192	8751		33029	36201
februarie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	14944	14944	6192	8751		33029	36201
martie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	14944	14944	6192	8751		33029	36201
aprilie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	14944	14944	6192	8751		33029	36201
mai		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	14944	14944	6192	8751		33029	36201
iunie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	14944	14944	6192	8751		33029	36201
iulie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	14944	14944	6192	8751		33029	36201
august		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	14944	14944	6192	8751		33029	36201
septembrie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	14944	14944	6192	8751		33029	36201
octombrie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	14944	14944	6192	8751		33029	36201
noiembrie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	14944	14944	6192	8751		33029	36201
decembrie		3027	3227	6254.733	14.65	44349	47282	3623	3863	14944	14944	6192	8751		33029	36201
TOTAL	0	36327	38730	75057		532193	567389	43480	46356	179326	179326	74309	105017	0	396347	434418

Tabel 96 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 1 UAT Hereclean

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 1

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
UAT Hereclean**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Total Nr.Km planificati	Cost unitar km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
												Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri		
0	1	2	3	4	5	6=2x5	7=3x5	8	9	10=12+13+14	11	12	13	14	15	16
ianuarie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	5511	12304	23	5488		96470	16020
februarie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	5511	12304	28	6899		96470	16020
martie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	5511	12304	28	6899		96470	16020
aprilie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	5511	12304	28	6899		96470	16020
mai		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	5511	12304	28	6899		96470	16020
iunie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	5511	12304	28	6899		96470	16020
iulie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	5511	12304	28	6899		96470	16020
august		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	5511	12304	28	6899		96470	16020
septembrie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	5511	12304	28	6899		96470	16020
octombrie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	5511	12304	28	6899		96470	16020
noiembrie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	5511	12304	28	6899		96470	16020
decembrie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	5511	12304	28	6899		96470	16020
TOTAL	0	77225	21448	98673		1131345	314213	92431	25671	81711	147645	336	81375	0	1157644	192240

Tabel 97 Calculul Compensăției pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 2 UAT Hereclean

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 2

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
UAT Hereclean**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Total Nr.Km planificati	Cost unitar km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
												Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri		
0	1	2	3	4	5	6=2x5	7=3x5	8	9	10=12+13+14	11	12	13	14	15	16
ianuarie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	7495	14647	27	7467		94487	13676
februarie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	7495	14647	34	9348		94487	13676
martie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	7495	14647	34	9348		94487	13676
aprilie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	7495	14647	34	9348		94487	13676
mai		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	7495	14647	34	9348		94487	13676
iunie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	7495	14647	34	9348		94487	13676
iulie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	7495	14647	34	9348		94487	13676
august		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	7495	14647	34	9348		94487	13676
septembrie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	7495	14647	34	9348		94487	13676
octombrie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	7495	14647	34	9348		94487	13676
noiembrie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	7495	14647	34	9348		94487	13676
decembrie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	7495	14647	34	9348		94487	13676
TOTAL	0	77225	21448	98673		1131345	314213	92431	25671	110698	175768	400	110299	0	1133841	164117

Tabel 98 Calculul Compensăției pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 3 UAT Hereclean

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 3

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
UAT Hereclean**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Total Nr.Km planificati	Cost unitar km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
												Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri		
0	1	2	3	4	5	6=2x5	7=3x5	8	9	10=12+13+14	11	12	13	14	15	16
ianuarie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	8134	19557	41	8093		93847	8767
februarie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10813	19557	51	10762		91168	8767
martie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10813	19557	51	10762		91168	8767
aprilie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10813	19557	51	10762		91168	8767
mai		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10813	19557	51	10762		91168	8767
iunie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10813	19557	51	10762		91168	8767
iulie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10813	19557	51	10762		91168	8767
august		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10813	19557	51	10762		91168	8767
septembrie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10813	19557	51	10762		91168	8767
octombrie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10813	19557	51	10762		91168	8767
noiembrie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10813	19557	51	10762		91168	8767
decembrie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10813	19557	51	10762		91168	8767
TOTAL	0	77225	21448	98673		1131345	314213	92431	25671	127079	234685	601	126479	0	1096696	105199

Tabel 99 Calculul Compensăției pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 4 UAT Hereclean

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 4

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
UAT Hereclean**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Total Nr.Km planificati	Cost unitar km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
												Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri		
0	1	2	3	4	5	6=2x5	7=3x5	8	9	10=12+13+14	11	12	13	14	15	16
ianuarie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	8130	22012	36	8093		93852	6312
februarie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10808	22012	45	10762		91174	6312
martie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10808	22012	45	10762		91174	6312
aprilie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10808	22012	45	10762		91174	6312
mai		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10808	22012	45	10762		91174	6312
iunie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10808	22012	45	10762		91174	6312
iulie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10808	22012	45	10762		91174	6312
august		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10808	22012	45	10762		91174	6312
septembrie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10808	22012	45	10762		91174	6312
octombrie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10808	22012	45	10762		91174	6312
noiembrie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10808	22012	45	10762		91174	6312
decembrie		6435	1787	8222.742	14.65	94279	26184	7703	2139	10808	22012	45	10762		91174	6312
TOTAL	0	77225	21448	98673		1131345	314213	92431	25671	127012	264144	534	126479	0	1096763	75741

Tabel 100 Calculul Compensăției pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 1 UAT Criseni

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 1

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
 CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
 UAT Criseni**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Total Nr.Km planificati	Cost unitar, km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
												Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri		
0	1	2	3	4	5	6=2x5	7=3x5	8	9	10=12+13+14	11	12	13	14	15	16
ianuarie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	4651	10384	19	4632		29680	17924
februarie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	4651	10384	24	5822		29680	17924
martie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	4651	10384	24	5822		29680	17924
aprilie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	4651	10384	24	5822		29680	17924
mai		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	4651	10384	24	5822		29680	17924
iunie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	4651	10384	24	5822		29680	17924
iulie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	4651	10384	24	5822		29680	17924
august		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	4651	10384	24	5822		29680	17924
septembrie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	4651	10384	24	5822		29680	17924
octombrie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	4651	10384	24	5822		29680	17924
noiembrie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	4651	10384	24	5822		29680	17924
decembrie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	4651	10384	24	5822		29680	17924
TOTAL	0	25997	21436	47433		380855	314035	31116	25657	68960	124605	283	68676	0	356160	215087

Tabel 101 Calculul Compensăției pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 2 UAT Criseni

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 2

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
 CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
 UAT Criseni**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Total Nr.Km planificati	Cost unitar, km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
												Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri		
0	1	2	3	4	5	6=2x5	7=3x5	8	9	10=12+13+14	11	12	13	14	15	16
ianuarie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	6325	12362	23	6302		28006	15946
februarie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	6325	10384	24	5822		28006	17924
martie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	6325	10384	24	5822		28006	17924
aprilie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	6325	10384	24	5822		28006	17924
mai		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	6325	10384	24	5822		28006	17924
iunie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	6325	10384	24	5822		28006	17924
iulie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	6325	10384	24	5822		28006	17924
august		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	6325	10384	24	5822		28006	17924
septembrie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	6325	10384	24	5822		28006	17924
octombrie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	6325	10384	24	5822		28006	17924
noiembrie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	6325	10384	24	5822		28006	17924
decembrie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	6325	10384	24	5822		28006	17924
TOTAL	0	25997	21436	47433		380855	314035	31116	25657	70634	126583	287	70347	0	336071	213109

Tabel 102 Calculul Compensăției pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 3 UAT Criseni

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 3

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
UAT Criseni**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Total Nr.Km planificati	Cost unitar km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
												Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri		
0	1	2	3	4	5	6=2x5	7=3x5	8	9	10=12+13+14	11	12	13	14	15	16
ianuarie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	2677	12362	23	2654		31654	15946
februarie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	3873	12362	29	3844		30458	15946
martie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	3873	12362	29	3844		30458	15946
aprilie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	3873	12362	29	3844		30458	15946
mai		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	3873	12362	29	3844		30458	15946
iunie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	3873	12362	29	3844		30458	15946
iulie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	3873	12362	29	3844		30458	15946
august		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	3873	12362	29	3844		30458	15946
septembrie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	3873	12362	29	3844		30458	15946
octombrie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	3873	12362	29	3844		30458	15946
noiembrie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	3873	12362	29	3844		30458	15946
decembrie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	3873	12362	29	3844		30458	15946
TOTAL	0	25997	21436	47433		380855	314035	31116	25657	45279	148339	337	44942	0	366692	191353

Tabel 103 Calculul Compensăției pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 4 UAT Criseni

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 4

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
 CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
 UAT Criseni**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Total Nr.Km planificati	Cost unitar km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
												Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri		
0	1	2	3	4	5	6=2x5	7=3x5	8	9	10=12+13+14	11	12	13	14	15	16
ianuarie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	9437	17306	32	9405		24894	11001
februarie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	9437	17306	40	11786		24894	11001
martie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	9437	17306	40	11786		24894	11001
aprilie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	9437	17306	40	11786		24894	11001
mai		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	9437	17306	40	11786		24894	11001
iunie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	9437	17306	40	11786		24894	11001
iulie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	9437	17306	40	11786		24894	11001
august		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	9437	17306	40	11786		24894	11001
septembrie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	9437	17306	40	11786		24894	11001
octombrie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	9437	17306	40	11786		24894	11001
noiembrie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	9437	17306	40	11786		24894	11001
decembrie		2166	1786	3952.732	14.65	31738	26170	2593	2138	9437	17306	40	11786		24894	11001
TOTAL	0	25997	21436	47433		380855	314035	31116	25657	139521	207674	472	139049	0	298729	132017

Tabel 104 Calculul Compensăției pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 1 UAT Meseșenii de Jos

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 1

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
UAT Meseșenii de Jos**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Total Nr.Km planificati	Cost unitar km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
												Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri		
0	1	2	3	4	5	6=2x5	7=3x5	8	9	10=12+13+14	11	12	13	14	15	16
ianuarie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	4638	10356	19	4619		68209	51590
februarie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	4638	10384	24	5822		68209	51562
martie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	4638	10384	24	5822		68209	51562
aprilie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	4638	10384	24	5822		68209	51562
mai		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	4638	10384	24	5822		68209	51562
iunie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	4638	10384	24	5822		68209	51562
iulie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	4638	10384	24	5822		68209	51562
august		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	4638	10384	24	5822		68209	51562
septembrie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	4638	10384	24	5822		68209	51562
octombrie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	4638	10384	24	5822		68209	51562
noiembrie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	4638	10384	24	5822		68209	51562
decembrie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	4638	10384	24	5822		68209	51562
TOTAL	0	55163	46908	102071		808139	687208	66025	56145	68947	124577	283	68664	0	818503	618776

Tabel 105 Calculul Compensăției pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 2 UAT Meseșenii de Jos

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 2

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
 CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
 UAT Meseșenii de Jos**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Total Nr.Km planificati	Cost unitar km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
												Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri		
0	1	2	3	4	5	6=2x5	7=3x5	8	9	10=12+13+14	11	12	13	14	15	16
ianuarie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	6308	12328	23	6285		66539	49618
februarie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	7897	12328	29	7868		64950	49618
martie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	7897	12328	29	7868		64950	49618
aprilie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	7897	12328	29	7868		64950	49618
mai		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	7897	12328	29	7868		64950	49618
iunie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	7897	12328	29	7868		64950	49618
iulie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	7897	12328	29	7868		64950	49618
august		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	7897	12328	29	7868		64950	49618
septembrie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	7897	12328	29	7868		64950	49618
octombrie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	7897	12328	29	7868		64950	49618
noiembrie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	7897	12328	29	7868		64950	49618
decembrie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	7897	12328	29	7868		64950	49618
TOTAL	0	55163	46908	102071		808139	687208	66025	56145	93171	147937	336	92834	0	780993	595415

Tabel 106 Calculul Compensăției pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 3 UAT Meseșenii de Jos

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 3

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
UAT Meseșenii de Jos**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Total Nr.Km planificati	Cost unitar km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
												Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri		
0	1	2	3	4	5	6=2x5	7=3x5	8	9	10=12+13+14	11	12	13	14	15	16
ianuarie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	15859	15829	29	15829		56988	46117
februarie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	369	15829	37	15829		72478	46117
martie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	369	15829	37	15829		72478	46117
aprilie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	369	15829	37	15829		72478	46117
mai		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	369	15829	37	15829		72478	46117
iunie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	369	15829	37	15829		72478	46117
iulie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	369	15829	37	15829		72478	46117
august		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	369	15829	37	15829		72478	46117
septembrie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	369	15829	37	15829		72478	46117
octombrie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	369	15829	37	15829		72478	46117
noiembrie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	369	15829	37	15829		72478	46117
decembrie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	369	15829	37	15829		72478	46117
TOTAL	0	55163	46908	102071		808139	687208	66025	56145	190384	189952	432	189952	0	854242	553401

Tabel 107 Calculul Compensăției pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 4 UAT Meseșenii de Jos

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 4

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
UAT Meseșenii de Jos**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Total Nr.Km planificati	Cost unitar km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
												Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri		
0	1	2	3	4	5	6=2x5	7=3x5	8	9	10=12+13+14	11	12	13	14	15	16
ianuarie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	10890	17580	33	10858		61957	44366
februarie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	13606	17580	41	13565		59241	44366
martie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	13606	17580	41	13565		59241	44366
aprilie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	13606	17580	41	13565		59241	44366
mai		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	13606	17580	41	13565		59241	44366
iunie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	13606	17580	41	13565		59241	44366
iulie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	13606	17580	41	13565		59241	44366
august		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	13606	17580	41	13565		59241	44366
septembrie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	13606	17580	41	13565		59241	44366
octombrie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	13606	17580	41	13565		59241	44366
noiembrie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	13606	17580	41	13565		59241	44366
decembrie		4597	3909	8505.955	14.65	67345	57267	5502	4679	13606	17580	41	13565		59241	44366
TOTAL	0	55163	46908	102071		808139	687208	66025	56145	160552	210959	480	160072	0	713612	532394

Tabel 108 Calculul Compensăției pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 1 Zona Metropolitană Zalău

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 1

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
Zona Metropolitana**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Nr.Km de la Mirsid	Nr.Km de la Hereclean	Nr.Km de la Criseni	Nr.Km de la Meseseni	Total Nr.Km planificati Zalau	Cost unitar km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
																Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri Gratuitati preluate		
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10=2x9	11=8x9	12	13	14	15=16+17+18	16	17	18	19	20
ianuarie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	17989	276842	302	236379	40161	245199	1981532
februarie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	17989	295659	378	255120	40161	245199	1962715
martie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	17989	295659	378	255120	40161	245199	1962715
aprilie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	17989	295659	378	255120	40161	245199	1962715
mai	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	17989	295659	378	255120	40161	245199	1962715
iunie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	17989	295659	378	255120	40161	245199	1962715
iulie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	17989	295659	378	255120	40161	245199	1962715
august	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	17989	295659	378	255120	40161	245199	1962715
septembrie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	17989	295659	378	255120	40161	245199	1962715
octombrie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	17989	295659	378	255120	40161	245199	1962715
noiembrie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	17989	295659	378	255120	40161	245199	1962715
decembrie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	17989	295659	378	255120	40161	245199	1962715
TOTAL	1581622	199298	128522	38730	21448	21436	46908	1710144		2919710	25053610	238540	2046880	215863	3529088	4460	3042693	481935	2942388	23571402

Tabel 109 Calculul Compensăției pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 2 Zona Metropolitană Zalău

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 2

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
 CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
 Zona Metropolitană**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Nr.Km de la Mirsid	Nr.Km de la Hereclean	Nr.Km de la Criseni	Nr.Km de la Meseseni	Total Nr.Km planificati Zalau	Cost unitar km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
																Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri Gratuitati preluate		
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10=2x9	11=8x9	12	13	14	15=16+17+18	16	17	18	19	20
ianuarie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	24463	341982	360	293811	47811	238724	2179580
februarie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	26052	367060	450	318799	47811	237135	2154502
martie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	26052	367060	450	318799	47811	237135	2154502
aprilie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	26052	367060	450	318799	47811	237135	2154502
mai	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	26052	367060	450	318799	47811	237135	2154502
iunie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	26052	367060	450	318799	47811	237135	2154502
iulie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	26052	367060	450	318799	47811	237135	2154502
august	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	26052	367060	450	318799	47811	237135	2154502
septembrie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	26052	367060	450	318799	47811	237135	2154502
octombrie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	26052	367060	450	318799	47811	237135	2154502
noiembrie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	26052	367060	450	318799	47811	237135	2154502
decembrie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	26052	367060	450	318799	47811	237135	2154502
TOTAL	1581622	199298	128522	38730	21448	21436	46908	1909442		2919710	27973320	238540	2285420	4379638	4379638	5310	3800596	573732	2847214	25879103

Tabel 110 Calculul Compensăției pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 3 Zona Metropolitană Zalău

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 3

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
Zona Metropolitana**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Nr.Km de la Mirsid	Nr.Km de la Hereclean	Nr.Km de la Criseni	Nr.Km de la Meseseni	Total Nr.Km planificati Zalau	Cost unitar km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
																Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri Gratuitati preluate		
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10=2x9	11=8x9	12	13	14	15=16+17+18	16	17	18	19	20
ianuarie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	32072	349545	360	293811	55375	231116	2172017
februarie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	20458	377078	450	318799	57829	242730	2144484
martie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	20458	377078	450	318799	57829	242730	2144484
aprilie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	20458	377078	450	318799	57829	242730	2144484
mai	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	20458	377078	450	318799	57829	242730	2144484
iunie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	20458	377078	450	318799	57829	242730	2144484
iulie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	20458	377078	450	318799	57829	242730	2144484
august	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	20458	377078	450	318799	57829	242730	2144484
septembrie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	20458	377078	450	318799	57829	242730	2144484
octombrie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	20458	377078	450	318799	57829	242730	2144484
noiembrie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	20458	377078	450	318799	57829	242730	2144484
decembrie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	20458	377078	450	318799	57829	242730	2144484
TOTAL	1581622	199298	128522	38730	21448	21436	46908	1909442		2919710	27973320	238540	2285420	4497404	4497404	5310	3800596	691498	2901141	25761336

Tabel 111 Calculul Compensăției pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 4 Zona Metropolitană Zalău

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 4

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
Zona Metropolitana**

-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Nr.Km de la Mirsid	Nr.Km de la Hereclean	Nr.Km de la Criseni	Nr.Km de la Meseseni	Total Nr.Km planificati Zalau	Cost unitar km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
																Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri Gratuitati preluate		
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10=2x9	11=8x9	12	13	14	15=16+17+18	16	17	18	19	20
ianuarie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	43401	356863	360	293811	62692	219787	1901512
februarie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	48794	381941	450	318799	62692	214394	1876434
martie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	48794	381941	450	318799	62692	214394	1876434
aprilie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	48794	381941	450	318799	62692	214394	1876434
mai	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	48794	381941	450	318799	62692	214394	1876434
iunie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	48794	381941	450	318799	62692	214394	1876434
iulie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	48794	381941	450	318799	62692	214394	1876434
august	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	48794	381941	450	318799	62692	214394	1876434
septembrie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	48794	381941	450	318799	62692	214394	1876434
octombrie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	48794	381941	450	318799	62692	214394	1876434
noiembrie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	48794	381941	450	318799	62692	214394	1876434
decembrie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	142512	14.65	243309	2087801	19878	170573	48794	381941	450	318799	62692	214394	1876434
TOTAL	1581622	199298	128522	38730	21448	1518	46908	1710144		2919710	25053610	238540	2046880	580133	4558208	5310	3800596	752302	2578118	22542282

Tabel 112 Tarife pentru Transportul Urban Zalău actuale și propuse

Tarifele actuale și cele propuse în cazul celor 4 scenarii:

Transportul Urban Zalău actual și propus		
Nr.crt.	Denumire titlu călătorie	Nivel tarif, lei (Inclusiv TVA)
1	Transport urban de persoane pe baza de bilet de calatorie (hartie sau on-line)- 1 calatorie	3.00
2	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card lunar personalizat	84.00
3	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 15 zile	42.00
4	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 7 zile	21.00
5	Transport urban de persoane elevi , pe bază de abonament/card personalizat (lunar)	84.00
6	Transport urban de persoane pensionari pe bază de abonament /card personalizat (lunar)	84.00
7	Transport urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalău, cu unul sau ambii părinți decedați, precum și studenții proveniți din centre de plasament sau care au fost în plasament la familia extinsă, substitutivă sau la asistent maternal potrivit prevederilor ar 64, alin(1) din Legea 272/2004, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	84.00
8	Transport urban de persoane TC 40 minute cu plată prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	3.00
9	Transport urban de persoane TC 1 zi(24 ore) cu plata prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	12.00
10	Transport urban de persoane persoane persoane cu handicap precum și alte persoane care beneficiază conform unor reglementari legale pe bază de legitimații/card sau alte acte	84.00
11	Transport urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalău, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	84.00
12	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card lunar Donatori sânge	42.00
13	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card nepersonalizat	140.00
14	Bilet suprataxă	80.00

Tabel 113 Tarife Transportul Metropolitan și Urban - Scenariul 1

Transportul Metropolitan și Urban - Scenariul 1		
Nr.crt.	Denumire titlu călătorie	Nivel tarif, lei (Inclusiv TVA)
1	Transport urban de persoane pe baza de bilet de calatorie (hartie sau on-line)- 1 calatorie	3.00
2	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card lunar personalizat	84.00
3	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 15 zile	42.00
4	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 7 zile	21.00
5	Transport urban de persoane elevi , pe bază de abonament/card personalizat (lunar)	84.00
6	Transport urban de persoane pensionari pe bază de abonament /card personalizat (lunar)	84.00
7	Transport urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalau, cu unul sau ambii părinți decedați, precum și studenții proveniți din centre de plasament sau care au fost în plasament la familia extinsă, substitutivă sau la asistent maternal potrivit prevederilor ar 64, alin(1) din Legea 272/2004, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	84.00
8	Transport urban de persoane TC 40 minute cu plată prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	3.00
9	Transport urban de persoane TC 1 zi(24 ore) cu plata prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	12.00
10	Transport urban de persoane -persoane cu handicap precum și alte persoane care beneficiază conform unor reglementari legale pe bază de legitimații/card sau alte acte	84.00
11	Transport urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalau, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	84.00
12	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card lunar Donatori sânge	42.00
13	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card nepersonalizat	140.00
14	Bilet suprataxă	80.00

Tabel 114 Tarife Transportul Metropolitan Valabil pentru toate Comunele asociate - Scenariul 2

Transportul Metropolitan Valabil pentru Zalău și toate Comunele asociate - Scenariul 2		
Nr.crt.	Denumire titlu călătorie	Nivel tarif, lei (Inclusiv TVA)
1	Transport urban de persoane pe baza de bilet de calatorie (hartie sau on-line)- 1 calatorie	4.00
2	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card lunar personalizat	100.00
3	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 15 zile	50.00
4	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 7 zile	25.00
5	Transport urban de persoane elevi , pe bază de abonament/card personalizat (lunar)	100.00
6	Transport urban de persoane pensionari pe bază de abonament /card personalizat (lunar)	100.00
7	Transport urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalău, cu unul sau ambii părinți decedați, precum și studenții proveniți din centre de plasament sau care au fost în plasament la familia extinsă, substitutivă sau la asistent maternal potrivit prevederilor ar 64, alin(1) din Legea 272/2004, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	100.00
8	Transport urban de persoane TC 40 minute cu plată prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	4.00
9	Transport urban de persoane TC 1 zi(24 ore) cu plata prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	15.00
10	Transport urban de persoane -persoane cu handicap precum și alte persoane care beneficiază conform unor reglementari legale pe bază de legitimații/card sau alte acte	100.00
11	Transport urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalău, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	50.00
12	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card lunar Donatori sânge	50.00

13	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card nepersonalizat	150.00
14	Bilet suprataxă	100.00

Tabel 115 Tarife Metropolitane si diferențiate în funcție de zone km - Scenariul 3

Transportul Metropolitan cu Tarife diferite in functie de zona km - Scenariul 3				
Nr.crt.	Denumire titlu călătorie	Nivel tarif, Zona metropolitană I.-lei (Inclusiv TVA)	Nivel tarif, Zona metropolitană II.lei (Inclusiv TVA)	Nivel tarif, Zona metropolitană III.lei (Inclusiv TVA)
1	Transport metropolitan și urban de persoane pe baza de bilet de calatorie (hartie sau on-line)- 1 calatorie	4.00	5.00	6.00
2	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card lunar personalizat	100.00	120.00	140.00
3	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 15 zile	50.00	60.00	70.00
4	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 7 zile	25.00	30.00	35.00
5	Transport metropolitan și urban de persoane pentru elevi, pe bază de abonament/card personalizat (lunar)	100.00	120.00	140.00
6	Transport metropolitan și urban de persoane pentru pensionari pe bază de abonament /card personalizat (lunar)	100.00	120.00	140.00
7	Transport metropolitan și urban de persoane TC 90 minute cu plată prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	4.00	5.00	6.00
8	Transport metropolitan și urban de persoane TC 1 zi (24 ore) cu plata prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	15.00	15.00	15.00
9	Transport metropolitan și urban de persoane cu handicap precum și alte persoane care beneficiază conform unor reglementări legale pe bază de legitimații/card sau alte acte	100.00	120.00	140.00
10	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card lunar Donatori sânge	50.00	60.00	70.00

11	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card nepersonalizat	150.00	150.00	150.00
12	Bilet suprataxă metropolitan și urban de persoane pe cursele metropolitane	100.00	100.00	100.00
		1. Gara - Aghireș - Fetindia 2. Gara - Jandarmerie - Panic	1. Gara/Brădet - Moigrad 2. Gara - Cristur Crișeni- Gârceiu 3. Gara - Popeni	1. Gara - Hereclean - Dioșod - Bocșița 2. Gara Zalau - Aghireș - Meseșenii de Sus

Transportul Metropolitan Valabil pentru toate Comunele asociate - Scenariul 3 Bis		
Nr.crt.	Denumire titlu călătorie	Nivel tarif, lei (Inclusiv TVA)
1	Transport metropolitan și urban de persoane pe baza de bilet de calatorie (hartie sau on-line)- 1 calatorie	4.00
2	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card lunar personalizat	100.00
3	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 15 zile	50.00
4	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 7 zile	25.00
5	Transport metropolitan și urban de persoane elevi , pe bază de abonament/card personalizat (lunar)	100.00
6	Transport metropolitan și urban de persoane pensionari pe bază de abonament /card personalizat (lunar)	100.00
7	Transport metropolitan și urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalau, cu unul sau ambii părinți decedați, precum și studenții proveniți din centre de plasament sau care au fost în plasament la familia extinsă, substitutivă sau la asistent maternal potrivit prevederilor ar 64, alin(1) din Legea 272/2004, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	100.00
8	Transport metropolitan și urban de de persoane TC 90 minute cu plată prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	4.00
9	Transport metropolitan și urban de de persoane TC 1 zi(24 ore) cu plata prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	15.00

10	Transport metropolitan și urban de persoane cu handicap precum și alte persoane care beneficiază conform unor reglementari legale pe bază de legitimații/card sau alte acte	100.00
11	Transport metropolitan și urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalău, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	50.00
12	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card lunar Donatori sânge	50.00
13	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card nepersonalizat	150.00
14	Bilet suprataxă metropolitan și urban pe cursele metropolitane	100.00

Tabel 116 Tarife Metropolitane si diferențiate în funcție de zone km - Scenariul 4

Transportul Metropolitan cu Tarife diferite in functie de zona km - Scenariul 4				
Nr.crt.	Denumire titlu călătorie	Nivel tarif, Zona metropolitană I.-lei (Inclusiv TVA)	Nivel tarif, Zona metropolitană II.lei (Inclusiv TVA)	Nivel tarif, Zona metropolitană III.lei (Inclusiv TVA)
1	Transport metropolitan și urban de persoane pe baza de bilet de calatorie (hartie sau on-line)- 1 calatorie	4.00	6.00	8.00
2	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card lunar personalizat	100.00	140.00	160.00

3	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 15 zile	50.00	70.00	80.00
4	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 7 zile	25.00	35.00	40.00
5	Transport metropolitan și urban de persoane pentru elevi, pe bază de abonament/card personalizat (lunar)	100.00	140.00	160.00
6	Transport metropolitan și urban de persoane pentru pensionari pe bază de abonament /card personalizat (lunar)	100.00	140.00	160.00
7	Transport metropolitan și urban de persoane TC 90 minute cu plată prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	4.00	6.00	8.00
8	Transport metropolitan și urban de persoane TC 1 zi (24 ore) cu plata prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	15.00	15.00	15.00
9	Transport metropolitan și urban de persoane cu handicap precum și alte persoane care beneficiază conform unor reglementări legale pe bază de legitimații/card sau alte acte	100.00	140.00	160.00
10	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card lunar Donatori sânge	50.00	70.00	80.00

11	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card nepersonalizat	150.00	150.00	150.00
12	Bilet suprataxă metropolitan și urban de persoane pe cursele metropolitane	100.00	100.00	100.00
		1. Gara - Aghireș - Fetindia 2. Gara - Jandarmerie - Panic	1. Gara/Brădet - Moigrad 2. Gara - Cristur - Crișeni-Gârceiu 3. Gara - Popeni	1. Gara - Hereclean - Dioșod - Bocșița 2. Gara Zalau - Aghireș - Meseșenii de Sus

Se propune ca pentru fiecare UAT să se adopte HCL cu aceleași gratuități și reduceri tarifare ca și în cazul UAT Zalău, pentru eliminarea unor eventuale discriminări.

Standarde de calitate și mecanisme de stimulare a eficienței, Indicatori de Performanță ai Operatorului

Indicatorii de performanță ai serviciului de transport public de călători de revizuiesc anual de către AMTPZ iar valorile anuale propuse au ca obiectiv creșterea în timp a eficacității și calității serviciilor prestate. Valorile pot fi modificate anual prin act adițional la contractul de delegare a gestiunii serviciului, funcție de investițiile realizate și strategia de dezvoltare a serviciului. Prin ponderea dată anumitor indicatori și nivelul acestora, performanța serviciului este direct vizată de AMTPZ. Contractul, prin instrumentele de management ale acestuia și prin anexele sale, propune o metodologie îmbunătățită de monitorizare a indicatorilor și a prestației în general, cu accent pe acele aspecte care asigură grija pentru călător, îmbunătățirea transparenței.

Nerespectarea indicatorilor de performanță ai serviciului prevăzuți în *Anexa 10 la contract - Indicatori de Performanță ai Serviciului* de către Operator duce la aplicarea de despăgubiri, în conformitate cu pct. 20.3 din prezentul Contract și sancțiuni conform prevederilor legale în vigoare. În cazul neîndeplinirii indicatorilor de performanță ai serviciului de către Operator, Entitatea Contractantă va stabili în sarcina acestuia un Plan de măsuri pentru îndeplinirea indicatorilor, măsură ce va fi dusă la îndeplinire de către Operator în termen de 60 zile.

Indicatorii de performanță ai TRANSURBIS SA sunt prezentați în tabelul de mai jos.

Tabel 117 Indicatorii de performanță ai TRANSURBIS SA propusi

Nr. Crt.	Indicatori		Descriere mod de calcul, pentru un trimestru	Mod	Parametru			Pondere criteriu
					U.M.	Nivel acceptat, fara penalizari	Nivel maxim permis	
0	1		2	3	4	5	6	7
1.	Curse anulate din vina operatorului		(curse anulate / total curse incluse in Programul de Transport) *100	autobuz	%	6	12	13.00%
2.	Trasee anulate pentru o perioadă de mai mult de 24 de ore din vina operatorului		$[\sum(\text{lungimea traseelor anulate} \times \text{zile de anulare})] * 100 / \text{lungimea totală a traseelor cuprinse în programul de transport} * 90$	autobuz	%	0.2	1	10.00%
3.	Numărul de pasageri afectați de situațiile de la punctele 1 și 2 din vina operatorului		Numărul de pasageri afectați de situațiile de la punctele 1 și 2	autobuz	Nr./zi	250	500	3.00%
4.	Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic, comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație		prin formulă se calculează nerespectarea planului de servicii pentru o zi: $\{ \sum [(\text{parc planificat zi} - \text{parc maxim realizat zi}) / \text{parc planificat zi}] * \text{nr. zile trim} * 100$	autobuz	%	5	10	10.00%
5.	Reclamații de la călători privind	Reclamații fundamentate	$(\sum \text{Nr. reclamații fundamentate înregistrate}) / 3$	autobuz – toate subiectele	Nr./luna	50	100	3.00%

	calitatea transportului	Reclamații rezolvate - <u>indicator de minim-</u>	$(\sum \text{Nr. reclamații rezolvate} / \sum \text{Nr. reclamații fundamentate înregistrate}) / 3 * 100$	autobuz-toate subiectele	% din nr. reclamații fundamentate înregistrate/luna	50	100	3.00%
		Reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termen legal - <u>indicator de minim-</u>	$(\sum \text{Nr. reclamații cu răspuns în termen legal} / \sum \text{Nr. reclamații înregistrate}) / 3 * 100$	autobuz-toate subiectele	% din nr. reclamații înregistrate/luna	5	10	10.00%
6.	Protecția mediului	Respectarea standardelor de poluare EURO 6	Număr vehicule din parc circulant care nu respectă normele Euro 6 /numărul de vehicule parc circulant*100	autobuze	%	20	21	10.00%
7	Vehicule	Vechimea medie a vehiculelor parc circulant	Vechimea medie a vehiculelor parc circulant	autobuz	ani	9	15	5.00%
		Cerințe de confort: nr. vehicule parc circulant zilnic care nu au facilitati pentru persoanele cu dizabilitati	$[\sum (\text{veh parc circulant} - \text{nr veh parc circulant cu podea coborâtă}) / \text{nr. veh. parc circulant}] * 100$	autobuz	%	20	21	8.00%

8.	Despăgubiri plătite de către operatorii de transport pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului	Cuantumul despăgubirilor plătite de către operatorul de transport	autobuz	lei	20,000	50,000	5.00%
9.	Numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale	Nr. abaterilor constatate și sancționate de autoritățile competente/ 1 Mil km incluși în progr. de transport	autobuz	No/1.000.000 km	2	5	10.00%
10.	Numărul accidentelor în trafic din vina personalului propriu al Operatorului raportat la fiecare mil. km incluși în programul de transport	(Numărul accidente/km realizați în trim.) *1 mil. km	autobuz	No/1.000.000 km	2	5	10.00%
11.	Indicele de Satisfacție a Pasagerilor	Respectarea nivelului minim impus	toate	%			0.00%
						Total pondere criterii	100.00%

*Valoarea de referință pentru calcul penalităților este 20.000 lei (Costuri totale trimestru*0,25%, rotunjit în sus).*

În cazul în care Operatorul totalizează un număr de 10 încălcări majore ale componentelor indicatorilor de performanță pe an, potrivit *Anexei 10*, Entitatea Contractantă are dreptul să rezilieze Contractul.

Detalierea modului de aplicare se regăsește în Anexa 10.2 la contract

Garanții

Operatorul constituie 2 tipuri de garanții, pentru reținerea penalităților aferente contractului:

- **la dispoziția UAT-urilor membre ale AMTPZ**, sumele stabilite prin contract, astfel încât din acestea să se rețină dacă este necesar, penalitățile și orice alte sume datorate UAT-urilor beneficiare membre ale Entității Contractante și neachitate de către Operator în baza Contractului sau a altor obligații legale.
- **dispoziția Entității Contractante**, suma stabilită prin contract. Din garanția de bună execuție constituită la dispoziția Entității Contractante se rețin sumele datorate de Operator cu titlu de despăgubiri.
Garanțiile se reîntregesc trimestrial.

10.11. Concluzii preliminare

Analizând cele prezentate mai sus și având în vedere că:

- a) Conform Actului Constitutiv al TRANSURBIS SA., acesta este înființată ca societate pe acțiuni ce funcționează conform Legii 31/1990 privind societățile comerciale, cu modificările și completările ulterioare.
- b) Municipiul Zalău prin Consiliul Local al Municipiului Zalău -98%- și Comunele Miorșid, Crișeni, Hereclean, Meseșenii de Jos cu câte 0,5% - sunt acționari ai TRANSURBIS SA.. Atât Municipiul Zalău cât și comunele amintite sunt membre ale AMTPZ. Consiliul Local al Municipiului Zalău și Consiliile Locale Comunale, membre ale AMTPZ au influență efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale ale TRANSURBIS SA.,
- c) potrivit Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/ 2006 actualizată, **gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat,**

astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii,

- d) potrivit prevederilor *art.27 alin.(1) din Legea nr. 92/2007, “În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) și b), delegarea gestiunii serviciului public de transport local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii.”*
- e) oportunitatea delegării serviciului public de transport local către operatorul regional TRANSURBIS SA, pe termen lung

Sintetic, avantajele atribuirii directe a serviciului public de transport către operatorul regional sunt:

- transpunerea în practică a strategiei de dezvoltare a UAT-urilor membre AMTPZ, concretizată prin programele de investiții în derulare sau viitoare;
- coordonarea unitară și integrată a serviciului public de transport;
- creșterea calității serviciului prestat;
- integrarea tarifară prin utilizarea unui singur titlu de transport pentru toate mijloacele de transport public local;
- simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate;
- controlul direct și nemijlocit exercitat de AMTPZ asupra calității serviciului prestat de Operator;
- operatorul deține toate autorizațiile de funcționare, licențe de transport și licențe de traseu emise de entitățile abilitate;
- operatorul dispune de personal calificat, atestat profesional de organismele abilitate, capabil să presteze în condiții optime serviciile, ceea ce face posibilă continuarea în bune condiții a activității;
- operatorul deține dotarea tehnică necesară realizării serviciului de transport, precum și are în curs de implementare proiecte de modernizare a acesteia;
- AMTPZ poate asigura prin intermediul operatorului rezolvarea diverselor condițiile concrete de piață care presupun reorganizarea, adaptarea la cerințele de transport, extinderea serviciului pe noi rute, în interesul locuitorilor regiunii.

Având în vedere toate cele prezentate, considerăm oportună **soluția gestiunii directe a serviciului public de transport local pe trasee din aria de competență a AMTPZ, prin:**

- I. atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de călători pe 10 ani către operatorul regional TRANSURBIS S.A.**

AMTPZ este desemnată de către UAT-urile membre ale acesteia, în conformitate cu dispozițiile statutului AMTPZ, să elaboreze prezentul Studiu de oportunitate privind delegarea gestiunii serviciului public de transport local de călători către operatorul regional TRANSURBIS SA.

Prin Hotărârea nr..... Generală a AMTPZ s-a aprobat modalitatea de gestiune directă prin atribuire directă către TRANSURBIS SA și a stabilit necesitatea elaborării documentelor în vederea delegării serviciului.

11. Optimizarea transportului metropolitan Zalău

11.1. Nevoia optimizării

În contextul dezvoltării și extinderii centrelor urbane, transportul public contribuie decisiv la reducerea poluării tot mai mari din orașe, dar și la o mai bună conectare cu localitățile situate în jurul acestora.

În acest sens, abordarea dezvoltării la nivel metropolitan Zalău a venit ca o necesitate de a răspunde cât mai bine nevoilor cetățenilor, de a oferi servicii publice adaptate cerințelor populației.

Prezentul capitol tratează optimizarea serviciului de transport public de călători din perspectiva abordării la nivelul Zonei metropolitane Zalău.

Organizarea serviciului de transport public local reprezintă încă o provocare pentru unitățile administrativ-teritoriale atât din punct de vedere al finanțării, cât și din punct de vedere al impactului modificărilor prea dese a legislației aplicabile și/sau lipsa corelării între diverse legi.

11.2. Particularitățile transportului public metropolitan de călători

Așa cum rezultă din analizele prezentate în capitolele anterioare, principalele localități care generează trafic de penetrație spre și dinspre municipiul Zalău sunt comunele Crișeni, Mirșid, Hereclean și Meseșeni de Jos, caracterizate printr-un spor demografic puternic pozitiv în ultimii 10 ani, generat de relocarea populației din municipiul Zalău.

Aceste localități au o densitate relativ mare a populației în zonele locuite, totalizând o populație de peste 12.800 de locuitori. În prezent, deplasarea din aceste localități către zona urbană este facilă doar cu autoturismul.

Aceste localități sunt în prezent deservite parțial de rute de transport public județean, care nu reprezintă o alternativă atractivă la transportul individual cu autoturismul, din următoarele puncte de vedere, prezentate și anterior:

- Serviciile sunt infrecvente, cu plecări puține, stabilite în funcție de principalele activități de deplasare (dimineața spre oraș pentru deplasări la locul de muncă, seara înapoi spre localități, cu un număr redus de curse între aceste perioade sau chiar cu serviciul întrerupt);
- Majoritatea mijloacelor de transport (68%) sunt vechi și în general au o capacitate redusă, neadecvată acestui tip de transport;
- Stațiile și amenajările conexe sunt minimale, de o calitate slabă sau lipsesc cu desăvârșire;
- Nu există integrare tarifară cu transportul public urban;
- Necesitatea de a schimba mijlocul de transport la sosirea în oraș, respectiv înainte de plecarea din Municipiul Zalău.

Astfel, ținând cont de aceste aspecte, în elaborarea noului program de transport s-a ținut cont ca serviciul de transport public să deservească, pe lângă municipiul Zalău și aceste localități din zona metropolitană, înlocuind serviciile existente de transport județean, acolo unde există astfel de servicii. Bunele practici puse în aplicare în zonele metropolitane pleacă de la conceptul de separare funcțională a liniilor de transport. Astfel, liniile de transport metropolitan pătrund foarte puțin în interiorul zonelor

urbane, asigurând schimbul cu liniile de transport urban în terminale intermodale plasate în zone periferice, cu scopul de a avea un parcurs cât mai omogen, neafectat de congestia din interiorul zonelor urbane, oferind totodată posibilitatea călătorilor ca în terminalul intermodal să se orienteze către cea mai favorabilă rută pentru a ajunge la destinația finală.

Cu toate acestea, dat fiind aria redusă a zonei de desfășurare a noilor servicii, s-a considerat că această separare nu este necesară la nivelul rețelei din Zalău, motiv pentru care se recomandă ca localitățile din zona metropolitană să fie acoperite prin prelungirea liniilor urbane existente, având următoarele avantaje:

- Crearea unei rețele radiale care să conecteze toate localitățile de punctele de interes din zona urbană;
- Scurtarea duratelor de deplasare prin eliminarea transbordărilor;
- Păstrarea nodurilor de schimb consacrate – Gara CFR, Brădet;
- Eliminarea necesității amenajării de terminale intermodale la periferiile orașului;
- Păstrarea unei rețele de linii simplă și ușor de înțeles;
- Îmbunătățirea intervalelor de urmărire pe liniile urbane secundare.

Această opțiune este aleasă și în urma analizei suportabilității cheltuielilor legate de operaționalizarea serviciului de transport public în Zona Metropolitană de către UAT-le membre ale AMTPZ.

11.3. Ipotezele de bază ale organizării transportului public metropolitan de călători în AMTPZ Zalău

1. Prelungirea liniilor urbane existente către comunele membre ale Asociației
2. Folosirea unui parc de autobuze minim, până la achiziția noilor autobuze electrice, în momentul de față nefiind semnate încă contractele de achiziție
3. Calcularea costului transportului metropolitan de la depășirea zonei teritoriale a Municipiului Zalău până la stațiile finale ale rutelor metropolitane, respectiv folosirea acestor calcule pentru parcursurile extra-urbane, dacă costurile diferă față de cea urbană – recalculată
4. Pentru cursele metropolitane, cheltuielile cu compensația acordată în baza Regulamentului UE nr. 1370/2007 ce revin pentru traseele urbane prelungite (de pe raza UAT Zalău) vor fi suportate integral de UAT Zalău, iar cele în afara UAT Zalău de comunele membre ale Asociației
5. În ceea ce privește stațiile îmbarcare-debarcare, la nivel urban se va păstra rețeaua existentă de stații de transport în comun, cărora li se vor adăuga o serie nouă de stații în zonele nou acoperite de liniile metropolitane
6. În localitățile din zona metropolitană se are în vedere stabilirea numărului optim de stații și reducerea distanței dintre acestea până în jurul valorii de 500-1000 de metri, în vederea creșterii nivelului de accesibilitate și a reducerii duratelor de acces la serviciile de transport
7. Pentru asigurarea unui nivel ridicat de accesibilitate la servicii în zona metropolitană se propune înființarea de noi stații în localitățile unde se extinde serviciul, în vederea satisfacerii nevoii de mobilitate și a asigurării unei lungimi rezonabile a interstației medii, situată în jurul valorii de 500-1000 de metri.
8. În forma propusă, noua rețea de transport public asigură acces locuitorilor din principalele localități ale zonei metropolitane către zona urbană, unde există cele mai multe oportunități de muncă, educaționale sau de agrement care pot fi atinse fie prin legături directe, fie prin transbordări în nodurile deja cunoscute de utilizatorii serviciilor de transport public.

9. În ceea ce privește accesul elevilor la unitățile de învățământ, trebuie avute în vedere resursele necesare organizării unui transport școlar, care exced resursele disponibile în materie de parc auto. Totodată, trebuie ținut cont că această categorie de călători are o pondere redusă din totalul potențialului generat de zona metropolitană. Având în vedere aceste, aspecte, dar și faptul că rețeaua extinsă deservește unitățile de învățământ prin izocrona de acces, considerăm că la momentul de față nu este oportună înființarea unui transport școlar, rolul acestuia putând fi susținut de rețeaua metropolitană propusă prin curse dedicate elevilor.
10. În prezent tarifele de transport la nivelul zonei metropolitane Zalău nu sunt integrate. Astfel, Operatorul urban (TRANSURBIS SA) are propriul sistem de titluri de călătorie care sunt valabile doar pentru călătoria cu un vehicul sau pe o rută aleasă. Locuitorii comunelor deservite de viitorul transportul metropolitan Zalău ar fi de acord cu plata unei valori mai mari al biletului decât cel urban, pentru care s-a calculat nivelul de suportabilitate, cu condiția ca biletele respective să fie valabile și în municipiul Zalău până la destinația finală a traseului, iar abonamentele cu valori majorate să fie valabile pe toate rutele urbane pentru asigurarea unei mobilități crescute.
11. În prima faza de operare, vor fi introduse următoarele rute noi sau ca prelungire a unor trasee urbane existente:

1. M3 Brădet – Ortelec – Moigrad-Porolissum	Prelungire linia 11
2. M4 Gara CFR – Aghireș – Meseșenii de Sus	Prelungirea liniei 2, conectare din stația SERE prin Centura
3. M5 Gara Zalău – Jandarmeria – Panic	Prelungirea liniei 25

Traseul M3 de la Brădet către Moigrad este prelungirea liniei 11, cele 3 curse dus-întors fiind realizate prin programul P35, R6 și P23.

Traseul M4 de la Gară către Meseșenii de Sus este prelungirea liniei 2, cele 3 curse dus-întors fiind realizate prin programul P17, R6 și P17.

Traseul M5 de la Gară către Panic este prelungirea liniei 25, cele 2 curse dus-întors fiind realizate prin programul R3 și R6.

Pentru aceste noi rute metropolitane, ca prelungire a unor trasee urbane existente, distanțele kilometrice măsurate de consultant au următoarele valori:

Tabel 118 Tabel cu distanțele kilometrice măsurate

	Denumire serviciu	Lungime în Zalău (km)
M3	Brădet - Ortelec - Moigrad	9,35
M4	Gara Zalau - Aghireș – Meseșenii de Sus	7,10
M5	Gara - Jandarmerie - Panic	2,80

	Denumire serviciu	Lungime în afara Zalău (km)
M3	Brădet - Ortelec - Moigrad	3,43
M4	Gara Zalău - Aghireș – Meseșenii de Sus	17,30
M5	Gara - Jandarmerie - Panic	3,92

	Denumire serviciu	Lungime totală traseu (km)
M3	Brădet - Ortelec - Moigrad	12,78
M4	Gara Zalău - Aghireș – Meseșenii de Sus	13.01
M5	Gara - Jandarmerie - Panic	6,72

11.4. Detgerminarea necesarului minim de transport prin optimizarea curselor, prin prelungirea unor trasee existente

Tabel 119 Programul de transport urban pentru anul I

PROGRAMUL DE TRANSPORT ANUAL - URBAN

Linia	Traseu	Lungime Tur-Retur Zalău	Lungime Tur-Retur Comune	Numar Statii Zalău	Numar Statii Comune	Număr curse zilnice					Parcurs zilnic [km]					Parcurs anual
		[km]	[km]	nr.	nr.	L-V total	L-V fara E	L-V elevi	S	D+SL	L-V total	L-V fara E	L-V elevi	S	D+SL	[km]
1	Bradet-C.Coposu-Centru-Uz Casnic-Gara	7.2		14		74	70	4	41	40	532.8	504.0	28.8	295.2	288.0	164246.4
1	Gara-Centru Gh.Doja-Bradet	7.4		14		68	68		39	40	503.2	503.2	0.0	288.6	296.0	159040.8
1B	Gara-C.Coposu-Bradet	7.9		13		2	2		0	0	15.8	15.8	0.0	0.0	0.0	3918.4
1M	Bradet-Michelin	7.8		15		3	3		3	3	23.4	23.4	0.0	23.4	23.4	8541.0
1M	Michelin-Bradet	8		15		3	3		3	3	24.0	24.0	0.0	24.0	24.0	8760.0
1C	Centru - Gara	7.8		11		1	0	1	0	0	7.8	0.0	7.8	0.0	0.0	1404.0
1E	Pompieri-Bradet	8		10		1	1		0	0	8.0	8.0	0.0	0.0	0.0	1984.0

Rossada Innovative Solutions SRL

 Bd. Ferdinand I nr. 41, Apt. 16, Sector 2, București, Romania
 andreea@rossada.biz | +4 0729.98.97.90

2	Gara-Valea Mitii	15.2		20		15	15		6	5	228.0	228.0	0.0	91.2	76.0	66226.4
2	Valea Mitii-Gara	15.2		22		15	15		5	3	228.0	228.0	0.0	76.0	45.6	63460.0
2A	ASTRALIS-Valea Mitii	12.3		15		2	2		1	1	24.6	24.6	0.0	12.3	12.3	7539.9
2A	Valea Mitii-Astralis	12.3		14		4	4		2	3	49.2	49.2	0.0	24.6	36.9	15879.3
2B	Gara-Dumbrava Nord-Strada Valea Mitii nr.28	16.3		23		1	1		0	0	16.3	16.3	0.0	0.0	0.0	4042.4
2C	Centru-Strada 22 Decembrie 1989-Valea Mitii	11.8		12		0	0		0	2	0.0	0.0	0.0	0.0	23.6	1534.0
2C	Valea Mitii-Strada 22 Decembrie 1989-Centru	11.8		12		0	0		0	2	0.0	0.0	0.0	0.0	23.6	1534.0
2E	Bradet-Scoala nr.8	9.6		12		1	0	1	0	0	9.6	0.0	9.6	0.0	0.0	1728.0
2I	Gara-INSERCO	8.5		14		1	1		0	0	8.5	8.5	0.0	0.0	0.0	2108.0
2I	INSERCO-Uz casnic	11.8		9		1	1		0	0	11.8	11.8	0.0	0.0	0.0	2926.4
3	Astralis-Str.Morii Capat	11.8		12		4	4		0	0	47.2	47.2	0.0	0.0	0.0	11705.6

3	Str.Morii Capat-Uz Casnic	11.2		12		4	4		0	0	44.8	44.8	0.0	0.0	0.0	11110.4
4	Bradet-Strada M. Gorki- Dumbrava Nord (Scoala nr.8)	6.1		12		19	19		5	5	115.9	115.9	0.0	30.5	30.5	32311.7
4	Dumbrava Nord (Scoala nr.8)-Strada M. Gorki-Bradet	6.8		15		20	20		5	5	136.0	136.0	0.0	34.0	34.0	37706.0
4B	Bradet- Str.Traian-Str. M. Gorki- Dumbrava Nord (Scoala nr.8)	6.1		12		8	8		7	7	48.8	48.8	0.0	42.7	42.7	17098.3
4B	Dumbrava Nord (Scoala nr.8)-Str. M. Gorki-Str. Traian-Bradet	6.8		15		8	8		7	7	54.4	54.4	0.0	47.6	47.6	19060.4
4C	Bradet-Bloc N109	5.8		14		2	2		0	0	11.6	11.6	0.0	0.0	0.0	2876.8
4C	Bloc N103- Bradet	6.9		17		3	3		0	0	20.7	20.7	0.0	0.0	0.0	5133.6
5	Autogara-Stana	14.2		16		10	9	1	5	3	142.0	127.8	14.2	71.0	42.6	40711.4
5	Stana-Autogara	14.9		14		8	7	1	5	3	119.2	104.3	14.9	74.5	44.7	35327.9

5B	Stana-Bradet-Gara	18.2		20		2	2		0	0	36.4	36.4	0.0	0.0	0.0	9027.2
6	Bradet-Dumbrava Nord (Scoala nr.8)	4.9		9		32	32		24	24	156.8	156.8	0.0	117.6	117.6	52645.6
6	Dumbrava Nord (Scoala nr.8)-Bradet	5.3		11		32	30	2	22	22	169.6	159.0	10.6	116.6	116.6	54982.2
6A	Dumbrava Nord (Scoala nr.8)-Fundatia ACASA	6.35		12		0	0		1	0	0.0	0.0	0.0	6.4	0.0	330.2
6B	Bradet-Dumbrava Nord (Bloc N103)	5.9		9		4	2	2	5	5	23.6	11.8	11.8	29.5	29.5	8501.9
6B	Dumbrava Nord (Piata-Bloc N103)-Bradet	6.2		13		3	3		6	6	18.6	18.6	0.0	37.2	37.2	8965.2
6BE	Magazin Penny Market-Scoala nr.8-Bradet	9.5		12		2	2		1	1	19.0	19.0	0.0	9.5	9.5	5823.5
7	Bradet-Unitatea Militara-Liceul de Arta "Ioan Sima" (Sc.nr.7)	4.6		8		9	8	1	0	0	41.4	36.8	4.6	0.0	0.0	9954.4

7	Liceul de Arta "Ioan Sima" (Sc.nr.7)-Casa Armatei-Bradet	4.9		10		8	7	1	0	0	39.2	34.3	4.9	0.0	0.0	9388.4
8	Bradet-Dumbrava Nord-SC Oviprod	9.3		17		1	1		0	0	9.3	9.3	0.0	0.0	0.0	2306.4
8	SC Oviprod-Dumbrava Nord-Bradet	9.6		17		1	1		0	0	9.6	9.6	0.0	0.0	0.0	2380.8
9	Bradet-Dumbrava Nord-ITI	6.8		12		5	5		3	3	34.0	34.0	0.0	20.4	20.4	10818.8
9	ITI-Dumbrava Nord-Bradet	7.1		13		5	5		3	3	35.5	35.5	0.0	21.3	21.3	11296.1
10	Gara-Astralis-Garaj	5.2		7		13	13		5	3	67.6	67.6	0.0	26.0	15.6	19130.8
10	Garaj-Rominserv-Gara	5.2		8		8	8		6	3	41.6	41.6	0.0	31.2	15.6	12953.2
11	Bradet-Ortelec	9.5		17		14	12	2	11	11	133.0	114.0	19.0	104.5	104.5	43918.5
11	Ortelec-Bradet	9.8		17		17	16	1	12	12	166.6	156.8	9.8	117.6	117.6	54409.6
11A	Bradet-Uz Casnic-Ortelec	10.5		19		3	3		0	0	31.5	31.5	0.0	0.0	0.0	7812.0
11A	Ortelec-Uz Casnic-Bradet	10.9		21		3	2	1	0	0	32.7	21.8	10.9	0.0	0.0	7368.4
11B	Gara-Ortelec	10.7		18		4	3	1	3	3	42.8	32.1	10.7	32.1	32.1	13642.5
11B	Ortelec-Gara	10.7		18		4	3	1	3	3	42.8	32.1	10.7	32.1	32.1	13642.5

11C	Centru-Ortelec	7.6		14		1	1		0	0	7.6	7.6	0.0	0.0	0.0	1884.8
11C	Ortelec-Centru	7.6		14		1	1		0	0	7.6	7.6	0.0	0.0	0.0	1884.8
11D	Astralis-Ortelec	7.8		12		3	2	1	3	2	23.4	15.6	7.8	23.4	15.6	7503.6
11D	Ortelec-Astralis	7.9		13		1	1		1	1	7.9	7.9	0.0	7.9	7.9	2883.5
11G	Ortelec-Spitalul Judetean- Bradet	9.5		16		1	1		0	0	9.5	9.5	0.0	0.0	0.0	2356.0
11G	Bradet-Spitalul Judetean- Ortelec	9.5		16		0	0		1	1	0.0	0.0	0.0	9.5	9.5	1111.5
12	Bradet- Fundatia Acasa	1.05		2		6	6		4	4	6.3	6.3	0.0	4.2	4.2	2053.8
12	Fundatia Acasa-Bradet	1.05		2		7	7		4	4	7.4	7.4	0.0	4.2	4.2	2314.2
13	Centru-Sarmas	3.8		9		8	8		0	0	30.4	30.4	0.0	0.0	0.0	7539.2
13	Sarmas Capat- Centru	3.8		9		6	6		0	0	22.8	22.8	0.0	0.0	0.0	5654.4
13A	Sarmas- Fundatia ACASA	6.85		15		0	0		1	0	0.0	0.0	0.0	6.9	0.0	356.2
13B	Bradet-Sarmas	5.5		12		7	6	1	4	4	38.5	33.0	5.5	22.0	22.0	11748.0
13B	Sarmas-Bradet	5.8		14		10	6	4	5	4	58.0	34.8	23.2	29.0	23.2	15822.4
14	Bradet-Piata Dumbrava Nord	5.9		14		18	18		14	0	106.2	106.2	0.0	82.6	0.0	30632.8
14	Piata Dumbrava Nord-Magazin	6.3		12		19	19		14	0	119.7	119.7	0.0	88.2	0.0	34272.0

	Penny Market-Bradet															
14A	Piata Agroalimentara Dumbrava Nord-Fundatia ACASA	5.9		12		3	3		0	0	17.7	17.7	0.0	0.0	0.0	4389.6
14A	Fundatia ACASA-Piata Agroalimentara Dumbrava Nord	6.3		14		3	3		0	0	18.9	18.9	0.0	0.0	0.0	4687.2
15	Centru-ITI	5.7		11		1	1		0	0	5.7	5.7	0.0	0.0	0.0	1413.6
15	ITI-Centru	5.9		10		1	1		0	0	5.9	5.9	0.0	0.0	0.0	1463.2
16	Sarmas-Gara	6.3		14		3	3		1	0	18.9	18.9	0.0	6.3	0.0	5014.8
16	Gara-Sarmas	6.3		13		3	3		1	0	18.9	18.9	0.0	6.3	0.0	5014.8
16B	Sarmas-Str.Armoniei-Bd.M.Viteazul-Liceul Tehnologic-Liceul Arta	12.5		11		1	0	1	0	0	12.5	0.0	12.5	0.0	0.0	2250.0
17	Bradet-Centru-Dumbrava Nord-Str.Lupului	10.4		21		4	3	1	0	0	41.6	31.2	10.4	0.0	0.0	9609.6
17G	Gara-Str.Lupului	1.9		4		1	1		0	0	1.9	1.9	0.0	0.0	0.0	471.2

17G	Str.Lupului-Gara	1.9		5		4	4		0	0	7.6	7.6	0.0	0.0	0.0	1884.8
18	Garaj-Scala-Spital-Gara	8		12		1	1		0	0	8.0	8.0	0.0	0.0	0.0	1984.0
18	Gara-Spital-Garaj-Garaj	7.4		15		1	1		1	1	7.4	7.4	0.0	7.4	7.4	2701.0
19	ITI-Gara	3		8		1	1		0	0	3.0	3.0	0.0	0.0	0.0	744.0
22	Bradet-Dumbrava Nord-Gara (pl.parcare Bradet)	8.2		17		41	41		28	28	336.2	336.2	0.0	229.6	229.6	110240.8
22	Gara-Bradet (plecari din Gara)	8.5		17		42	42		29	29	357.0	357.0	0.0	246.5	246.5	117376.5
22C	Centru-Gara	6.3		14		1	0	1	0	0	6.3	0.0	6.3	0.0	0.0	1134.0
22J	Bradet-Gara-Jandarmerie	10.8		20		1	1		1	1	10.8	10.8	0.0	10.8	10.8	3942.0
22L	Str.Lupului-Gara-Bradet	10.1		21		3	3		0	0	30.3	30.3	0.0	0.0	0.0	7514.4
22M	Bradet-Michelin Cord	8.8		18		3	3		3	3	26.4	26.4	0.0	26.4	26.4	9636.0
22M	Michelin Cord-Bradet	9		18		2	2		2	2	18.0	18.0	0.0	18.0	18.0	6570.0
25	Gara-Jandarmerie	2.6		4		5	5		4	4	13.0	13.0	0.0	10.4	10.4	4440.8
25	Jandarmerie-Gara	2.6		4		6	6		3	3	15.6	15.6	0.0	7.8	7.8	4781.4

26	Spital-Scoala nr.8-Pasarela-Bradet- Centrul Tinerete fara Batranete	12.5		13		1	1		0	0	12.5	12.5	0.0	0.0	0.0	3100.0
26	Centrul Tinerete fara Batranete-Centru-Scoala nr.8	12.5		13		1	1		0	0	12.5	12.5	0.0	0.0	0.0	3100.0
27	Garaj-Cooda Lacului-Uz Casnic-Garaj	10.3		5		1	1		0	0	10.3	10.3	0.0	0.0	0.0	2554.4
27	Uz Casnic-Cooda Lacului-Garaj	10.4		7		1	1		0	0	10.4	10.4	0.0	0.0	0.0	2579.2
28	Dealul Morii-Centru	6.1		14		1	0	1	0	0	6.1	0.0	6.1	0.0	0.0	1098.0
28	Centru-Dealul Morii	12.8		8		1	1		0	0	12.8	12.8	0.0	0.0	0.0	3174.4
30	Bradet-Uz Casnic-Strada Fabricii-Garaj	4.7		8		18	18		10	4	84.6	84.6	0.0	47.0	18.8	24646.8
30	Garaj-Strada Fabricii-Uz Casnic-Bradet	4.7		10		10	10		8	6	47.0	47.0	0.0	37.6	28.2	15444.2
30M	Bradet-Uz Casnic-Multicom-Mol	4.7		8		1	1		1	1	4.7	4.7	0.0	4.7	4.7	1715.5

30M	Mol-Bradet	4.7		10		1	1		1	1	4.7	4.7	0.0	4.7	4.7	1715.5
TOTAL Program Urban						701	671	30	381	332	5206.3	4966.2	240.1	2769.5	2451.6	1581622.2
Dislocari											77384.3					
Total Program Urban cu dislocari						703	673	30	383	334	5215.7	4975.6	240.1	2778.9	2461.0	1659006.5

Tabel 120 Programul de transport Zona Metropolitana pentru anul I.

PROGRAMUL DE TRANSPORT ANUAL - METROPOLITAN

Linia	Traseu	Lungime Tur-Retur Zalău	Lungime Tur-Retur Comune	Numar Statii Zalău	Numar Statii Comune	Număr curse zilnice					Parcurs zilnic [km]					Parcurs anual
		[km]	[km]	nr.	nr.	L-V total	L-V fara E	L-V elevi	S	D+SL	L-V total	L-V fara E	L-V elevi	S	D+SL	[km]
M3	Brădet – Ortelec - Moigrad	9,345	3,430			3	2	1	3	3	38,325	25,55	12,775	38,325	38,325	13119,93
	Moigrad - Ortelec - Bradet	9,345	3,430			3	2	1	3	3	38,325	25,55	12,775	38,325	38,325	13119,93
M4	Gara Zalau - Mesesenii de Sus	24,40	17,30			3	2	1	3	3	125,1	83,4	41,7	125,1	125,1	25058,80
	Mesesenii de Sus - Gara Zalau	7,10	17,30			3	2	1	3	3	73,2	48,8	24,4	73,2	73,2	25058,80
M5	Gara - Jandarmerie - Panic	2,800	3,918			2	1	1	2	2	13,436	6,718	6,718	13,436	13,436	4447,32
	Panic - Jandarmerie - Gara Zalau	2,800	3,918			2	1	1	2	2	13,436	6,718	6,718	13,436	13,436	4447,32
TOTAL Program Metropolitan						16	10	6	16	16	301,822	196,736	105,086	301,822	301,822	85252,08
Dislocari																1766,26
Total Program Metropolitan cu dislocari						16	10	6	16	16	301,822	196,736	105,086	301,822	301,822	87018,34

Tabel 121 Centralizarea serviciilor Metropolitane Zalau pentru anul I.
PROGRAMUL DE TRANSPORT ANUAL - GENERAL (URBAN + METROPOLITAN)

Linia	Traseu	Lungime Tur-Retur Zalău	Lungime Tur-Retur Comune	Numar Statii Zalău	Numar Statii Comune	Număr curse zilnice					Parcurs zilnic [km]					Parcurs anual
		[km]	[km]	nr.	nr.	L-V total	L-V fara E	L-V elevi	S	D+SL	L-V total	L-V fara E	L-V elevi	S	D+SL	[km]
U	Urban					703	673	30	383	334	5215,65	4975,55	240,1	2778,9	2461	1659006,50
M	Metropolitan					16	10	6	16	16	301,822	196,736	105,086	301,822	301,822	87018,34
Total	Total AMTPZ					719	683	36	399	350	5517,472	5172,286	345,186	3080,722	2762,822	1746024,84

Tabel 122 Programul de Transport metropolitan cu distante aferente UAT-Ior
PROGRAMUL DE TRANSPORT ANUAL - METROPOLITAN

Linia	Traseu	Lungime Tur-Retur Zalău	Lungime Tur-Retur Comune	Numar Statii Zalău	Numar Statii Comune	Număr curse zilnice					Parcurs zilnic [km]					Parcurs anual
		[km]	[km]	nr.	nr.	L-V total	L-V fara E	L-V elevi	S	D+SL	L-V total	L-V fara E	L-V elevi	S	D+SL	[km]
M3	Brădet – Ortelec - Moigrad	9,345	3,430			3	2	1	3	3	38,325	25,55	12,775	38,325	38,325	13119,93
	Moigrad - Ortelec - Bradet	9,345	3,430			3	2	1	3	3	38,325	25,55	12,775	38,325	38,325	13119,93
M4	Gara Zalau - Mesesenii de Sus	24,40	17,30			3	2	1	3	3	125,1	83,4	41,7	125,1	125,1	25058,80
	Mesesenii de Sus - Gara Zalau	7,10	17,30			3	2	1	3	3	73,2	48,8	24,4	73,2	73,2	25058,80
M5	Gara - Jandarmerie - Panic	2,800	3,918			2	1	1	2	2	13,436	6,718	6,718	13,436	13,436	4447,32
	Panic - Jandarmerie - Gara Zalau	2,800	3,918			2	1	1	2	2	13,436	6,718	6,718	13,436	13,436	4447,32
TOTAL Program Metropolitan						16	10	6	16	16	301,822	196,736	105,086	301,822	301,822	85252,08
Dislocari																1766,26
Total Program Metropolitan cu dislocari						16	10	6	16	16	301,822	196,736	105,086	301,822	301,822	87018,34

Rossada Innovative Solutions SRL

 Bd. Ferdinand I nr. 41, Apt. 16, Sector 2, București, Romania
 andreea@rossada.biz | +4 0729.98.97.90

Tabel 123 Centralizator program de transport Urban+Metropolitan Zalau cu dislocari

PROGRAMUL DE TRANSPORT ANUAL - GENERAL (URBAN + METROPOLITAN)

Linia	Traseu	Lungime Tur-Retur Zalău	Lungime Tur-Retur Comune	Numar Statii Zalău	Numar Statii Comune	Număr curse zilnice					Parcurs zilnic [km]					Parcurs anual
		[km]	[km]	nr.	nr.	L-V total	L-V fara E	L-V elevi	S	D+SL	L-V total	L-V fara E	L-V elevi	S	D+SL	[km]
U	Urban					703	673	30	383	334	5215,65	4975,55	240,1	2778,9	2461	1659006,50
M	Metropolitan					16	10	6	16	16	301,822	196,736	105,086	301,822	301,822	87018,34
Total	Total AMTPZ					719	683	36	399	350	5517,472	5172,286	345,186	3080,722	2762,822	1746024,84

11.5. Calculul costului de vehicul-km în ipoteza unui program minim optimizat
Tabel 124 Calcule sintetice pentru cost vehicul-km

TABEL sintetic privind calculul costului/km

An: anul 1			Autobuz linii urbane	Autobuz linii metropolitane suportate de Comune	Anul 1
Nr. Veh*Km parcurși (Anexa 1)			1659007	87018	1746025
	2023 Realizat	2024 BVC	2024	2025	Anul 1
Costul eligibil total anual (lei fara TVA)	19363122	24967000	23767410	26033786	26033786
Vehicul-km aferent programului de transport	1668095	1850000	1759611	1746025	1746025
Cost unitar/ Veh*Km (lei/km)	11,61	13,50	13,51	14,91	14,91
			2023	2024	Anul 1
Cheltuieli totale transport public (lei fără TVA), din care:	19363122	24967000	23767410	26033786,1	26033786
1. Cheltuieli materiale	3508525	9248000	6066000	6186000	6186000
2. Cheltuieli privind servicii executate de terți	1875568		850000	1880000	1880000
3. Cheltuieli privind impozite, taxe și vărsăminte asimilate	584155	486000	1121000	1664000	1664000
4. Cheltuieli cu personalul	12567645	14983000	15570000	16612000	16612000
5. Alte cheltuieli de exploatare	2258376	250000	154000	250000	250000
6. Cheltuieli financiare	182	0	0	45000	45000
TOTAL CHELTUIELI asociate realizării Programului de Transport, din care:	19362940	24967000	23761000	26637000	26637000

Tabel 125 Structura cheltuielilor aferente prognozei

Structura elementelor de cost pentru calculul tarifului mediu (ordin ANRSC 134/2019 si 634/2022)					
Nr.crt.	Elemente de Cheltuieli	Stabilire cost/km anul 2023 BILANT	Stabilire cost/km anul 2024 TRANSURBIS	Propunere modificare din 15.11.2024	Obs.
I.	Cheltuieli materiale	3508525	6066000	6186000	
	<i>Carburanti</i>		2900000	2300000	
	<i>Energie electrica, etc.</i>		1200000	911000	
	<i>Amortizare</i>		80000	200000	
	Service auto (intretinere, reparatii)		200000	800000	
	<i>Schimb ulei</i>		60000	67000	
	<i>Schimb filtru</i>		8000	9000	
	<i>Schimb Antigel</i>		8000	9000	
	<i>Piese de schimb</i>		760000	990000	
	<i>Alte cheltuieli materiale</i>		850000	900000	
II.	Cheltuieli privind impozite, taxe și vărsăminte asimilate	584155	1121000	1664000	
	<i>Inspectie tehnică periodică</i>		40000	45000	
	<i>Asigurare RCA</i>		200000	225000	
	<i>Asigurare CASCO</i>		500000	525000	
	<i>Impozit Mijloace de transport+</i>		3000	5000	
	<i>Impozit terenuri+</i>		10000	10000	
	<i>Impozit clădiri+</i>		50000	50000	
	<i>Redevența</i>		260000	179.544	
	<i>Taxa de mediu</i>		3000	4000	
	<i>Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații</i>		55000	800000	
III.	Cheltuieli cu personalul	12567645	15570000	16612000	
	<i>Cheltuieli cu salariile</i>		12500000	13000000	
	<i>Contribuții sociale obligatorii</i>		600000	620000	
	<i>Alte drepturi asimilate salariilor</i>		2470000	2992000	
IV.	Cheltuieli de exploatare (I.+II.+III.)	19362940	22757000	24462000	
V.	Cheltuieli financiare		0	45000	
VI.	Total cheltuieli (IV.+V.)	19362940	22757000	24507000	
VII.	Profit (6.26% de la noul contract pe 10 ani)	3614474	1010410	1526786,1	
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI.+VII.)	22977414	23767410	26033786,1	
IX.	Număr total de km planificați anual	1668095	1759611	1746024,84	
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII./IX.)	13,77	13,51	14,91	
XI.	Cap. M. Loc	4640	4640	4640	
XII:	Tarif mediu (lei/km/loc) (X./XI.)	0,002968673	0,00291103	0,00321343	
XIII.	Tarif mediu (lei/km) cu TVA	16,39	16,07	17,74	
XIV.	Tarif mediu (lei/km/loc) cu TVA	0,003532721	0,00346413	0,00382398	

După cum se vede, nivelul costului vehicul-km este mai mare (14,91 lei/km, calculat la 87018 km anual de transport metropolitan), decât cea calculată pentru un nivel mult mai mare a serviciilor metropolitane (14,65 lei/km, corespunzător prognozei de 322512,30 km pe an), așa cum a fost prezentat în capitolul 10.

11.6. Calculul veniturilor și compensațiilor în ipoteza unui program minim optimizat

Tabel 126 Calculul veniturilor și compensațiilor pentru Scenariul 1

Scenariul 1

CALCULUL VENITURILOR PENTRU PRIMUL AN

tarife actuale pentru toate UAT-le

An	U.M.	Bilete de calatori simpla	Nr. abonamente/carduri lunare personalizate	Nr. abonamente/carduri personalizate pentru 15 zile	Nr. abonamente /carduri personalizate pentru 7 zile	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru elevi	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru pensionari	Nr. abonamente/carduri lunare personalizate pentru studenti orfani pana la 26 ani	Nr Bilete urban de calatori TC 40-100 minute cu SMS	Nr Bilete urban de calatori TC 1 zi cu SMS	Nr abonament /acordate pentru persoane cu Handicap	Nr. abonamente/carduri lunare personalizate pentru studenti in Zalau pana la 26 ani	Nr. abonament /card lunar pentru donatori de sange	Nr. abonamente /carduri lunare nepersonalizate	Nr cazuri bilete suprataxa	Total vanzari fara gratuitati	Diferente de tarif acoperite de UAT	Total cu gratuitati	Celtuieli vehicul-km	Subventia necesara	Total Venituri TRANSURBIS	
Zalau	Nr.	374820	16550	6196	5052	14395	8936	0	40946	518	1988	21	108	13	563							
	Valoare	1124460	1390200	260232	106092	1209180	750624	0	122838	6216	166992	1764	9072	1820	45040	3061434	2133096	5194530	28057118	25154854	30349384	
Mirsid (numai pentru Moigrad)	Nr.	3264	144	54	44	125	78	0	0	0	17	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Valoare	9793	12107	2266	924	10531	6537	0	0	0	1454	15	79	0	0	25130	18577	43708	391236	371903	415610	
Hereclean (numai pentru Panic)	Nr.	3656	161	60	49	140	87	0	0	0	19	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Valoare	10969	13561	2539	1035	11795	7322	0	0	0	1629	17	88	0	0	28148	20808	48956	132619	91925	140881	
Mesesenii de Jos (fara Fetindia)	Nr.	5509	243	91	74	212	131	0	0	0	29	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Valoare	16527	20432	3825	1559	17772	11032	0	0	0	2454	26	133	0	0	42410	31351	73761	747253	720046	793807	
Total	Nr.	387250	17099	6401	5220	14872	9232	0	40946	518	2054	22	112	13	563	0	0	0	0	0	0	0
	Valoare	1161749	1436301	268862	109610	1249278	775516	0	122838	6216	172530	1822	9373	1820	45040	3157122	2203832	5360954	29328226	26338729	31699683	

Tabel 127 Calculul veniturilor și compensațiilor pentru Scenariul 2

Scenariul 2

CALCULUL VENITURILOR PENTRU PRIMUL AN

Tarife majorate pentru toate UAT-le, inclusiv pentru Zalau

	An	U.M.	Bilete de calatori simpla	Nr. abonamente/carduri lunare personalizate	Nr. abonamente /carduri personalizate pentru 15 zile	Nr. abonamente /carduri personalizate pentru 7 zile	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru elevi	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru pensionari	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru studenti orfani pana la 26 ani	Nr Bilete urban de calatori TC 40-100 minute cu SMS	Nr Bilete urban de calatori TC 1 zi cu SMS	Nr abonamente /acordate pentru persoane cu Handicap	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru studenti in Zalau pana la 26 ani	Nr. abonamente /card lunar pentru donatori de sange	Nr. abonamente /carduri lunare nepersonalizate	Nr cazuri bilete suprataxa	Total vanzari fara gratuitati	Diferente de tarif acoperite de UAT	Total cu gratuitati	Celtuieii vehicul-km	Subventia necesara	Total Venituri TRANSURBIS	
Zalau	Anul 1	Nr.	374820	16550	6196	5052	14395	8936	0	40946	518	1988	21	108	13	563							
		Valoare	1124460	1390200	260232	106092	1209180	750624	0	122838	6216	166992	1764	9072	1820	45040	3061434	2133096	5194530	28057118	25154854	30349384	
Mirsid (numai pentru Moigrad)	Anul 1	Nr.	3264	144	54	44	125	78	0	0	0	17	0	1	0	0					0	0	
		Valoare	13057	14414	2698	1100	12537	7782	0	0	0	1731	18	94	0	0	31316	22116	53432	391236	369768	423200	
Hereclean (numai pentru Panic)	Anul 1	Nr.	3656	161	60	49	140	87	0	0	0	19	0	1	0	0					0	0	
		Valoare	14625	16144	3022	1232	14042	8717	0	0	0	1939	20	105	0	0	35076	24771	59848	132619	83606	143454	
Meseseni de Jos (fara Fetindia)	Anul 1	Nr.	5509	243	91	74	212	131	0	0	0	29	0	2	0	0					0	0	
		Valoare	22036	24324	4553	1856	21157	13134	0	0	0	2922	31	159	0	0	52849	37323	90172	747253	718132	808304	
Total	Anul 1	Nr.	387250	17099	6401	5220	14872	9232	0	40946	518	2054	22	112	13	563							
		Valoare	1174178	1445082	270505	110280	1256916	780257	0	122838	6216	173584	1834	9430	1820	45040	3180675	2217306	5397981	29328226	26326361	31724343	

Tabel 128 Calculul veniturilor și compensațiilor pentru Scenariul 3

Scenariul 3

CALCULUL VENITURILOR PENTRU PRIMUL AN

Tarife diferite pentru UAT (in functie de distanta km)

	An	U.M.	Bilete de calatori simpla	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate	Nr. abonamente /carduri personalizate pentru 15 zile	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru 7 zile	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru elevi	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru pensionari	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru studenti orfani pana la 26 ani	Nr Bilete urban de calatori TC 40-100 minute cu SMS	Nr Bilete urban de calatori TC 1 zi cu SMS	Nr abonamente / acordate pentru persoane cu Handicap	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru studenti in Zalau pana la 26 ani	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru donatori de sange	Nr. abonamente /carduri lunare nepersonalizate	Nr cazuri bilete suprataxa	Total vanzari fara gratuitati	Diferente de tarife acoperite de UAT	Total cu gratuitati	Celtuieli vehicul-km	Subventia necesara	Total Venituri TRANSURBIS	
Zalau	Anul 1	Nr.	374820	16550	6196	5052	14395	8936	0	40946	518	1988	21	108	13	563							
		Valoare	1124460	1390200	260232	106092	1209180	750624	0	122838	6216	166992	1764	9072	1820	45040	3061434	2133096	5194530	28057118	25154854	30349384	
Mirsid (numai pentru Moigrad)	Anul 1	Nr.	3264	144	54	44	125	78	0	0	0	17	0	1	0	0					0	0	0
		Valoare	13057	14414	2698	1100	12537	7782	0	0	0	1731	18	94	0	0	31316	22116	53432	391236	369768	423200	
Hereclean (numai pentru Panic)	Anul 1	Nr.	3656	161	60	49	140	87	0	0	0	19	0	1	0	0					0	0	0
		Valoare	14625	16144	3022	1232	14042	8717	0	0	0	1939	20	105	0	0	35076	24771	59848	132619	83606	143454	
Mesesenii de Jos (fara Fetindia)	Anul 1	Nr.	5509	243	91	74	212	131	0	0	0	29	0	2	0	0					0	0	0
		Valoare	27544	29189	5464	2228	25388	15760	0	0	0	3506	37	190	0	0	64520	44787	109308	747253	698996	808304	
Total	Anul 1	Nr.	387250	17099	6401	5220	14872	9232	0	40946	518	2054	22	112	13	563							
		Valoare	1179687	1449947	271416	110652	1261147	782884	0	122838	6216	174169	1840	9462	1820	45040	3192347	2224771	5417117	29328226	26307225	31724343	

Tabel 129 Calculul veniturilor și compensării pentru Scenariul 3 Bis

Scenariul 3

CALCULUL VENITURILOR PENTRU PRIMUL AN

Tarife majorate identic pentru UAT comunale

An	U.M.	Bilete de calatori simpla	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate	Nr. abonamente /carduri personalizate pentru 15 zile	Nr. abonamente /carduri personalizate pentru 7 zile	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru elevi	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru pensionari	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru orfani pana la 26 ani	Nr Bilete urban de calatori TC 40-100 minute cu SMS	Nr Bilete urban de calatori TC 1 zi cu SMS	Nr abonamente / acordate pentru persoane cu Handicap	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru studenti in Zalau pana la 26 ani	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru donatori de sange	Nr. abonamente /carduri lunare nepersonalizate	Nr cazuri bilete suprataxa	Total vanzari fara gratuitati	Diferente de tarif acoperite de UAT	Total cu gratuitati	Celtuieli vehicul-km	Subventia necesara	Total Venituri TRANSUR BIS
Zalau	Nr.	374820	16550	6196	5052	14395	8936	0	40946	518	1988	21	108	13	563						
	Valoare	1124460	1390200	260232	106092	1209180	750624	0	122838	6216	166992	1764	9072	1820	45040	3061434	2133096	5194530	28057118	25154854	30349384
Mirsid (numai pentru Moigrad)	Nr.	3264	144	54	44	125	78	0	0	0	17	0	1	0	0					0	0
	Valoare	16322	17296	3238	1320	15044	9339	0	0	0	2078	22	113	0	0	38232	26539	64771	391236	358429	423200
Hereclean (numai pentru Panic)	Nr.	3656	161	60	49	140	87	0	0	0	19	0	1	0	0					0	0
	Valoare	18282	19373	3626	1478	16851	10460	0	0	0	2327	25	126	0	0	42823	29726	72548	132619	70905	143454
Mesesenii de Jos (fara Fetindia)	Nr.	5509	243	91	74	212	131	0	0	0	29	0	2	0	0					0	0
	Valoare	27544	29189	5464	2228	25388	15760	0	0	0	3506	37	190	0	0	64520	44787	109308	747253	698996	808304
Total	Nr.	387250	17099	6401	5220	14872	9232	0	40946	518	2054	22	112	13	563						
	Valoare	1186608	1456059	272560	111118	1266463	786184	0	122838	6216	174903	1848	9502	1820	45040	3207009	2234148	5441157	29328226	26283185	31724343

Tabel 130 Calculul veniturilor și compensațiilor pentru Scenariul 4

Scenariul 4

CALCULUL VENITURILOR PENTRU PRIMUL AN

Tarife majorate in functie de distanta

	An	U.M.	Bilete de calatori simpla	Nr. abonamente/carduri lunare personalizate	Nr. abonamente /carduri personale pentru 15 zile	Nr. abonamente /carduri personale pentru 7 zile	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru elevi	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru pensionari	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru studenti orfani pana la 26 ani	Nr. Bilete urbane de calatori TC 40-100 minute cu SMS	Nr Bilete urbane de calatori TC 1 zi cu SMS	Nr abonamente / acordate pentru persoane cu Handicap	Nr. abonamente /carduri lunare personalizate pentru studenti in Zalau pana la 26 ani	Nr. abonamente /card lunar pentru donatori de sange	Nr. abonamente /carduri lunare nepersonalizate	Nr cazuri bilete suprataxa	Total vanzari fara gratuitati	Diferente de tarif acoperite de UAT	Total cu gratuitati	Celtuieli vehicul-km	Subventia necesara	Total Venituri TRANSURBIS	
Zalau	Anul 1	Nr.	374820	16550	6196	5052	14395	8936	0	40946	518	1988	21	108	13	563							
		Valoare	1124460	1390200	260232	106092	1209180	750624	0	122838	6216	166992	1764	9072	1820	45040	3061434	2133096	5194530	28057118	25154854	30349384	
Mirsid (numai pentru Moigrad)		Nr.	3264	144	54	44	125	78	0	0	0	17	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Valoare	19586	20179	3777	1540	17551	10895	0	0	0	2424	26	132	0	45148	30962	76110	391236	347090	423200		
Hereclean (numai pentru Panic)		Nr.	3656	161	60	49	140	87	0	0	0	19	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Valoare	14625	16144	3022	1232	14042	8717	0	0	0	1939	20	105	0	35076	24771	59848	132619	83606	143454		
Mesesanii de Jos (numai pentru Fetindia)		Nr.	5509	243	91	74	212	131	0	0	0	29	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Valoare	33053	34054	6375	2599	29620	18387	0	0	0	4091	43	222	0	76192	52252	128444	747253	679860	808304		
Total		Nr.	387250	17099	6401	5220	14872	9232	0	40946	518	2054	22	112	13	563							
		Valoare	1191725	1460577	273406	111463	1270393	788623	0	122838	6216	175446	1853	9531	1820	45040	3217850	2241081	5458932	29328226	26265411	31724343	

11.7. Concluzii privind programul de transport metropolitan optimizat

Așa cum a fost prezentat la începutul acestui capitol, TRANSURBIS nu se află în situația suplimentării parcului activ cu autobuze noi din motive obiective, UAT-le sunt obligate să gestioneze în mod rațional și eficient bugetele de care dispun, în schimb populația din zona Metropolitană dorește să aiba acces la un transport public care să le asigure o mobilitate ridicată, precum și condiții decente de transport la tarife acceptabile.

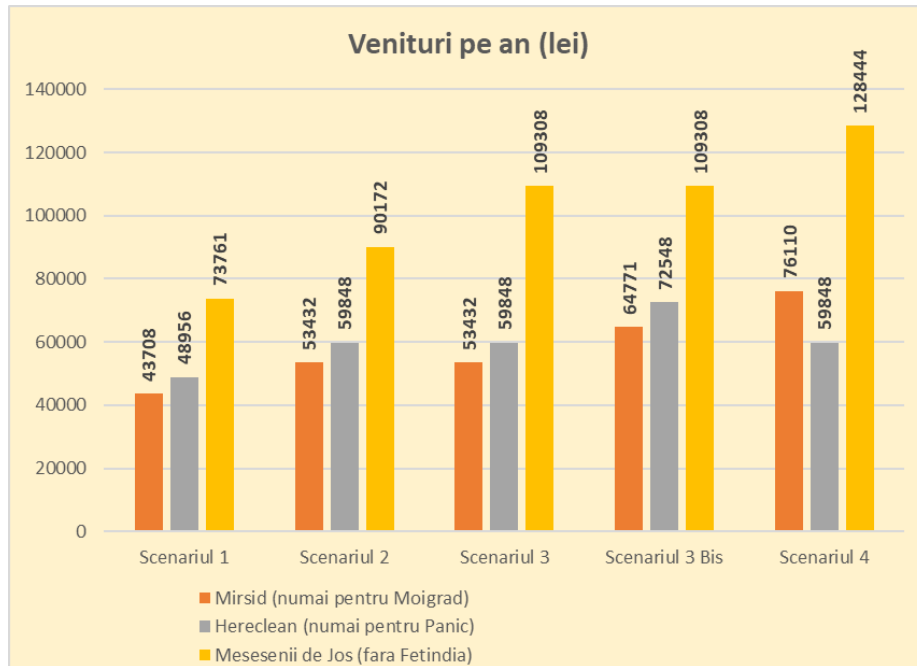
Prezentarea soluțiilor analizate sub formă de grafice:

Figură 138 Nivelul serviciului metropolitan pentru primul an - Parcurs anual (km)



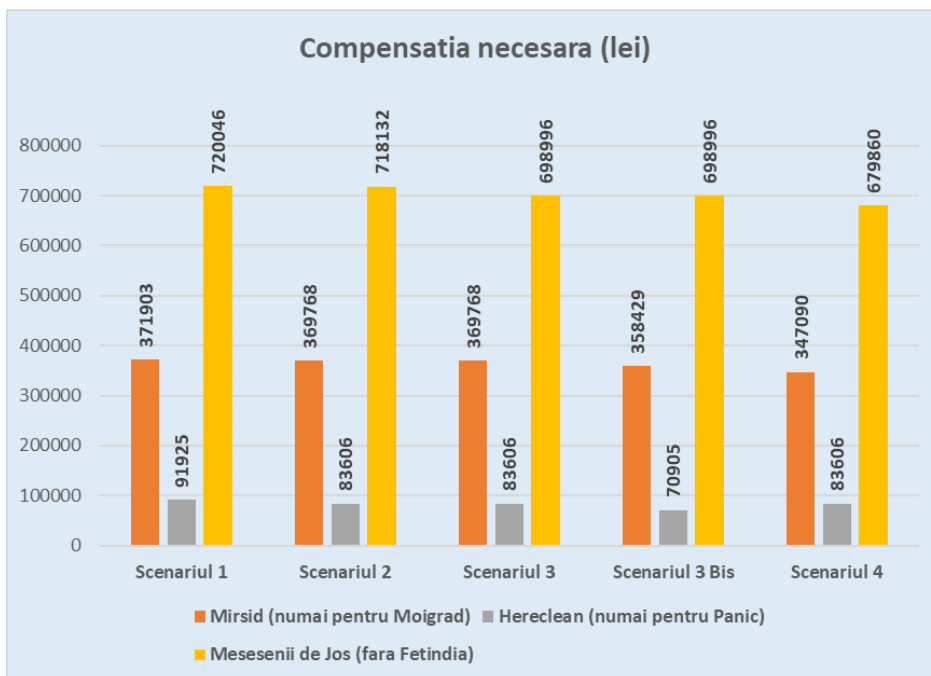
În același timp, nivelul compensației pentru Municipiul Zalău ramane nemodificată în cele 5 scenarii, elementele de venituri și de cost fiind identice pentru că nu se aplică majorare de tarife.

Figură 139 Veniturile UAT-ilor în cele 5 scenarii



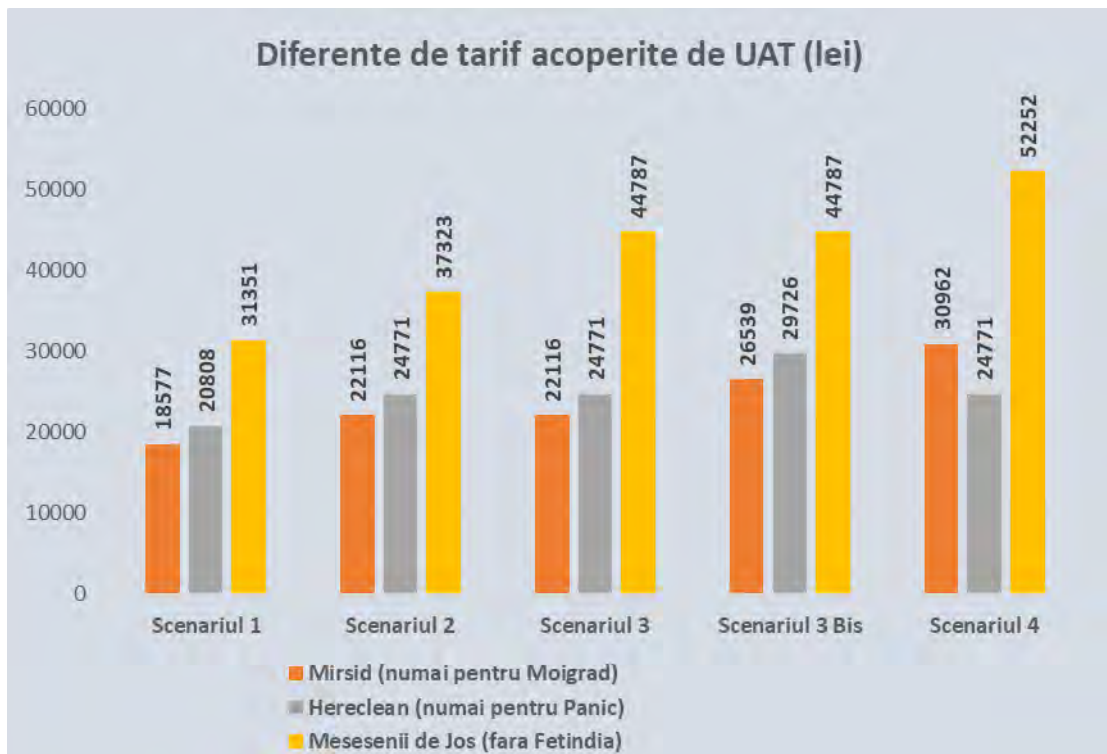
Veniturile cu majorarea tarifulor cresc linear.

Figură 140 Compensarea de asigurat de UAT-ri în cele 5 scenarii



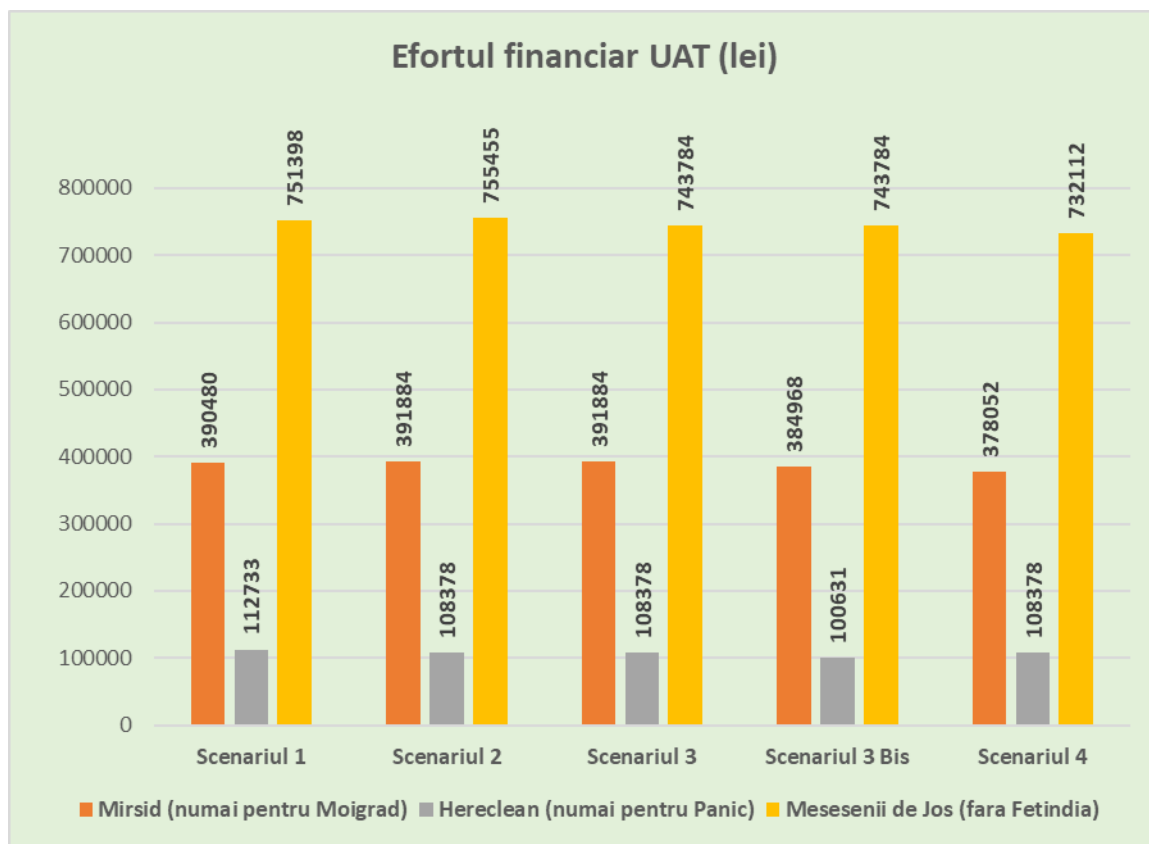
Nivelul de compensare necesar scade cu mărirea tarifulor.

Figură 142 Diferențe de tarif acoperite de UAT-uri



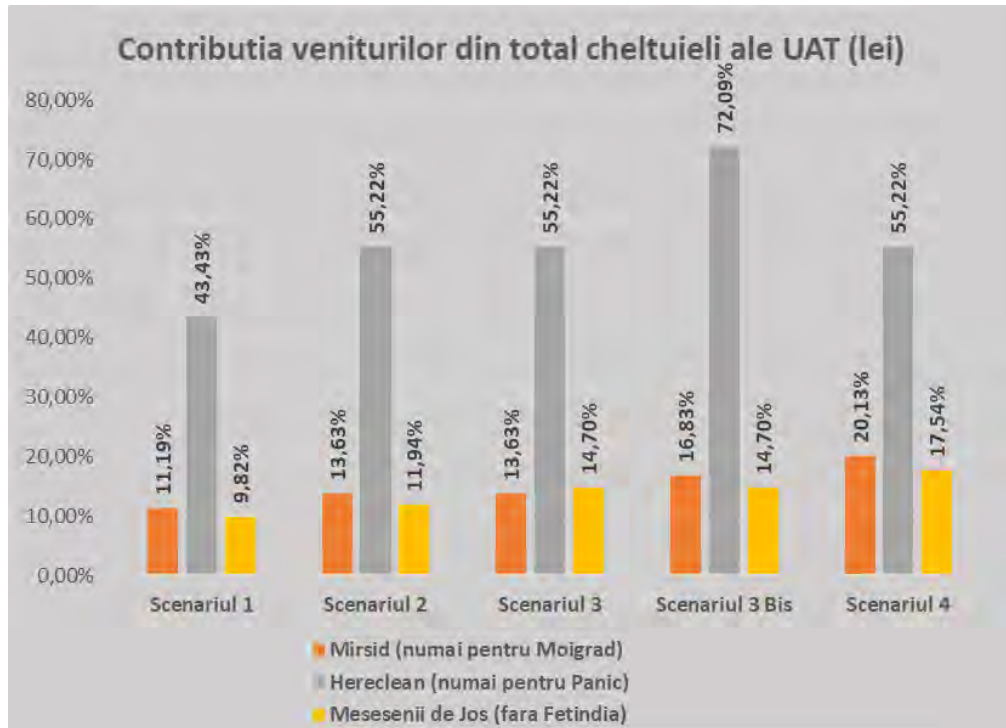
Diferențele de tarife de suportat de UAT-uri cresc proportional cu creșterea tarifelor și în funcție de distanța km parcursă pe teritoriul fiecărui UAT. Se vede clar, ca distanța parcursă de la prelungirea trasei liniei 25 de la Jandarmerie către Panic este mică în comparație cu celelalte rute, diferențele de tarif de acoperit nu cresc proporțional ca în celelalte cazuri.

Figură 143 Efortul financiar complet al UAT-lor

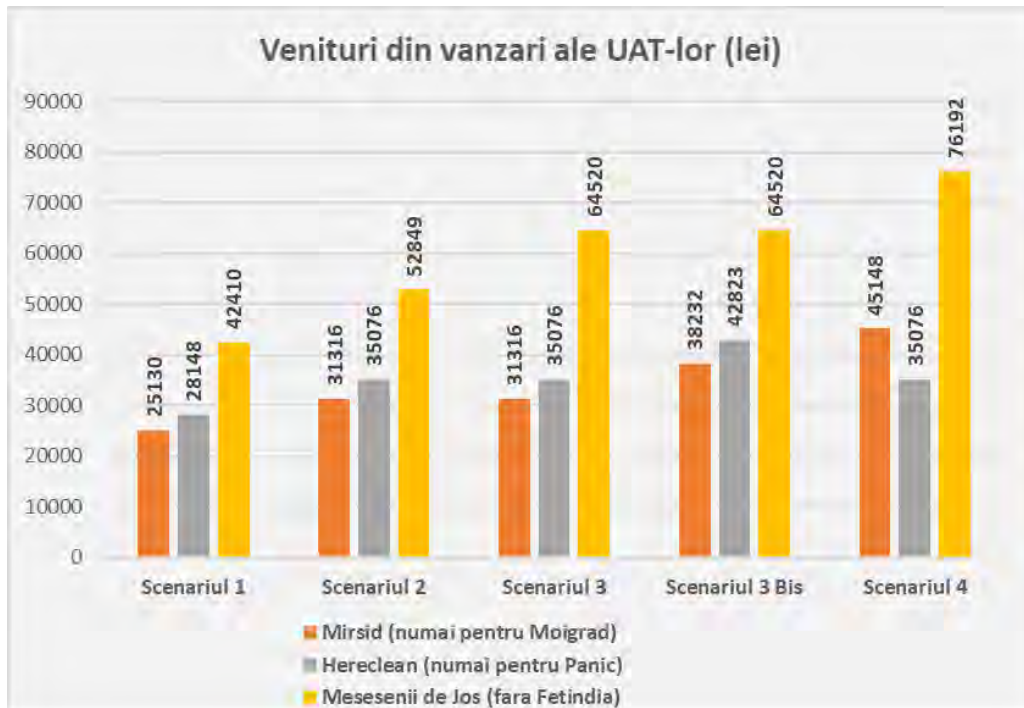


Evoluția efortului financiar complet al UAT-lor este invers proporțional cu creșterea tarifelor.

Figură 141 Contribuția veniturilor din vânzări din totalul cheltuielilor



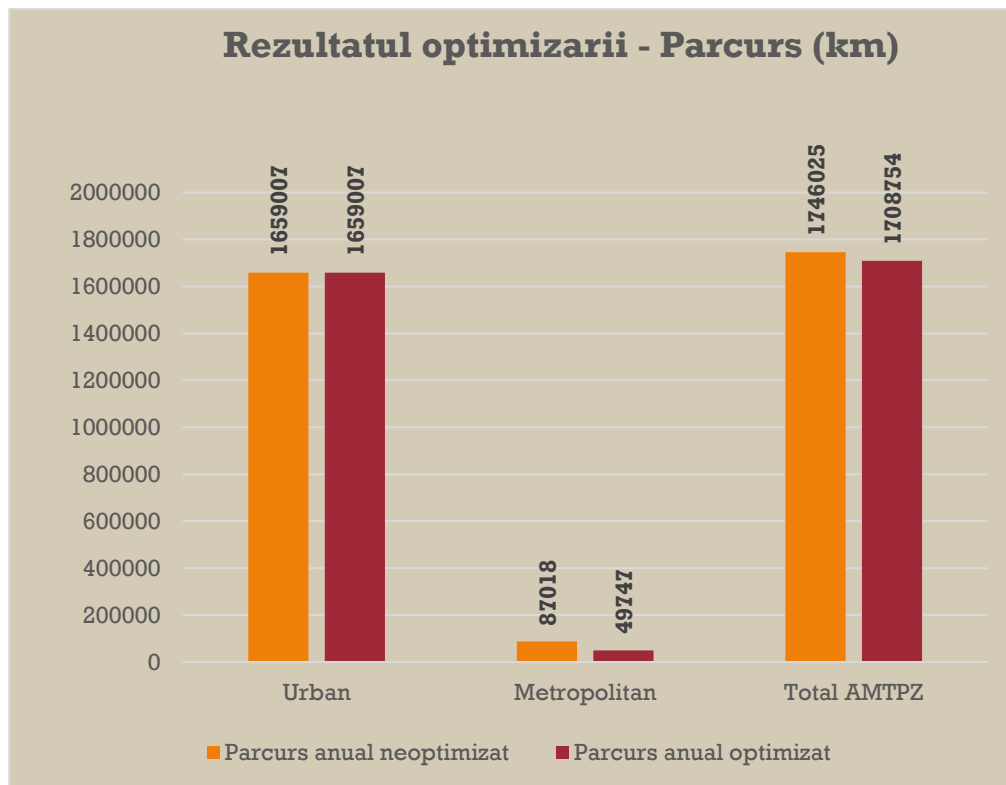
Figură 142 Total venituri din vânzări



Veniturile din vânzări cu majorarea tarifelor cresc linear.

În schimb, veniturile TRANSURBIS SA nu sunt influențate semnificativ de variația tarifelor, ele depinzând mai mult de cost-km.

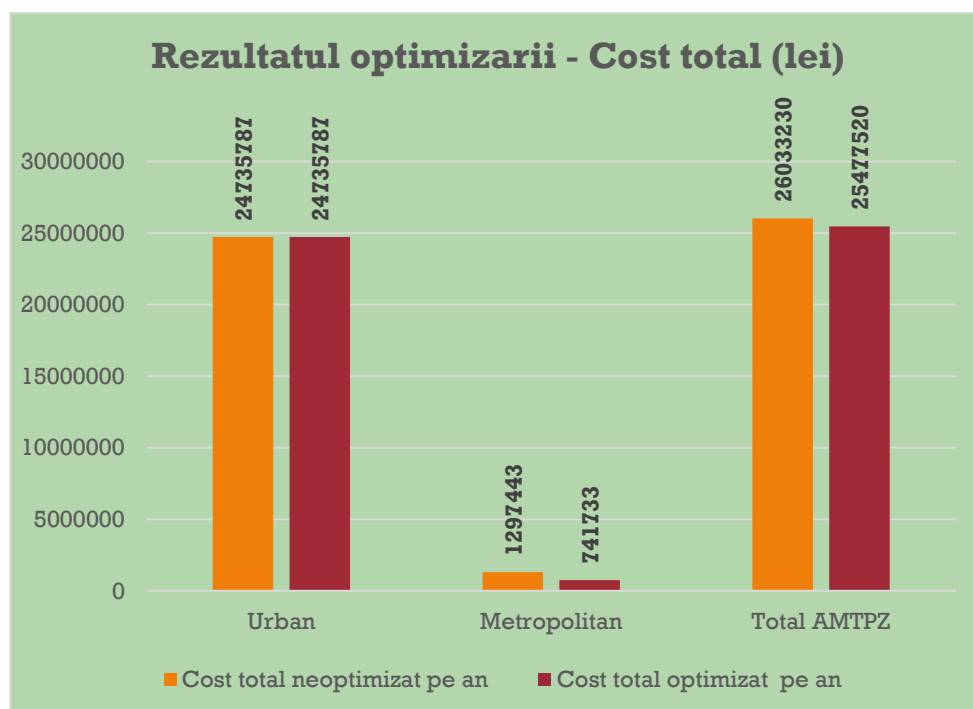
Figură 146 Rezultatul optimizării din punct de vedere al parcursului total (km)



Se vede o diferență semnificativă de economie la nivelul UAT-lor de 37271 km, ceea ce tradus in valoare este semnificativă.

Traseu	Parcurs anual neoptimizat	Parcurs anual optimizat
Urban	1659007	1659007
Metropolitan	87018	49747
Total AMTPZ	1746025	1708754

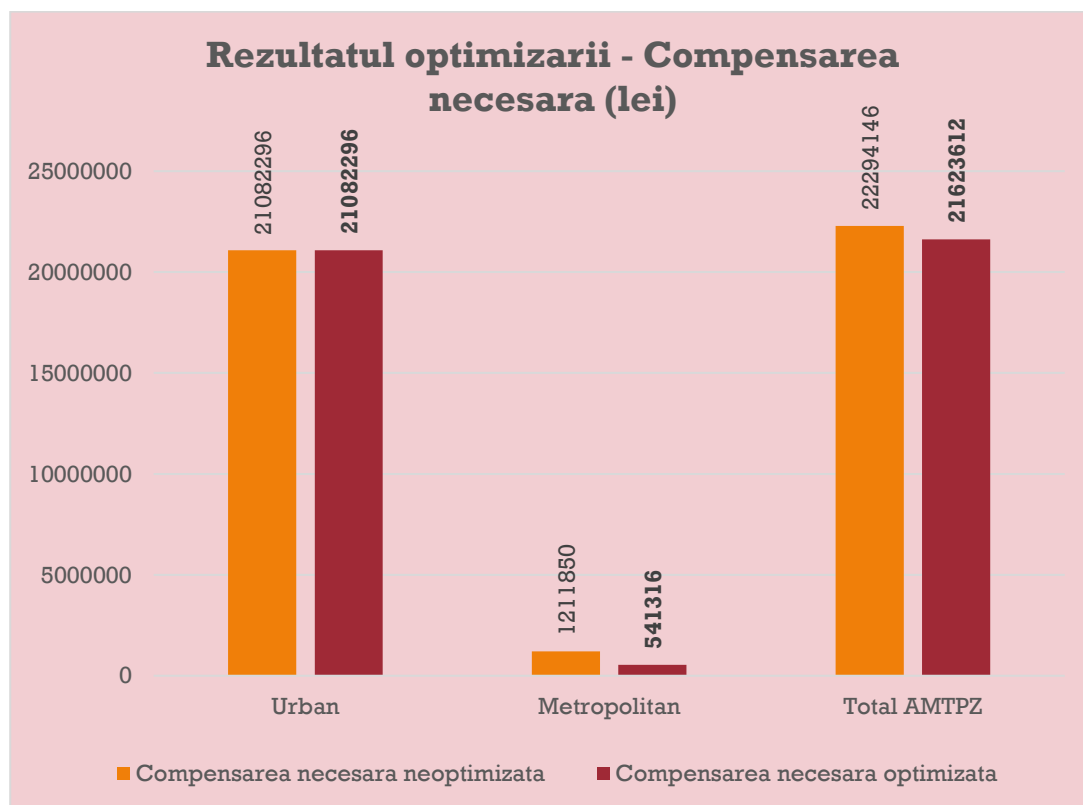
Figură 147 Rezultatul optimizării din punct de vedere al costului



După cum s-a observat și în figura anterioară, valoarea efectivă a economiilor după optimizare este de 555710 lei pentru UAT-uri.

Traseu	Cost total neoptimizat pe an	Cost total optimizat pe an
Urban	24735787	24735787
Metropolitan	1297443	741733
Total AMTPZ	26033230	25477520

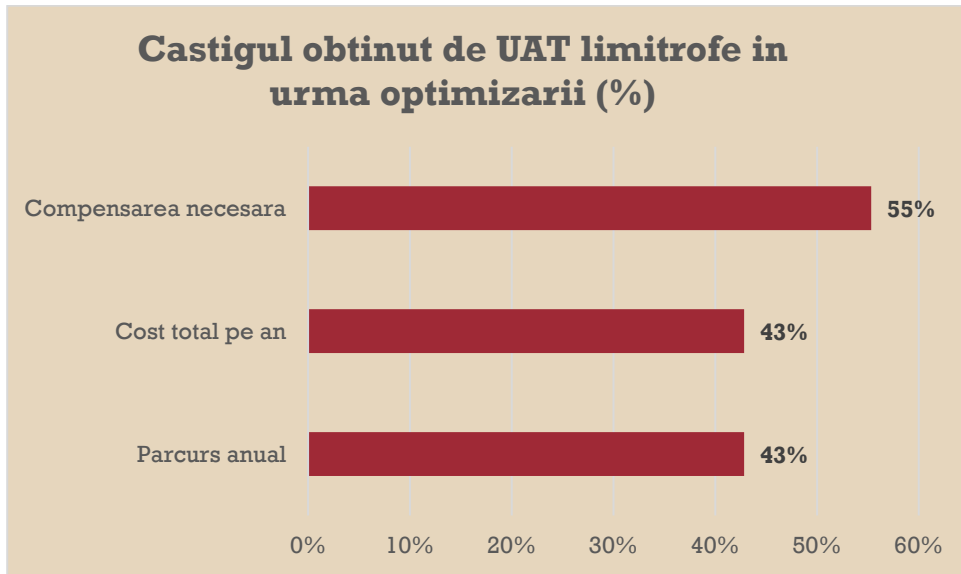
Figură 148 Rezultatul optimizării din punct de vedere al necesarului de compensat



Compensarea necesară, în urma optimizării transportului a scăzut cu 670534 lei, chiar mai mult decât valoarea reducerii costurilor.

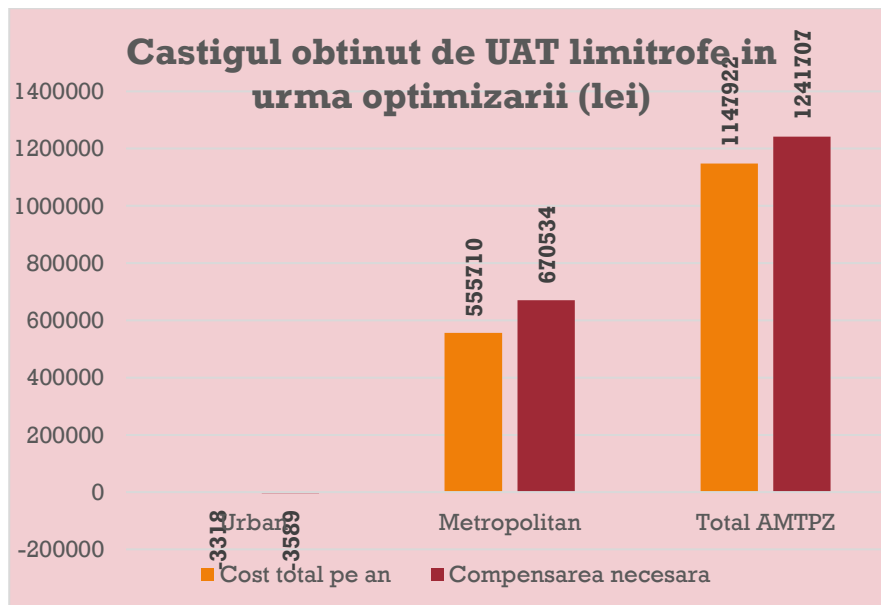
Traseu	Compensarea necesara neoptimizata	Compensarea necesara optimizata
Urban	21082296	21082296
Metropolitan	1211850	541316
Total AMTPZ	22294146	21623612

Figură 143 Câștigul obținut de UAT-uri în urma optimizării (%)



Câștigul obținut de UAT-uri prin optimizarea transportului este considerabil, din păcate, această experiență nu poate fi extinsă pe scară largă, din cauza lipsei de autobuze din parcul activ al TRANSURBIS SA.

Figură 144 Câștigul obținut de UAT-uri în urma optimizării (lei)



Din acest grafic rezultă, că Municipiul Zalău în urma optimizării transportului, trebuie să asigure cu 3589 lei mai mulți bani pentru compensarea serviciilor, în schimb UAT-le

realizează câștiguri substanțiale, atât în privința reducerii costurilor, cât și a compensării, fapt care ar trebui să-i stimuleze pentru aprobarea acestei măsuri de optimizare.

Ca și în cazul în care s-ar fi conceput programul de transport metropolitan pentru toate rutele analizate în capitolul anterior, elaboratorii acestui studiu propun aplicarea Scenariului 3 Bis privind nivelul tarifelor, și adoptarea prin HCL-uri locale atât a tarifului corespunzător Scenariului 3 Bis, cât și aplicarea acelorași niveluri de diferențe de tarife și gratuități ca și în cazul Municipiului Zalău, nefacând discriminare între diferite categorii de călători și nici între călătorii unor localități rurale, față de cei din zona urbană.

Prezentăm tarifele propuse pentru Municipiul Zalău și cele pentru celelalte UAT-uri:

Tabel 131 Tariful urban propus pentru varianta optimizată

Transportul Urban - Scenariul 3		
Nr.crt.	Denumire titlu călătorie	Nivel tarif, lei (Inclusiv TVA)
1	Transport urban de persoane pe baza de bilet de calatorie (hartie sau on-line)- 1 calatorie	3.00
2	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card lunar personalizat	84.00
3	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 15 zile	42.00
4	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 7 zile	21.00
5	Transport urban de persoane elevi , pe bază de abonament/card personalizat (lunar)	84.00
6	Transport urban de persoane pensionari pe bază de abonament /card personalizat (lunar)	84.00
7	Transport urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalău, cu unul sau ambii părinți decedați, precum și studenții proveniți din centre de plasament sau care au fost în plasament la familia extinsă, substitutivă sau la asistent maternal potrivit prevederilor art 64, alin(1) din Legea 272/2004, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	84.00
8	Transport urban de persoane TC 40 minute cu plată prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	3.00
9	Transport urban de persoane TC 1 zi(24 ore) cu plata prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	12.00

10	Transport urban de persoane -persoane cu handicap precum și alte persoane care beneficiază conform unor reglementari legale pe bază de legitimații/card sau alte acte	84.00
11	Transport urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalau, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	42.00
12	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card lunar Donatori sânge	42.00
13	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card nepersonalizat	140.00
14	Bilet suprataxă	80.00

Tabel 132 Tarife diferențiate pentru UAT-uri corespunzător Scenariului 3 pentru varianta optimizată

Transportul Metropolitan Valabil pentru toate Comunele asociate - Scenariul 3 Bis		
Nr.crt.	Denumire titlu călătorie	Nivel tarif, lei (Inclusiv TVA)
1	Transport metropolitan și urban de persoane pe baza de bilet de calatorie (hartie sau on-line)- 1 calatorie	4.00
2	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card lunar personalizat	100.00
3	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 15 zile	50.00
4	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 7 zile	25.00
5	Transport metropolitan și urban de persoane elevi , pe bază de abonament/card personalizat (lunar)	100.00
6	Transport metropolitan și urban de persoane pensionari pe bază de abonament /card personalizat (lunar)	100.00
7	Transport metropolitan și urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalau, cu unul sau ambii părinți decedați, precum și studenții proveniți din centre de plasament sau care au fost în plasament la familia extinsă, substitutivă sau la asistent maternal potrivit prevederilor ar 64, alin(1) din Legea 272/2004, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	100.00
8	Transport metropolitan și urban de de persoane TC 90 minute cu plată prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	4.00
9	Transport metropolitan și urban de de persoane TC 1 zi(24 ore) cu plata prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	15.00

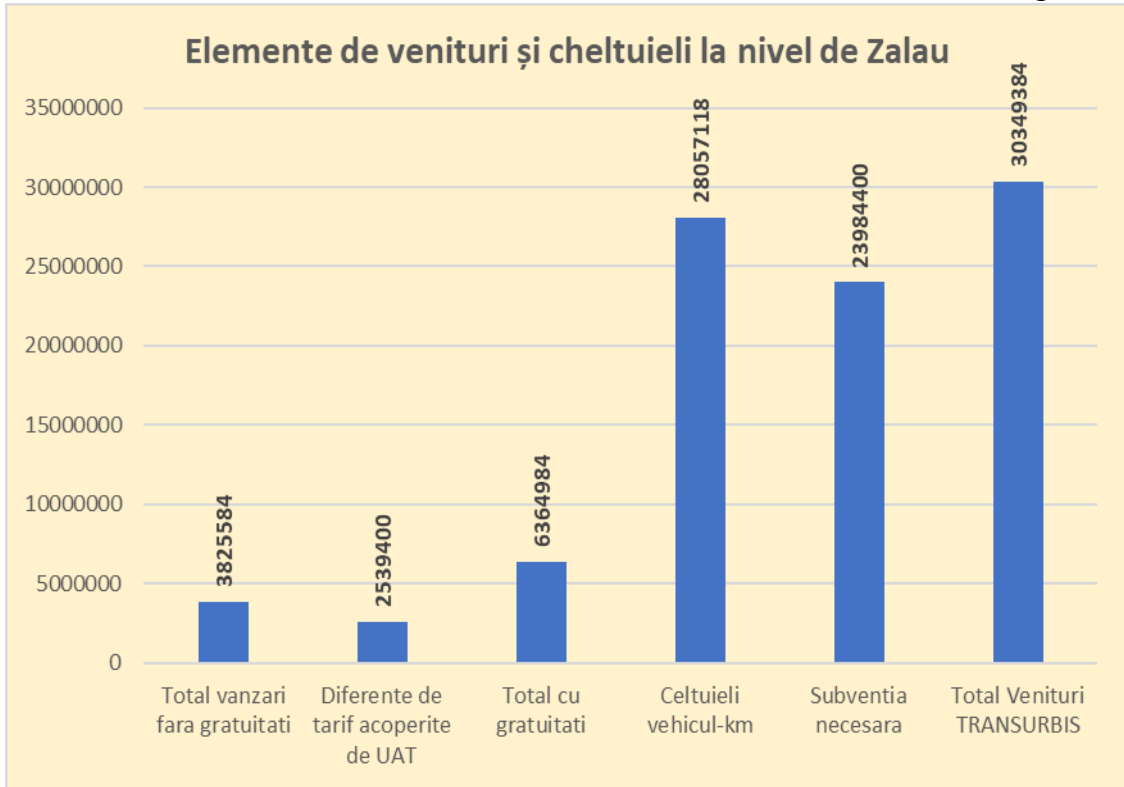
10	Transport metropolitan și urban de persoane cu handicap precum și alte persoane care beneficiază conform unor reglementari legale pe bază de legitimații/card sau alte acte	100.00
11	Transport metropolitan și urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalău, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	50.00
12	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card lunar Donatori sânge	50.00
13	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card nepersonalizat	150.00
14	Bilet suprataxă metropolitan și urban pe cursele metropolitane	100.00

Tabel 133 Tabel sintetic cu rezultatul optimizării

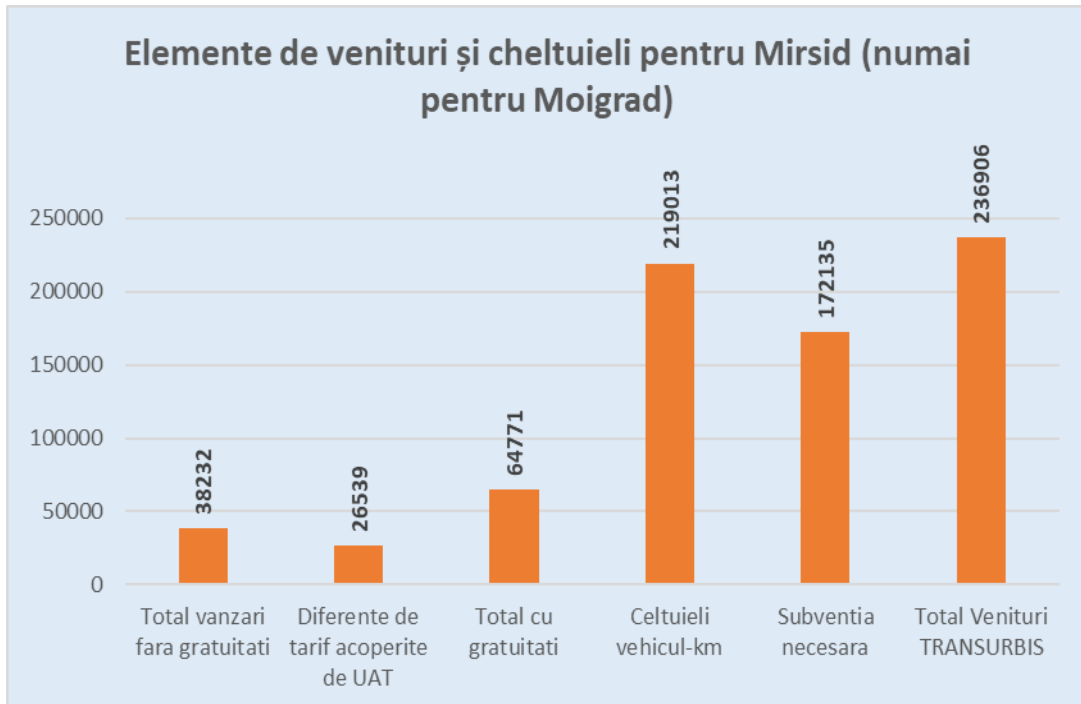
Serviciul	Total vanzari fara gratuitati	Diferente de tarif acoperite de UAT	Total cu gratuitati	Celtuieli vehicul-km	Subventia necesara	Efort financiar UAT	Total Incasari TRANSURBIS
Zalău	3061434	2133096	5194530	28057118	25154854	27287950	30349384
Mirsid (numai pentru Moigrad)	38232	26539	64771	391236	358429	384968	423200
Hereclean (numai pentru Panic)	42823	29726	72548	132619	70905	100631	143454
Meseseni de Jos (fara Fetindia)	64520	44787	109308	747253	698996	743784	808304
Total Zona Metropolitană Zalău	3207009	2234148	5441157	29328226	26283185	28517333	31724343

În reprezentare grafică, situația se prezintă astfel:

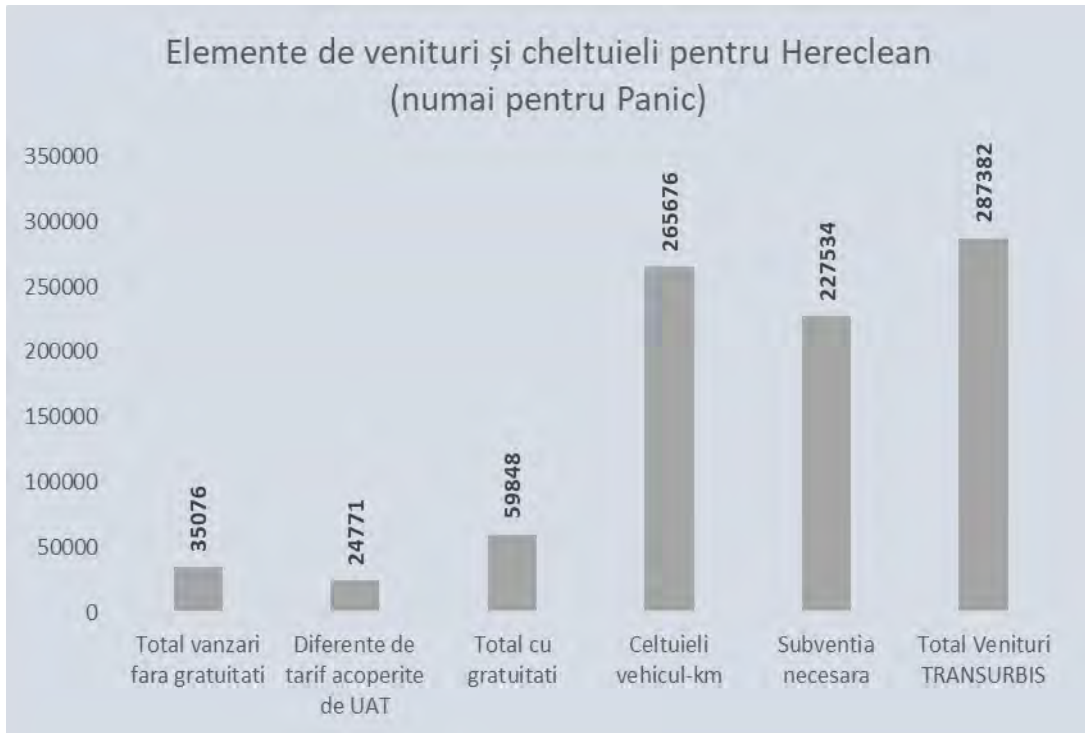
Figură 145 Grafic cu elemente de venituri si cheltuieli ale Municipiului Zalău



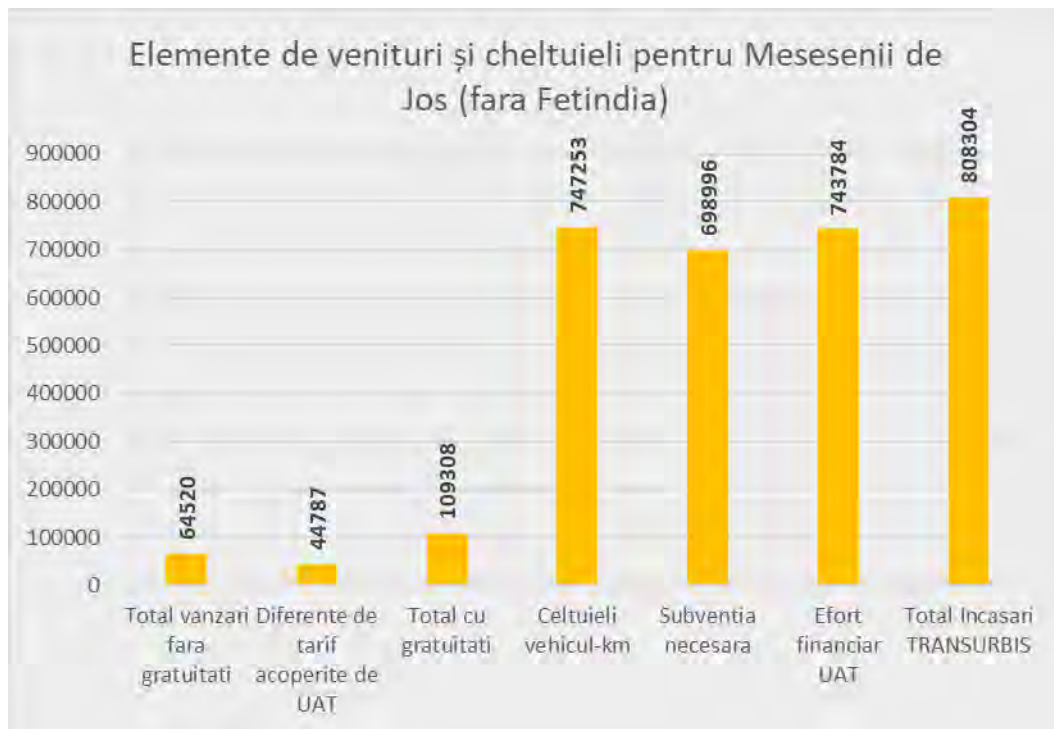
Figură 146 Grafic cu elemente de venituri si cheltuieli ale UAT Mirșid (Moigrad)



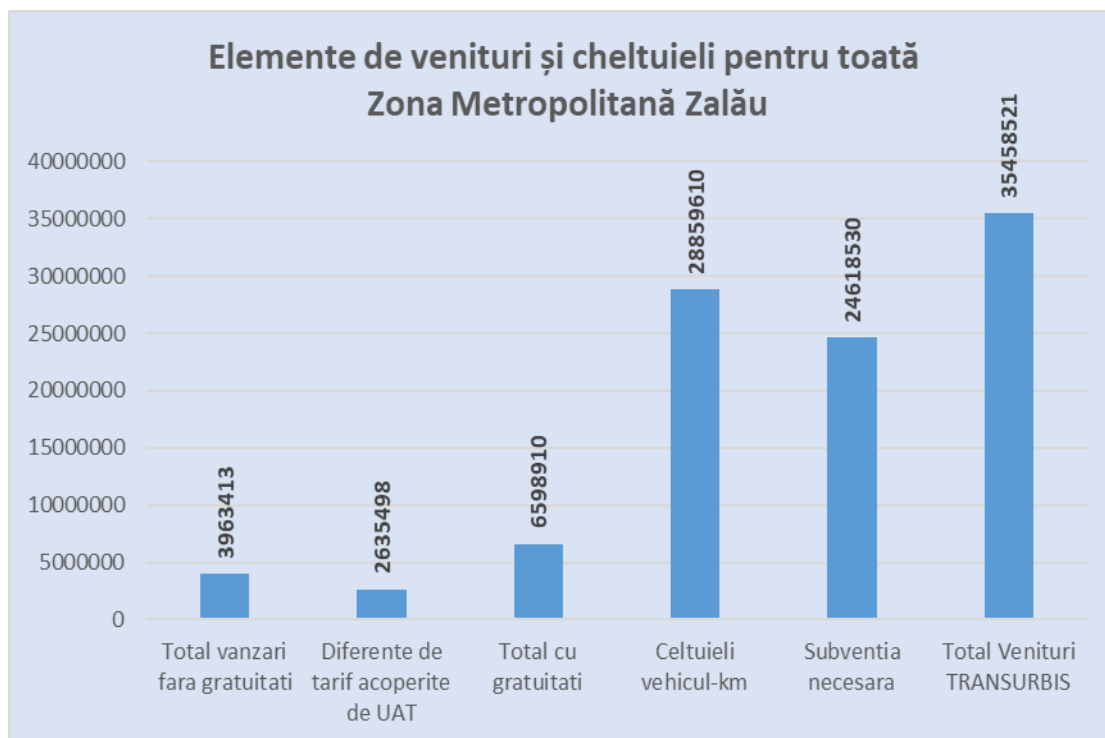
Figură 147 Grafic cu elemente de venituri si cheltuieli ale Municipiului Hereclean (Panic)



Figură 148 Grafic cu elemente de venituri si cheltuieli ale UAT Meseșenii de Jos (fără Fetindia)



Figură 149 Grafic cu elemente de venituri și cheltuieli ale Zonei Metropolitane Zalău



În acest fel, elementele de venituri și mai ales de cheltuieli ce le revin UAT-ilor fiind cunoscute, acestea pot obține din timp Hotărâri ale Consiliilor Locale pentru aprobarea tuturor demersurilor, astfel încât contractul de servicii publice să poată fi încheiat cu variante de aplicare în funcție de achiziționarea autobuzelor electrice noi.

12. Concluzii

12.1. Concluzii generale

12.1.1. Prioritizarea transportului public

Chiar dacă nivelul de confort oferit de serviciul de transport public a crescut, nu același lucru se poate spune despre competitivitatea acestuia. Deși nu înregistrează întârzieri majore, mijloacele de transport în comun nu pot concura cu autoturismul personal în majoritatea rutelor (origine – destinație).

Pe ruta principală (Brădet – Silcotub) deplasarea cu autoturismul personal este cu 40% mai rapidă decât cu transportul public. Viteza comercială a transportului public este sub 20 km/h. În acest sens, va fi nevoie de măsuri de prioritizare a transportului public în intersecții pentru a putea asigura un grafic de mers mai competitiv și a evita eventuale întârzieri.

Prioritizarea mijloacelor de transport public se va realiza prin actualizarea și extinderea sistemului de management al traficului pentru a putea integra opțiunea de undă verde pentru transportul public. Infrastructura necesară prioritizării mijloacelor de transport public va fi integrată în toate proiectele de culoare de mobilitate urbană (semafoare inteligente, camere de luat vedere și după caz, bucle inductive).

12.1.2. Acces la date privind sistemul de transport public

În prezent accesul la date privind sistemul de transport public este unul modern, TRANSURBIS având o aplicație numita Transurbis ZALAU (www.tuz.ro), care permite localizarea în timp real al autobuzelor care fac serviciul pe liniile urbane. În fiecare stație există o hartă cu toate liniile de transport public fiind disponibile date în timp real privind localizarea / sosirea mijloacelor de transport în comun.

Situația este mai problematică la transportul public județean unde orarul este disponibil doar pe pagina CJ Sălaj și al operatorilor licențiați, dar traseul este foarte greu de estimat.

Gradul de încărcare al mijloacelor de transport în comun este încă estimat deoarece el se bazează pe validările titlurilor de călătorie. Pornind de la nevoia de a avea un acces facil la date despre transportul public urban și metropolitan și nu numai, va fi important ca la nivelul Zonei Metropolitane Zalău să fie dezvoltată o aplicație unitară de mobilitate urbană, care să integreze toate serviciile relevante de transport și să ofere informații relevante utilizatorilor. Aplicația trebuie dezvoltată în cadrul unui proiect amplu.

Înainte de a lansa aplicația, municipalitatea și operatorul pot face câțiva pași foarte simpli care ar crește considerabil vizibilitatea transportului public urban și metropolitan și înțelegerea rețelei metropolitane integrate, având astfel posibilitatea de a atrage noi utilizatori:

1. Integrarea traseelor și orarelor în Google Maps folosind formatul „general transit feed specification (GTFS)” – este esențial ca odată urcate datele, acestea să fie actualizate ori de câte ori se operează schimbări la orar.
2. Realizarea unei hărți de transport public în format digital și fizic care să ofere următoarele informații: orar, linii și informații utile despre tipul de autobuz (ex. este accesibilizat? este electric? Etc.). Fiecare orar ar trebui să cuprindă și informații despre orele la care sosesc vehiculele accesibilizate. Un bun model de hartă este cea a municipiului Brașov / RATBV disponibilă aici:

https://www.ratbv.ro/uploads/documents/harta_retea_transport_mun_brasov_2021-f5f8.jpg sau cel dezvoltat de ADI TPBI cu STB, numit INFOTB.

Aplicația ar include și o versiune de platformă online și ar integra următoarele funcționalități:

- Hărți și ghidare pentru transportul public metropolitan și **judetean**,
- Localizare parcări (inclusiv monitorizare disponibilitate în timp real) și plată,
- Localizare piste pentru biciclete
- Sistem de bike-sharing (disponibilitate biciclete și plată)
- Sistem de ghidare a persoanelor cu dizabilități (ex. ghidare prin bluetooth către stațiile de transport public și alerte pe telefon pentru sosirea mijlocului de transport în comun în stație – inclusiv nr. linie).
- Integrare aplicații de taxi
- Sistem de bonificații pentru cei care utilizează cel mai frecvent biciclete / transportul public sau care merg pe jos (pietonul / biciclistul / pasagerul anului)
- Statistici pentru utilizatori – emisii / km în funcție de modul de transport ales

Pe termen mediu se poate avea în vedere tranziția către conceptul de „mobilitate ca un serviciu“ ceea ce ar implica conturarea unor abonamente de mobilitate care să cuprindă servicii de la mai mulți furnizori (ex. transport public local + transport public județean).

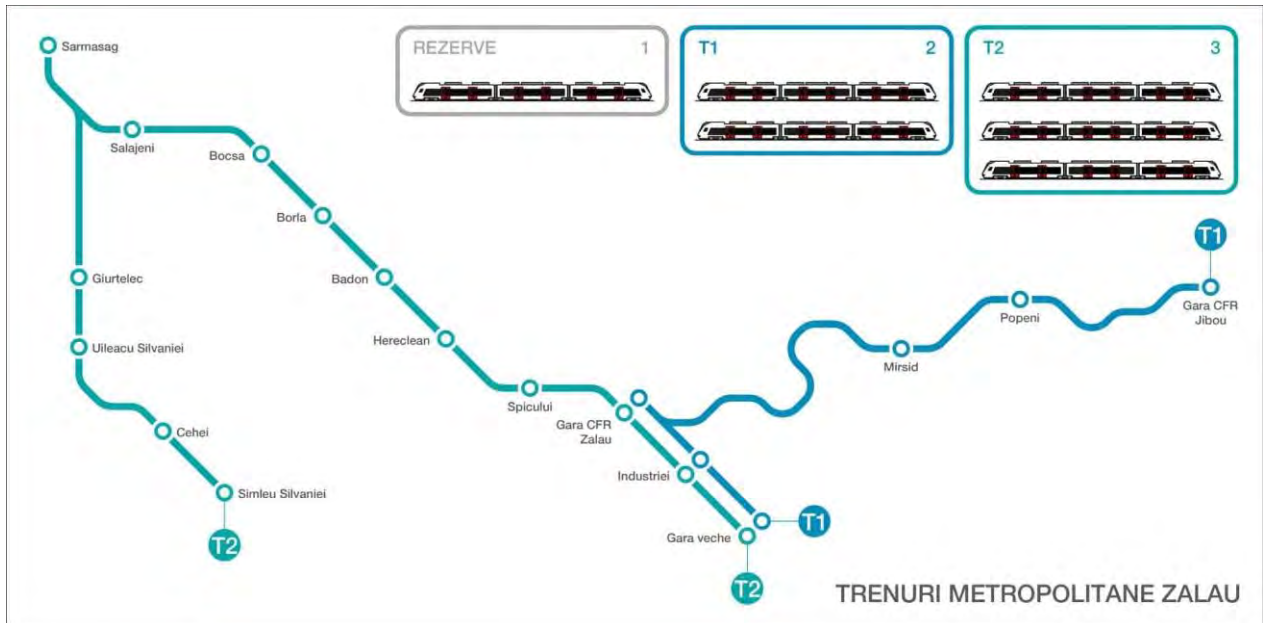
În completarea aplicației de transport public va fi importantă și adaptarea sistemului tarifare. De exemplu, fiind vorba de un oraș cu o serie de mari angajatori privați și publici (Michelin, Tenaris-Silcotub, Spitalul Județean etc.) ar fi oportună introducerea unui abonament anual. Acesta desigur poate fi oferit de către angajatori dar și de către primărie de exemplu persoanelor care renunță la deținerea unui autoturism (o gospodărie fără autoturism).

12.1.3. Extinderea sistemului de transport public

Marii angajatori activi la nivelul municipiului sunt funcționează cu forță de muncă din localitățile aflate în zona periurbană a municipiului Zalău dar și din restul județului. Totodată, populația în localitățile din vecinătatea Zalăului precum Hereclean sau Crișeni crește constant ca urmare a procesului de suburbanizare. Pentru a acoperi această cerere de transport va fi important ca sistemul de transport public local să se extindă către comunele Porolissum, Meseșeni, Hereclean, Mirșid, Aghireș și Crișeni²⁹. Fiind vorba de comune cu o densitate relativ scăzută a populației va trebui asumat faptul că noile rute create vor trebui subvenționate pentru a asigura o frecvență adecvată (30-45 min), cel puțin până la stabilizarea cererii.

Mizând pe infrastructura feroviară existentă, pe faptul că Gara Zalău este modernizată și că ea va fi transformată într-un terminal de transport intermodal, pe termen mediu-lung se poate avea în vedere dezvoltarea unui serviciu de transport public metropolitan pe cale ferată, configurat pe două linii.

Figură 156 Concept tren metropolitan Zalău, tratat în PMUD Zalău 2023



Proiectul ar avea în vedere achiziția de 6 trenuri cu câte 3 vagoane care să asigure legătura Jibou (nod feroviar) și Sărmășag, respectiv Șimleu Silvaniei. Investițiile necesare incluse în acest proiect vizează: modernizarea gărilor și haltelor de pe parcurs (mai ales echipare cu parcări sigure pentru biciclete), modernizarea / repunerea în funcțiune a liniei de cale ferată între gara Gara Zalău și gara veche și achiziția de trenuri. Se pot avea în vedere trenuri pe hidrogen – însă atunci va fi nevoie și de stații de producere a hidrogenului. Tehnologia de trenuri electrice pe baterii poate asigura chiar o mobilitate de 150 km între două încărcări rapide succesive, se poate opta pentru astfel de trenuri tip B-EMU. Se va trata cu prioritate legătura cu Jibou urmând ca fezabilitatea liniei către Șimleu Silvaniei să fie analizată în amănunt.

12.2. Concluzii pentru susținerea extinderii serviciului de transport public în Zona Metropolitană

Comaniile prezente la nivelul municipiului Zalău atrag aproximativ **5.250 salariați** din județul Sălaj și aproximativ **3.700 salariați din zona metropolitană**, iar datele asupra navetismului indică faptul că **Zalău reprezintă principala destinație zilnică a forței de muncă din localitățile aflate în zona metropolitană. Se observă că cel mai mare procent de navetiști provine din comunele Crișeni (47,2 % din salariații care locuiesc în comună desfășoară o activitate economică în Zalău), Hereclean (33,7%), Meseșenii de Jos (35%) și Mirșid (31,9%).**

Localitățile cu cel mai mare număr de salariați, peste 300 de locuitori, care lucrează în municipiul Zalău sunt Crișeni (502 salariați), Hereclean (430 salariați), Meseșenii de Jos, Șarmășag, orașul Jibou și Bocșa (fiecare cu peste 300 de salariați ce lucrează în municipiul Zalău. Iar localitățile cu cel mai scăzut număr de salariați ce fac navetă către municipiul Zalău sunt cele situate la periferia zonei metropolitane. Acestea sunt: Hida, Măeriște (31 de salariați), Pericei, Șamșud, Agrij, Horoatu Crasnei și Dobrin (între 65 și 100 de salariați navetiști).

Profilul economic și localizarea companiilor generează fluxuri diferite de navetism, astfel că în zona de nord a orașului intră cea mai mare parte a salariaților din domeniul industriei prelucrătoare (în special din comunele Hereclean, Crișeni, Mirșid). Iar salariații din activități referitoare la comerț sunt concentrați în zona centrală a municipiului Zalău.

Profilul economic al municipiului Zalău este dat de industria prelucrătoare și de comerțul cu ridicata și amănuntul. Astfel 33% din totalul angajaților sunt activi în industria prelucrătoare lucrând în marile companii ale municipiului: **SC. Silcotub S.A.** (1.901 angajați³⁰), **SC. Michelin S.A.** (2.352 angajați la două puncta de lucru) sau **Bellinea** (522 angajați). Alți mari angajatori sunt **Spitalul Județean de Urgență** care include 1.911 de angajați sau **Universal CO Zalău** cu 1.081 angajați. Se observă în comparație cu datele din 2015 obținute de la ITM, **numărul de angajați în cadrul acestor unități a crescut considerabil**, în special în cazul Michelin și Spitalului Județean de Urgență. Acești angajatori au un rol important în economia județeană deoarece atrag forță de muncă și din afara municipiului

³⁰ Date oferite de ITM

Zalău. De exemplu, Michelin are angajați din aproape toate comunele județului Sălaj ceea ce implică o cerere complexă de transport la nivelul punctelor de lucru.

Necesitățile municipiului din perspectivă socio-demografică se referă la consolidarea legăturilor cu așezările din cadrul zonei metropolitan pentru a putea facilita accesul populației active la locurile de muncă. De asemenea este nevoie de realizarea de legături sigure pentru creșterea accesului tinerilor către principalele unități de învățământ. Transportul în comun în cadrul zonei metropolitan va trebui să fie accesibil și persoanelor cu mobilitate redusă (vârstnici, persoane cu dizabilități etc.).

Tendențele de dezvoltare teritorială și intensitatea utilizării terenului sunt aspecte deosebit de relevante în evaluarea influenței unui centru urban, întrucât **expansiunea urbană atrage după sine necesitatea dezvoltării de dotări și infrastructuri conexe, dar aduce și o presiune suplimentară asupra sistemului de transport** care asigură legătura între oraș și zonele înconjurătoare, presiune ce de multe ori se manifestă cu precădere în anumite intervale orare, de care trebuie să se țină cont în dimensionarea serviciilor de transport.

În zona periurbană procesul de expansiune a fost unul mai lent întrucât municipiul Zalău dispune încă de rezerve de teren generoase care se află în curs de dezvoltare. **Doar cele două comune Hereclean și Crișeni evidențiază un proces mai rapid de expansiune** acesta este însă orientat în mare măsură spre activități industriale și de logistică. Un proces de expansiune, însă mai puțin accentuat, cu noi dezvoltări rezidențiale este vizibil și în comuna Meseșenii de Jos (Aghireș). Acest proces de periurbanizare generează o creștere a cererii pentru transport public metropolitan, mizând pe o extindere a unor linii de transport public local. **Nevoia este cea mai acută în cazul comunei Meseșenii de Jos / Aghireș care se află pe o rută secundară, mai puțin profitabilă pentru operatorii de transport public** contractați de consiliul județean. **Profitabilitatea redusă a rutei face ca în prezent să nu existe servicii de transport public județean pe ruta Aghireș – Zalău.**

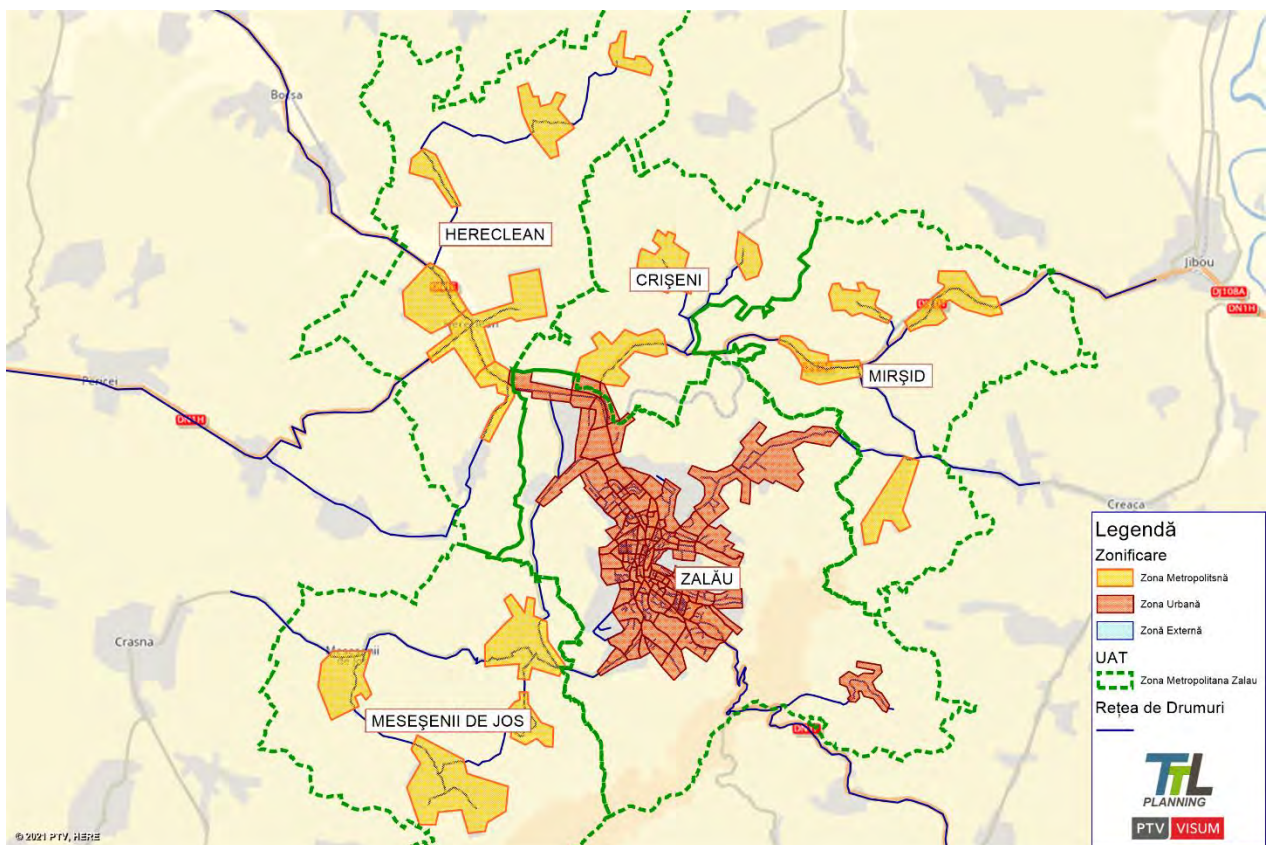
Din perspectiva expansiunii urbane, se observă faptul că de-a lungul timpului limitele intravilanului Municipiului Zalău au suferit modificări mari, însă localitățile limitrofe și-au menținut caracterul compact, cu excepția localităților **Hereclean și Crișeni**.

Extinderea sistemului de transport public către Hereclean, Crișeni, Meseșenii de Jos (Aghireș) și Mirșid, pe lângă extinderea rețelei de piste pentru biciclete către zona metropolitană, și dezvoltarea rețelei de parcuri de transfer și noduri intermodale sunt măsurile care vor îmbunătăți mobilitatea populației Zonei metropolitane, vor facilita accesul mai ușor al navetiștilor, elevilor spre Municipiul Zalău.

Relația cu localitățile învecinate dar și cu întregul județ este esențială, mai ales în contextul în care o mare parte din forța de muncă a marilor angajatori provine din afara municipiului Zalău. De aceea este pe de-o parte importantă extinderea treptată a liniilor de transport public către zona periurbană.

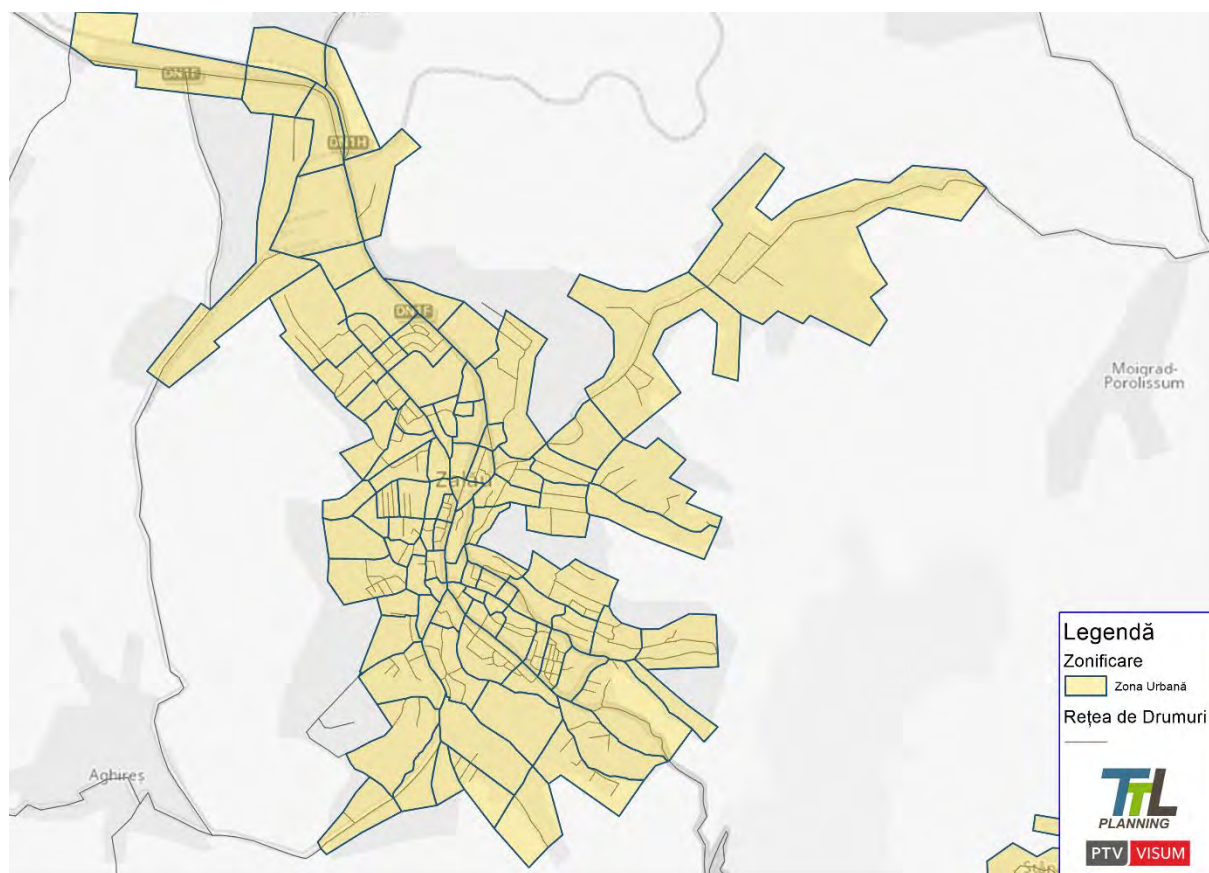
S-a analizat zona extinsă care cuprinde întreaga Zona Metropolitană Zalău, cu includerea comunelor Mirșid, Hereclean, Crișeni și Meseșenii de Jos:

Figură 150 Sistemul de zonificare – extras din baza de date visum – zona de analiză extinsă



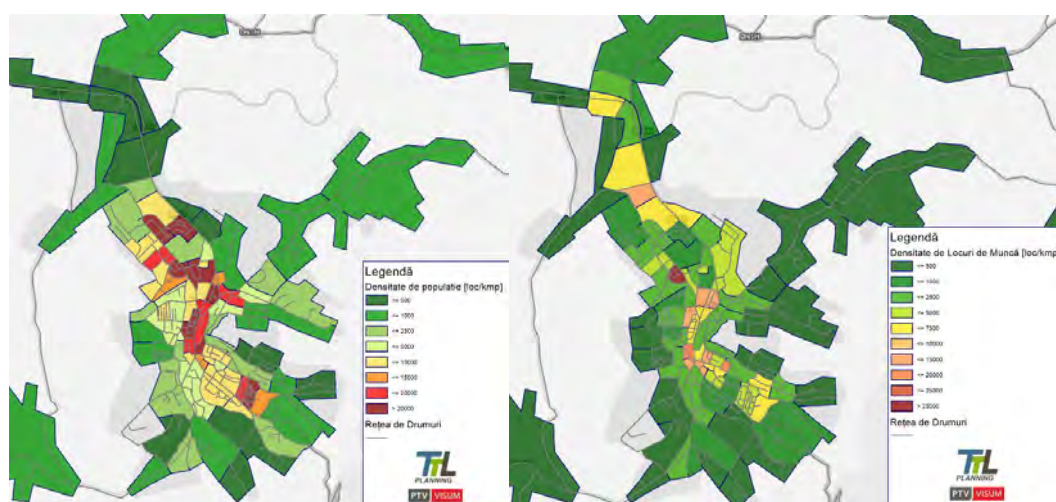
Sursa: PMUD 2023

Figură 151 Sistemul de zonificare – extras din baza de date visum – zona urbană



Sursa: PMUD 2023

Figură 159 Sistemul de zonificare – densitatea populației (a) și a locurilor de muncă (b)



(a)

(b)

După analizarea mai multor tipuri de transport, calibrarea modelului s-a realizat validarea transportului public, ceea ce ne interesează, fiind elaborate prognoze pe termen mediu și lung, constatând că, deși pe termen mediu (2027) și pe termen lung (2035) se identifică o tendință de creștere a mobilității generale, se constată o ușoară reducere în ponderea modală a deplasărilor pietonale (care oricum au o pondere însemnată, având în vedere dimensiunile relativ reduse ale orașului și distanțele relativ scurte de deplasare) în favoarea celorlalte moduri de transport, ca urmare a investițiilor aflate în derulare în această perioadă în ceea ce privește transportul public și pistele de biciclete. Cu toate acestea deplasările cu autoturismul personal are o pondere însemnată de 58% din totalul deplasărilor la nivelul anului de bază și are o tendință crescătoare, estimându-se la nivelul anului 2027 o pondere de 62%, iar la nivelul anului 2035 o pondere de 64%.

12.2.1. Trasee noi propuse

Conform rezultatelor analizelor efectuate în vederea elaborării prezentului studiu vor fi introduse următoarele trasee metropolitane, începând cu achiziția treptată a autobuzelor electrice noi

Tabel 134 Trasee metropolitane noi propuse

Nr.crt.	Codificare	Denumire trasee metropolitane
1	M1	Gara Zalău – Crișeni – Cristur Crișeni - Gârceiu
2	M2	Gara Zalău – Crișeni – Mirșid - Popeni
3	M3	Gara Zalău – Ortelec – Moigrad-Porolissum
4	M3B	Brădet – Ortelec – Moigrad-Porolissum

5	M4	Gara Zalău – Aghireș – Meseșenii de Jos – Meseșenii de Sus
6	M4B	Gara Zalău – Aghireș – Fetindia
7	M5	Gara Zalău – Jandarmeria – Panic
8	M6	Gara Zalău – Hereclean – Guruslău – Dioșod

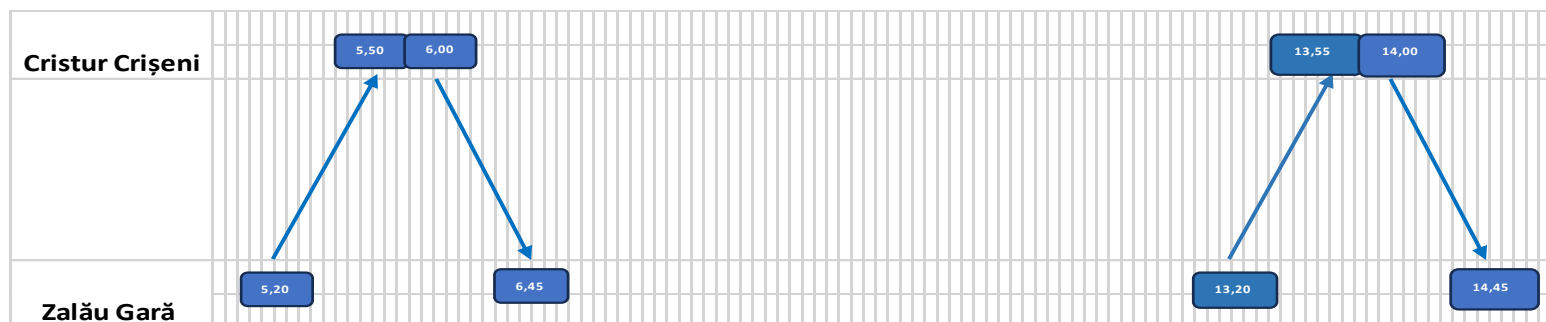
Figură 152 Grafic M1 Gara Zalău – Crișeni – Cristur Crișeni - Gârceiu L-V

1. M1 Gara Zalău – Crișeni – Cristur Crișeni - Gârceiu



Total curse L-V: 5 perechi din care o pereche destinată elevilor

Figură 153 Grafic M1 Gara Zalău – Crișeni – Cristur Crișeni - Gârceiu S-D



Total curse S-D: 2 perechi

Figură 154 Traseul M1 Gara Zalău – Crișeni – Cristur Crișeni – Gârceiu

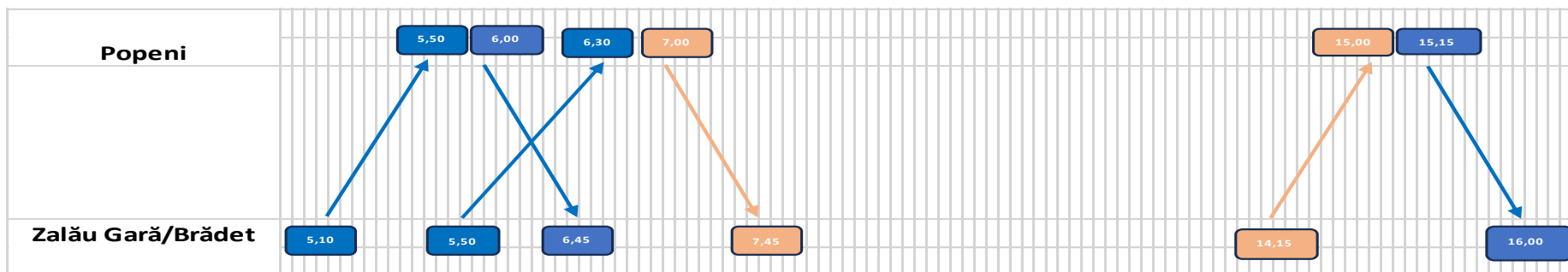


Rossada Innovative Solutions SRL

Bd. Ferdinand I nr. 41, Apt. 16, Sector 2, București, Romania
andreea@rossada.biz | +4 0729.98.97.90

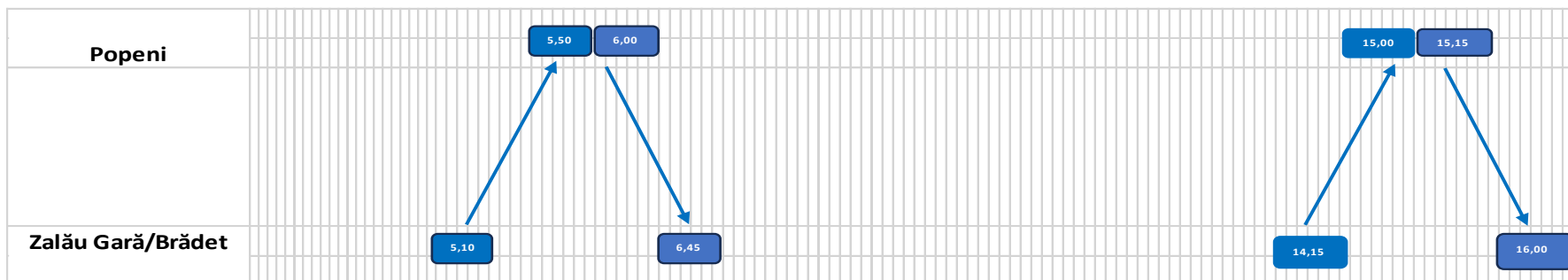
Figură 155 Grafic 2 Gara Zalau – Mirșid – Popeni L-V

2. M2 Gara Zalau – Mirșid – Popeni



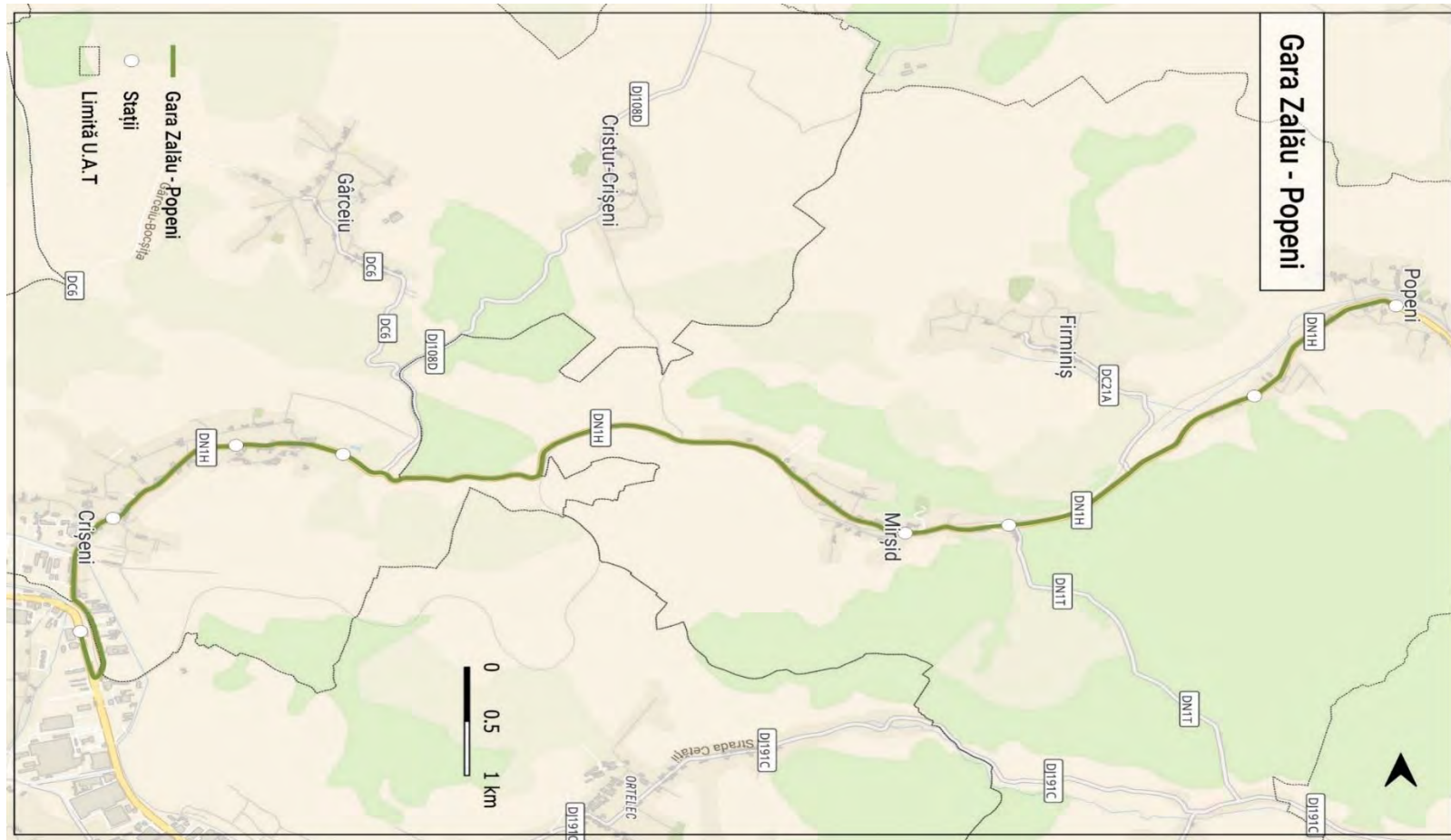
Total curse L-V: 3 perechi din care o pereche destinată elevilor

Figură 156 Grafic 2 Gara Zalau – Mirșid – Popeni S-D



Total curse S-D: 2 perechi

Figură 157 Traseul M2 Gara Zalau – Mirșid – Popeni

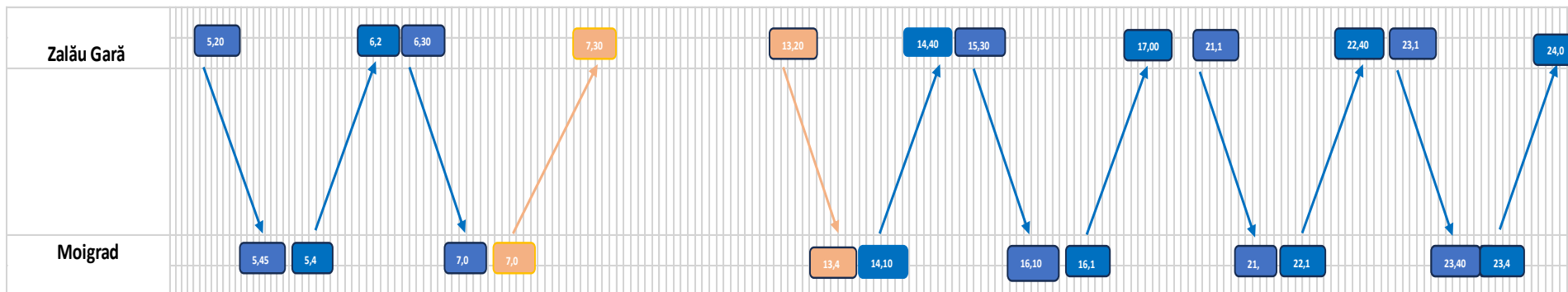


Rossada Innovative Solutions SRL

Bd. Ferdinand I nr. 41, Apt. 16, Sector 2, București, Romania
andreea@rossada.biz | +4 0729.98.97.90

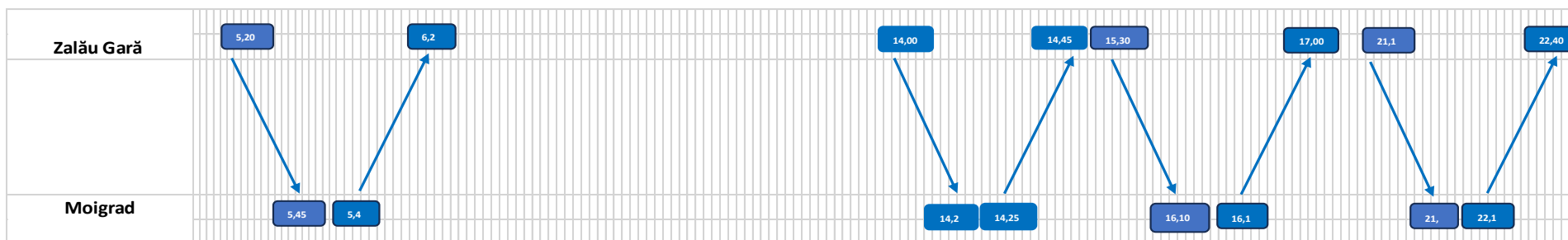
Figură 158 Grafic M3 Gara Zalău - Ortelec - Moigrad L-V

3. M3 Gara Zalău - Ortelec - Moigrad



Total curse L-V: 6 perechi din care o pereche destinată elevilor

Figură 159 Grafic M3 Gara Zalău - Ortelec - Moigrad S-D



Total curse S-D: 4 perechi

Figură 160 Traseul M3 Gara Zalău - Ortelec - Moigrad

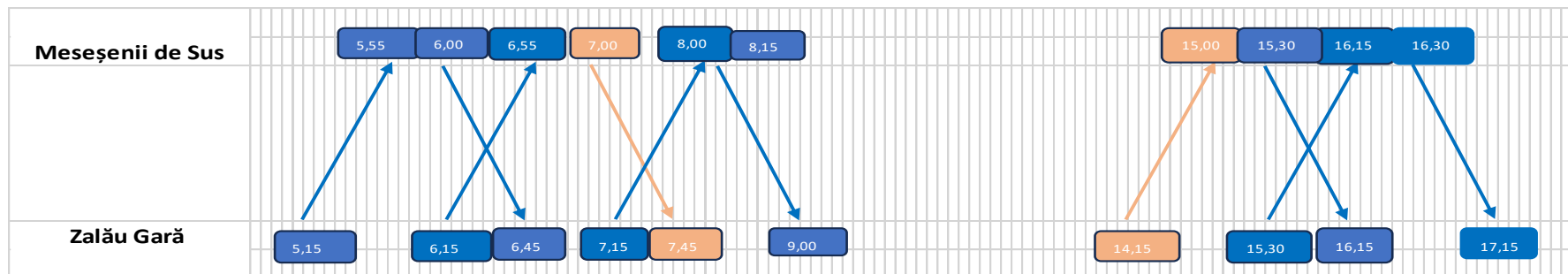


Rossada Innovative Solutions SRL

Bd. Ferdinand I nr. 41, Apt. 16, Sector 2, București, Romania
andreea@rossada.biz | +4 0729.98.97.90

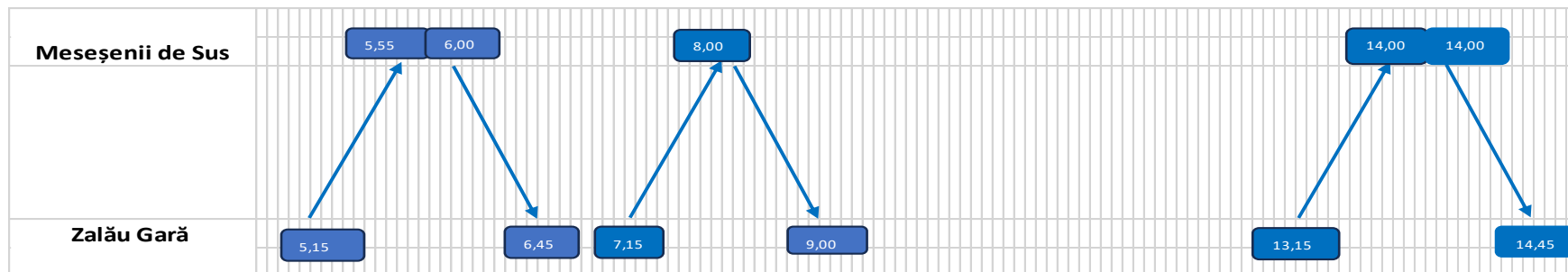
Figură 161 Grafic M4 Gara Zalău – Aghireș – Meseșenii de Jos – Meseșenii de Sus L-V

4. M4 Gara Zalău – Aghireș – Meseșenii de Jos – Meseșenii de Sus



Total curse L-V: 5 perechi din care o pereche destinată elevilor

Figură 162 Grafic M4 Gara Zalău – Aghireș – Meseșenii de Jos – Meseșenii de Sus S-D



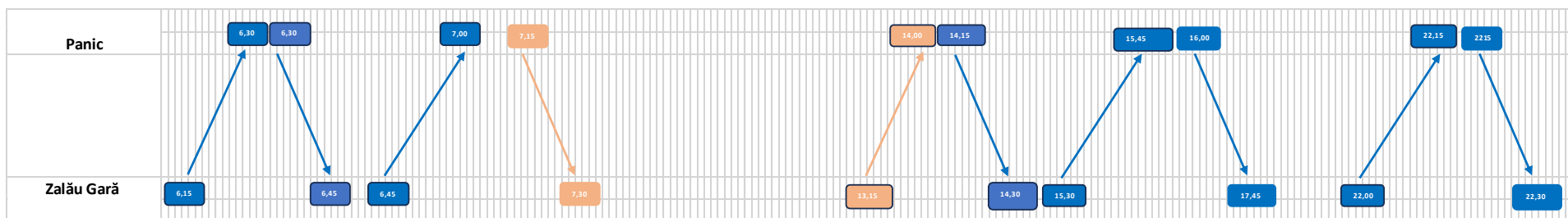
Total curse S-D: 3 perechi

Figură 163 Traseul M4 Gara Zalău – Aghireș – Meseșenii de Jos – Meseșenii de Sus



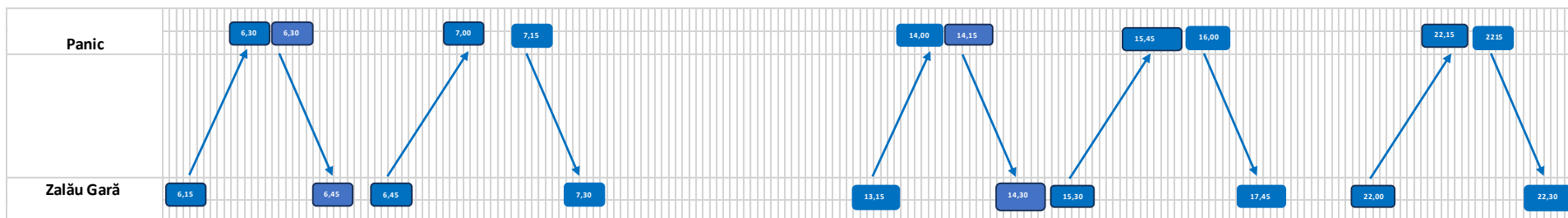
Figură 164 Grafic M5 Gara Zalău – Jandarmeria - Panic L-V

5. M5 Gara Zalău – Jandarmeria - Panic



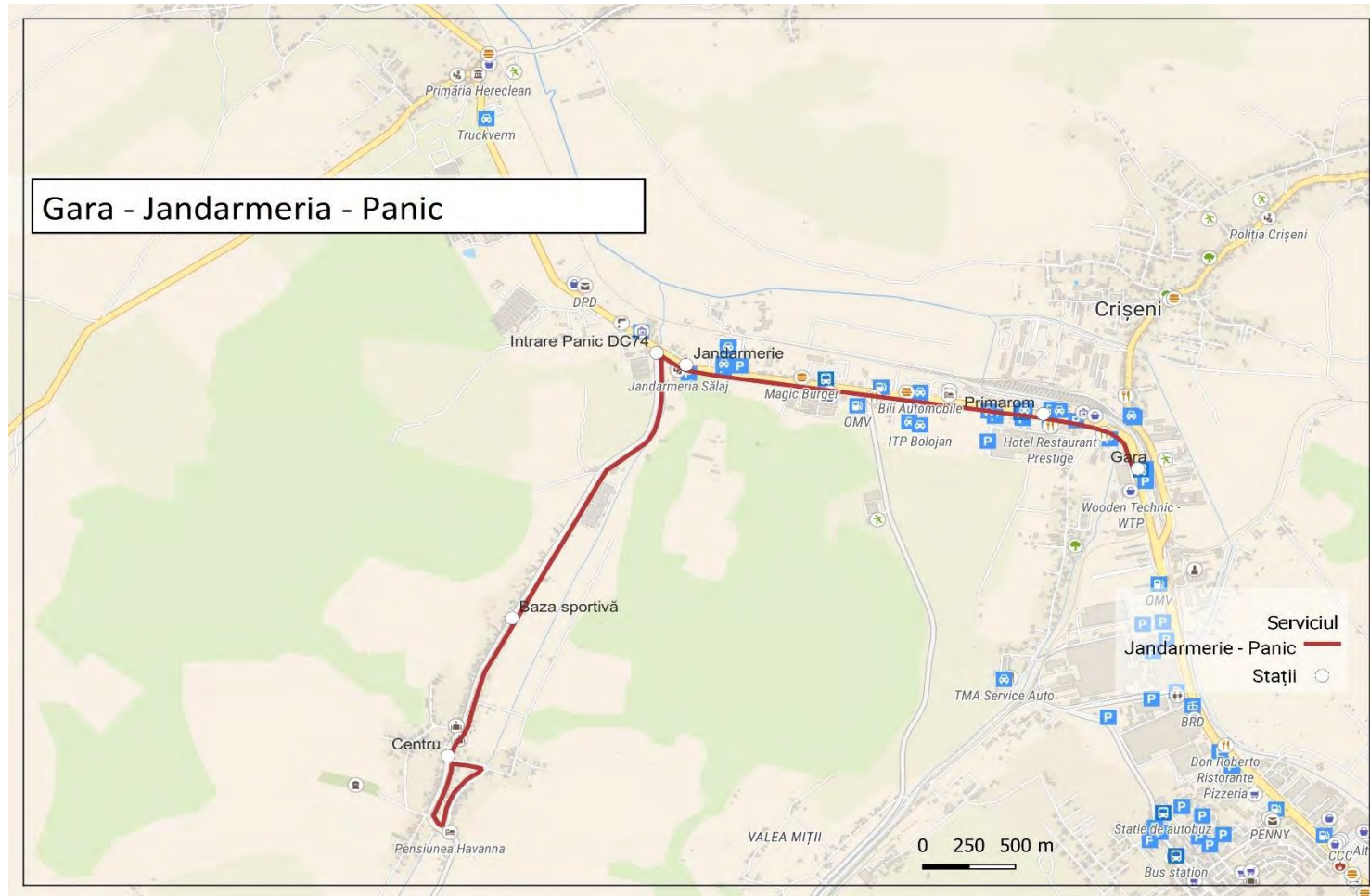
Total curse L-V: 5 perechi din care o pereche destinată elevilor

Figură 165 Grafic M5 Gara Zalău – Jandarmeria - Panic S-D



Total curse S-D: 5 perechi

Figură 166 Traseul M5 Gara Zalău – Jandarmeria – Panic

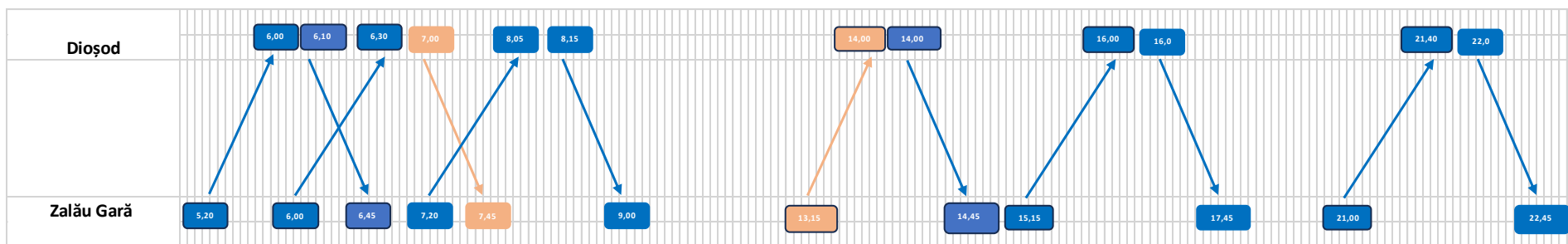


Rossada Innovative Solutions SRL

Bd. Ferdinand I nr. 41, Apt. 16, Sector 2, București, Romania
andreea@rossada.biz | +4 0729.98.97.90

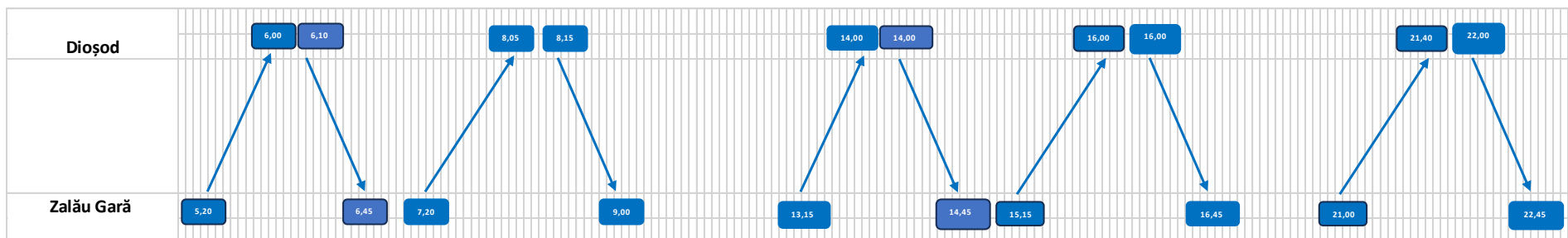
Figură 167 Grafic M6 Zalău – Hereclean - Dioșod L-V

6. M6 Zalău – Hereclean - Dioșod



Total curse L-V: 6 perechi din care o pereche destinată elevilor

Figură 168 Grafic M6 Zalău – Hereclean - Dioșod S-D



Total curse S-D: 5 perechi

Figură 169 Traseul M6 Zalău – Hereclean – Dioșod - Bocșița



Rossada Innovative Solutions SRL

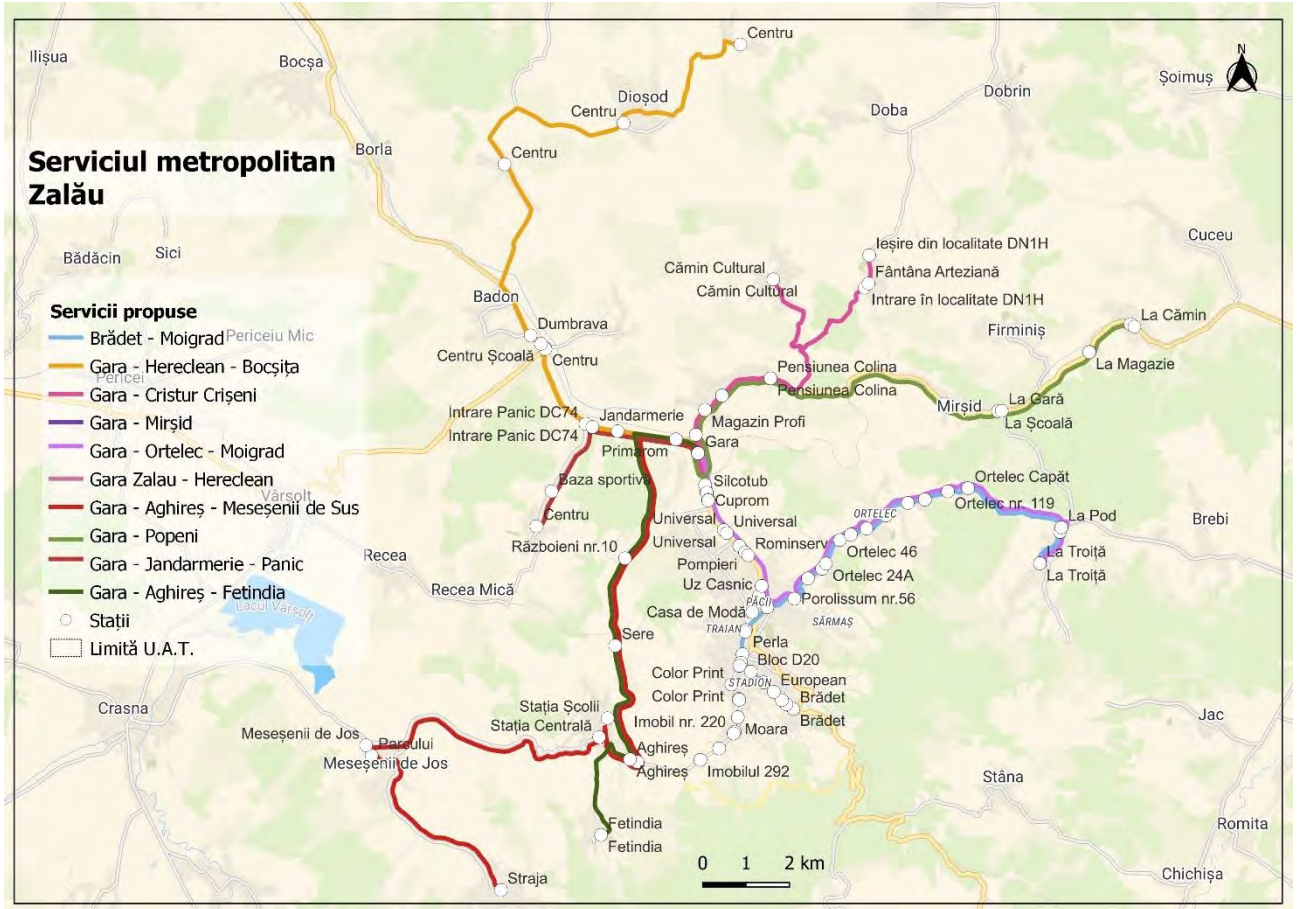
Bd. Ferdinand I nr. 41, Apt. 16, Sector 2, București, Romania
andreea@rossada.biz | +4 0729.98.97.90

12.2.2. Centralizarea tuturor serviciilor metropolitane

Tabel 135 Centralizarea tuturor serviciilor metropolitane

Denumire	
1.	M1 Gara Zalău – Crișeni – Cristur Crișeni - Gârceiu
2.	M2 Gara Zalău – Crișeni – Mirșid - Popeni
3.	M3 Gara Zalău – Ortelec – Moigrad-Porolissum
4.	M3B Brădet – Ortelec – Moigrad-Porolissum
5.	M4 Gara Zalău – Aghireș – Meseșenii de Jos – Meseșenii de Sus
6.	M4B Gara Zalău – Aghireș – Fetindia
7.	M5 Gara Zalău – Jandarmeria – Panic
8.	M6 Gara Zalău – Hereclean – Guruslău – Dioșod - Bocșița

Figură 170 Harta tuturor serviciilor metropolitane



12.2.3. Sistemul de tarificare propus

Pentru a obține o atractivitate crescută a sistemului de transport public atât în zona centrului urban cât și în cea metropolitană și pentru a evita excluderea cetățenilor din zonele periferice, mai sărace, propunem ca pentru toate trasele din Zona Metropolitană Zalău să se utilizeze același tarif, care nu poate fi mai mic decât tariful urban actual, așa cum a fost arătat în capitolul anterior.

11.2.4. Programul de Transport Maximal si Minimal pentru anul 2 al noului contract (condiționat de dotare cu autobuze electrice noi)

Tabel 136 Programul de transport M1 Zalău – Crișeni – Cristur Crișeni - Gârceiu

PROGRAM DE TRANSPORT MINIMAL si MAXIMAL - COMUNA CRIȘENI

	LINIA Nr. M1		Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR: zilele 1 - 5 (6, 7)						Plecări de la capetele de traseu		Zilele
	Stații/Sens	Lungimea			Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1 - 5 (6, 7)						Prima	Ultima	
					5 - 6	6 - 10	10 - 13	13 - 19	19 - 21	21 - 23			
Varianta Minimala	8.05	Dus Gara Zalău-Crișeni- Cristur Crișeni	45							5.20	21.20	Interval	1 - 5
				1	1	0	2	0	1			Interval	
				1	0	0	1	0	0	5.20	13.20	Număr	
	10.44	Întors Gristur Crișeni- Gârceiu-Crișeni- Gara Zalău	45							6.00	22.00	Interval	1 - 5
				2	0	0	2	0	1			Interval	
				0	1	0	1	0	0	6.00	14.00	Număr	
Varianta Maximala	8.05	Dus Gara Zalău-Crișeni- Cristur Crișeni	45							5.20	22.45	Interval	1 - 5
				2	2	1	2	1	1			Interval	
				1	1	1	1	1	1	5.20	22.45	Număr	
	10.44	Întors Gristur Crișeni- Gârceiu-Crișeni- Gara Zalău	45							6.00	23.20	Interval	1 - 5
				2	2	1	2	1	1			Interval	
				1	1	1	1	1	1	6.00	23.20	Număr	

Tabel 137 Programul de transport M2 Gara Zalău – Mirșid - Popeni

PROGRAM DE TRANSPORT MINIMAL si MAXIMAL - COMUNA MIRȘID

	LINIA Nr. M1		Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR: zilele 1 - 5 (6, 7)						Plecări de la capetele de traseu			Zilele
	Stații/Sens	Lungimea			Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1 - 5 (6, 7)						Prima	Ultima		
					5 - 6	6 - 10	10 - 13	13 - 19	19 - 21	21 - 23				
Varianta Minimala	13,1	Dus Gara Zalău-Popeni	45		1	2	0	1	0	0	5,10	14,15	Interval	1 - 5
												5,10	14,15	
		Întors Popeni - Gara Zalău	45		1	0	0	1	0	0	5,50	15,15	Interval	1 - 5
												5,20	14,30	
Varianta Maximala	13,1	Dus Gara Zalău-Popeni	45		2	2	1	1	1	1	5,10	14,15	Interval	1 - 5
												5,10	14,15	
		Întors Popeni - Gara Zalău	45		2	2	1	1	1	1	5,50	15,15	Interval	1 - 5
												5,20	14,30	

Tabel 138 Programul de transport M3 Gara Zalău – Ortelec – Moigrad

PROGRAM DE TRANSPORT MINIMAL si MAXIMAL - COMUNA MIRȘID

	LINIA Nr. M1		Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR: zilele 1 - 5 (6, 7)						Plecări de la capetele de traseu			Zilele
	Stații/Sens	Lungimea			Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1 - 5 (6, 7)						Prima	Ultima		
					5 - 6	6 - 10	10 - 13	13 - 19	19 - 21	21 - 23				
Varianta Minimala	3,43	Dus Gara Zalău-Ortelec-Moigrad	45		1	1	0	1	0	1	5,20	23,10	Interval	1 - 5
												5,20	23,10	
		Întors Moigrad-Ortelec - Gara Zalău	45		1	1	0	1	0	1	5,40	23,40	Interval	1 - 5
												5,40	23,40	
Varianta Maximala	3,43	Dus Gara Zalău-Ortelec-Moigrad	45		1	1	0	1	0	1	5,20	23,10	Interval	1 - 5
												5,20	23,10	
		Întors Moigrad-Ortelec - Gara Zalău	45		1	1	0	1	0	1	5,40	23,40	Interval	1 - 5
												5,40	23,40	

Tabel 139 Programul de transport M4 Gara Zalău - Aghireș – Meseșenii de Jos – Meseșenii de Sus

PROGRAM DE TRANSPORT MINIMAL si MAXIMAL - COMUNA MESEȘENII DE JOS

	LINIA Nr. M1	Stații/Sens	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCEDARE A CURSELOR: zilele 1 - 5 (6, 7)						Plecări de la capetele de traseu		Zilele
					Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1 - 5 (6, 7)						Prima	Ultima	
					5 - 6	6 - 10	10 - 13	13 - 19	19 - 21	21 - 23			
Varianta Minimala	13,38	Dus Gara Zalău- Meseșenii de Sus	45	1	2	0	2	0	0	5,15	15,30	Interval	1 - 5
										5,15	15,30	Număr	
		Întors Meseșenii de Sus - Gara Zalău	45	1	2	0	2	0	0	5,55	16,30	Interval	1 - 5
										5,55	16,30	Număr	
Varianta Maximala	13,38	Dus Gara Zalău- Meseșenii de Sus	45	1	2	0	2	0	0	5,15	15,30	Interval	1 - 5
										5,15	15,30	Număr	
		Întors Meseșenii de Sus - Gara Zalău	45	1	2	0	2	0	0	5,55	16,30	Interval	1 - 5
										5,55	16,30	Număr	

Tabel 140 Programul de transport M5 Gara Zalău – Jandarmeria - Panic

PROGRAM DE TRANSPORT MINIMAL si MAXIMAL - COMUNA HERECLEAN

	LINIA Nr. M1	Stații/Sens	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCEDARE A CURSELOR: zilele 1 - 5 (6, 7)						Plecări de la capetele de traseu		Zilele
					Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1 - 5 (6, 7)						Prima	Ultima	
					5 - 6	6 - 10	10 - 13	13 - 19	19 - 21	21 - 23			
Varianta Minimala	3/3,50	Dus Gara Zalău-Panic	45	1	1	0	1	0	1	6,15	22,00	Interval	1 - 5
										6,105	22,00	Număr	
		Întors Panic - Gara Zalău	45	1	1	0	1	0	1	6,30	22,15	Interval	1 - 5
										6,30	22,15	Număr	
Varianta Maximala	3/3,50	Dus Gara Zalău-Panic	45	1	1	0	1	0	1	6,15	22,00	Interval	1 - 5
										6,105	22,00	Număr	
		Întors Panic - Gara Zalău	45	1	1	0	1	0	1	6,30	22,15	Interval	1 - 5
										6,30	22,15	Număr	

Tabel 141 Programul de transport M6 Gara Zalău – Hereclean – Dioşod

PROGRAM DE TRANSPORT MINIMAL si MAXIMAL - COMUNA HERECLEAN

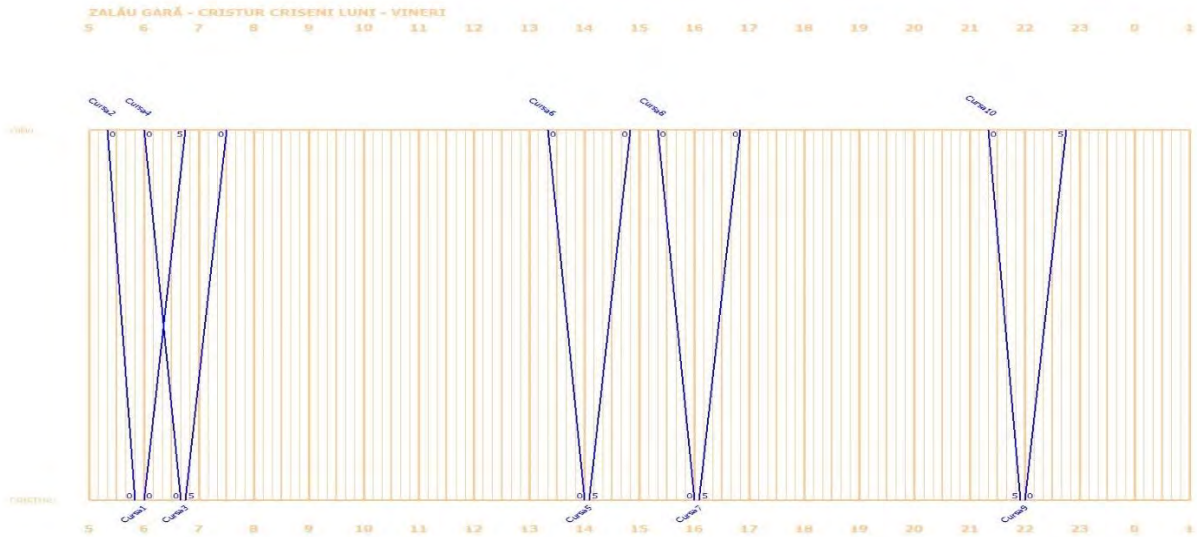
	LINIA Nr. M1	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR: zilele 1 - 5 (6, 7)						Plecări de la capetele de traseu		Zilele			
	Statii/Sens			Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1 - 5 (6, 7)						Prima	Ultima				
	Lungimea			5 - 6	6 - 10	10 - 13	13 - 19	19 - 21	21 - 23						
Varianta Minimala	11.42	Dus Gara Zalău-Panic	45							5,20	21,00	Interval	1 - 5		
				1	2	0	1	0	1					Număr	
													5,20	21,00	Interval
													Număr		
		Întors Panic - Gara Zalău	45									6,00	22,00	Interval	1 - 5
				1	2	0	1	0	1				Număr		
											6,00	22,00	Interval	6, 7	
											Număr				
Varianta Maximala	11.42	Dus Gara Zalău-Panic	45							5,20	21,00	Interval	1 - 5		
				1	2	1	1	1	1					Număr	
													5,20	21,00	Interval
													Număr		
		Întors Panic - Gara Zalău	45									6,00	22,00	Interval	1 - 5
				1	2	1	1	1	1				Număr		
											6,00	22,00	Interval	6, 7	
											Număr				

12.2.5. Caracteristicile curselor metropolitane, grafice, mersul autobuzelor (condiționat de dotarea cu autobuze noi)

1. Pentru M1 – Gara Zalău – Crișeni – Cristești Crișeni – Gârceiu

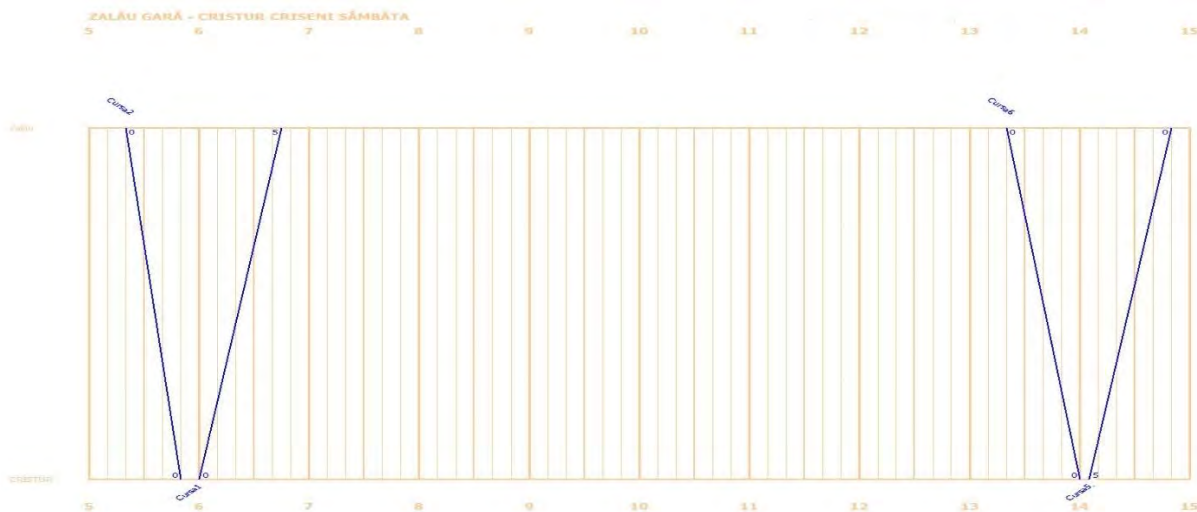
a). Pentru perioadele de L-V (cu elevi)

Figură 171 Grafic M1 – Gara Zalău – Crișeni – Cristești Crișeni – Gârceiu L-V



b). Pentru perioadele de S-D

Figură 172 Grafic M1 – Gara Zalău – Crișeni – Cristești Crișeni – Gârceiu S-D



Tabel 142 Curse M1 Zalău Gară - CRISTUR CRISENI Luni - Vineri

Curse M1 Zalău Gară - CRISTUR CRISENI Luni - Vineri

Nr. crt.	Număr	Parcurs	Punct plecare	Plecare	Punct sosire	Sosire
1	Cursa1	00h 45m	CRISTUR - CRISENI	6:00:00	Zalău Gară	6:45:00
2	Cursa2	00h 30m	Zalău Gară	5:20:00	CRISTUR - CRISENI	5:50:00
3	Cursa3	00h 45m	CRISTUR - CRISENI	6:45:00	Zalău Gară	7:30:00
4	Cursa4	00h 40m	Zalău Gară	6:00:00	CRISTUR - CRISENI	6:40:00
5	Cursa5	00h 45m	CRISTUR - CRISENI	14:00:00	Zalău Gară	14:45:00
6	Cursa6	00h 35m	Zalău Gară	13:20:00	CRISTUR - CRISENI	13:55:00
7	Cursa7	00h 45m	CRISTUR - CRISENI	16:00:00	Zalău Gară	16:45:00
8	Cursa8	00h 35m	Zalău Gară	15:20:00	CRISTUR - CRISENI	15:55:00
9	Cursa9	00h 30m	CRISTUR - CRISENI	22:00:00	Zalău Gară	22:30:00
10	Cursa10	00h 35m	Zalău Gară	21:20:00	CRISTUR - CRISENI	21:55:00

Tabel 143 Curse M1 Zalău Gară - CRISTUR CRISENI Sâmbătă - Duminică

Curse M1 Zalău Gară - CRISTUR CRISENI Sâmbătă - Duminică

Nr. crt.	Număr	Parcurs	Punct plecare	Plecare	Punct sosire	Sosire
1	Cursa1	00h 45m	CRISTUR CRISENI	06:00:00	Zalău Gară	06:45:00
2	Cursa2	00h 30m	Zalău Gară	05:20:00	CRISTUR CRISENI	05:50:00
3	Cursa5	00h 45m	CRISTUR CRISENI	14:00:00	Zalău Gară	14:45:00
4	Cursa6	00h 35m	Zalău Gară	13:20:00	CRISTUR CRISENI	13:55:00

Mersul Autobuzelor L-V:

Nr. Cursa2 GARA ZALĂU- CRISTUR CRISENI

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
08.05	08.05	50	GARA ZALĂU CRISTUR		30	05.50		05.20
00h	30m		SUMARUL...	0	30		0	

Rossada Innovative Solutions SRL

Bd. Ferdinand I nr. 41, Apt. 16, Sector 2, București, Romania
andreea@rossada.biz | +4 0729.98.97.90

Nr. Cursa1 CRISTUR CRIȘENI - GÂRCEIU - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			CRISTUR CRIȘENI					06.00
			GÂRCEIU		18	06.18	2	06.20
10.44	10.44	50	ZALĂU GARĂ		25	06.45		
00h	45m		SUMARUL...	0	43		2	

Nr. Cursa4 GARA ZALĂU- CRISTUR CRIȘENI

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			GARA ZALĂU					06.00
08.05	08.05	50	CRISTUR		40	06.40		
00h	40m		SUMARUL...	0	40		0	

Nr. Cursa3 CRISTUR CRIȘENI - GÂRCEIU - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			CRISTUR					06.45
			GARCEIU		18	07.03	2	07.05
10.44	10.44	50	GARA ZALĂU		25	07.30		
00h	45m		SUMARUL...	0	43		2	

Nr. Cursa6 ZALĂU GARA - CRISTUR CRIȘENI

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			GARA ZALĂU					13.20
08.05	08.05	50	CRISTUR		35	13.55		
00h	35m		SUMARUL...	0	35		0	

Nr. Cursa5 CRISTUR CRIȘENI - GÂRCEIU - GARA ZALĂU

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			CRISTUR					14.00
			GARCEIU		18	14.18	2	14.20
10.44	10.44	50	GARA ZALĂU		25	14.45		
00h	45m		SUMARUL...	0	43		2	

Nr. Cursa8 GARA ZALĂU- CRISTUR CRIȘENI

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
08.05	08.05	50	GARA ZALĂU CRISTUR		35	15.55		15.20
00h	35m		SUMARUL...	0	35		0	

Nr. Cursa7 CRISTUR CRIȘENI - GÂRCEIU - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			CRISTUR GARCEIU GARA ZALĂU		18 25	16.18 16.45	2	16.00 16.20
10.44	10.44	50	SUMARUL...	0	43		2	

Nr. Cursa10 GARA ZALĂU- CRISTUR CRIȘENI

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
08.05	08.05	50	GARA ZALĂU CRISTUR		35	21.55		21.20
00h	35m		SUMARUL...	0	35		0	

Nr. Cursa9 CRISTUR CRIȘENI - GÂRCEIU - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			CRISTUR GARCEIU GARA ZALĂU		13 15	22.13 22.30	2	22.00 22.15
00h	30m	50	SUMARUL...	0	28		2	

Mersul Autobuzelor S-D:

Nr. Cursa2 GARA ZALĂU- CRISTUR CRIȘENI

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
08.05	08.05	50	GARA ZALĂU CRISTUR		30	05.50		05.20
00h	30m		SUMARUL...	0	30		0	

Nr. Cursa1 CRISTUR CRIȘENI - GÂRCEIU - ZALĂU GARĂ

Rossada Innovative Solutions SRL

Bd. Ferdinand I nr. 41, Apt. 16, Sector 2, București, Romania
andreea@rossada.biz | +4 0729.98.97.90

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			CRISTUR CRIȘENI					06.00
			GÂRCEIU		18	06.18	2	06.20
10.44	10.44	50	ZALĂU GARĂ		25	06.45		
00h	45m		SUMARUL...	0	43		2	

Nr. Cursa6 ZALĂU GARA - CRISTUR CRIȘENI

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			GARA ZALĂU					13.20
08.05	08.05	50	CRISTUR		35	13.55		
00h	35m		SUMARUL...	0	35		0	

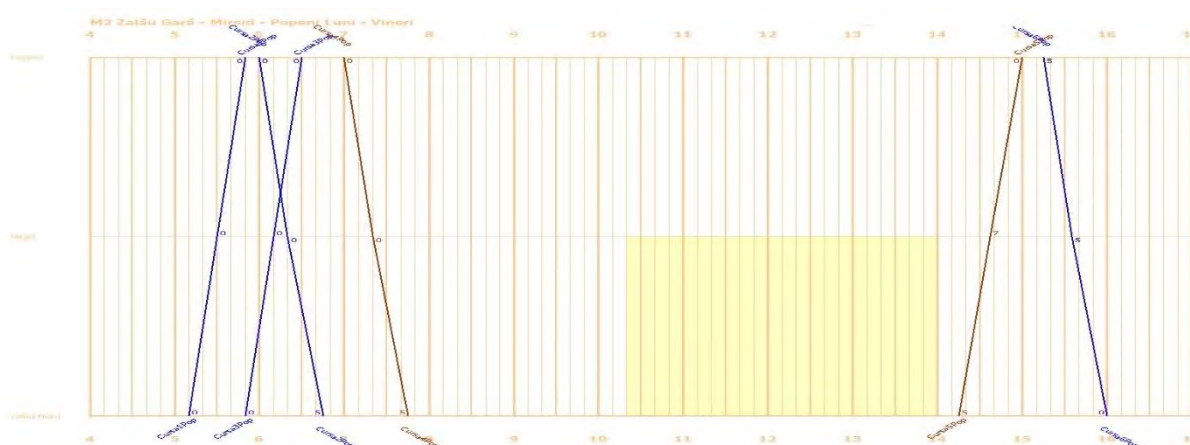
Nr. Cursa5 CRISTUR CRIȘENI - GÂRCEIU - GARA ZALĂU

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			CRISTUR					14.00
			GARCEIU		18	14.18	2	14.20
10.44	10.44	50	GARA ZALĂU		25	14.45		
00h	45m		SUMARUL...	0	43		2	

2. Pentru M2 – Gara Zalău – Mirșid - Popeni

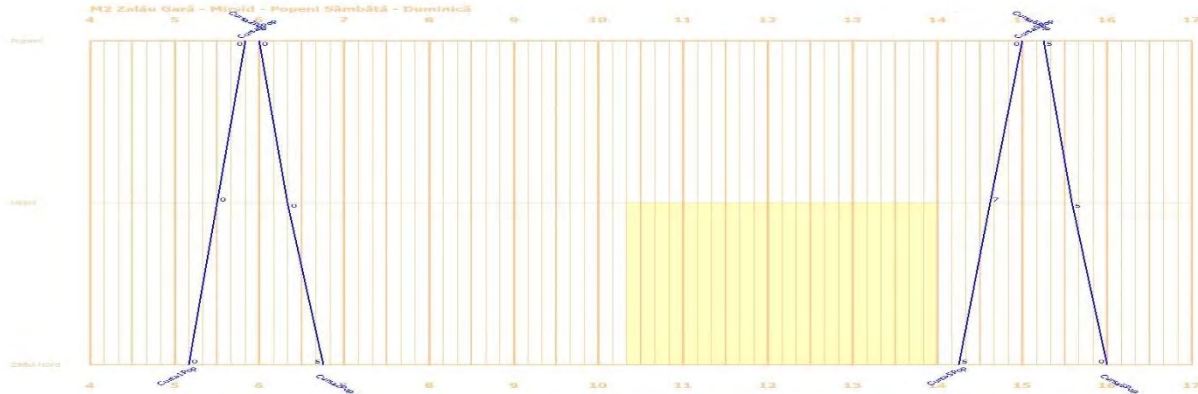
a). Pentru perioadele de L-V (cu elevi)

Figură 173 Grafic M2 – Gara Zalău – Mirșid – Popeni L-V



b). Pentru perioadele de S-D

Figură 174 Grafic M2 – Gara Zalău – Mirșid – Popeni S-D



Tabel 144 Curse Grafic M2 – Gara Zalău – Mirșid – Popeni L-V

Raport M2 Zalău Gară - Mirșid - Popeni Luni - Vineri

Nr. crt.	Număr	Parcurs	Punct plecare	Plecare	Punct sosire	Sosire
1	Cursa1	00h 40m	Zalău Gară	05:10:00	Popeni	05:50:00
2	Cursa2	00h 45m	Popeni	06:00:00	Zalău Gară	06:45:00
3	Cursa3	00h 40m	Zalău Gară	05:50:00	Popeni	06:30:00
4	Cursa4	00h 45m	Popeni	07:00:00	Zalău Gară	07:45:00
5	Cursa5	00h 45m	Zalău Gară	14:15:00	Popeni	15:00:00
6	Cursa6	00h 45m	Popeni	15:15:00	Zalău Gară	16:00:00

Tabel 145 Grafic M2 – Gara Zalău – Mirșid – Popeni S-D

Trenuri M2 Zalău Gară - Mirsid - Popeni Sâmbătă - Duminică

Nr. crt.	Număr	Parcurs	Punct plecare	Plecare	Punct sosire	Sosire
1	Cursa 1	00h 40m	Zalău Gară	05:10:00	Popeni	05:50:00
2	Cursa 2	00h 45m	Popeni	06:00:00	Zalău Gară	06:45:00
3	Cursa 5	00h 45m	Zalău Gară	14:15:00	Popeni	15:00:00
4	Cursa 6	00h 45m	Popeni	15:15:00	Zalău Gară	16:00:00

Mersul Autobuzelor L-V:

Nr. Cursa 1 ZALĂU GARĂ - Mirșid - Popeni

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
08.528	08.528	50	ZALĂU GARĂ		19	05.29	1	05.10
13.103	13.103		MIRȘID					
			POPENI		20	05.50		05.30
00h	40m		SUMARUL...	0	39		1	

Nr. Cursa 2 Popeni - Mirșid - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
04.823	04.823	50	POPENI		19	06.19	1	06.00
13.103	13.103		MIRȘID					
			ZALĂU GARĂ		25	06.45		06.20
00h	45m		SUMARUL...	0	44		1	

Nr. Cursa 3 ZALĂU GARĂ - Mirșid - Popeni

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
08.528	08.528	50	ZALĂU GARĂ		19	06.09	1	05.50
13.103	13.103		MIRȘID					
			POPENI		20	06.30		06.10
00h	40m		SUMARUL...	0	39		1	

Nr. Cursa 4 Popeni - Mirșid - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
04.823	04.823	50	POPENI		19	07.19	1	07.00
13.103	13.103		MIRȘID					
			ZALĂU GARĂ		25	07.45		07.20
00h	45m		SUMARUL...	0	44		1	

Nr. Cursa 5 ZALĂU GARĂ - Mirșid - Popeni

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
08.528	08.528	50	ZALĂU GARĂ		21	14.36	1	14.15
13.103	13.103		MIRȘID					
			POPENI		23	15.00		14.37
00h	45m		SUMARUL...	0	44		1	

Nr. Cursa 6 Popeni - Mirșid - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
------------	-----------	---------	---	---------	------------	--------	-----	---------

04.823	04.823		POPENI H					15.15
13.103	13.103	50	MIRȘID HM. ZALĂU GARĂ		19	15.34	1	15.35
00h	45m		SUMARUL...	0	44		1	

Mersul Autobuzelor S-D:

Nr. Cursa 1 ZALĂU GARĂ - Mirșid - Popeni

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min ret	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			ZALĂU GARĂ					05.10
08.528	08.528		MIRȘID		19	05.29	1	05.30
13.103	13.103	50	POPENI		20	05.50		
00h	40m		SUMARUL...	0	39		1	

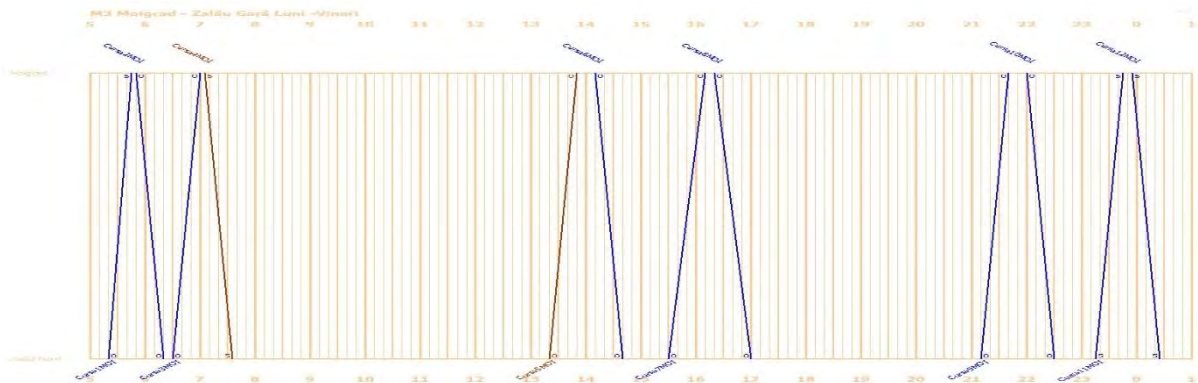
Nr. Cursa 2 Popeni - Mirșid - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min ret	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			POPENI					06.00
04.823	04.823		MIRȘID		19	06.19	1	06.20
13.103	13.103	50	ZALĂU GARĂ		25	06.45		
00h	45m		SUMARUL...	0	44		1	

3. Pentru M3 – Gara Zalău – Moigrad

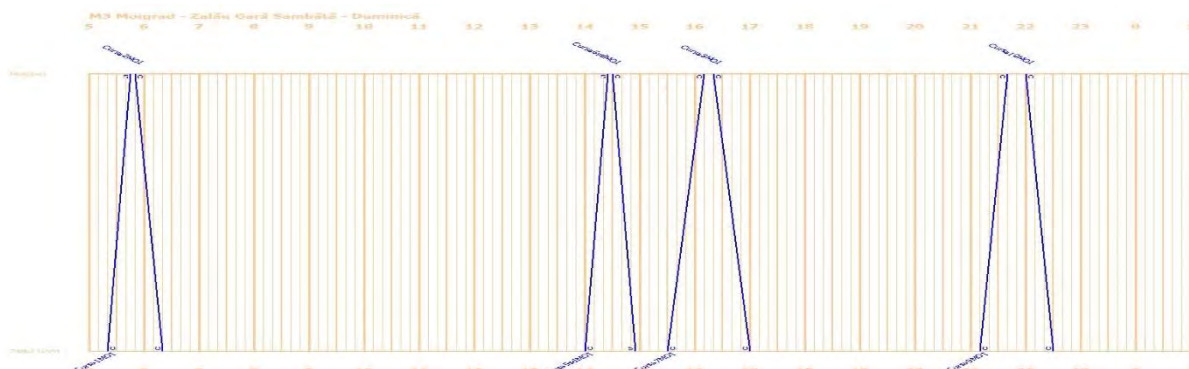
a). Pentru perioadele de L-V (cu elevi)

Figură 175 Grafic M3 – Gara Zalău – Moigrad L-V



b) Pentru perioadele de S-D, SL

Figură 176 Grafic M3 – Gara Zalău – Moigrad S-D



Tabel 146 Curse Grafic M3 – Gara Zalău – Moigrad L-V

Curse M3 Moigrad - Zalău Gară Luni -Vineri

Nr. crt.	Număr	Parcurs	Punct plecare	Plecare	Punct sosire	Sosire
1	Cursa1	00h 25m	Zalău Gară	05:20:00	Moigrad	05:45:00
2	Cursa2	00h 30m	Moigrad	05:50:00	Zalău Gară	06:20:00
3	Cursa3	00h 30m	Zalău Gară	06:30:00	Moigrad	07:00:00
4	Cursa4	00h 30m	Moigrad	07:05:00	Zalău Gară	07:35:00
5	Cursa5	00h 30m	Zalău Gară	13:20:00	Moigrad	13:50:00
6	Cursa6	00h 30m	Moigrad	14:10:00	Zalău Gară	14:40:00
7	Cursa7	00h 40m	Zalău Gară	15:30:00	Moigrad	16:10:00
8	Cursa8	00h 40m	Moigrad	16:20:00	Zalău Gară	17:00:00
9	Cursa9	00h 30m	Zalău Gară	21:10:00	Moigrad	21:40:00
10	Cursa10	00h 30m	Moigrad	22:00:00	Zalău Gară	22:30:00
11	Cursa11	00h 30m	Zalău Gară	23:15:00	Moigrad	23:45:00
12	Cursa12	00h 30m	Moigrad	23:55:00	Zalău Gară	00:25:00

Tabel 147 Curse Grafic M3 – Gara Zalău – Moigrad S-D

Curse M3 Moigrad - Zalău Gară (Sambătă - Duminică)

Nr. crt.	Număr	Parcurs	Punct plecare	Plecare	Punct sosire	Sosire
1	Cursa1	00h 25m	Zalău Gară	05:20:00	Moigrad	05:45:00
2	Cursa2	00h 30m	Moigrad	05:50:00	Zalău Gară	06:20:00
3	Cursa5	00h 25m	Zalău Gară	14:00:00	Moigrad	14:25:00
4	Cursa6	00h 25m	Moigrad	14:30:00	Zalău Gară	14:55:00
5	Cursa7	00h 40m	Zalău Gară	15:30:00	Moigrad	16:10:00
6	Cursa8	00h 40m	Moigrad	16:20:00	Zalău Gară	17:00:00
7	Cursa9	00h 30m	Zalău Gară	21:10:00	Moigrad	21:40:00
8	Cursa10	00h 30m	Moigrad	22:00:00	Zalău Gară	22:30:00

Mersul Autobuzelor L-V:

Nr. Cursa 1 ZALĂU GARĂ - MOIGRAD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
03.43	03.43	50	ZALĂU GARĂ MOIGRAD		25	05.45		05.20
00h	25m		SUMARUL...	0	25		0	

Nr. Cursa 2 MOIGRAD - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
03.43	03.43	50	MOIGRAD ZALĂU GARĂ		30	06.20		05.50
00h	30m		SUMARUL...	0	30		0	

Nr. Cursa 3 ZALĂU GARĂ - MOIGRAD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
03.43	03.43	50	ZALĂU GARĂ MOIGRAD		30	07.00		06.30
00h	30m		SUMARUL...	0	30		0	

Nr. Cursa 4 MOIGRAD - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
03.43	03.43	50	MOIGRAD ZALĂU GARĂ		30	07.35		07.05

00h	30m		SUMARUL...	0	30		0	
-----	-----	--	------------	---	----	--	---	--

Nr. Cursa 5 ZALĂU GARĂ - MOIGRAD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
03.43	03.43	50	ZALĂU GARĂ MOIGRAD		30	13.50		13.20
00h	30m		SUMARUL...	0	30		0	

Nr. Cursa 6 MOIGRAD - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
03.43	03.43	50	MOIGRAD ZALĂU GARĂ		30	14.40		14.10
00h	30m		SUMARUL...	0	30		0	

Nr. Cursa 7 ZALĂU GARĂ - MOIGRAD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
03.43	03.43	50	ZALĂU GARĂ MOIGRAD		40	16.10		15.30
00h	40m		SUMARUL...	0	40		0	

Nr. Cursa 8 MOIGRAD - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
03.43	03.43	50	MOIGRAD ZALĂU GARĂ		40	17.00		16.20
00h	40m		SUMARUL...	0	40		0	

Mersul Autobuzelor S-D:

Nr. Cursa 1 ZALĂU GARĂ - MOIGRAD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
03.43	03.43	50	ZALĂU GARĂ MOIGRAD		25	05.45		05.20
00h	25m		SUMARUL...	0	25		0	

Nr. Cursa 2 MOIGRAD - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
03.43	03.43	50	MOIGRAD ZALĂU GARĂ		30	06.20		05.50
00h	30m		SUMARUL...	0	30		0	

Nr. Cursa 5 ZALĂU GARĂ - MOIGRAD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
03.43	03.43	50	ZALĂU GARĂ MOIGRAD		30	13.50		13.20
00h	30m		SUMARUL...	0	30		0	

Nr. Cursa 6 MOIGRAD - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
03.43	03.43	50	MOIGRAD ZALĂU GARĂ		30	14.40		14.10
00h	30m		SUMARUL...	0	30		0	

Nr. Cursa 7 ZALĂU GARĂ - MOIGRAD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
03.43	03.43	50	ZALĂU GARĂ MOIGRAD		40	16.10		15.30
00h	40m		SUMARUL...	0	40		0	

Nr. Cursa 8 MOIGRAD - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
03.43	03.43	50	MOIGRAD ZALĂU GARĂ		40	17.00		16.20
00h	40m		SUMARUL...	0	40		0	

Nr. Cursa 9 ZALĂU GARĂ - MOIGRAD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
03.43	03.43	50	ZALĂU GARĂ MOIGRAD		30	21.40		21.10
00h	30m		SUMARUL...	0	30		0	

Nr. Cursa 10 MOIGRAD - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			MOIGRAD					22.00
03.43	03.43	50	ZALĂU GARĂ		30	22.30		
00h	30m		SUMARUL...	0	30		0	

Nr. Cursa 9 ZALĂU GARĂ - MOIGRAD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			ZALĂU GARĂ					21.10
03.43	03.43	50	MOIGRAD		30	21.40		
00h	30m		SUMARUL...	0	30		0	

Nr. Cursa 10 MOIGRAD - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			MOIGRAD					22.00
03.43	03.43	50	ZALĂU GARĂ		30	22.30		
00h	30m		SUMARUL...	0	30		0	

Nr. Cursa 11 ZALĂU GARĂ - MOIGRAD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			ZALĂU GARĂ					23.15
03.43	03.43	50	MOIGRAD		30	23.45		
00h	30m		SUMARUL...	0	30		0	

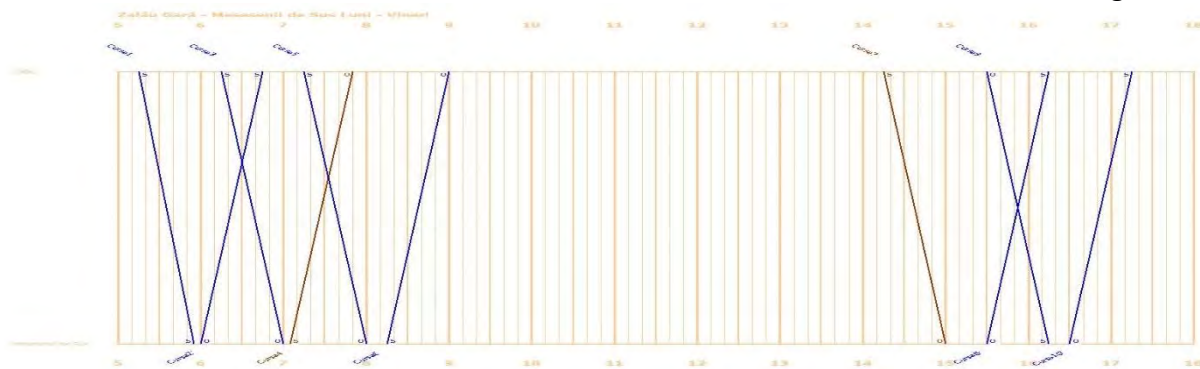
Nr. Cursa 12 MOIGRAD - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			MOIGRAD					23.55
03.43	03.43	50	ZALĂU GARĂ		30	00.25		
00h	30m		SUMARUL...	0	30		0	

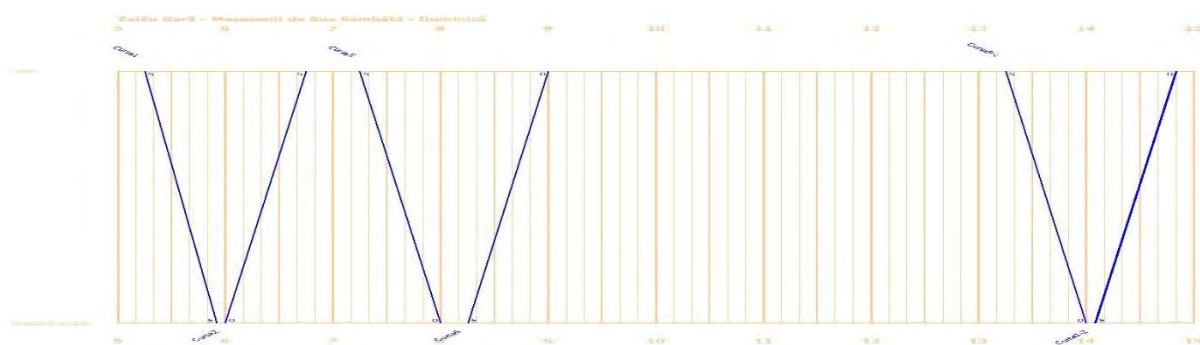
4. Pentru M4: Gara Zalău – Meseșenii de Sus

a). Pentru perioadele de L-V (cu elevi)

Figură 177 Grafic M4: Gara Zalău – Meseșenii de Sus L-V



Figură 178 Grafic M4: Gara Zalău – Meseșenii de Sus S-D



Tabel 148 Curse Grafic M4: Gara Zalău – Meseșenii de Sus L-V

Curse M 4 Zalău Gară - Meseșenii de Sus Luni - Vineri

Nr. crt.	Număr	Parcurs	Punct plecare	Plecare	Stație sosire	Sosire
1	Cursa2	00h 45m	Meseșenii de Sus	06:00:00	Zalău Gară	06:45:00
2	Cursa1	00h 40m	Zalău Gară	05:15:00	Meseșenii de Sus	05:55:00
3	Cursa3	00h 45m	Zalău Gară	06:15:00	Meseșenii de Sus	07:00:00
4	Cursa4	00h 45m	Meseșenii de Sus	07:05:00	Zalău Gară	07:50:00
5	Cursa5	00h 45m	Zalău Gară	07:15:00	Meseșenii de Sus	08:00:00
6	Cursa6	00h 45m	Meseșenii de Sus	08:15:00	Zalău Gară	09:00:00
7	Cursa7	00h 45m	Zalău Gară	14:15:00	Meseșenii de Sus	15:00:00
8	Cursa8	00h 45m	Meseșenii de Sus	15:30:00	Zalău Gară	16:15:00
9	Cursa9	00h 45m	Zalău Gară	15:30:00	Meseșenii de Sus	16:15:00
10	Cursa10	00h 45m	Meseșenii de Sus	16:30:00	Zalău Gară	17:15:00

Tabel 149 Grafic M4: Gara Zalău – Meseșenii de Sus S-D

Curse M 4 Zalău Gară - Mesesenii de Sus Sambătă - Duminică

Nr. crt.	Număr	Parcurs	Punct plecare	Plecare	Punct sosire	Sosire
1	Cursa2	00h 45m	Mesesenii de Sus	06:00:00	Zalău Gară	06:45:00
2	Cursa1	00h 40m	Zalău Gară	05:15:00	Mesesenii de Sus	05:55:00
3	Cursa5	00h 45m	Zalău Gară	07:15:00	Mesesenii de Sus	08:00:00
4	Cursa6	00h 45m	Mesesenii de Sus	08:15:00	Zalău Gară	09:00:00
5	Cursa9	00h 45m	Zalău Gară	13:15:00	Mesesenii de Sus	14:00:00
6	Cursa10	00h 45m	Mesesenii de Sus	14:05:00	Zalău Gară	14:50:00

Mersul Autobuzelor L-V:

Nr. Cursa 2 Meseșenii de Sus - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
13.384	13.384	50	MESEȘENII DE SUS ZALĂU GARĂ		45	06.45		06.00
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 1 ZALĂU GARĂ - Meseșenii de Sus

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
13.384	13.384	50	ZALĂU GARĂ MESEȘENII DE SUS		40	05.55		05.15
00h	40m		SUMARUL...	0	40		0	

Nr. Cursa 3 ZALĂU GARĂ - Meseșenii de Sus

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
13.384	13.384	50	ZALĂU GARĂ MESEȘENII DE SUS		45	07.00		06.15
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 4 Meseșenii de Sus - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			MESEȘENII DE SUS					07.05

13.384	13.384	50	ZALĂU GARĂ		45	07.50		
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 5 ZALĂU GARĂ - Meseşenii de Sus

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			ZALĂU GARĂ					07.15
13.384	13.384	50	MESEȘENII DE SUS		45	08.00		
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 6 Meseşenii de Sus - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			MESEȘENII DE SUS					08.15
13.384	13.384	50	ZALĂU GARĂ		45	09.00		
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 7 ZALĂU GARĂ - Meseşenii de Sus

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			ZALĂU GARĂ					14.15
13.384	13.384	50	MESEȘENII DE SUS		45	15.00		
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 8 Meseşenii de Sus - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			MESEȘENII DE SUS					15.30
13.384	13.384	50	ZALĂU GARĂ		45	16.15		
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 9 ZALĂU GARĂ - Meseşenii de Sus

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			ZALĂU GARĂ					15.30
13.384	13.384	50	MESEȘENII DE SUS		45	16.15		
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 10 Meseşenii de Sus - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
		50	MESEȘENII DE SUS ZALĂU GARĂ		45	17.15		16.30
1.0	1.0		SUMARUL...	0	45		0	
00h	45m							

Mersul Autobuzelor S-D:

Nr. Cursa 2 Meseşenii de Sus - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
		50	MESEȘENII DE SUS ZALĂU GARĂ		45	06.45		06.00
13.384	13.384		SUMARUL...	0	45		0	
00h	45m							

Nr. Cursa 1 ZALĂU GARĂ - Meseşenii de Sus

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
		50	ZALĂU GARĂ MESEȘENII DE SUS		40	05.55		05.15
13.384	13.384		SUMARUL...	0	40		0	
00h	40m							

Nr. Cursa 5 ZALĂU GARĂ - Meseşenii de Sus

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
		50	ZALĂU GARĂ MESEȘENII DE SUS		45	08.00		07.15
13.384	13.384		SUMARUL...	0	45		0	
00h	45m							

Nr. Cursa 6 Meseșenii de Sus - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min ret	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			MESEȘENII DE SUS					08.15
13.384	13.384	50	ZALĂU GARĂ		45	09.00		
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 9 ZALĂU GARĂ - Meseșenii de Sus

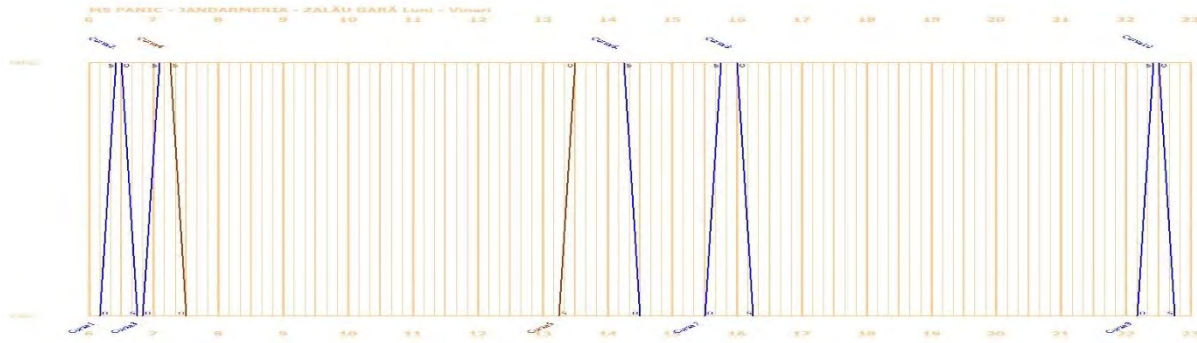
Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min ret	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			ZALĂU GARĂ					15.30
13.384	13.384	50	MESEȘENII DE SUS		45	16.15		
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 10 Meseșenii de Sus - ZALĂU GARĂ

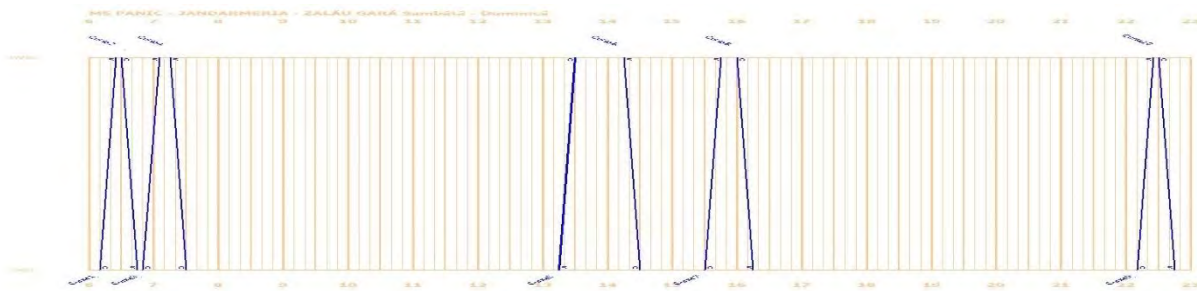
Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min ret	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			MESEȘENII DE SUS					16.30
1.0	1.0	50	ZALĂU GARĂ		45	17.15		
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

5. Pentru M5: Gara Zalău – Jandarmeria - Panic

Figură 179 Grafic M5: Gara Zalău – Jandarmeria - Panic L-V



Figură 180 Grafic M5: Gara Zalău – Jandarmeria - Panic S-D



Tabel 150 Curse M5: Gara Zalău – Jandarmeria - Panic L-V

Curse M5 PANIC - JANDARMERIA - ZALĂU GARĂ Luni - Vineri

Nr. crt.	Număr	Parcurs	Punct plecare	Plecare	Punct sosire	Sosire
1	Cursa1	00h 15m	Zalău Gară	06:10:00	PANIC	06:25:00
2	Cursa2	00h 15m	PANIC	06:30:00	Zalău Gară	06:45:00
3	Cursa3	00h 15m	Zalău Gară	06:50:00	PANIC	07:05:00
4	Cursa4	00h 15m	PANIC	07:15:00	Zalău Gară	07:30:00
5	Cursa5	00h 15m	Zalău Gară	13:15:00	PANIC	13:30:00
6	Cursa6	00h 15m	PANIC	14:15:00	Zalău Gară	14:30:00
7	Cursa7	00h 15m	Zalău Gară	15:30:00	PANIC	15:45:00
8	Cursa8	00h 15m	PANIC	16:00:00	Zalău Gară	16:15:00
9	Cursa9	00h 15m	Zalău Gară	22:10:00	PANIC	22:25:00
10	Cursa10	00h 15m	PANIC	22:30:00	Zalău Gară	22:45:00

Tabel 151 Curse M5: Gara Zalău – Jandarmeria - Panic S-D

Curse M5 PANIC - JANDARMERIA - ZALĂU GARĂ Sambătă - Duminică

Nr. crt.	Număr	Parcurs	Punct plecare	Plecare	Punct sosire	Sosire
1	Cursa1	00h 15m	Zalău Gară	06:10:00	PANIC	06:25:00
2	Cursa2	00h 15m	PANIC	06:30:00	Zalău Gară	06:45:00
3	Cursa3	00h 15m	Zalău Gară	06:50:00	PANIC	07:05:00
4	Cursa4	00h 15m	PANIC	07:15:00	Zalău Gară	07:30:00
5	Cursa5	00h 15m	Zalău Gară	13:15:00	PANIC	13:30:00
6	Cursa6	00h 15m	PANIC	14:15:00	Zalău Gară	14:30:00
7	Cursa7	00h 15m	Zalău Gară	15:30:00	PANIC	15:45:00
8	Cursa8	00h 15m	PANIC	16:00:00	Zalău Gară	16:15:00
9	Cursa9	00h 15m	Zalău Gară	22:10:00	PANIC	22:25:00
10	Cursa10	00h 15m	PANIC	22:30:00	Zalău Gară	22:45:00

Mersul autobuzelor L-V

Nr. Cursa 1 ZALĂU GARĂ - PANIC

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
3.5	3.5	50	ZALĂU GARĂ PANIC		15	06.25		06.10
00h	15m		SUMARUL...	0	15		0	

Nr. Cursa 2 PANIC - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
3.0	3.0	50	PANIC ZALĂU GARĂ		15	06.45		06.30
00h	15m		SUMARUL...	0	15		0	

Nr. Cursa 3 ZALĂU GARĂ - PANIC

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
3.5	3.5	50	ZALĂU GARĂ PANIC		15	07.05		06.50
00h	15m		SUMARUL...	0	15		0	

Nr. Cursa 4 PANIC - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
3.0	3.0	50	PANIC ZALĂU GARĂ		15	07.30		07.15
00h	15m		SUMARUL...	0	15		0	

Nr. Cursa 5 ZALĂU GARĂ - PANIC

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecure
3.5	3.5	50	ZALĂU GARĂ PANIC		15	13.30		13.15
00h	15m		SUMARUL...	0	15		0	

Nr. Cursa 6 PANIC - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecure
3.0	3.0	50	PANIC ZALĂU GARĂ		15	14.30		14.15
00h	15m		SUMARUL...	0	15		0	

Nr. Cursa 7 ZALĂU GARĂ - PANIC

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecure
3.5	3.5	50	ZALĂU GARĂ PANIC		15	15.45		15.30
00h	15m		SUMARUL...	0	15		0	

Nr. Cursa 8 PANIC - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecure
3.0	3.0	50	PANIC ZALĂU GARĂ		15	16.15		16.00
00h	15m		SUMARUL...	0	15		0	

Nr. Cursa 9 ZALĂU GARĂ - PANIC

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecure
3.5	3.5	50	ZALĂU GARĂ PANIC		15	22.25		22.10
00h	15m		SUMARUL...	0	15		0	

Nr. Cursa 10 PANIC - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecure
3.0	3.0	50	PANIC ZALĂU GARĂ		15	22.45		22.30

00h	15m		SUMARUL...	0	15		0	
-----	-----	--	------------	---	----	--	---	--

Mersul autobuzelor S-D

Nr. Cursa 1 ZALĂU GARĂ - PANIC

Dist simpl.	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			ZALĂU GARĂ					06.10
3.5	3.5	50	PANIC		15	06.25		
00h	15m		SUMARUL...	0	15		0	

Nr. Cursa 2 PANIC - ZALĂU GARĂ

Dist simpl.	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			PANIC					06.30
3.0	3.0	50	ZALĂU GARĂ		15	06.45		
00h	15m		SUMARUL...	0	15		0	

Nr. Cursa 3 ZALĂU GARĂ - PANIC

Dist simpl.	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			ZALĂU GARĂ					06.50
3.5	3.5	50	PANIC		15	07.05		
00h	15m		SUMARUL...	0	15		0	

Nr. Cursa 4 PANIC - ZALĂU GARĂ

Dist simpl.	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			PANIC					07.15
3.0	3.0	50	ZALĂU GARĂ		15	07.30		
00h	15m		SUMARUL...	0	15		0	

Nr. Cursa 5 ZALĂU GARĂ - PANIC

Dist simpl.	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
----------------	--------------	------------	--	------------	---------------	--------	-----	---------

Rossada Innovative Solutions SRL

Bd. Ferdinand I nr. 41, Apt. 16, Sector 2, București, Romania
andreea@rossada.biz | +4 0729.98.97.90

			ZALĂU GARĂ					13.15
3.5	3.5	50	PANIC		15	13.30		
00h	15m		SUMARUL...	0	15		0	

Nr. Cursa 6 PANIC - ZALĂU GARĂ

Dist simpl.	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE si alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			PANIC					14.15
3.0	3.0	50	ZALĂU GARĂ		15	14.30		
00h	15m		SUMARUL...	0	15		0	

Nr. Cursa 7 ZALĂU GARĂ - PANIC

Dist simpl.	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE si alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			ZALĂU GARĂ					15.30
3.5	3.5	50	PANIC		15	15.45		
00h	15m		SUMARUL...	0	15		0	

Nr. Cursa 8 PANIC - ZALĂU GARĂ

Dist simpl.	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE si alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			PANIC					16.00
3.0	3.0	50	ZALĂU GARĂ		15	16.15		
00h	15m		SUMARUL...	0	15		0	

Nr. Cursa 9 ZALĂU GARĂ - PANIC

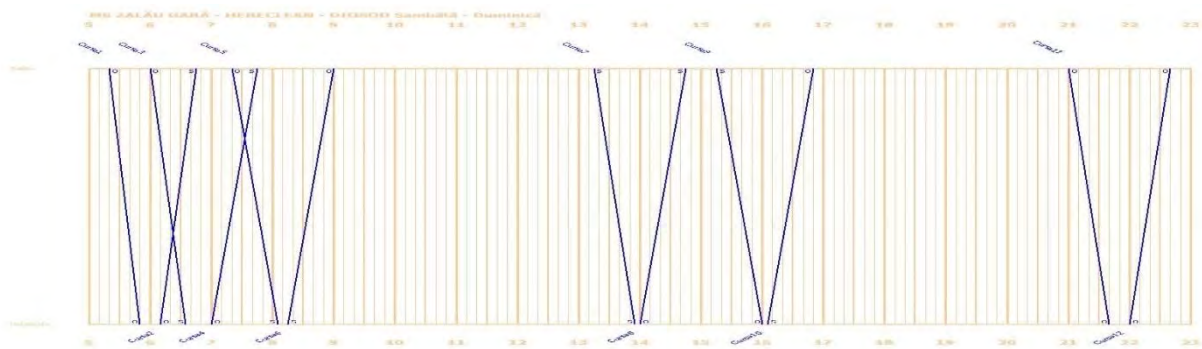
Dist simpl.	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE si alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			ZALĂU GARĂ					22.10
3.5	3.5	50	PANIC		15	22.25		
00h	15m		SUMARUL...	0	15		0	

Nr. Cursa 10 PANIC - ZALĂU GARĂ

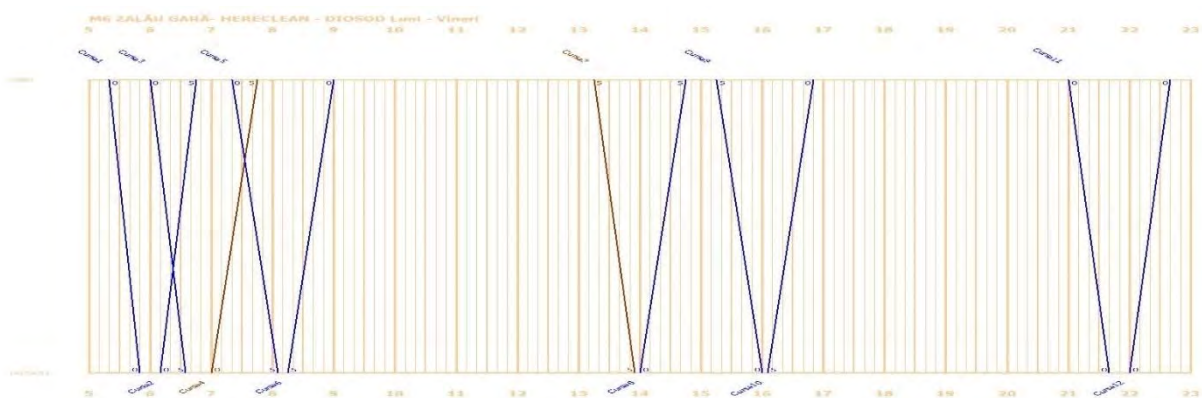
Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi merc	Sosire	Opr	Plecare
			PANIC					22.30
3.0	3.0	50	ZALĂU GARĂ		15	22.45		
00h	15m		SUMARUL...	0	15		0	

6. Pentru M6: Gara Zalău – Hereclean - Dioșod

Figură 181 Grafic M6: Gara Zalău – Hereclean - Dioșod L-V



Figură 182 Grafic M6: Gara Zalău – Hereclean - Dioșod S-D



Tabel 152 Curse M6: Gara Zalău – Hereclean - Dioșod L-V

Raport M6 ZALĂU GARĂ - HERECLEAN - DIOȘOD Luni - Vineri

Nr. crt.	Număr	Parcurs	Puncte plecare	Plecare	Punct sosire	Sosire
1	Cursa1	00h 30m	Zalău Gară	05:20:00	DIOȘOD	05:50:00
2	Cursa2	00h 35m	DIOȘOD	06:10:00	Zalău Gară	06:45:00
3	Cursa3	00h 35m	Zalău Gară	06:00:00	DIOȘOD	06:35:00
4	Cursa4	00h 45m	DIOȘOD	07:00:00	Zalău Gară	07:45:00
5	Cursa5	00h 45m	Zalău Gară	07:20:00	DIOȘOD	08:05:00
6	Cursa6	00h 45m	DIOȘOD	08:15:00	Zalău Gară	09:00:00
7	Cursa7	00h 40m	Zalău Gară	13:15:00	DIOȘOD	13:55:00
8	Cursa8	00h 45m	DIOȘOD	14:00:00	Zalău Gară	14:45:00
9	Cursa9	00h 45m	Zalău Gară	15:15:00	DIOȘOD	16:00:00
10	Cursa10	00h 45m	DIOȘOD	16:05:00	Zalău Gară	16:50:00
11	Cursa11	00h 40m	Zalău Gară	21:00:00	DIOȘOD	21:40:00
12	Cursa12	00h 40m	DIOȘOD	22:00:00	Zalău Gară	22:40:00

Tabel 153 M6: Gara Zalău – Hereclean - Dioșod S-D

Raport M6 ZALĂU GARĂ - HERECLEAN - DIOȘOD Sambătă - Duminică

Nr. crt.	Număr	Parcurs	Punct plecare	Plecare	Punct sosire	Sosire
1	Cursa1	00h 30m	Zalău Gară	05:20:00	DIOȘOD	05:50:00
2	Cursa2	00h 35m	DIOȘOD	06:10:00	Zalău Gară	06:45:00
3	Cursa3	00h 35m	Zalău Gară	06:00:00	DIOȘOD	06:35:00
4	Cursa4	00h 45m	DIOȘOD	07:00:00	Zalău Gară	07:45:00
5	Cursa5	00h 45m	Zalău Gară	07:20:00	DIOȘOD	08:05:00
6	Cursa6	00h 45m	DIOȘOD	08:15:00	Zalău Gară	09:00:00
7	Cursa7	00h 40m	Zalău Gară	13:15:00	DIOȘOD	13:55:00
8	Cursa8	00h 45m	DIOȘOD	14:00:00	Zalău Gară	14:45:00
9	Cursa9	00h 45m	Zalău Gară	15:15:00	DIOȘOD	16:00:00
10	Cursa10	00h 45m	DIOȘOD	16:05:00	Zalău Gară	16:50:00
11	Cursa11	00h 40m	Zalău Gară	21:00:00	DIOȘOD	21:40:00
12	Cursa12	00h 40m	DIOȘOD	22:00:00	Zalău Gară	22:40:00

Mersul autobuzelor L-V

Nr. Cursa 1 ZALĂU GARĂ - DIOȘOD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
11.416	11.416	50	ZALĂU GARĂ DIOȘOD		30	05.50		05.20
00h	30m		SUMARUL...	0	30		0	

Nr. Cursa 2 DIOȘOD - ZALĂU GARĂ

Rossada Innovative Solutions SRL

 Bd. Ferdinand I nr. 41, Apt. 16, Sector 2, București, Romania
 andreea@rossada.biz | +4 0729.98.97.90

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			DIOȘOD ZALĂU GARĂ		35	06.45		06.10
11.416	11.416	50						
00h	35m		SUMARUL...	0	35		0	

Nr. Cursa 3 ZALĂU GARĂ - DIOȘOD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			ZALĂU GARĂ DIOȘOD		35	06.35		06.00
11.416	11.416	50						
00h	35m		SUMARUL...	0	35		0	

Nr. Cursa 4 DIOȘOD - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			DIOȘOD ZALĂU GARĂ		45	07.45		07.00
11.416	11.416	50						
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 5 ZALĂU GARĂ - DIOȘOD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			ZALĂU GARĂ DIOȘOD		45	08.05		07.20
11.416	11.416	50						
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 6 DIOȘOD - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			DIOȘOD ZALĂU GARĂ		45	09.00		08.15
11.416	11.416	50						
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 7 ZALĂU GARĂ - DIOȘOD

Rossada Innovative Solutions SRL

Bd. Ferdinand I nr. 41, Apt. 16, Sector 2, București, Romania
andreea@rossada.biz | +4 0729.98.97.90

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
11.416	11.416	50	ZALĂU GARĂ DIOȘOD		40	13.55		13.15
00h	40m		SUMARUL...	0	40		0	

Nr. Cursa 8 DIOȘOD - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
11.416	11.416	50	DIOȘOD ZALĂU GARĂ		45	14.45		14.00
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 9 ZALĂU GARĂ - DIOȘOD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
11.416	11.416	50	ZALĂU GARĂ DIOȘOD		45	16.00		15.15
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 10 DIOȘOD - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
11.416	11.416	50	DIOȘOD ZALĂU GARĂ		45	16.50		16.05
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 11 ZALĂU GARĂ - DIOȘOD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
11.416	11.416	50	ZALĂU GARĂ DIOȘOD		40	21.40		21.00
00h	40m		SUMARUL...	0	40		0	

Nr. Cursa 12 DIOȘOD - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
11.416	11.416	50	DIOȘOD ZALĂU GARĂ		40	22.40		22.00
00h	40m		SUMARUL...	0	40		0	

Mersul autobuzelor S-D

Nr. Cursa 1 ZALĂU GARĂ - DIOȘOD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
11.416	11.416	50	ZALĂU GARĂ DIOȘOD		30	05.50		05.20
00h	30m		SUMARUL...	0	30		0	

Nr. Cursa 2 DIOȘOD - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
11.416	11.416	50	DIOȘOD ZALĂU GARĂ		35	06.45		06.10
00h	35m		SUMARUL...	0	35		0	

Nr. Cursa 3 ZALĂU GARĂ - DIOȘOD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
11.416	11.416	50	ZALĂU GARĂ DIOȘOD		35	06.35		06.00
00h	35m		SUMARUL...	0	35		0	

Nr. Cursa 4 DIOȘOD - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
11.416	11.416	50	DIOȘOD ZALĂU GARĂ		45	07.45		07.00
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 5 ZALĂU GARĂ - DIOȘOD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
11.416	11.416	50	ZALĂU GARĂ DIOȘOD		45	08.05		07.20
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 6 DIOȘOD - ZALĂU GARĂ

Rossada Innovative Solutions SRL

 Bd. Ferdinand I nr. 41, Apt. 16, Sector 2, București, Romania
 andreea@rossada.biz | +4 0729.98.97.90

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
11.416	11.416	50	DIOȘOD ZALĂU GARĂ		45	09.00		08.15
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 7 ZALĂU GARĂ - DIOȘOD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
11.416	11.416	50	ZALĂU GARĂ DIOȘOD		40	13.55		13.15
00h	40m		SUMARUL...	0	40		0	

Nr. Cursa 8 DIOȘOD - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
11.416	11.416	50	DIOȘOD ZALĂU GARĂ		45	14.45		14.00
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 9 ZALĂU GARĂ - DIOȘOD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
11.416	11.416	50	ZALĂU GARĂ DIOȘOD		45	16.00		15.15
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 10 DIOȘOD - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
11.416	11.416	50	DIOȘOD ZALĂU GARĂ		45	16.50		16.05
00h	45m		SUMARUL...	0	45		0	

Nr. Cursa 11 ZALĂU GARĂ - DIOȘOD

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
11.416	11.416	50	ZALĂU GARĂ DIOȘOD		40	21.40		21.00
00h	40m		SUMARUL...	0	40		0	

Nr. Cursa 12 DIOȘOD - ZALĂU GARĂ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
11.416	11.416	50	DIOȘOD ZALĂU GARĂ		40	22.40		22.00
00h	40m		SUMARUL...	0	40		0	

12.2.6. Concluzii finale și recomandare

În conformitate cu prevederile art. 5 lit. i) din Ordonanța de Urgență nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul Administrativ asociațiile de dezvoltare intercomunitară sunt definite ca fiind structurile de cooperare cu personalitate juridică, de drept privat și de utilitate publică, înființate, în condițiile legii, de unitățile administrativ - teritoriale pentru realizarea în comun a unor proiecte de dezvoltare de interes zonal sau regional ori pentru furnizarea în comun a unor servicii publice.

Obiectivul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară este reglementat de Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/ 2006 și îl reprezintă: înființarea, organizarea, reglementarea, finanțarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciilor de utilități publice furnizate/ prestate pe raza de competență a unităților administrativ- teritoriale membre, precum și pentru realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal ori regional destinate înființării, modernizării și/ sau dezvoltării după caz a sistemelor de utilități publice aferente acestor servicii.

În accepțiunea Ordonanței de Urgență nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul Administrativ în categoria organismelor prestatoare de servicii publice sau de utilitate publică în unitățile administrativ- teritoriale se includ:

- a) instituții publice de interes local sau județean,
- b) societăți și regii autonome înființate prin hotărâri ale autorităților deliberative, denumite în continuare societăți și regii autonome de interes local sau județean,
- c) asociații de dezvoltare intercomunitară,
- d) furnizorii de servicii sociale, de drept public ori privat, care acordă servicii sociale în condițiile prevăzute de lege,
- e) asociații, fundații și federații recunoscute ca fiind de utilitate publică, în condițiile legii,
- f) operatori de servicii comunitare de utilități publice locale sau județene,
- g) operatori regionali, constituiți în condițiile legii.

Unitățile administrativ-teritoriale pot mandata, în condițiile legii, asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, prin hotărâri ale autorităților lor deliberative, să exercite, pe seama și în numele lor, dreptul de a delega gestiunea serviciilor de utilități publice transferate în responsabilitatea asociațiilor, inclusiv dreptul de a pune la dispoziție sistemele de utilități publice aferente serviciilor de utilități publice transferate.

Uniunea Europeană este hotărâtă să devină, până în 2050, prima structură politică din lume care să fie neutră din punct de vedere climatic. Pentru aceasta este nevoie de investiții semnificative și în sisteme de transport prietenoase cu mediul atât din partea UE și a sectorului public național, cât și din partea sectorului privat. Pactul verde european este foaia de parcurs a UE pentru a ajunge la o economie durabilă.

Pactul verde european include o foaie de parcurs cu acțiuni menite să stimuleze utilizarea eficientă a resurselor prin trecerea la o economie circulară, mai curată și să reducă poluarea.

Sunt necesare acțiuni în toate sectoarele economiei, inclusiv investiții în tehnologii ecologice sau introducerea unor forme de transport privat și public mai puțin poluante, mai ieftine și mai sănătoase.

Proiectul de delegare a serviciului public de transport local de persoane, în aria unităților administrativ teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Utilități Publice pentru Serviciul Public de Transport Local de Persoane "Asociația Metropolitană de Transport Public Zalău" către operatorul de transport public S.C. TRANSURBIS S.A. reprezintă unul dintre răspunsurile date de comunitățile locale acestor provocări vizând reducerea poluării în contextul unei economii durabile.

Proiectul este corelat cu principiile prevăzute în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană Zalău 2021 – 2030, în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă la nivelul Municipiului Zalău 2021 – 2027, precum și în Planul de acțiune pentru energia regenerabilă și climă.

Pentru pregătirea și gestionarea serviciilor de transport public în limitele municipiului Zalău și a zonei urbane funcționale, municipalitatea a creat, la sfârșitul anului 2020, împreună cu 4 autorități locale limitrofe (Comuna Meseșeni de Jos, Comuna Mirșid, Comuna Crișeni și Comuna Hereclean) o nouă autoritate metropolitană de transport (Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Utilități Publice pentru Serviciul Public de Transport Local de Persoane - Asociația Metropolitană de Transport Public Zalău).

Această organizație are, în plus, scopul de a realiza în comun proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și dezvoltării sistemelor de utilități publice aferente serviciului public de transport local de persoane, pe baza strategiei de dezvoltare a serviciului. În acest context, Municipiul Zalău a pregătit în cursul anului 2022 și are în curs de implementare trei proiecte de investiții susținute de fonduri europene nerambursabile în cadrul Programului Național de Redresare și Reziliență, respectiv achiziția a 20 autobuze electrice, dezvoltarea unui sistem de management al transportului public și achiziția de sisteme ITS pentru autobuze, inclusiv în vederea prioritizării transportului public.

Prin implementarea acestor proiecte se urmărește creșterea confortului călătorilor, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră din transport, creșterea razei de deservire a sistemului și creșterea vitezei comerciale, conducând astfel la creșterea atractivității sistemului de transport public.

Astfel, membri Asociației urmăresc:

- Îmbunătățirea atractivității și accesibilității transportului public și a formelor nemotorizate de transport, prin asigurarea unor alternative la utilizarea mașinilor private;

- Dezvoltarea unei structuri de transport public sustenabila financiar si eficienta;
 - Analiza si dezvoltarea unui concept de transport pentru zonele aglomerate cu identificarea clara a ariilor în care transportul cu vehicule private poate sa fie: interzis, restrictionat drastic sau permis;
4. Dezvoltarea transportului electric în oras inclusiv prin infiintarea unor statii de incarcare; dezvoltarea transportului public electric;
 5. Cresterea nivelului de siguranta a retelelor de transport pentru toate modurile de transport.
 6. Analiza rutelor de autobuz ca furnizoare de clienti pentru transportul pe cale ferata si invers; analiza transportului intrajudetean si interjudetean ca furnizoare de clienti pentru transportul local din Municipiul Zalau si din zona periurbana, precum si din perspectiva de concurenta ilegala pentru transportul public local;
 7. Imbunatatirea conexiunilor, in special cu transportul public între zonele de interes major (rezidentiale, turistice, economice, gara), cu centrul orasului si comunele membre din Asociatie ;
 8. Reducerea timpului calatoriilor cu transportul public;
 9. Imbunatatirea accesibilitatii transportului public-rute si statii, astfel incat distanta maxima de deplasare pe jos pana la o statie de transport public sa fie rezonabila;
 10. Analiza posibilitatii crearii unor rute dedicate, separate, pentru vehiculele de transport public in scopul cresterii frecventei in timpul orelor de varf dar si in afara acestora;
 11. Facilitarea utilizarii transportului public pentru persoane cu mobilitate redusa.

Pentru a gestiona serviciile de transport public în corelare cu cerințele legislației naționale și europene, Asociația Metropolitană de Transport Public Zalău a fost împuternicită de către asociați să utilizeze procedura gestiunii directe, prin intermediul unui contract de delegare a gestiunii, atribuit operatorului intern S.C. Transurbis S.A., conform prevederilor Legii nr. 51/2006, Legii nr.92/2007 și Regulamentului (CE) 1.370/2007.

S.C. Transurbis S.A. este societate de acțiuni cu capital integral de stat, unicul acționar fiind Consiliul Local al Municipiului Zalău, cu obiect principal de activitate "Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători – cod CAEN 4931".

În situația în care forma de atribuire a contractului de delegare servicii publice de transport va fi una directă, SC Transurbis SA va avea printre acționari și Consiliile Locale ale Comunelor care fac parte din Zona Metropolitană deservită.

Din rapoartele de activitate și audit publicate de operatorul de transport public rezultă că această companie implementează programe de management care contribuie la atingerea obiectivelor și indicatorilor de performanță și eficiență.

Activitățile de transport public la nivelul Asociației Metropolitane de Transport Public Zalău sunt susceptibile de acordarea unor ajutoare de stat către operatorul de transport public, conform normelor europene și naționale în domeniu (inclusiv O.U.G. nr.77/2014).

Sprrijinul public acordat de autoritățile publice locale se materializează atât prin compensarea efectului financiar netal serviciului (subvențiile de exploatare), stabilirea unui nivel mai redus al redevenței datorate, acordarea de diferențe de tarif unor categorii sociale stabilite prin lege sau hotărâri ale Consiliilor Locale membre ale ADI, cât și prin alocarea spre exploatare a unor bunuri rezultate ca investiții ale autorității publice (autobuze electrice, sisteme ITS etc.).

În domeniul transportului public terestru, Regulamentul (CE) 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr.1107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare, reprezintă cadrul legal principal privind rezolvarea provocărilor din domeniul ajutoarelor de stat. Astfel, în condițiile respectării deciziei Altmark 2003, operatorii de transport public care îndeplinesc obligații de servicii publice în baza unor contracte de serviciu public sau norme generale atribuite, respectiv implementate, conform cerințelor Regulamentului (CE) 1.370/2007 nu primesc ajutoare de stat pentru activitățile prevăzute în actele menționate anterior.

Din perspectiva dreptului intern, Consiliul Concurenței are obligația de a analiza și aviza proiectele de acte normative ce vizează prestarea obligațiilor de servicii publice.

Serviciile de expertiză externă furnizate în prezentul proiect vor sprijini Asociația Metropolitană de Transport Public Zalău, împreună cu unitățile administrativ – teritoriale membre, să crească nivelul calității serviciilor publice de transport local prestate la nivelul Municipiului Zalău și a zonei urbane funcționale, în corelare cu creșterea eficienței serviciilor și prestației operatorului public Transurbis S.A. și cu respectarea normelor naționale și europene în domeniul ajutorului de stat.

12.3. Stabilirea soluției optime de gestiune

Conform prevederilor OG nr. 57/2019 privind Codul administrativ și Legii nr. 51/2006, organizarea și reglementarea serviciilor de administrare a domeniului public și privat constituie dreptul exclusiv al autorităților administrației publice locale.

În exercitarea acestui drept, fiecare membru al "ASOCIAȚIEI METROPOLITANE DE TRANSPORT PUBLIC ZALĂU" are posibilitatea de a alege și de a hotărî modalitatea pentru gestiunea serviciilor de utilități publice astfel încât să asigure funcționarea corespunzătoare a serviciului de transport public local.

Decizia atribuirii directe a contractului de gestiune delegată a serviciului de transport local călători pe "ASOCIAȚIEI METROPOLITANE DE TRANSPORT PUBLIC ZALĂU" se întemeiază pe mai multe considerente printre care amintim:

- operatorul transport public din Municipiul Zalău – SC TRANSURBIS SA este singurul care deține o capacitate de gestiune unitară, flexibilă și modernă a transportului public local și metropolitan, fiind, la momentul de față, singura societate care deține o infrastructură de transport adecvată;

- delegarea gestiunii serviciului în condiții de concurență unei/mai multor entități private sau operatori economici privați ar aduce următoarele neajunsuri:

a. Anumite trasee ar rămâne descoperite, întrucât operatorii economici privați nu ar putea acoperi traseele neviabile din punct de vedere economic fără o creștere a tarifelor, prin urmare s-ar produce o discriminare între anumite categorii de cetățeni beneficiari ai serviciului.

b. Transportul pe teritoriul asociației metropolitane ar fi îngreunat datorită necesității de coordonare a operatorilor privați și operatorul de transport public, care ar rămâne oricum unicul prestator pentru municipiul Zalău.

c. Accesul la acest serviciu nu ar mai fi accesibil în mod egal și nediscriminatoriu pentru toate categoriile de cetățeni, deoarece cetățenii care locuiesc în zone care nu prezintă interes pentru un operator privat nu vor beneficia de servicii similare cu cei din zonele de interes major. "ASOCIAȚIA METROPOLITANĂ DE TRANSPORT PUBLIC ZALĂU" în baza mandatului primit poate interveni prin compensarea financiară a acestor rute, însă compensarea financiară acordată unui operator privat ridică probleme legate de regimul ajutoarelor de stat.

d. SC TRANSURBIS SA este singurul operator public din cadrul "ASOCIAȚIEI METROPOLITANE DE TRANSPORT PUBLIC ZALĂU", prin urmare singurul care își poate asuma riscurile inerente prestării unui serviciu public de interes general, unde profitul este de importanță secundară sau chiar inexistent. Datorită faptului că operatorul de transport public va fi deținut de toți membrii ai asociației, există siguranța continuității finanțării și continuității prestării serviciului.

Având în vedere cele de mai sus, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul unităților administrativ-teritoriale asociate în cadrul "ASOCIAȚIEI METROPOLITANE DE TRANSPORT PUBLIC ZALĂU" se va realiza prin atribuire directă, fără licitație, în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007 și ale Legii nr. 92/2007.

Contractul de delegare a gestiunii serviciului se va încheia cu un singur operator de transport, întrucât acesta îndeplinește condițiile din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007, art. 30 alin. (2) lit. b și anume este "societate comercială rezultată ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al cărui capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar de către unitățile administrației publice respective, deținătoare de licențe de transport valabile."

Acesta va avea dreptul de a opera pe teritoriul administrativ al "ASOCIAȚIEI METROPOLITANE DE TRANSPORT PUBLIC ZALĂU" în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, obligații stabilite în cadrul contractului de delegare și în cadrul întregii documentații de atribuire.

Urmare a analizei prezentului studiu, activitatea de transport public local de persoane poate fi atribuită direct către operatorul de transport SC TRANSURBIS SA, care are acționar majoritar Municipiului Zalău, datorită capacității tehnice, organizatorice, o dotare mai bună precum și o

experiență managerială performantă, acest operator fiind eficient din punct de vedere economic, urmărind realizarea unui raport calitate/preț cât mai bun și unui echilibru între riscurile și beneficiile asumate.

Prin prezentul studiu se propune ca modalitate de gestiune, gestiune delegată prin atribuire directă.

12.4. Durata estimată a contractului

Intenția entității contractante de a atribui direct contractul pentru o perioadă de 10 ani este justificată și legală. Dacă va fi necesar, ținând seama de condițiile de amortizare a activelor, durata contractului de servicii publice va putea fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială, în cazul în care operatorul de serviciu public pune la dispoziție active care sunt importante atât în raport cu activele generale necesare pentru prestarea serviciilor de transport de călători vizate de contractul de servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de călători vizate de contract.

De asemenea, prin stabilirea unei durate de 10 ani se respecta Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, conform căruia contractele pe termen lung pot duce la închiderea pieței pe o perioadă mai lungă decât este necesar, reducând astfel avantajele presiunii exercitate de concurență.

Dacă este necesar, ținând seama de condițiile de amortizare a activelor, durata contractului de servicii publice poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială, în cazul în care operatorul de serviciu public pune la dispoziție active care sunt importante atât în raport cu activele generale necesare pentru prestarea serviciilor de transport de călători vizate de contractul de servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de călători vizate de contract.

Astfel, durata gestiunii directe este de 10 ani, cu drept de prelungire în condițiile legii, în condițiile art. 32 alin. (3) din Legea nr. 51/2006 autoritățile administrației publice locale sunt obligate ca, periodic, respectiv odată la 5 ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului.

12.5. Finanțarea activității delegate

Sursele de finanțare a contractului care urmează să fie atribuit se asigură prin:

- bugetele de venituri și cheltuieli al operatorului și, după caz, din alocații bugetare în conformitate prevederile legale în vigoare;
- alte surse financiare legal constituite.

12.6. Concluzii finale

Regulamentul nr. 1370/2007 permite, dacă legislația națională nu interzice, atribuirea contractelor de servicii publice direct unui operator intern. Această modalitate de atribuire este prevăzută și de legislația națională prin Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ- teritoriale și Legea 51/ 2006 privind serviciile comunitare de utilități publice.

SC TRANSURBIS SA a demonstrat de-a lungul timpului, potențialul tehnic, financiar și organizatoric în prestarea unui serviciu de transport public în acord cu standardele europene.

În considerarea celor expuse, considerăm oportună soluția gestiunii directe a serviciului public de transport local pe trasee din aria de competență a "ASOCIAȚIEI METROPOLITANE DE TRANSPORT PUBLIC ZALĂU", prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport local către operatorul de transport SC TRANSURBIS SA.

Având în vedere precizările menționate în cuprinsul prezentului Studiu de Oportunitate, apreciem că sunt asigurate atât premisele tehnice și manageriale pentru justificarea atribuirii directe către operatorul SC TRANSURBIS SA cât și respectarea prevederilor legale în vigoare la nivel național și comunitar în ceea ce privește delegarea gestiunii serviciului de transport public metropolitan, drept pentru care "ASOCIAȚIA METROPOLITANĂ DE TRANSPORT PUBLIC ZALĂU" propune încheierea Contractului de Servicii Publice cu operatorul intern SC TRANSURBIS SA, prin atribuire directă pe o perioadă de 10 ani, conform prevederilor legale în materie adoptate la nivel național și comunitar.

12.7. Legislația care a stat la baza întocmirii studiului

Legislația care a stat la baza întocmirii prezentului studiu:

- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători feroviar 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";
- Comunicare a Comisiei Europene referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/ 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și de călători 2014/ C 92/01;
- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale;

- Legea nr. 37/19 ianuarie 2018 privind promovarea transportului ecologic;
- 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 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;
- Ordinul nr. 131/ 1401/2019 privind documentele standard și contractul cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/ sau tramvaie;
- Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul Administrativ;
- Ordonanța de Guvern 22/ 1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, cu modificările și completările ulterioare.
- Legea 72/ 2013 privind măsurile pentru combaterea întârzierii în executarea obligațiilor de plată a unor sume de bani rezultând din contracte încheiate între profesioniști.

12.8. Recapitulare

Se dorește ca în zona metropolitană Zalău, pentru toate trasele să se utilizeze tarif diferențiat în funcție de distanța kilometrică parcursă care nu poate fi mai mică decât tariful unic urban.

Biletele și abonamentele achiziționate pentru rutele Metropolitane sunt valabile și în Municipiul Zalău , fără taxe suplimentare.

Tabel 154 Tarifele actuale și propunerea de nemodificare pentru Municipiul Zalău

Transportul Urban Zalău		
Nr.crt.	Denumire titlu călătorie	Nivel tarif, lei (Inclusiv TVA)
1	Transport urban de persoane pe baza de bilet de calatorie (hartie sau on-line)- 1 calatorie	3.00

2	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card lunar personalizat	84.00
3	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 15 zile	42.00
4	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 7 zile	21.00
5	Transport urban de persoane elevi , pe bază de abonament/card personalizat (lunar)	84.00
6	Transport urban de persoane pensionari pe bază de abonament /card personalizat (lunar)	84.00
7	Transport urban de persoane Studenții înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalau, cu unul sau ambii părinți decedați, precum și studenții proveniți din centre de plasament sau care au fost în plasament la familia extinsă, substitutivă sau la asistent maternal potrivit prevederilor ar 64, alin(1) din Legea 272/2004, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	84.00
8	Transport urban de persoane TC 40 minute cu plată prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	3.00
9	Transport urban de persoane TC 1 zi(24 ore) cu plata prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	12.00
10	Transport urban de persoane -persoane cu handicap precum și alte persoane care beneficiază conform unor reglementari legale pe bază de legitimații/card sau alte acte	84.00
11	Transport urban de persoane Studenții înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalau, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	42.00
12	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card lunar Donatori sânge	42.00
13	Transport urban de persoane pe bază de abonament/card nepersonalizat	140.00
14	Bilet suprataxă	80.00

Transportul Metropolitan și Urban - Scenariul 1		
Nr.crt.	Denumire titlu călătorie	Nivel tarif, lei (Inclusiv TVA)
1	Transport metropolitan și urban de persoane pe baza de bilet de calatorie (hartie sau on-line)- 1 calatorie	3.00
2	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card lunar personalizat	84.00

3	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 15 zile	42.00
4	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 7 zile	21.00
5	Transport metropolitan și urban de persoane elevi , pe bază de abonament/card personalizat (lunar)	84.00
6	Transport metropolitan și urban de persoane pensionari pe bază de abonament /card personalizat (lunar)	84.00
7	Transport metropolitan și urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalau, cu unul sau ambii părinți decedați, precum și studenții proveniți din centre de plasament sau care au fost în plasament la familia extinsă, substitutivă sau la asistent maternal potrivit prevederilor ar 64, alin(1) din Legea 272/2004, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	84.00
8	Transport metropolitan și urban de de persoane TC 90 minute cu plată prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	3.00
9	Transport metropolitan și urban de de persoane TC 1 zi(24 ore) cu plata prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	12.00
10	Transport metropolitan și urban de persoane cu handicap precum și alte persoane care beneficiază conform unor reglementari legale pe bază de legitimații/card sau alte acte	84.00
11	Transport metropolitan și urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalau, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	42.00
12	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card lunar Donatori sânge	42.00
13	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card nepersonalizat	140.00
14	Bilet suprataxă metropolitan și urban pe cursele metropolitane	80.00

Transportul Metropolitan Valabil pentru toate Comunele asociate - Scenariul 2		
Nr.crt.	Denumire titlu călătorie	Nivel tarif, lei (Inclusiv TVA)

1	Transport metropolitan și urban de persoane pe baza de bilet de calatorie (hartie sau on-line)- 1 calatorie	4.00
2	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card lunar personalizat	100.00
3	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 15 zile	50.00
4	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 7 zile	25.00
5	Transport metropolitan și urban de persoane elevi , pe bază de abonament/card personalizat (lunar)	100.00
6	Transport metropolitan și urban de persoane pensionari pe bază de abonament /card personalizat (lunar)	100.00
7	Transport metropolitan și urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalau, cu unul sau ambii părinți decedați, precum și studenții proveniți din centre de plasament sau care au fost în plasament la familia extinsă, substitutivă sau la asistent maternal potrivit prevederilor ar 64, alin(1) din Legea 272/2004, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	100.00
8	Transport metropolitan și urban de de persoane TC 90 minute cu plată prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	4.00
9	Transport metropolitan și urban de de persoane TC 1 zi(24 ore) cu plata prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	15.00
10	Transport metropolitan și urban de persoane cu handicap precum și alte persoane care beneficiază conform unor reglementari legale pe bază de legitimații/card sau alte acte	100.00
11	Transport metropolitan și urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalau, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	50.00
12	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card lunar Donatori sânge	50.00
13	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card nepersonalizat	150.00
14	Bilet suprataxă metropolitan și urban pe cursele metropolitane	100.00

Transportul Metropolitan cu Tarife diferite in functie de zona km - Scenariul 3				
Nr.crt.	Denumire titlu călătorie	Nivel tarif, Zona metropolitană I.-lei (Inclusiv TVA)	Nivel tarif, Zona metropolitană II.lei (Inclusiv TVA)	Nivel tarif, Zona metropolitană III.lei (Inclusiv TVA)
1	Transport metropolitan și urban de persoane pe baza de bilet de calatorie (hartie sau on-line)- 1 calatorie	4.00	5.00	6.00
2	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card lunar personalizat	100.00	120.00	140.00
3	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 15 zile	50.00	60.00	70.00
4	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 7 zile	25.00	30.00	35.00
5	Transport metropolitan și urban de persoane pentru elevi, pe bază de abonament/card personalizat (lunar)	100.00	120.00	140.00
6	Transport metropolitan și urban de persoane pentru pensionari pe bază de abonament /card personalizat (lunar)	100.00	120.00	140.00
7	Transport metropolitan și urban de persoane TC 90 minute cu plată prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	4.00	5.00	6.00
8	Transport metropolitan și urban de persoane TC 1 zi (24 ore) cu plata prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	15.00	15.00	15.00
9	Transport metropolitan și urban de persoane cu handicap precum și alte persoane care beneficiază conform unor reglementări legale pe bază de legitimații/card sau alte acte	100.00	120.00	140.00
10	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card lunar Donatori sânge	50.00	60.00	70.00
11	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card nepersonalizat	150.00	150.00	150.00
12	Bilet suprataxă metropolitan și urban de persoane pe cursele metropolitane	100.00	100.00	100.00
		1. Gara - Aghireș - Fetindia 2. Gara - Jandarmerie - Panic	1. Gara/Brădet - Moigrad 2. Gara - Cristur - Crișeni- Gârceiu 3. Gara - Popeni	1. Gara - Hereclean - Dioșod - Bocșița 2. Gara Zalău - Aghireș - Meseșenii de Sus

Transportul Metropolitan cu Tarife diferite in functie de zona km - Scenariul 4				
Nr.crt.	Denumire titlu călătorie	Nivel tarif, Zona metropolitană I.-lei (Inclusiv TVA)	Nivel tarif, Zona metropolitană II.lei (Inclusiv TVA)	Nivel tarif, Zona metropolitană III.lei (Inclusiv TVA)
1	Transport metropolitan și urban de persoane pe baza de bilet de calatorie (hartie sau on-line)- 1 calatorie	4.00	6.00	8.00
2	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card lunar personalizat	100.00	140.00	160.00
3	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 15 zile	50.00	70.00	80.00
4	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 7 zile	25.00	35.00	40.00
5	Transport metropolitan și urban de persoane pentru elevi, pe bază de abonament/card personalizat (lunar)	100.00	140.00	160.00
6	Transport metropolitan și urban de persoane pentru pensionari pe bază de abonament /card personalizat (lunar)	100.00	140.00	160.00
7	Transport metropolitan și urban de persoane TC 90 minute cu plată prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	4.00	6.00	8.00
8	Transport metropolitan și urban de persoane TC 1 zi (24 ore) cu plata prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	15.00	15.00	15.00
9	Transport metropolitan și urban de persoane cu handicap precum și alte persoane care beneficiază conform unor reglementări legale pe bază de legitimații/card sau alte acte	100.00	140.00	160.00
10	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card lunar Donatori sânge	50.00	70.00	80.00
11	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card nepersonalizat	150.00	150.00	150.00
12	Bilet suprataxă metropolitan și urban de persoane pe cursele metropolitane	100.00	100.00	100.00
		1. Brădet - Aghireș - Fetindia	1. Gara/Brădet - Moigrad	1. Gara - Hereclean - Dioșod - Bocșița

2. Gara -
Jandarmerie -
Panic

 2. Gara -
Cristur
Crişeni-
Gârceiu
3. Gara -
Popeni

 2. Gara Zalău -
Aghireş -
Meseşeni de
Sus

Transportul Metropolitan Valabil pentru toate Comunele asociate - Scenariul 3 Bis		
Nr.crt.	Denumire titlu călătorie	Nivel tarif, lei (Inclusiv TVA)
1	Transport metropolitan și urban de persoane pe baza de bilet de calatorie (hartie sau on-line)- 1 calatorie	4.00
2	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card lunar personalizat	100.00
3	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 15 zile	50.00
4	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 7 zile	25.00
5	Transport metropolitan și urban de persoane elevi , pe bază de abonament/card personalizat (lunar)	100.00
6	Transport metropolitan și urban de persoane pensionari pe bază de abonament /card personalizat (lunar)	100.00
7	Transport metropolitan și urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalău, cu unul sau ambii părinți decedați, precum și studenții proveniți din centre de plasament sau care au fost în plasament la familia extinsă, substitutivă sau la asistent maternal potrivit prevederilor art 64, alin(1) din Legea 272/2004, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	100.00
8	Transport metropolitan și urban de de persoane TC 90 minute cu plată prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	4.00
9	Transport metropolitan și urban de de persoane TC 1 zi(24 ore) cu plata prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	15.00
10	Transport metropolitan și urban de persoane cu handicap precum și alte persoane care beneficiază conform unor reglementari legale pe bază de legitimații/card sau alte acte	100.00
11	Transport metropolitan și urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de	50.00

	învățământ superior acreditate din Municipiul Zalău, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	
12	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card lunar Donatori sânge	50.00
13	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card nepersonalizat	150.00
14	Bilet suprataxă metropolitan și urban pe cursele metropolitane	100.00

Autorii acestui studiu spre finalul acestuia au ajuns la concluzia că scenariul cu tarifele cele mai avantajoase pentru toate UAT-le membre ale AMTPZ este Scenariul 4, cu tarife diferențiate în funcție de distanță parcursă, în ipoteza păstrării nivelului tarifelor actuale pentru Municipiul Zalău (transportul Urban), dar au ales atât pentru soluția de optimizare din capitolul 11, cât și în prezentul capitol varianta cu Scenariul 3 Bis pentru asigurarea nivelului de suportabilitate a populației rurale și evitarea unor discriminări.

Scenariul care a fost ales optim este cel minimal combinat cu Scenariul 3 Bis (cu tarife metropolitane majorate dar identice pentru toate comunele, care are ca rezultat efort mai mic pentru plata compensațiilor în condițiile preluării costurilor de operare pe teritoriul Municipiului Zalău a curselor metropolitane.

Pentru primul an de contract vor fi utilizate tarifele actuale pentru transportul Urban în Municipiul Zalău, combinat cu tarife corespunzătoare scenariului 3 Bis pentru toate comunele.

De asemenea se va introduce cu cod de culoare distinctiv legitimații de călătorie (bilete, abonamente pentru toate tipurile) cu tarif combinat (urban+metropolitan), destinat celor care doresc să folosească cele două tipuri de călătorie, fără să fie obligate să cumpere două tipuri de legitimații, acestea având o valoare cu reducere (între 13-15%), față de suma celor două tipuri de legitimații.

Tabel 155 Noul Tarif Transport Combinat Urban + Metropolitan Zalău

Tarif Transport Combinat Urban + Metropolitan Zalău		
Nr.crt.	Denumire titlu călătorie	Nivel tarif, lei (Inclusiv TVA)
1	Transport metropolitan și urban de persoane pe baza de bilet de calatorie (hartie sau on-line)- 1 calatorie	6.00

2	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card lunar personalizat	160.00
3	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 15 zile	80.00
4	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card personalizat fracționat 7 zile	40.00
5	Transport metropolitan și urban de persoane elevi , pe bază de abonament/card personalizat (lunar)	160.00
6	Transport metropolitan și urban de persoane pensionari pe bază de abonament /card personalizat (lunar)	160.00
7	Transport metropolitan și urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalău, cu unul sau ambii părinți decedați, precum și studenții proveniți din centre de plasament sau care au fost în plasament la familia extinsă, substitutivă sau la asistent maternal potrivit prevederilor ar 64, alin(1) din Legea 272/2004, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	160.00
8	Transport metropolitan și urban de de persoane TC 90 minute cu plată prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	600
9	Transport metropolitan și urban de de persoane TC 1 zi(24 ore) cu plata prin SMS(încasat de SC Transurbis SA)	24.00
10	Transport metropolitan și urban de persoane cu handicap precum și alte persoane care beneficiază conform unor reglementari legale pe bază de legitimații/card sau alte acte	160.00
11	Transport metropolitan și urban de persoane Studentii înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate din Municipiul Zalău, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani	80.00
12	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card lunar Donatori sânge	80.00
13	Transport metropolitan și urban de persoane pe bază de abonament/card nepersonalizat	280.00
14	Bilet suprataxă metropolitan și urban pe cursele metropolitane	80.00

În momentul trecerii la programul minimal valabil pentru toate comunele (condiționat de dotarea cu autobuze electrice noi), vor fi planificate 199,298 km pe an, corespunzător tabelelor sintetizate în cele ce urmează cu recomandarea din partea consultantului a tarifelor pentru Zona metropolitană corespunzător Scenariului 3 (în funcție de distanța parcursă).

Tabel 156 Varianta cu scenariul 3 pentru calculul compensației în ipoteza realizării întregului serviciu metropolitan

Scenariul minimal combinat cu Scenariul 3

Anexa nr. 2.4

**CALCULUL COMPENSATIEI PENTRU PRIMUL AN
CONFORM NOULUI CONTRACT DE SERVICII PUBLICE
Zona Metropolitana**

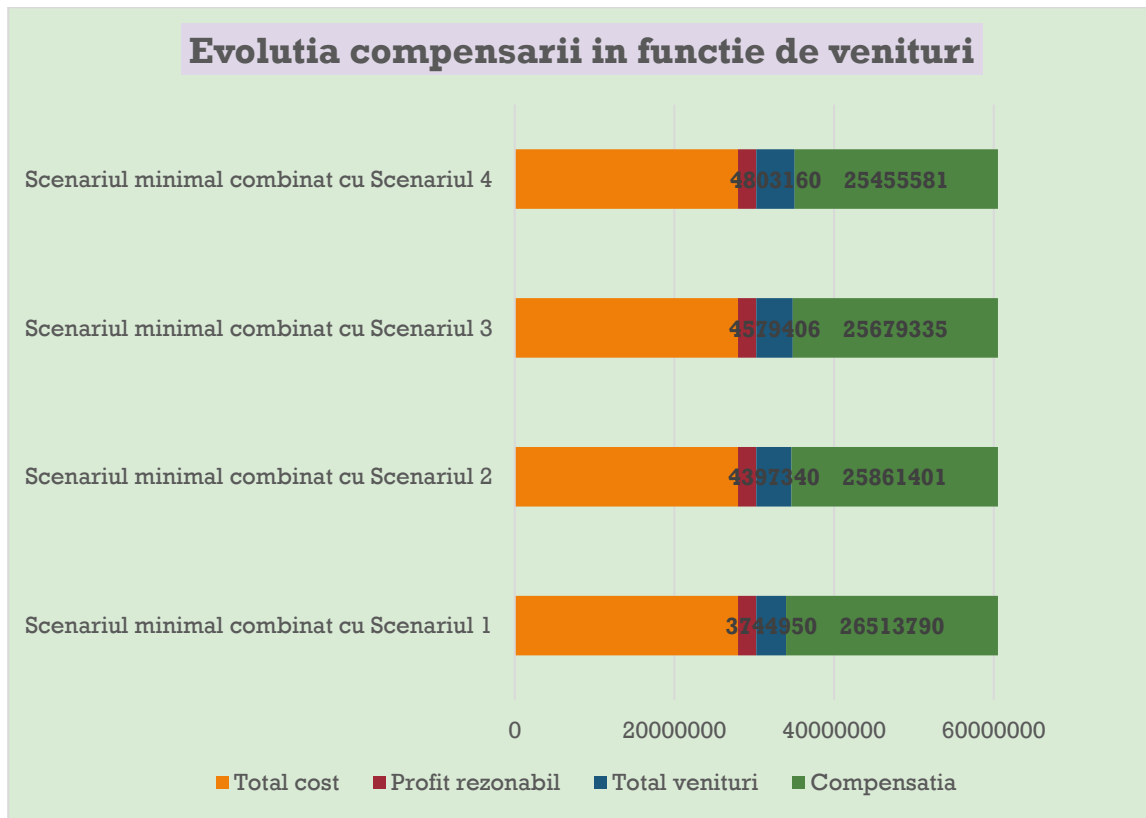
-lei-

Luna	Nr. Km planificati pe Zalau	Nr. Km planificati pe comuna	Nr. Km planificati pe comuna preluati Zalau	Nr.Km de la Mirsid	Nr.Km de la Hereclean	Nr.Km de la Criseni	Nr.Km de la Meseseni	Total Nr.Km planificati Zalau	Cost unitar km	Cost total comuna	Cost total Zalau	Profit rezonabil Comuna	Profit rezonabil Zalau	Total venituri planificate comuna	Total venituri planificate Zalau	Din care:			Total compensatie comuna catre TRANSURBIS	Total compensatie Zalau catre TRANSURBIS
																Diferenta de tarif	Venit din tr. Local	Alte venituri Gratuitati preluate		
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10=2x9	11=8x9	12	13	14	15=16+17+18	16	17	18	19	20
ianuarie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	32072	349545	360	293811	55375	231116	2172017
februarie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	32072	349545	360	293811	55375	231116	2172017
martie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	32072	349545	360	293811	55375	231116	2172017
aprilie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	32072	349545	360	293811	55375	231116	2172017
mai	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	32072	349545	360	293811	55375	231116	2172017
iunie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	32072	349545	360	293811	55375	231116	2172017
iulie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	32072	349545	360	293811	55375	231116	2172017
august	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	32072	349545	360	293811	55375	231116	2172017
septembrie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	32072	349545	360	293811	55375	231116	2172017
octombrie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	32072	349545	360	293811	55375	231116	2172017
noiembrie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	32072	349545	360	293811	55375	231116	2172017
decembrie	131802	16608	10710	3227	1787	1786	3909	159120.14	14.65	243309	2331110	19878	190452	32072	349545	360	293811	55375	231116	2172017
TOTAL	1581622	199298	128522	38730	21448	21436	46908	1909442		2919710	27973320	238540	2285420	384863	4194542	4320	3525728	664494	2773387	26064198

Tabel 157 Alegerea variantei optime dintre Scenarii de tarife pentru program de transport minimal pentru toate UAT-le

Scenariul	Km Transport urban Zalău	Km Transport Metropolitan	Km. Transport Metropolitan in Urban	Total Km	Cost-Km	Cost Urban Zalău	Cost Metropolitan	Cost Total	Profit rezonabil	Total Venituri	Compensația
Scenariul minimal combinat cu Scenariul 1	1581622	199298	128522	1909442	14.65	25053610.19	2919710.13	27973320.32	2285420.27	3744950.48	26513790.11
Scenariul minimal combinat cu Scenariul 2	1581622	199298	128522	1909442	14.65	25053610.19	2919710.13	27973320.32	2285420.27	4397339.92	25861400.67
Scenariul minimal combinat cu Scenariul 3	1581622	199298	128522	1909442	14.65	25053610.19	2919710.13	27973320.32	2285420.27	4579405.71	25679334.88
Scenariul minimal combinat cu Scenariul 4	1581622	199298	128522	1909442	14.65	25053610.19	2919710.13	27973320.32	2285420.27	4803159.62	25455580.97

Figură 183 Evoluția compensării în funcție de venituri



La o crestere a veniturilor de 22,32%, scade nevoie de compensare cu 5,76%

La o crestere a veniturilor de 4,92%, scade nevoie de compensare cu 1,65%

La o crestere a veniturilor de 7,66%, scade nevoie de compensare cu 2,74%

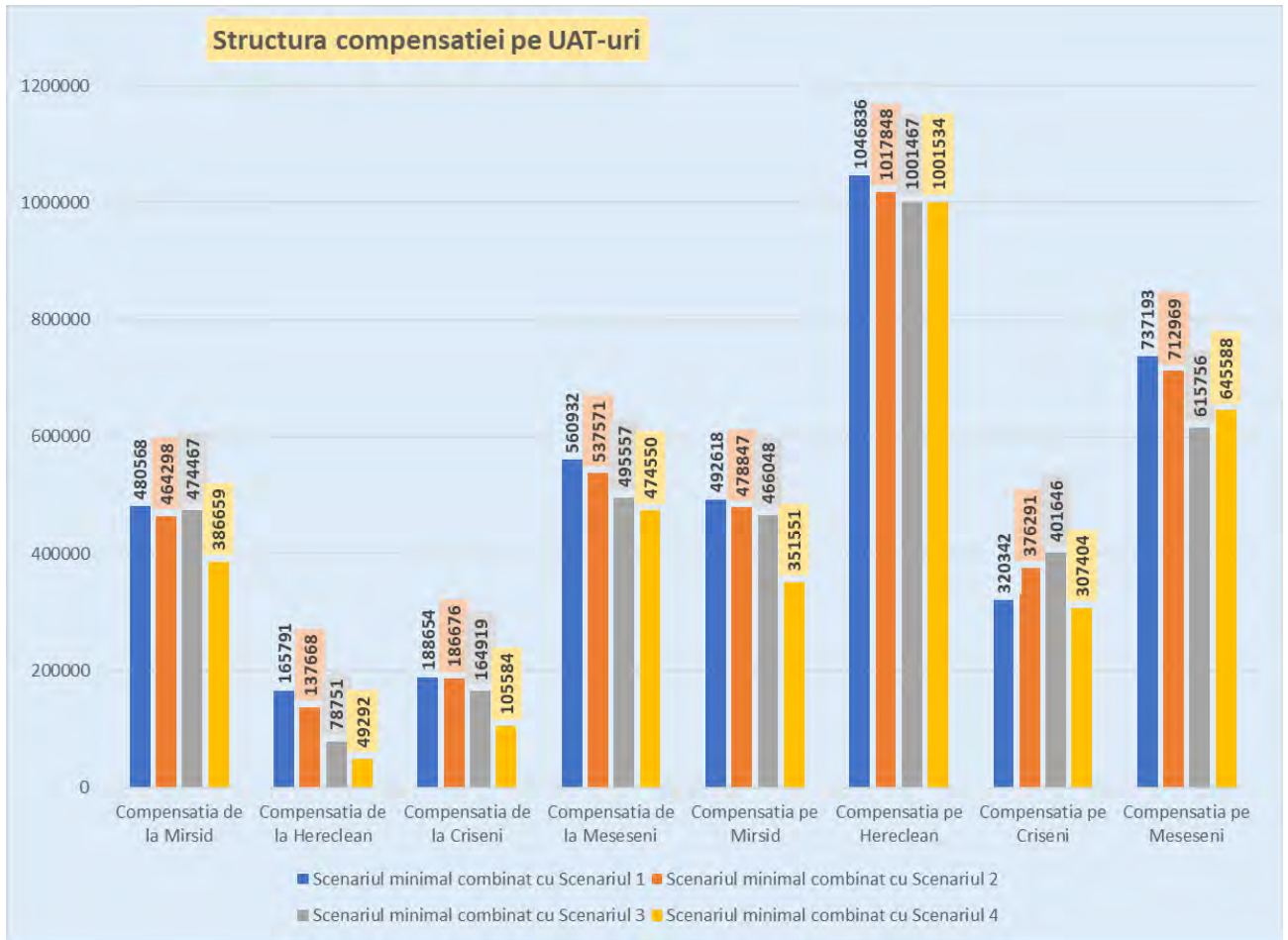
Cresterea de 22,32% ale veniturilor se realizeaza prin crestere cu 33% a tarifului biletului si cu 19% a abonamentelor

Cresterea de 22,32% ale veniturilor se realizeaza prin crestere cu 33% a tarifului biletului si cu 19% a abonamentelor

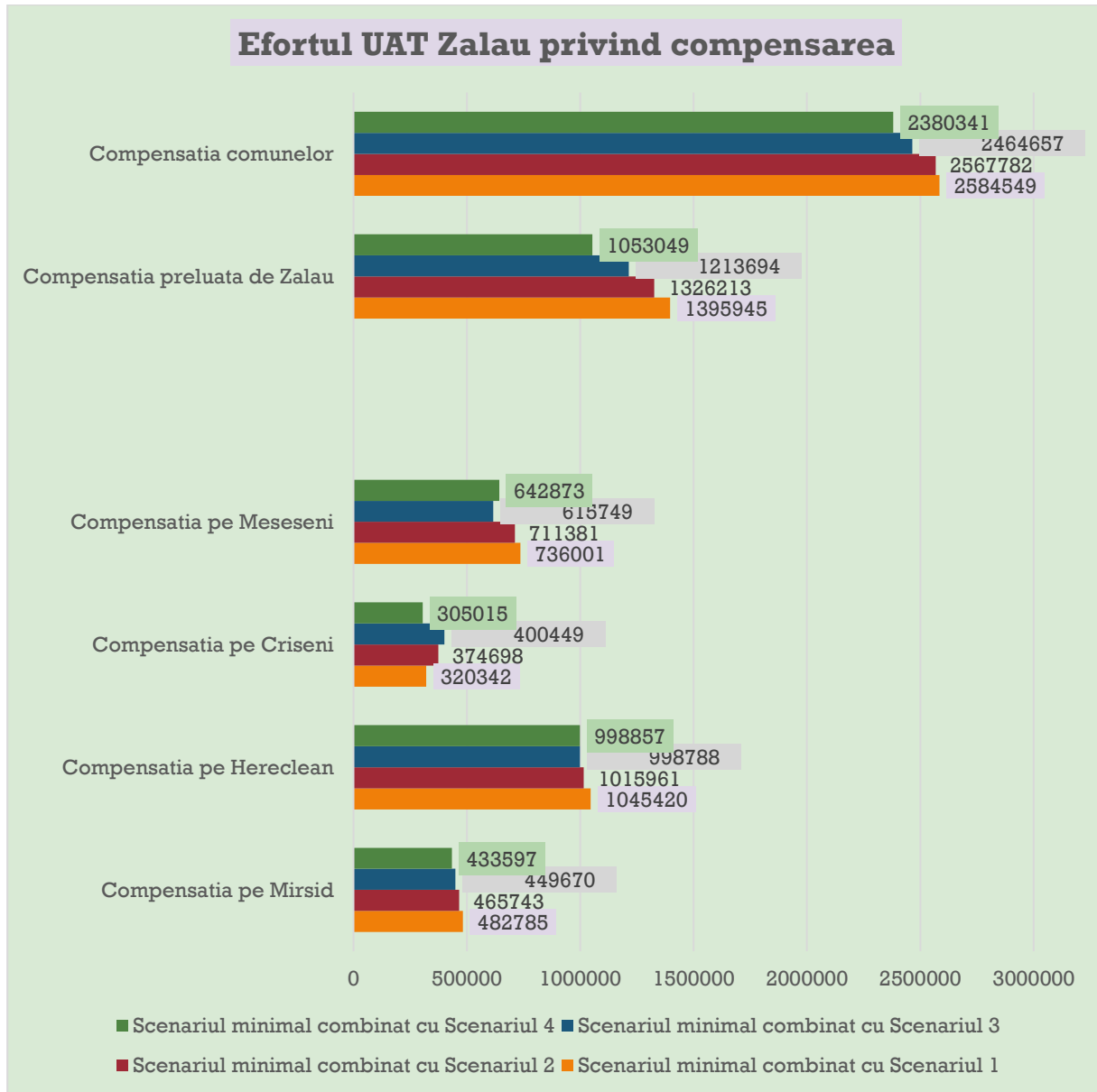
Cresterea de 4,92% ale veniturilor se realizeaza prin crestere cu 25% a tarifului biletului si cu 20% a abonamentelor

Cresterea de 7,66% ale veniturilor se realizeaza prin crestere cu 20% a tarifului biletului si cu 14,28% a abonamentelor

Figură 184 Structura compensației pe UAT-uri



Figură 185 Efortul UAT Zalau privind compensarea



1. UAT Zalau preia aproape 50% din sarcina de compensare a comunelor
2. Cu cât veniturile sunt mai mici, cu atât compensarea trebuie sa fie mai mare, costurile fiind identice
3. Scenariul minimal combinat cu scenariul 4 (tarife mari) necesita de regula cea mai mica compensare
4. In urma calculor de suportabilitate, se propune scenariul 3 pentru tarife in cazul UAT-lor, diferitele dupa distanta parcursa pe raza fiecarui UAT

Solutiile cele mai avantajoase obtin punctaj mare

Zalau	Mirsid	Hereclean	Criseni	Meseseni	Total	Optiunea cea mai buna	8 puncte
Scenariul 4	Scenariul 4	Scenariul 4	Scenariul 4	Scenariul 3	Scenariul 4	Optiunea cea mai proasta	2 puncte
8	8	8	8	8	32/40		

In ordinea descrescatoare a ofertei, punctajul Final arată ca în tabelul anterior

Scenariul minimal combinat cu scenariul 4, adica majorare si diferentiere tarife in functie de distanta a câstigat detasat, având in vedere criteriul economic si de eficienta in cheltuirea banilor publici.

Tinând cont de nivelul de suportabilitate a populației rurale, s-a ales **Scenariul nr. 3** care ca structura seamăna cu Scenariul 4, dar nivelul de creștere diferențiată pentru comunele care se află la diferite distanțe nu este atât de pronunțat, cu alte cuvinte: tarifele sunt mai acceptabile

Scenariul minimal combinat cu scenariul 3, adica majorare si diferentiere tarife in functie de distanta a fost propus, având in vedere criteriul economic si de eficienta in cheltuirea banilor publici precum și suportabilitatea populației, în special a celei rurale.

11.8. ANEXE

1. Anexa 1 - Proiect HCL avizare SO si aprobare mandatare catre AZMTPZ
2. Anexa 2 – Proiect HAGA AZMTPZ delegarea gestiunii pe raza AZMTPZ
3. Anexa 3.1 – HAGA AZMTPZ bazata pe HCL-uri de la Anexa 1
4. Anexa 3.2 - HCL avizare SO si aprobare mandatare catre AZMTPZ UAT Zalău
5. Anexa 3.3 - HCL avizare SO si aprobare mandatare catre AZMTPZ UAT Mirșid
6. Anexa 3.2 - HCL avizare SO si aprobare mandatare catre AZMTPZ UAT Hereclean
7. Anexa 3.2 - HCL avizare SO si aprobare mandatare catre AZMTPZ UAT Meseșenii de Jos
8. Anexa 3.2 - HCL avizare SO si aprobare mandatare catre AZMTPZ UAT Crișeni
9. Anexa 4 - Anunț JOUE
10. Anexa 5.1 – Informare Instituția Prefectului
11. Anexa 5.2 – Informare Consiliul Județean
12. Anexa 6 – HCL statut AZMTPZ
13. Anexa 7 – ROF AZMTPZ
14. Anexa 8 – Organigrama AZMTPZ
15. Anexa 9 – HCL ale UAT-lor de contribuție la majorarea capitalului Transurbis
16. Anexa 10 – HAGA TRANSURBIS de transformare in operator regional
17. Anexa 11 – Act constitutiv nou operator Regional
18. Anexa 12 – Consultare publică
19. Proiect de Contract de delegare a gestiunii al operatorului regional

Cuprinsul Figurilor

Figură 1 Localizare mun. Zalău prin raportare la rețelele de transport.....	11
Figură 2 Evoluția numărului de locuitori în zona metropolitană Zalău, 2007-2020	13
Figură 3 Evoluția numărului de locuitori în zona metropolitană Zalău, 2014-2020, preluat din PMUD Municipiul Zalău - 2023.....	14
Figură 4 Numărul de locuitori în zona metropolitană Zalău, 2020	16
Figură 5 Populația pe grupe de vârstă în zona metropolitană Zalău, 2020	17
Figură 6 Piramida vârstelor pentru municipiul Zalău, 2020	18
Figură 7 Numărul de firme active la 1.000 de locuitori, 2019.....	23
Figură 8 Numărul de salariați la 1.000 de locuitori, 2019	24
Figură 9 Ponderea angajaților pe domenii de activitate conform CAEN în municipiul Zalău, 2019, %.....	25
Figură 10 Ponderea șomerilor în total resurse de muncă în zona metropolitană Zalău, 2014-2019.....	26
Figură 11 Navetismul la nivelul municipiului Zalău, 2023	27
Figură 12 Harta zonelor marginalizate din municipiul Zalău, 2016	28
Figură 13 Principalele zone de expansiune la nivelul municipiului Zalău	31
Figură 14 Rețeaua TEN-T – rutier în România	36
Figură 15 Frecvența curselor de transport public județean.....	38
Figură 16 Încadrarea în rețeaua de transport națională.....	41
Figură 17 Accesibilitatea localităților conform valorilor Indicelui de Dezvoltare Teritorială	42
Figură 18 Aeroporturi din rețeaua Ten-T și zone de accesibilitate sub 50 km în regiunea de Nord-Vest	44
Figură 19 Rețeaua de căi ferate din România	45

Figură 20 Timpul necesar pentru a accesa cele mai importante centre urbane, rutier vs. Feroviar.....	47
Figură 21 Legăturile cu localitățile din zona urbană funcțională (minute rutier vs feroviar)	48
Figură 22 Scenariul C care vizează orașele foarte mici și regiunile mai puțin dezvoltate.....	53
Figură 23 Coeziunea teritorială conform valorilor Indexului de dezvoltare teritorială	54
Figură 24 Localizare și relații de vecinătate pentru municipiul Zalău, jud. Sălaj	57
Figură 25 Dezvoltarea socială a județelor pe medii de rezidență (urban versus rural)	58
Figură 26 Tipologie a localităților urbane și a arii potențiale de polarizare.....	60
Figură 27 Clasificarea străzilor din municipiul Zalău pe categorii funcționale.....	66
Figură 28 Nivelul de serviciu al rețelei de drumuri	67
Figură 29 Starea fizică a sistemului de străzi.....	69
Figură 30 Evolutia abonamentelor vandute.....	73
Figură 31 Evolutia biletelor vandute	73
Figură 32 Evolutia biletelor echivalente vandute.....	74
Figură 33 Evolutia total bilete vandute	74
Figură 34 Repartiția mijloacelor de transport în comun (TUC) după norma de poluare.....	76
Figură 35 Numar pasageri transportati	78
Figură 36 Harta serviciilor urbane actuale	80
Figură 37 Gradul de deservire al stațiilor de transport public	83
Figură 38 Origine – Destinație Automobil Vs. Autobuz.....	85
Figură 39 Legătura unităților de învățământ cu sistemul de transport public local	87
Figură 40 Criseni	99
Figură 41 Numar locuitori pe grupe de varste Criseni	101

Figură 42 Grafic cu structura populatiei Criseni.....	101
Figură 43 Grafic cu numar locuitori pe grupe de varsta Mirsid	105
Figură 44 Grafic cu numar locuitori pe sexe Mirsid	105
Figură 45 Grafic cu Structura populatiei pe grupe de varsta Comuna Hereclean	114
Figură 46 Structura populatiei pe sexe Comuna Hereclean.....	114
Figură 47 Grafic cu structura populatiei pe grupe de varsta Comuna Mesesenii de Jos.....	116
Figură 48 Grafic cu structura populatiei pe sexe Comuna Mesesenii de Jos.....	117
Figură 49 Sistemul de zonificare – extras din baza de date visum – zona de analiză extinsă	126
Figură 50 Sistemul de zonificare – extras din baza de date visum – zona urbană.....	127
Figură 51 Sistemul de zonificare – densitatea populației (a) și a locurilor de muncă (b).....	128
Figură 52 Rute metropolitane propuse	132
Figură 53 Amplasarea statiilor din Municipiul Zalau	147
Figură 54 Amplasarea statiilor din Zona Metropolitană Zalau	149
Figură 55 Interfata sistemului RADCOM	155
Figură 56 Harta traseului Zalău – Crișeni	158
Figură 57 Harta traseului Zalău – Hereclean - Dioșod.....	159
Figură 58 Harta traseului Zalău – Meseșenii de Jos – Meseșenii de Sus	160
Figură 59 Harta traseului Zalău – Meseșenii de Jos – Meseșenii de Sus cu varianta de la Bradet	161
Figură 60 Ruta Zalău - Aghireș – Fetindia.....	162
Figură 61 Harta traseului Zalău – Mirșid – Popeni	163
Figură 62 Harta traseului Zalău – Ortelec – Moigrad	164
Figură 63 Harta traseului Zalău – Ortelec – Moigrad varianta de la Bradet	164

Figură 64 Harta tresului Jandarmeria - Panic	166
Figură 65 Centralizator de harta serviciilor	167
Figură 66 Linia 1.....	173
Figură 67 Linia 1B	173
Figură 68 Linia 1C	174
Figură 69 Linia 1M	174
Figură 70 Linia 1TE.....	175
Figură 71 Linia 2.....	175
Figură 72 Linia 2A	176
Figură 73 Linia 2BB	176
Figură 74 Linia 2C	177
Figură 75 Linia 2 TE.....	177
Figură 76 Linia 3.....	178
Figură 77 Linia 4.....	178
Figură 78 Linia 4B	179
Figură 79 Linia 5.....	179
Figură 80 Linia 5B	180
Figură 81 Linia 6.....	180
Figură 82 Linia 6A	181
Figură 83 Linia 6B	181
Figură 84 Linia 6BE	182
Figură 85 Linia 7.....	182
Figură 86 Linia 8.....	183

Figură 87 Linia 9.....	183
Figură 88 Linia 10.....	184
Figură 89 Linia 11.....	184
Figură 90 Linia 11B Popa	185
Figură 91 Linia 11B	185
Figură 92 Linia 11C	185
Figură 93 Linia 11D Popa	186
Figură 94 Linia 11D	187
Figură 95 Linia 12.....	187
Figură 96 Linia 13.....	188
Figură 97 Linia 13A	188
Figură 98 Linia 13B	189
Figură 99 Linia 14.....	189
Figură 100 Linia 14A	190
Figură 101 Linia 15.....	190
Figură 102 Linia 16.....	191
Figură 103 Linia 16B	191
Figură 104 Linia 17.....	192
Figură 105 Linia 17G	192
Figură 106 Linia 18.....	193
Figură 107 Linia 19.....	193
Figură 108 Linia 22.....	194
Figură 109 Linia 22J	194

Figură 110 Linia 22L.....	195
Figură 111 Linia 22M	195
Figură 112 Linia 25.....	196
Figură 113 Linia 26.....	196
Figură 114 Linia 27.....	197
Figură 115 Linia 27B	197
Figură 116 Linia 28.....	198
Figură 117 Linia 30.....	198
Figură 118 Linia 30M	199
Figură 119 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Mesesenii de Jos - dimineata.....	200
Figură 120 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Mesesenii de Jos - dupa masa	200
Figură 121 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Moigrad - dimineata.....	201
Figură 122 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Moigrad - dupa masa	201
Figură 123 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Cristur Criseni - dimineata.....	202
Figură 124 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Cristur Criseni - dupa masa	202
Figură 125 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Cristur - Garceiu - dimineata.....	203
Figură 126 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Cristur - Garceiu - dupa masa	203
Figură 127 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Hereclean - Diosod -	

dimineata.....	204
Figură 128 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Hereclean - Diosod - dupa masa	204
Figură 129 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Zalau Gara - Moigrad - dimineata.....	205
Figură 130 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Zalau Gara - Moigrad - dupa masa.....	205
Figură 131 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Zalau Gara - Plopeni – dupa masa	206
Figură 132 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Jandarmeria - Panic - dimineata	206
Figură 133 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Jandarmeria - Panic - dupa masa	207
Figură 134 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Zalau Gara - Mesesenii de Sus - dimineata.....	207
Figură 135 Estimarea timpilor de mers in perioade de varf de trafic - Zalau Gara - Mesesenii de Sus - dupa masa	208
Figură 136 Localizare mun. Zalău prin raportare la rețelele de transportSursa: PATN; Secțiunea căi de comunicație, <i>apud</i> PMUD mun. Zalău, 2017, p. 33.....	232
Figură 137 Organigrama Transurbis	251
Figură 138 Nivelul serviciului metropolitan pentru primul an - Parcurs anual (km)	395
Figură 140 Veniturile UAT-lor în cele 5 scenarii	396
Figură 141 Compensarea de asigurat de UAT-ri în cele 5 scenarii.....	396
Figură 142 Contribuția veniturilor din vânzări din totalul cheltuielilor	399
Figură 143 Total venituri din vânzări.....	399

Figură 144 Câștigul obținut de UAT-uri în urma optimizării (%)	403
Figură 145 Câștigul obținut de UAT-uri în urma optimizării (lei)	403
Figură 146 Grafic cu elemente de venituri si cheltuieli ale Municipiului Zalău	406
Figură 147 Grafic cu elemente de venituri si cheltuieli ale UAT Mirșid (Moigrad)	407
Figură 148 Grafic cu elemente de venituri si cheltuieli ale Municipiului Hereclean (Panic)	408
Figură 149 Grafic cu elemente de venituri si cheltuieli ale UAT Meseșenii de Jos (fără Fetindia).....	408
Figură 150 Grafic cu elemente de venituri si cheltuieli ale Zonei Metropolitane Zalău.....	409
Figură 151 Sistemul de zonificare – extras din baza de date visum – zona de analiză extinsă	416
Figură 152 Sistemul de zonificare – extras din baza de date visum – zona urbană.....	417
Figură 153 Grafic M1 Gara Zalău – Crișeni – Cristur Crișeni - Gârceiu L-V.....	420
Figură 154 Grafic M1 Gara Zalău – Crișeni – Cristur Crișeni - Gârceiu S-D	420
Figură 155 Traseul M1 Gara Zalău – Crișeni – Cristur Crișeni – Gârceiu	421
Figură 156 Grafic 2 Gara Zalau – Mirșid – Popeni L-V	422
Figură 157 Grafic 2 Gara Zalau – Mirșid – Popeni S-D.....	422
Figură 158 Traseul M2 Gara Zalau – Mirșid – Popeni	423
Figură 159 Grafic M3 Gara Zalău - Ortelec - Moigrad L-V	424
Figură 160 Grafic M3 Gara Zalău - Ortelec - Moigrad S-D.....	424
Figură 161 Traseul M3 Gara Zalău - Ortelec - Moigrad.....	425
Figură 162 Grafic M4 Gara Zalău – Aghireș – Meseșenii de Jos – Meseșenii de Sus L-V	426
Figură 163 Grafic M4 Gara Zalău – Aghireș – Meseșenii de Jos – Meseșenii de Sus S-D.....	426
Figură 164 Traseul M4 Gara Zalău – Aghireș – Meseșenii de Jos – Meseșenii de Sus.....	427
Figură 165 Grafic M5 Gara Zalău – Jandarmeria - Panic L-V	428

Figură 166 Grafic M5 Gara Zalău – Jandarmeria - Panic S-D.....	428
Figură 167 Traseul M5 Gara Zalău – Jandarmeria – Panic	429
Figură 168 Grafic M6 Zalău – Hereclean - Dioşod L-V	430
Figură 169 Grafic M6 Zalău – Hereclean - Dioşod S-D	430
Figură 170 Traseul M6 Zalău – Hereclean – Dioşod - Bocşiţa	431
Figură 171 Harta tuturor serviciilor metropolitane	433
Figură 172 Grafic M1 – Gara Zalău – Crişeni – Cristeşti Crişeni – Gârceiu L-V.....	438
Figură 173 Grafic M1 – Gara Zalău – Crişeni – Cristeşti Crişeni – Gârceiu S-D	438
Figură 174 Grafic M2 – Gara Zalău – Mirşid – Popeni L-V.....	442
Figură 175 Grafic M2 – Gara Zalău – Mirşid – Popeni S-D	443
Figură 176 Grafic M3 – Gara Zalău – Moigrad L-V	445
Figură 177 Grafic M3 – Gara Zalău – Moigrad S-D.....	446
Figură 178 Grafic M4: Gara Zalău – Meseşenii de Sus L-V.....	450
Figură 179 Grafic M4: Gara Zalău – Meseşenii de Sus S-D.....	451
Figură 180 Grafic M5: Gara Zalău – Jandarmeria - Panic L-V	455
Figură 181 Grafic M5: Gara Zalău – Jandarmeria - Panic S-D.....	456
Figură 182 Grafic M6: Gara Zalău – Hereclean - Dioşod L-V	461
Figură 183 Grafic M6: Gara Zalău – Hereclean - Dioşod S-D.....	461
Figură 184 Evoluţia compensării În funcţie de venituri	485
Figură 185 Structura compensaţiei pe UAT-uri.....	486
Figură 186 Efortul UAT Zalau privind compensarea.....	487

Cuprinsul Tabelelor

Tabel 1 Cartierele cu suprafețele aferente ale Municipiului Zalău	12
Tabel 2 Principalii indicatori demografici privind populația zona metropolitană Zalău, comparativ cu alte niveluri teritoriale, 2020.....	19
Tabel 3 Indicatori ai mișcării naturale și ai mișcării migratorii a populației în zona metropolitană Zalău, 2019	21
Tabel 4 Distanțe pe căi rutiere și feroviare față de alte municipii reședință de județ	34
Tabel 5 Distanțe pe căi rutiere și feroviare față de alte localități de rang IV – reședințe de comune.....	42
Tabel 6 Tabloul de sosirea-plecarea trenurilor Zalau.....	49
Tabel 7 Indicatori ai urbanizării pe județe, regiunea de Nord Vest (2018).....	59
Tabel 8 Structură redusă a Zonei Urbane Funcționale ale Municipiul Zalău	62
Tabel 9 Localitățile cu cele mai mari creșteri și localitățile cu cele mai mari descreșteri ale populației rezidente la 1 decembrie 2021 din județul Sălaj față de recensământul din anul 2011, rezultate provizorii RPL2021	62
Tabel 10 Populația rezidentă după domiciliu, pe județe și municipii, orașe, comune, la 1 decembrie 2021.....	63
Tabel 11 Populația rezidentă pe sexe, județe, municipii, orașe, comune și sate, la 1 decembrie 2021.....	63
Tabel 12 Situație vânzări bilete și abonamente în municipiul Zalău (2012-2023).....	72
Tabel 13 Numărul de călători deserviți în fiecare an, 2014 – 2023	77
Tabel 14 Rezultate recensământ Criseni	100
Tabel 15 Structura populației Criseni	101
Tabel 16 Structura populației pe grupe de vârstă comuna Mirsid	104

Tabel 17 Structura populatiei pe sexe comuna Mirsid	104
Tabel 18 Structura populatiei pe grupe de varsta Comuna Hereclean	112
Tabel 19 Structura populatiei pe sexe Comuna Hereclean	113
Tabel 20 Structura populatiei pe grupe de varsta Comuna Mesesenii de Jos	115
Tabel 21 Structura populatiei pe sexe Comuna Mesesenii de Jos	116
Tabel 22 Populația și locurile de muncă în raport cu sistemul de zonificare	118
Tabel 23 Centralizator Populația totala, angajata/neangajata, elevi/studenti și locurile de muncă în raport cu sistemul de zonificare	122
Tabel 24 Rute metropolitane propuse	131
Tabel 25 Distanțele de circulație pe rutele noi metropolitane (de la frontiera UAT Zalău)	132
Tabel 26 Puncte imbarcare- debarcare comuna Mirsid.....	133
Tabel 27 Puncte imbarcare - debarcare comuna Criseni	134
Tabel 28 Puncte imbarcare - debarcare comuna Hereclean.....	135
Tabel 29 Puncte imbarcare - debarcare comuna Mesesenii de Jos.....	136
Tabel 30 Tarifele actuale și propunerea de nemodificare pentru Municipiul Zalău.....	137
Tabel 31 Flota AUTO 2024.....	140
Tabel 32 Statii de transport local din Municipiul Zalau	142
Tabel 33 Locatii instalare sistem de informare calatori + camera supraveghere din PNRR 1	150
Tabel 34 locatii instalare sistem de informare calatori + camera supraveghere din PNRR 2	151
Tabel 35 Lista statiilor pe culoare de mobilitate-cu sisteme it - instalate	152
Tabel 36 Tabel cu punctele de distribuire a titlurilor de calatorie / centrelor de emitere a documentelor de transport.....	156
Tabel 37 Lista automatelor de vânzare	156
Tabel 38 Lista locațiilor noilor automate de vânzare abonamente și bilete.....	157

Tabel 39 Lista serviciilor consacrate.....	168
Tabel 40 Lista noilor servicii metropolitane.....	172
Tabel 41 Programul de transport anual actual de la încheierea contractului	210
Tabel 42 Harta serviciilor actuale	214
Tabel 43 Situatia modificarilor de contract de delegare gestiune prin acte aditionale.....	215
Tabel 44 Programul de transport judetean de persoane prin curse regulate pe raza judetului Salaj in perioada 2023-2028	217
Tabel 45 Curse Zalau - Chilioara	218
Tabel 46 Curse Chilioara - Zalau	219
Tabel 47 Servicii publice de transport județean de persoane Zala-Diosod-Chilioara.....	220
Tabel 48 Mesesenii de Jos - Zalau	221
Tabel 49 Zalau - Mesesenii de Jos	222
Tabel 50 Servicii publice de transport județean de persoane Zalau-Mesesenii de Jos-Sag	224
Tabel 51 Zalau - Panica.....	226
Tabel 52 Panic - Zalau.....	227
Tabel 53 Servicii publice de transport județean de persoane Zalau-Panic-Recea.....	227
Tabel 54 Nivelul tarifelor ferente Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public de persoane.....	229
Tabel 55 Modul de acordare a gratuitatilor si reducerilor.....	231
Tabel 56 Impărțirea Municipiului Zalău în cartiere	233
Tabel 57 Programul anual de Transport aferent anului 1 de contract – UAT ZALAU	235
Tabel 58 Programul de transport Metropolitan pentru anul 1 de contract	242
Tabel 59 Programul total Zonă metropolitană Zalău pentru anul 1	243
Tabel 60 Programul anual de Transport aferent anului 1 de contract – UAT Zalău	244

Tabel 61 Programul anual de Transport aferent anului 1 de contract – UAT Criseni.....	244
Tabel 62 Programul anual de Transport aferent anului 1 de contract – UAT Mesesenii de Jos.....	244
Tabel 63 Programul anual de Transport aferent anului 1 de contract – UAT Mirșid.....	245
Tabel 64 Programul anual de Transport aferent anului 1 de contract – UAT Hereclean	245
Tabel 65 Programul anual de Transport aferent anului 1 de contract – toate UAT-le fara Zalău	245
Tabel 66 Adresa punctelor de distribuire a titlurilor de calatorie/centrelor de emitere a documentelor de transport.....	252
Tabel 67 Dotarea statiilor cu Sistem Informare Calatori +Camere Video	252
Tabel 68 Mijloacele fixe aparținând UAT Zalău date în folosință către SC Transurbis SA pentru calcul redevență	253
Tabel 69 Indicatori sintetici privind activitatea operatorului în perioada 2021-2023.....	278
Tabel 70 Indicatori de performanta pentru serviciul public de transport local de persoane.....	282
Tabel 71 Programul de investiții al operatorului TRANSURBIS	284
Tabel 72 Tratarea optiunilor de delegare a contractului de servicii publice de transport de calatori cu analizarea criteriilor.....	292
Tabel 73 Valoarea redevenței calculate	307
Tabel 74 Tabel sintetic privind calculul costului/km	311
Tabel 75 Structura elementelor de cost pentru calculul tarifului mediu (ordin ANRSC 134/2019 si 634/2022)	312
Tabel 76 Tabel cu distanțele kilometrice măsurate	318
Tabel 77 Tabel cu cheltuielile anuale aferente UAT-lor, corespunzator programului minimal - Scenariul 1.....	320

Tabel 78 Tabel cu cheltuielile anuale aferente UAT-lor, corespunzator programului optim - Scenariul 2	321
Tabel 79 Tabel cu cheltuielile anuale aferente UAT-lor, corespunzator programului maximal - Scenariul 3	322
Tabel 80 Tabel cu preluare cheltuieli anuale aferente UAT Zalau, din cea metropolitana corespunzator programului maximal - Scenariul 1	323
Tabel 81 Tabel cu preluare cheltuieli anuale aferente UAT Zalau, din cea metropolitana corespunzator programului optim - Scenariul 2	324
Tabel 82 Tabel cu preluare cheltuieli anuale aferente UAT Zalau, din cea metropolitana corespunzator programului maximal - Scenariul 3	325
Tabel 83 Venituri pentru Scenariul minimal combinat cu Scenariul 1-4.....	326
Tabel 84 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 1	329
Tabel 85 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 2	330
Tabel 86 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 3	331
Tabel 87 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 4	332
Tabel 88 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 1 UAT Zalău	333
Tabel 89 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 2 UAT Zalău	334
Tabel 90 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 3 UAT Zalău	335
Tabel 91 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 4 UAT Zalău	336
Tabel 92 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 1 UAT Mirșid.....	337

Tabel 93	Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 2 UAT Mirșid.....	338
Tabel 94	Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 3 UAT Mirșid.....	339
Tabel 95	Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 4 UAT Mirșid.....	340
Tabel 96	Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 1 UAT Hereclean.....	341
Tabel 97	Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 2 UAT Hereclean.....	342
Tabel 98	Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 3 UAT Hereclean.....	343
Tabel 99	Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 4 UAT Hereclean.....	344
Tabel 100	Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 1 UAT Criseni.....	345
Tabel 101	Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 2 UAT Criseni.....	346
Tabel 102	Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 3 UAT Criseni.....	347
Tabel 103	Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 4 UAT Criseni.....	348
Tabel 104	Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 1 UAT Meseșenii de Jos.....	349
Tabel 105	Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 2 UAT Meseșenii de Jos.....	350

Tabel 106 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 3 UAT Meseșenii de Jos.....	351
Tabel 107 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 4 UAT Meseșenii de Jos.....	352
Tabel 108 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 1 Zona Metropolitană Zalău.....	353
Tabel 109 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 2 Zona Metropolitană Zalău.....	354
Tabel 110 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 3 Zona Metropolitană Zalău.....	355
Tabel 111 Calculul Compensației pentru scenariul minimal combinat cu Scenariul 4 Zona Metropolitană Zalău.....	356
Tabel 112 Tarife pentru Transportul Urban Zalău actuale și propuse	357
Tabel 113 Tarife Transportul Metropolitan și Urban - Scenariul 1	358
Tabel 114 Tarife Transportul Metropolitan Valabil pentru toate Comunele asociate - Scenariul 2	359
Tabel 115 Tarife Metropolitane si diferențiate în funcție de zone km - Scenariul 3	360
Tabel 116 Tarife Metropolitane si diferențiate în funcție de zone km - Scenariul 4	362
Tabel 117 Indicatorii de performanță ai TRANSURBIS SA propusi.....	365
Tabel 118 Tabel cu distanțele kilometrice măsurate	375
Tabel 119 Programul de transport urban pentru anul I.....	376
Tabel 120 Programul de transport Zona Metropolitana pentru anul I.....	385
Tabel 121 Centralizarea serviciilor Metropolitane Zalău pentru anul I.	386
Tabel 122 Programul de Transport metropolitan cu distante aferente UAT-lor	386
Tabel 123 Centralizator program de transport Urban+Metropolitan Zalău cu dislocari.....	387

Tabel 124 Calcule sintetice pentru cost vehicul-km.....	388
Tabel 125 Structura cheltuielilor aferente prognozei	389
Tabel 126 Calculul veniturilor și compensațiilor pentru Scenariul 1	390
Tabel 127 Calculul veniturilor și compensațiilor pentru Scenariul 2	391
Tabel 128 Calculul veniturilor și compensațiilor pentru Scenariul 3	392
Tabel 129 Calculul veniturilor și compensării pentru Scenariul 3 Bis	393
Tabel 130 Calculul veniturilor și compensațiilor pentru Scenariul 4	394
Tabel 131 Tariful urban propus pentru varianta optimizată.....	404
Tabel 132 Tarife diferențiate pentru UAT-uri corespunzător Scenariului 3 pentru varianta optimizată.....	405
Tabel 133 Tabel sintetic cu rezultatul optimizării	406
Tabel 134 Trasee metropolitane noi propuse.....	418
Tabel 135 Centralizarea tuturor serviciilor metropolitane	432
Tabel 136 Programul de transport M1 Zalău – Crișeni – Cristur Crișeni - Gârceiu	434
Tabel 137 Programul de transport M2 Gara Zalău – Mirșid - Popeni	435
Tabel 138 Programul de transport M3 Gara Zalău – Ortelec – Moigrad	435
Tabel 139 Programul de transport M4 Gara Zalău - Aghireș – Meseșenii de Jos – Meseșenii de Sus	436
Tabel 140 Programul de transport M5 Gara Zalău – Jandarmeria - Panic.....	436
Tabel 141 Programul de transport M6 Gara Zalău – Hereclean – Dioșod	437
Tabel 142 Curse M1 Zalău Gară - CRISTUR CRISENI Luni - Vineri.....	439
Tabel 143 Curse M1 Zalău Gară - CRISTUR CRISENI Sâmbătă - Duminică	439
Tabel 144 Curse Grafic M2 – Gara Zalău – Mirșid – Popeni L-V.....	443
Tabel 145 Grafic M2 – Gara Zalău – Mirșid – Popeni S-D	443

Tabel 146 Curse Grafic M3 – Gara Zalău – Moigrad L-V	446
Tabel 147 Curse Grafic M3 – Gara Zalău – Moigrad S-D	446
Tabel 148 Curse Grafic M4: Gara Zalău – Meseșenii de Sus L-V	451
Tabel 149 Grafic M4: Gara Zalău – Meseșenii de Sus S-D.....	451
Tabel 150 Curse M5: Gara Zalău – Jandarmeria - Panic L-V.....	456
Tabel 151 Curse M5: Gara Zalău – Jandarmeria - Panic S-D	456
Tabel 152 Curse M6: Gara Zalău – Hereclean - Dioșod L-V.....	461
Tabel 153 M6: Gara Zalău – Hereclean - Dioșod S-D.....	462
Tabel 154 Tarifele actuale și propunerea de nemodificare pentru Municipiul Zalău.....	474
Tabel 155 Noul Tarif Transport Combinat Urban + Metropolitan Zalău.....	481
Tabel 156 Varianta cu scenariul 3 pentru calculul compensației în ipoteza realizării întregului serviciu metropolitan.....	483
Tabel 157 Alegerea variantei optime dintre Scenarii de tarife pentru program de transport minimal pentru toate UAT-le	484