

Hr. 115 din 20.03.2009

**HOTĂRÂREA nr. _____
din _____
privind aprobarea Studiului de oportunitate
pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate**

Consiliul Local al Municipiului Arad,

Având în vedere:

- inițiativa Primarului Municipiului Arad, exprimată prin expunerea de motive cu nr. 15726/18.03.2009
- raportul de specialitate nr. 15730/18.03.2009 al Serviciului autorizații;
- avizele comisiilor de specialitate ale Consiliului Local al Municipiului Arad;
- prevederile art.5, alin. (2) din Ordinul nr.263/2007 al presedintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice (A.N.R.S.C.U.P) privind aprobarea Normelor – cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- prevederile Legii nr. 92/2007, Legea serviciilor de transport public local ;
- prevederile Ordinului nr. 353/23.11.2007, pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;

În temeiul art.36 alin. (1) și alin.(6) din Legea nr.215/2001, republicată, privind administrația publică locală, adoptă prezenta

HOTĂRÂRE :

Art.1. Se aprobă Studiul de oportunitate din anexa nr. 1 la prezenta hotărâre.

Art.2. Prezenta hotărâre se va comunica tuturor celor interesați prin grija Serviciului administrație publică locală.

Art.3. Prezenta hotărâre se comunică:

- Prefecturii Județului Arad;
- Primarului Municipiului Arad;
- Direcției Economice;
- Direcției Comunicare
- Serviciului autorizații;
- Mass - mediei locale.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ

SECRETAR

STUDIUL DE OPORTUNITATE

pentru delegarea gestiunii serviciului

GENERALITĂȚI

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate este parte componentă a serviciilor de transport public local, care la rândul lor fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică.

Acest serviciu cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general desfășurate la nivelul unității administrativ teritoriale, sub controlul și coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local de persoane.

Municipiul Arad este principala poartă de intrare în România dinspre Uniunea Europeană și cel mai important nod rutier și feroviar din vestul României situat pe coridorul IV Pan - European care leagă țările din vestul Europei cu cele din Europa de sud-est și Orientul Mijlociu.

România ocupă o poziție cheie la granița de est a Europei extinse fiind o poartă către est și sud. Trei axe prioritare TEN -T străbat România, și anume Axele Prioritare nr. 7,18 și 22. Proiectele prioritare TEN -T stabilite până în 2011 sunt autostrada Nădlac - Sibiu, calea ferată Curtici - Brașov și eliminarea strangulărilor de pe Dunăre.

Integrarea în Uniunea Europeană a creat premisele unei creșteri economice accentuate. Printre obiectivele majore ale acestui context, este și dezvoltarea transportului și a infrastructurii de transport

Municipiul are acces direct la magistralele feroviare și rutiere care îl traversează, situație ce asigură legături atât pentru călători cât și pentru mărfuri, nu numai cu capitala și principalele centre ale țării, ci și cu exteriorul. La acestea se adaugă facilitățile oferite pentru traficul intern și internațional de aeroportul situat la limita de vest a hotarului municipiului.

Totalul străzilor în municipiul Arad este de 732 străzi/345 km. Dacă în anul 2004 existau doar 9 străzi modernizate și 48 de străzi reparate, în anul 2007 numărul total al străzilor modernizate ajunge la 59, iar cel al străzilor reparate la 266.

**DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI, A ARIEI
TERITORIALE ȘI A SISTEMULUI A CĂRUI GESTIUNE
URMEAZĂ SĂ FIE DELEGATĂ**

Acest serviciu a fost înființat în conformitate cu prevederile Legii nr.92/2007 și este reprezentată pe aria teritorială a Municipiului Arad. Delimitările acesteia sunt prezentate în următorul tabel:

Drumul național sau județean	Direcția de mers	Pozițiile kilometrice	
		Intrare Arad	Ieșire Arad
DJ 682	Lipova – Arad – Zădăreni	92+742	100+080 (2,680 km față de DN 69)
DJ 682 F	DN 7-Arad-DJ 682	4+400	7+190
DJ 709	Arad – Șiria	0+000	0+800
DJ 709 B	Arad – Curtici	0+000	2+950
DJ 709 C	Arad – Variașul Mic	0+000	2+860
DN 7	Deva – Arad - Nădlac	539+300	539+700
DN 69	Timișoara – Arad	47+000	-
DN 79	Oradea + Arad	-	4+150

Serviciul de transport public local de persoane se organizează cu respectarea următoarelor principii:

- a) promovarea concurenței între operatorii de transport, respectiv transportatorii autorizați;
- b) garantarea accesului egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport și al transportatorilor autorizați la piața transportului public local;
- c) garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciului de transport public local;
- d) rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu;
- e) administrarea eficientă a bunurilor aparținând sistemelor de transport proprietate a unităților administrativ-teritoriale;
- f) utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a serviciului de transport public local;
- g) deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a mărfurilor și a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări;
- h) asigurarea executării unui transport public local suportabil în ceea ce privește tariful de transport;
- i) recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către utilizatori și prin finanțarea de la bugetul local, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport și transportatorii autorizați;

j) autonomia sau independența financiară a operatorilor de transport și a transportatorilor autorizați;

k) susținerea dezvoltării economice a municipiului prin realizarea unei infrastructuri de transport moderne;

l) satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, ale personalului instituțiilor publice și ale operatorilor economici pe teritoriul municipiului Arad prin servicii de calitate;

m) protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local al municipiului Arad;

n) integrarea tarifară, în viitor, prin utilizarea unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate mijloacele de transport public local de persoane prin curse regulate;

o) dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente;

p) consultarea asociațiilor reprezentative ale operatorilor de transport și/sau ale transportatorilor autorizați, precum și ale utilizatorilor în vederea stabilirii politicilor și strategiilor locale privind transportul public local și modalitățile de funcționare a acestui serviciu.

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate cuprinde:

- transport prin curse regulate cu tramvaie;
- transport prin curse regulate cu autobuze;
- transport prin curse regulate speciale.

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate indeplinește cumulativ următoarele condiții:

a) se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform Legii nr. 92/2007, Legea serviciilor de transport public local;

b) se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a municipiului Arad sau între municipiului Arad și localitățile județului Arad. Traseul transportului cu tramvaiul între municipiul Arad și Ghioroc va fi considerat transport public local;

c) se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către Consiliul Local al Municipiului Arad ;

d) se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz, în județul Arad sau pe raza administrativ teritorială a municipiului Arad.

e) persoanele transportate sunt imbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări (în cazul transportului interjudețean), după caz;

f) pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de

transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;

g) transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini.

Serviciile de transport public local se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități:

- gestiune directă;
- gestiune delegată.

Atribuirea gestiunii serviciilor de transport se va realiza în conformitate cu Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Arad nr. _____.

Bunurile și elementele componente ale sistemelor de transport local aflate în domeniul public sau privat al administrației publice respective vor putea fi date în exploatare pentru prestarea serviciului de transport public operatorilor de transport cărora li s-a atribuit gestiunea serviciului.

Atribuirea bunurilor și a elementelor componente ale sistemelor de transport se face prin gestiune delegată, încheindu-se un contract de concesiune, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.

Gestiunea delegată este forma de atribuire prin concesiune a serviciului de transport public local prin care autoritățile administrației publice locale transferă unuia sau mai multor operatori de transport rutier cu capital public, privat sau mixt sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului, precum și la exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică aferente sistemului de transport public local, în baza unui contract de delegare a gestiunii.

Probleme ale mobilității urbane

- **Dependenta de automobile:** Aproape jumătate din cei 490 milioane de locuitori ai Europei sunt proprietari ai unui autoturism. Principalii factori ce contribuie la dependenta de automobile sunt următorii:

- **Alegerea consumatorului:** autoturismul va rămâne cel mai popular mod de transport datorită numeroaselor sale avantaje precum confortul, statutul, viteza și comoditatea.

- **Subevaluarea:** Conducătorii auto nu suportă costul total al utilizării autoturismului.

- **Practicile de planificare și investiție:** Fondurile publice tind să se concentreze asupra drumurilor și spațiilor de parcare, indiferent de celelalte alternative de transport. Acest fapt a creat un cerc vicios al aglomerației.

- Aglomerarea

Infrastructura nu a ținut pasul cu creșterea numărului de autovehicule, rezultând mari întâzieri ale călătoriilor. În Londra traficul rutier este acum mai lent decât în zilele în care se circula cu trasura.

- **Productivitatea urbană** depinde mult de eficiența sistemului de transport al lucrătorilor, consumatorilor și marfurilor dintr-un loc în altul. Se estimează o creștere anuală a costurilor aglomerației rutiere de până la 1% din

produsul intern brut al Uniunii Europene – în jur de 105 miliarde euro până în 2010. Aglomeratia mai înseamnă risipa de combustibil, creșterea poluării aerului, reducerea eficienței transportului public și favorizarea comportamentului agresiv.

- Consumul de pamant & extinderea urbana necontrolata

Orasele se extind iar pamantul devine din ce în ce mai rar. Acest fenomen este în același timp cauza și efectul utilizării crescânde a autoturismului personal.

- Poluarea aerului & Schimbarea climatica

Traficul rutier din zonele urbane este responsabil pentru peste 10% din emisiile totale de dioxid de carbon – principalul gaz cu efect de seră – din UE. Cu fiecare noi 4.3 milioane autoturisme care circula pe drumurile europene în fiecare an, emisiile de CO₂ produse de transport pot fi cu până la 40% mai mari în 2010 decât în 1990 – subminând eforturile facute de celelalte sectoare industriale în realizarea angajamentelor europene asumate la Kyoto.

Transportul rutier este și principala sursă de monoxid de carbon și particule fine, care prezintă riscuri majore pentru sănătate, inclusiv probleme respiratorii cum ar fi astmul. În fiecare an, circa 300,000 persoane mor prematur ca urmare a bolilor produse de poluarea aerului.

- Accidente & Siguranta rutiera

Creșterea traficului determină și creșterea numărului de accidente. Statisticile arată că unul din trei accidente mortale are loc în zonele urbane.

- Zgomotul

65% din populația europeană este expusă unui nivel de zgomot inacceptabil de ridicat – provenit în mare parte din traficul urban. Zgomotul poate produce tulburări de somn și afectează capacitățile de învățare, motivare și rezolvare a problemelor. Anual se înregistrează în jur de 1800 decese – în principal în zonele urbane – favorizate de zgomotul excesiv.

Impactul transportului asupra mediului – particularități municipiul Arad

Impactul transportului asupra mediului este evidențiat în special prin emisiile de poluanți în atmosferă, provenite de la transportul rutier și prin zgomotul care se produce la trecerea autovehiculelor.

Emisii de poluanți proveniți din trafic

Nr. crt.	Poluantul	Emisia, t/an
1	Oxizi de azot	4 570
2	Compuși organici volatili	2 592
3	Oxid de carbon	14746
4	Metan	104
5	Dioxid de carbon	500 203
6	Pulberi	354

Sursa: Agenția pentru Protecția Mediului Arad

Nivelul pulberilor în suspensie este determinat în trei stații de impact, amplasate în Municipiul Arad, în regim de probe medii de 24 de ore. Punctele de determinare se află pe artere intens circulate. Cantitatea cea mai mare de pulberi

provine din instalațiile de arderi neindustriale (locuințe) - cca.77%, arderi din industria energetică - 11,9%, transport rutier -10,5%.

Situația emisiilor de pulberi în anul 2006

Nr. crt.	Categoriile de surse	Pulberi (t/an)
1	Arderi în industria energetică	370,37
2	Instalații de ardere neindustriale	2 507,19
3	Arderi în industria de prelucrare	19,52
4	Transport rutier	353,69
5	Alte surse mobile	9,85
	Total	3 260,62

Sursa: Agenția pentru Protecția Mediului Arad

Momentan nu există soluții convenabile pentru înlăturarea emisiilor provenite din circulația vehiculelor, dar trebuie avută în vedere o mai bună fluidizare a circulației, atât în zona centrală, cât și în cartiere. O altă măsură care ar putea duce la diminuarea emisiilor de poluanți în atmosferă, ar fi scoaterea din circulație a acelor autovehicule, în special cele de tonaj mare, care nu au motoare dotate cu sisteme de reținere a poluanților.

Traficul auto are o pondere însemnată în poluarea atmosferei, producând o mare parte din cantitățile de **CO**, **NOx** și **CO₂** emise la nivelul municipiului Arad.

De asemenea traficul auto se face răspunzător în mod indirect de cantitatea mare de **pulberi** în suspensie înregistrată în aproape toate determinările efectuate. Astfel:

- mijloacele de transport ridică praful de pe carosabilul ne-măturat;
- mijloacele de transport "aduc" în oraș pe roți cantități mari de pământ direct de pe câmp;
- din mijloacele de transport neetanșe, care transportă materiale de construcții, moloz din demolări, cereale, "rămâne" pe carosabil o mare cantitate de praf.

Creșterea continuă a numărului de autovehicule în general, duce la creșterea cantității de poluanți emiși pe arterele de circulație.

Nu există momentan soluții convenabile pentru înlăturarea acestei poluări, dar primăria trebuie să aibă în vedere o mai bună fluidizare a circulației atât în zona centrală cât și în cartiere.

Sub acest aspect trebuie ținut cont de faptul că în municipiul Arad, administrația locală s-a preocupat pentru realizarea drumurilor de centură, care să permită traficului greu să ocolească centrul și o parte din cartierele municipiului. Astfel s-au dat în funcțiune două tronsoane de șosele de centură.

Poluarea sonoră

Zgomotul urban este produs în special de circulația autovehiculelor mici și mari și a tramvaielor.

Există și alte surse de zgomot cum ar fi barurile, discotecile și mai puțin instalațiile tehnologice în mișcare pentru care s-a realizat în general protecție antifonică.

O sursă atipică de zgomot pentru orașul Arad o reprezintă traficul feroviar, având în vedere că un cartier al Aradului este traversat de linia ferată Arad-Timișoara. În prezent nu sunt montate panouri antifonice de-a lungul căii ferate.

O sursă de zgomot în municipiul Arad o prezintă nerespectarea vitezei pe căile rutiere, iar trecerea (mai ales a mașinilor grele și vechi) peste rezonatoarele montate în diferitele zone produc depășiri ale nivelului de zgomot stabilit pentru tipul de arteră de circulație.

În ultima perioadă a anului 2007 în municipiul Arad s-au montat pe arterele de circulație intensă, în unele intersecții, rezonatoare. În situația în care nu se iau măsuri de reducere a vitezei de rulare pe zonele respective, valorile de zgomot măsurate sunt uneori mult peste limita admisă pentru tipul de stradă considerat.

Prin programul de monitorizare al zgomotului efectuat periodic de APM Arad, se urmărește sistematic poluarea fonică produsă de autovehicule în zonele cu circulație intensă.

Măsurători de zgomot în municipiul Arad, 2007

Nr. crt	Locul măsurătorii	CMA dB	Leq dB	Max. dB	Min. dB
1.	Calea Iuliu Maniu	70	72,5	89,7	54,5
2.	Intersecția Podgoria	70	69,9	88,1	52,3
3.	P-ța UTA	70	68,9	84,7	53,8
4.	Str. C. Brâncoveanu	65	65,3	82,9	47,9
5.	P-ța Mihai Viteazul (limită de incintă)	65	66,1	83,6	49,8
6.	Subcetate 1	70	73,0	89,2	44,9
7.	Subcetate 2	70	72,8	94,5	49,9
8.	Voinicilor	70	71,9	86,6	54,3

Sursa: Agenția pentru Protecția Mediului Arad

Din analiza tabelului se constată că în general în majoritatea zonelor monitorizate traficul produce un zgomot peste limita admisă de normativele în vigoare.

De asemenea prin efectuarea de măsurători se determină nivelul poluării fonice în diverse zone ale județului prin efectuarea determinărilor de zgomot pentru diverși agenți economici, în piețe, restaurante în aer liber (ex. Ștrandul Neptun), incinte industriale, zone feroviare și altele.

Măsurători de zgomot în anul 2007

Tip măsurătoare zgomot	Număr măsurători	Maxima măsurată (dB)	% Depășiri
Piețe, spații comerciale, restaurate în aer liber	39	83,6	25
Incinta industrială	56	79,3	0
Zone feroviare	4	80,3	50
Trafic	243	94,5	55

Sursa: Agenția pentru Protecția Mediului Arad

În scopul reducerii poluării atmosferice în mediul urban sunt necesare o serie de măsuri prioritare și anume:

➤ fluidizarea traficului prin folosirea cu precădere a centurilor de ocolire, amenajarea unor spații de parcare subterane / supraterane, modernizarea și întreținerea drumurilor existente ;

➤ îmbunătățirea transportului public în comun prin înnoirea parcului auto, întreținerea corespunzătoare a acestuia.

De asemenea, se are în vedere mărirea capacității de transport a tramvaielor, ca și mijloace de transport nepoluante.

Analiza numărului de călători care au utilizat transportul în comun în anul 2007, ne oferă următoarele date:

Călători care utilizează autobuzele: 11.200.000

Călători care utilizează tramvaiele: 34.800.000

Total călători: 46.000.000

În primul semestru al anului 2008 s-au înregistrat următoarele date:

Călători care utilizează autobuzele: 5.323.975

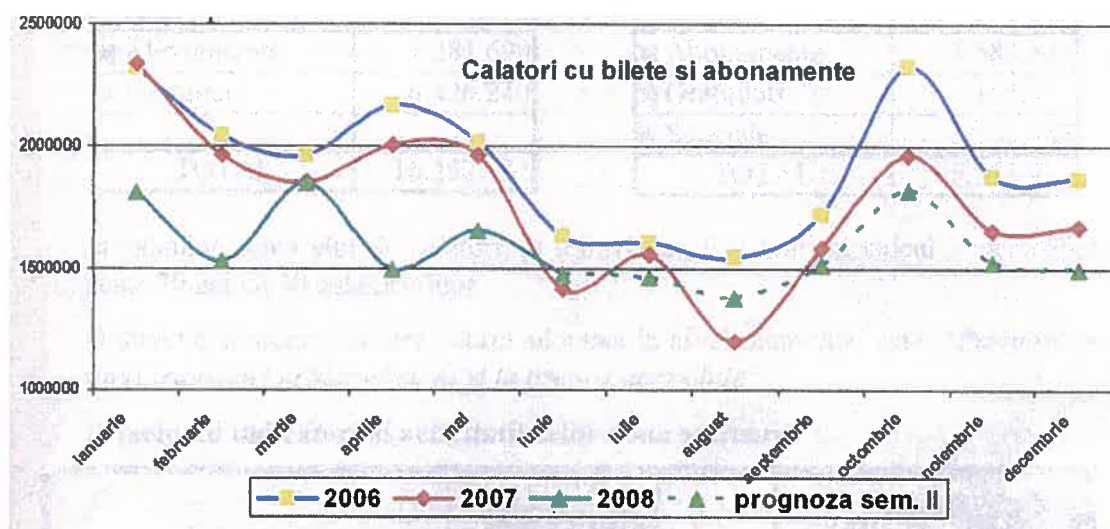
Călători care utilizează tramvaiele: 16.252.532

Total călători: 21.575.507

Analiza unui an, normal din punct de vedere al traficului, indică o scădere a numărului de pasageri în semestrul II a anului 2008, față de semestrul I cu circa 10%.

	2006		2007		2008	
	calatori	%	calatori	%	calatori	%
Iulie	1606897		1557714		1465000	
August	1548351	-3,6	1199672	-23	1377100	-6
Septembrie	1718575	11	1583055	31,9	1514800	10
Octombrie	2327204	35,4	1963578	24	1817700	20
Noiembrie	1878102	-19,3	1653430	-15,8	1526870	-16
Decembrie	1863973	-0,75	1673674	1,2	1496480	-1
Total Sem. II	10943102		9631123		9197950	

Valorile indică o scădere cu circa 6.4% a numărului de calatori pe semestrul II 2008 (9.197.950 pasageri) fata de semestrul I 2008 (9.826.292 pasageri), care se încadrează în profilul anului 2006 când scăderea a fost de circa 10%.



Această tendință de scădere a numărului de pasageri a fost înregistrată și datorită perturbării transportului local de lucrările de infrastructură desfășurate în municipiu, dar și faptului că în prezent nu s-au putut realiza investiții în utilaje noi care să ofere confortul necesar.

Investițiile propuse încearcă să îmbine cele două cerințe, oferirea unor servicii de o calitate superioară și protejarea mediului înconjurător.

Principalele **probleme identificate**, care afectează desfășurarea serviciului de transport public local sunt:

- Rețeaua stradală subdimensionată fluxului auto existent
- Necesitatea amenajării intrărilor în oraș
- Lipsă pasaj subteran zona Podgoria
- Slaba orientare privind prioritățile în construcții (după asfaltare, pavare, se fac lucrări de săpături care afectează carosabilul)
- Calitatea îndoielnică a lucrărilor de reabilitare (pavarea străzilor, canalizare, termoficare,)
- Lipsa de consecvență în lucrări (neaducerea la forma inițială a carosabilului în urma finalizării unor lucrări de reabilitare a rețelelor)
- Circulația îngreunată de numărul mare de autovehicule și arhitectura orașului (străzi înguste, clădiri vechi)
- Lipsa unor alei pietonale sau a pistelor pentru bicicliști
- Accesibilitate pe infrastructură de transport, extinderea rețelei de centuri ocolitoare, periferizarea structurilor care atrag trafic auto ridicat
- Optimizarea fluxului traficului auto prin semaforizare inteligentă
- Drum pentru biciclete până la Pădurea Ceala
- Parcări subterane și supraterane, etajate, parcări colective
- Îmbunătățirea traficului urban și periurban

- Fluidizarea traficului în zona centrală
- Monitorizarea pe bază de camere de luat vederi în anumite zone ale municipiului (zone cu risc)
- Găsirea unei soluții de eliberare a zonei Teatru – Podgoria de trafic și crearea unei zone pietonale
- Modernizarea unor străzi de legătură cu arterele perimetrare pentru scoaterea traficului din zona centrală
- Proiecte de investiții în infrastructură. străzi, parcări, drumuri de centură ocolitoare, în scopul aducerii la o circulație normală
- Necesitatea efectuării unui studiu de trafic-circulație municipiu
- Necesitatea modernizării sistemului de semaforizare

De asemenea, au fost identificate principalele **probleme strategice**, după cum urmează:

- Realizarea unei zone exclusiv pietonale care să valorifice centrul istoric
- Crearea de centuri ocolitoare pentru devierea traficului greu și de tranzit, inele de circulație
- Îmbunătățirea traficului urban și periurban
- Proiecte de investiții în infrastructură
- Regândirea sistemului de semaforizare (modernizarea)
- Modernizarea infrastructurii de circulație și transport
- Crearea de centuri ocolitoare pentru devierea traficului greu și de tranzit, inele de circulație
- Optimizarea circulației – descongestionarea traficului în interiorul municipiului, fluidizarea traficului urban
- Reducerea timpului de traversare a orașului, transport mai rapid către destinațiile externe municipiului
- Scăderea gradului de poluare din municipiu – prin devierea traficului greu, promovarea formelor nepoluante de transport
- Asigurarea intermodalității între infrastructurile rutiere, feroviare și aeriene
- Crearea unor măsuri menite să asigure conexiuni rapide eficiente și comode pentru pasageri și mărfuri.

SITUAȚIA ECONOMICO-FINANCIARĂ ACTUALĂ A SERVICIULUI ȘI STAREA TEHNICĂ A SISTEMULUI AFERENT ACESTUIA

Dezvoltarea aglomerărilor urbane impune și dezvoltarea transportului public de persoane, ca răspuns la congestionarea traficului și creșterea poluării.

Creșterea mobilității este asigurată pe două direcții prioritare de dezvoltare și modernizare: infrastructura și capacitățile de transport. În cazul transportului public de călători din paleta largă de mijloace utilizate (autobuze, tramvaie, microbuze, autoturisme, motocicletă, motorete, biciclete, etc.), în municipiul și județul Arad ponderea cea mai mare o au autoturismele.

Numărul proprietarilor de automobile din Arad a crescut spectaculos în ultimii ani, Aradul situându-se din acest punct de vedere printre primele trei orașe fruntașe pe țară ca densitate a autovehiculelor pe cap de locuitor. Această creștere se face în special pe seama creșterii numărului de autoturisme (cu 6,1% în 2006 față de 2005 și cu 13,6% față de 1999) și de motocicletă, motorete, scutere (care au crescut cu 13,1% în 2006 față de 2005 și cu 77,3% față de 1999). A crescut de asemenea și numărul de autobuze, cu 9,5% în 2006 față de 2005 și cu 19,8% față de 1999.

Impactul acestui fenomen este creșterea emisiilor de poluanți în atmosferă, provenite de la transportul rutier, motiv pentru care presiunea exercitată de traficul urban asupra mediului este foarte mare.

În aceste condiții, societatea ofertantă, ca principal operator de transport în municipiul și județul Arad, va avea ca obiectiv principal satisfacerea nevoii de mobilitate a populației. În prezent, Compania de Transport Public Arad (CTP Arad) asigură integral transportul public de călători pe raza municipiului Arad, și aproximativ 80% din transportul județean.

1. SECTORUL AUTOBUZE al CTP Arad asigură transportul pe 100 de trasee la cursele regulate și 83 la cursele regulat speciale. Dintre acestea pe raza județului circulă doar grupa I.

Grupa I – deservită de 194 autobuze

- 117 trasee (32 trasee regulate și 85 regulat speciale)
 - 8 trasee urbane (10 autobuze)
 - 10 trasee preurbane în zona municipiului Arad (21 autobuze)
 - 14 trasee județene, care au cap de linie Arad, unde sunt utilizate 12 autobuze
 - 85 trasee curse speciale regulate, care circulă în zonele industriale (92 autobuze)
- 117.900 ore de circulație / primele 6 luni 2008
- 2.587.825 km / primele 6 luni 2008.

Această grupă de trasee beneficiază de o autogară, două puncte terminus (Podgoria și Piața Romană) și platformă proprie de parcare.

Analiza parcului auto, prin prisma vechimii și a calității vehiculelor utilizate, indică gradul mare de uzură. Acest lucru are implicații majore asupra calității vehiculelor, serviciilor oferite, costurilor de exploatare și al veniturilor.

Cele 194 de unități de transport utilizate atât în municipiu cât și în județ, de diferite capacități, utilizate pentru efectuarea transportului prin curse regulate, sunt structurate, din punct de vedere al capacității de transport astfel:

- 43 articulate
- 122 de capacitate medie
- 25 minibuze
- 4 microbuze.

Structura pe vârste a parcului indică un grad mare de uzură tehnică și morală a acestuia, cu efecte nefavorabile asupra costurilor de operare, astfel:

- cu vechime între 0-10 ani: 25 bucăți
- cu vechime între 11-20 ani: 102 bucăți
- cu vechime între 21-30 ani: 57 bucăți
- cu vechime peste 30 ani: 10 bucăți.

Ținând cont că perioada normată de înlocuire a unui autobuz este de 10 ani, se observă că doar 13% din parcul utilizat de CTP Arad se încadrează în această limită.

În ultimii patru ani autoritățile locale au realizat mai multe investiții în infrastructura rutieră. Astfel, au fost reabilitați aproximativ 71.890,27 mp de șosele cu o valoare a investițiilor de aproximativ 14.972.002,5 lei.

În prezent se mai află în derulare mai multe investiții cu o valoare totală de 14.435.644,96 lei, în vederea reabilitării carosabilului, trotuarelor și parcărilor. De asemenea, un alt contract în curs de execuție care vizează atât extinderea rețelei de canalizare, cât și reabilitarea străzilor din cartierele Gai, Bujac și Sânicolaul Mic, are o valoare totală de 224.580.370 lei. În cadrul acestui proiect se vor reabilita 83.824 ml străzi.

2. SECTORUL TRAMVAIE

Și în cadrul acestui sector administrația publică a realizat numeroase investiții. Astfel au fost reabilitate și modernizate 5.644 ml linii de tramvai (5.419.767,38 lei) și 2.350 ml rețea de contact (620.038,64 lei).

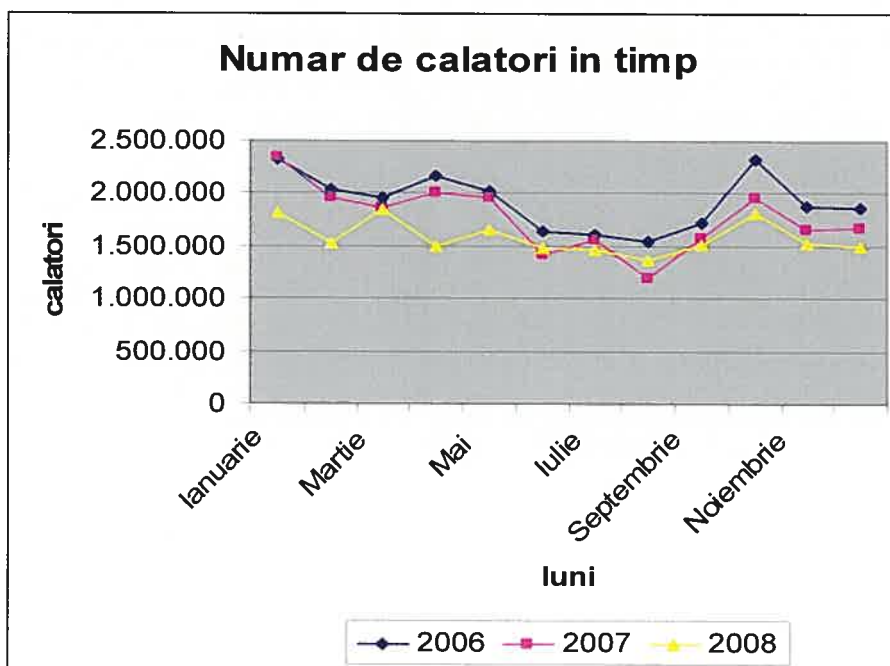
În prezent se desfășoară cel mai mare proiect de investiții din ultimii 20 de ani din Arad „BERD – ARAD REABILITARE TRANSPORT URBAN”. Datorită lucrărilor de reabilitare efectuate zona transportului electric a fost puternic influențată. Aceste lucrări au impus modificări de trasee și preluarea de către autobuze a unor sectoare.

Pe parcursul ultimilor ani, evoluția indicatorilor de exploatare (ore, kilometri, calatori cu bilete si abonamente) nu este constanta.

Kilometri, ore si calatori la tramvaie pe ultimii 3 ani

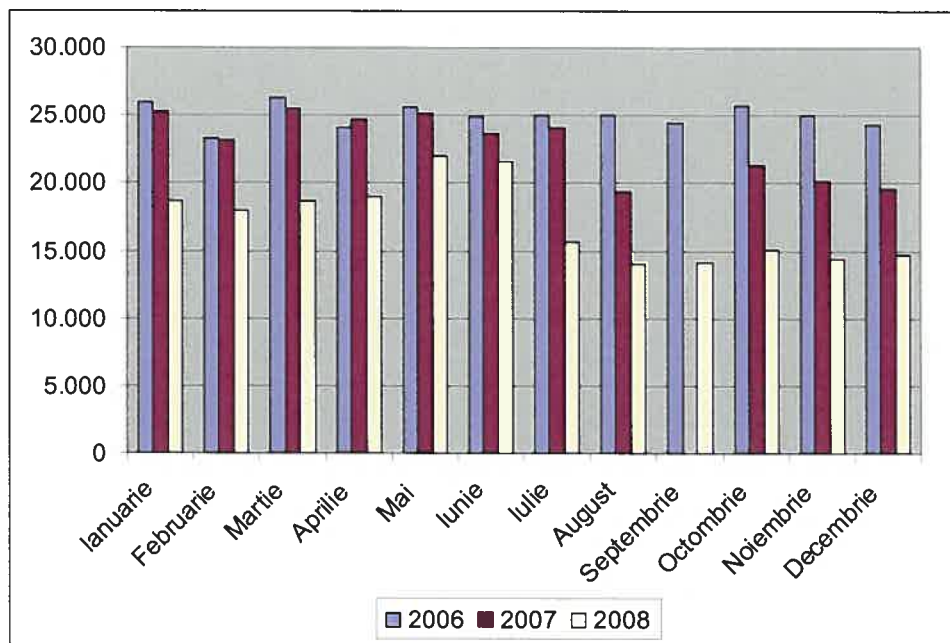
	2006			2007			2008		
	km	ore	calator	km	ore	calator	km	ore	calatori
Ianuarie	50675	2590	23186	49865	2520	23349	32949	18701	1814812
Februarie	45741	2332	20429	44897	2315	19619	30877	17927	1532315
Martie	5009	2624	19632	49480	2552	18552	38974	18667	1848542
Aprilie	43813	2405	21703	46317	2464	20090	32392	19004	1499560
Mai	46699	2558	20196	46414	2508	19649	37722	21956	1655765
Iunie	44900	2491	16341	44527	2365	14165	36788	21535	1475298
Sem.I	28192	15002	12148	281504	14726	11542	209704	11779	9826292
Iulie	45464	249	16068	44563	241	15577	2813	15610	1465000
August	47445	2507	15483	33625	1939	11996	24550	14000	1377100
Septembri	44855	2443	17185	32144	1876	15830	24773	14176	1514800
Octombri	46784	2565	23272	35614	2130	19635	26296	15096	1817700
Noiembri	45980	2502	18781	33489	2020	16534	24894	14320	1526870
Decembri	46871	2438	18639	33185	1960	16736	25560	14712	1496480
SemII	27740	14953	10943	21262	12339	96311	154212	8791	9197950
TOTAL	55932	29956	230920	49412	27066	211737	363916	20570	19024242

Valorile inregistrate si prezentate mai jos indica influenta lucrărilor si, implicit, a suspendării temporare a unor trasee asupra indicatorilor

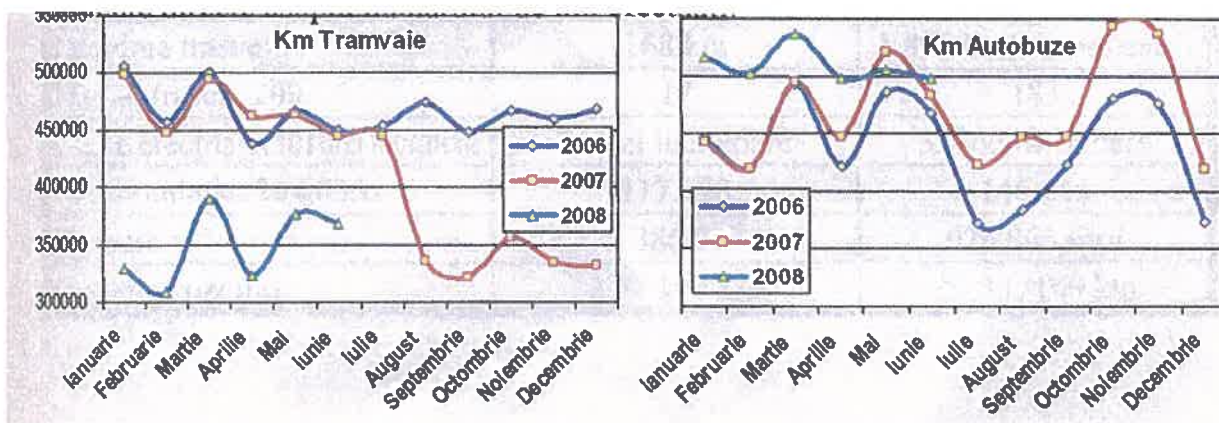


Analiza comparata a orelor realizate în circulație și a numărului de călători transportați, indică două linii de tendință neperalele care tind să se apropie la nivelul lunii decembrie 2008. Aceata diagramă indica și o valoare probabilă a numărului de

călători al lunii decembrie și care poate fi estimat la circa 1.48 milioane călători din bilete și abonamente.



Numărul de kilometri acoperiți este unul din indicatorii agreeți în aprecierea unui operator de transport public. În cazul CTP, acest indicator indică variații foarte mari, începând cu sem. II 2007 datorită lucrărilor de reparație a infrastructurii. Aceste lucrări au determinat suspendarea sau remodelarea unui număr mare de trasee urbane cu influențe directe asupra numărului de kilometri efectuați.



Odată cu finalizarea lucrărilor apreciem că va crește viteza tramvaielor și acest lucru va duce la o creștere semnificativă a numărului de pasageri în cadrul acestui sector.

După finalizarea acestui proiect se va ajunge la 18.004 Kmcs linii de tramvai, lucrări de drumuri 130.592 mp, lucrări de trotuare 111.109 mp, parcări 11.895 mp, linie aeriană de contact 18.004 kmcs, semaforizare intersecții 35 buc., reabilitate și modernizate, cu o valoare a investiției de 122.239.609,64 lei.

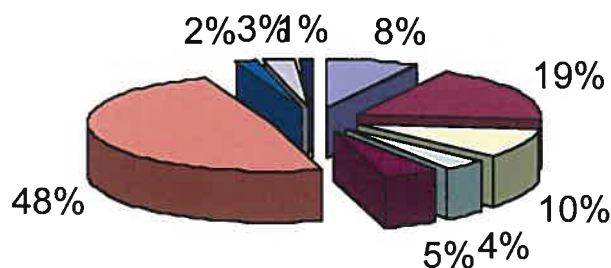
ANALIZA ECONOMICO-FINANCIARĂ

Amplele lucrări de investiii, care vizează infrastructura rutiera, au avut o puternică influență asupra situației economico financiare.

În comparație cu surplusul de **71.091 RON**, înregistrat la finele anului 2007, la sfârșitul anului 2008 acesta se situează la - **2.681.660,37 RON**. Situația defalcată a costurilor și veniturilor este următoarea:

Costuri		lei	%
1.	Materiale, piese	2.871.417,80	8
2.	Combustibil., lubrifianți	7.260.464,07	19
3.	Energie.apa	3.583.745,75	10
4.	Reparatii, chirii,asigurari	1.322.232,78	4
5.	Alte serv.prestate de terti	1.832.586,54	5
6.	Cheltuieli cu personalul	18.464.364,88	49
7.	Decont secții,consum. recondit	658.968,06	2
8.	Amortizare	1.202.356,32	3
9.	Chelt.financiare	226.304,12	1
10.	TOTAL COSTURI	37.422.440,32	100

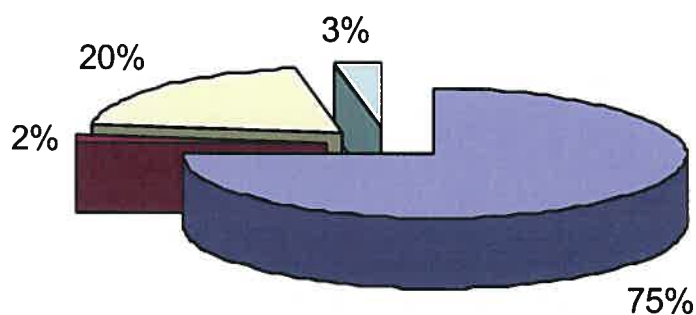
PONDEREA COSTURILOR



- Materiale, piese
- Combustibil., lubrifianți
- Energie.apa
- Reparatii, chirii,asigurari
- Alte serv.prestate de terti
- Cheltuieli cu personalul
- Decont secții,consum. recondit
- Amortizare
- Chelt.financiare

Venituri		lei	%
1.	Bilete, abonamente	25.925.071,42	75
2.	Reparații,vz.deseu,chirii	853.577,14	2
3.	Subvenții	6.806.432,40	20
4.	- chelt, materiale	5.042.273,07	
5.	- reduceri .gratuități	064.159,33	
6.	Recondiționați piese, diverse	1.150.306,38	3
7.	Venituri financiare	5.392,61	0
8.	TOTAL VENITURI	34.740.779,95	100

PONDEREA VENITURILOR



- Bilete și abonamente
- Reparații, vânzări deșeu, chirii
- Subvenții
- Recondiționări piese, diverse

Structura și ponderea elementelor de venit ale celor două sectoare de activitate au următoarea configurație:

Costuri TRAMVAIE		lei	%
1.	Materiale, piese	1.685.697,56	8
2.	Combustibil., lubrifianți	415.826,57	2
3.	Energie.apa	3.409.557,64	16
4.	Reparații, chirii,asigurari	921.733,38	4
5.	Alte serv.prestate de terti	1.043.285,06	5
6.	Cheltuieli cu personalul	11.828.839,24	56
7.	Decont secții,consum. recondit	1.059.684,70	5
8.	Amortizare	526.347,39	3
9.	Chelt.financiare	92.741,57	0
10.	TOTAL COSTURI	20.963.713,11	100

Venituri TRAMVAIE		lei	%
1.	Bilete, abonamente	12.757.479,02	64
2.	Reparații,vz.deseu,chirii	816.497,32	3
3.	Subvenții	5.703.222,37	29
4.	- chelt, materiale	4.889.298,44	
5.	- reduceri .gratuități	813.923,93	
6.	Recondiționați piese, diverse	863.023,67	4
7.	Venituri financiare	3.828,75	0
8.	TOTAL VENITURI	19.944.051,13	100

REZULTAT TRAMVAIE: -1.039.661,98 lei

Costuri AUTOBUZE		lei	%
11.	Materiale, piese	1.185.720,24	7
12.	Combustibil., lubrifianți	6.844.637,50	42
13.	Energie.apa	174.188,10	1
14.	Reparații, chirii,asigurari	400.499,40	2
15.	Alte serv.prestate de terti	789.301,48	5
16.	Cheltuieli cu personalul	6.635.525,64	40
17.	Decont secții,consum. recondit	-400.716,64	-2
18.	Amortizare	676.008,93	4
19.	Chelt.financiare	133.562,55	1
20.	TOTAL COSTURI	18.438.727,21	100

Venituri AUTOBUZE		lei	%
9.	Bilete, abonamente	13.187.592,40	89
10.	Reparații,vz.deseu,chirii	237.079,82	2
11.	Subvenții	1.103.210,03	7
12.	- chelt, materiale	952.974,63	
13.	- reduceri .gratuități	150.235,40	
14.	Recondiționați piese, diverse	287.282,71	2
15.	Venituri financiare	1.563,86	0
16.	TOTAL VENITURI	14.796.728,82	100

REZULTAT AUTOBUZE: -1.641.998,39 lei

Analiza costurilor indica, in cazul sectorului autobuze, procentul mare reprezentat de carburanți in structură si scăderea permanenta a costurilor cu piese-materiale. Aceasta creștere este datorata, in cea mai mare măsura, creșterii prețului carburanților in 2008.

Stațiile de tramvai amenajate în municipiul Arad sunt prezentate în **anexa nr. 1** la prezentul Studiu.

- În prezent, Compania de Transport Public S.A. Arad, desfășoară în municipiul Arad, cu tramvaiele și autobuzele concesionate de la municipiul Arad, transport de persoane prin curse regulate în conformitate cu Programul de transport.

În cazul curselor regulat speciale, acestea se realizează pe bază de contract, tur-retur, pe rute și cu programe de transport prestabilite de către beneficiarul serviciului de transport sau de către cel care a angajat serviciul privind transportul unor persoane sau al unor grupuri de persoane, și anume: transportul copiilor, elevilor și studenților la și de la instituțiile de învățământ, transportul salariaților la și de la instituțiile la care sunt salariați sau transportul angajaților unui operator economic la și de la locul de muncă. Acestea se desfășoară în principal între operatori de transport și societățile care își desfășoară activitatea pe platformele industriale ale municipiului.

INVESTIȚIILE NECESARE PENTRU MODERNIZAREA, ÎMBUNĂȚIREA CALITATIVĂ ȘI CANTITATIVĂ, PRECUM ȘI A CONDIȚIILOR SOCIALE ȘI DE MEDIU ȘI EXTINDEREA SERVICIULUI

Principalele **obiective** urmărite în procesul de organizare a serviciului de transport public local sunt:

- asigurarea transparenței în procedurile de achiziție publică;
- informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului de transport public local;
- acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane;
- corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;
- asigurarea continuității serviciilor de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători sau de mărfuri existente;
- atribuirea serviciilor de transport public local operatorilor de transport rutier și transportatorilor autorizați, în funcție de nivelul efortului investițional al acestora realizat în mijloacele de transport și în infrastructura de transport.

Pentru realizarea acestor obiective procesul de organizare a serviciului de transport public local de călători se va desfășura cu respectarea următoarelor **principii**:

- promovarea concurenței între operatorii de transport, respectiv transportatorii autorizați, cărora li s-a atribuit executarea serviciului;
- garantarea accesului egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport și al transportatorilor autorizați la piața transportului public local;
- garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciului de transport public local;
- rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu ale municipiului;
- utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare a serviciului de transport public local;
- deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări;
- asigurarea executării unui transport public local suportabil în ceea ce privește tariful de transport;
- recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către beneficiarii direcți ai transportului, și prin finanțarea de la bugetul local, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport și transportatorii autorizați;
- autonomia sau independența financiară a operatorilor de transport și a transportatorilor autorizați;
- susținerea dezvoltării economice a localităților prin realizarea unei infrastructuri de transport modernă;

- satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, ale personalului instituțiilor publice și ale operatorilor economici pe teritoriul municipiului prin servicii de calitate;
- protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local;
- integrarea tarifară prin utilizarea unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate mijloacele de transport public local de persoane prin curse regulate;
- dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente;
- consultarea asociațiilor reprezentative ale operatorilor de transport și/sau ale transportatorilor autorizați, precum și ale utilizatorilor în vederea stabilirii politicilor și strategiilor locale privind transportul public local și modalitățile de funcționare a acestui serviciu.

În vederea atingerii obiectivelor propuse municipiul Arad are în vedere efectuarea unor investiții necesare pentru modernizarea, îmbunătățirea calitativă și cantitativă, precum și a condițiilor sociale și de mediu și extinderea serviciului.

Programul de investiții are trei componente astfel:

- o componenta pe termen scurt (6 luni – un an);
- o componenta pe termen mediu (un an – 3 ani);
- o componenta pe termen lung (peste 3 ani).

Investiții pe termen scurt

Pentru următoarele 6-12 luni obiectivul principal al planului de măsuri propus vizează în special menținerea serviciului de transport public local prin îmbunătățirea următorilor indicatori:

- achiziționarea a 20 bucăți minibuze, pentru a le putea include într-un program de extindere a rutelor din municipiul Arad;
- demararea procedurilor de achiziționare de tramvaie noi.

Investiții pe termen mediu

Pe termen mediu, planul de măsuri propus vizează:

- achiziționarea a 3 bucăți de tramvaie noi;
- demararea implementării unui sistem de ticketing cu carduri.

SISTEMUL DE TICKETING

Sistemul integrat pentru eficientizarea încasărilor și cheltuielilor Companiei de Transport Arad are două componente esențiale: sistemul automat de taxare și sistemul de monitorizare a vehiculelor.

Sistemul automat de taxare (SAT)

Sistemul automat de taxare care va fi instalat la CTP are următoarele obiective:

- protecția și creșterea încasărilor, prin reducerea fraudei
- îmbunătățirea managementului companiei, prin informații obiective și complete referitoare la toate componentele sarcinii de transport
- relevarea precisă și obiectivă a utilizării titlurilor de transport cu subvenționare parțială sau totală
- îmbunătățirea procedurilor comerciale interne

- îmbunătățirea ofertei tarifare și creșterea calității serviciilor comerciale oferite călătorilor.

Sistemul automat de taxare se adresează tuturor călătorilor care folosesc serviciile de transport public ale CTP. De aceea, sistemul va oferi moduri alternative de validare a călătoriei pentru cele două mari grupe de călători: cei fideli și cei ocazionali. Pentru călătorii ocazionali se vor păstra într-o primă etapă biletele de hârtie, iar pentru călătorii fideli se va folosi cartela contactless. Sistemul automat de taxare va fi deschis, unizonal pentru bilete și abonamente, cu taxare la număr de stații parcurse pentru cardul „portofel electronic”. Sistemul va prelua întreaga ofertă tarifară a CTP, inclusiv gratuitățile, și va oferi suplimentar posibilitatea tarifării proporționale cu numărul de stații parcurse prin transportul în comun.

Sistemul de monitorizare a vehiculelor (SMV)

Obiectivele urmărite prin implementarea sistemului de monitorizare a vehiculelor sunt:

- eficientizarea utilizării parcului de vehicule, prin planificarea și monitorizarea în timp real a capacității de transport
- reducerea cheltuielilor operaționale legate de salarii, combustibili și energie electrică
- îmbunătățirea gradului de îndeplinire a programelor de circulație
- îmbunătățirea informării călătorilor în stații.

Sistemul de monitorizare a vehiculelor va fi format din cinci subsisteme, corespunzătoare unor grupe distincte de funcționalități: management flotă, comunicații, echipamente imbarcate, informare călători, numărare călători.

Integrarea SAT și SMV

Definirea și actualizarea rețelei de transport se va realiza în cadrul sistemului automat de taxare și se va transmite într-un format standardizat în sistemul de monitorizare a vehiculelor. Eventualele neconcordanțe între liniile planificate și locul în care sunt identificate vehiculele vor genera în dispecerat o alarmă „ieșire din traseu”. Informația de localizare a vehiculelor va fi transmisă on-line dispeceratului, iar sistemul automat de taxare va permite generarea rapoartelor de dinamică a fluxurilor de călători și de prestație a echipelor de control.

Investitii pe termen lung

În condițiile în care obiectivele pe termen scurt și mediu vor înregistra realizările scontate, la nivelul anului 2015 se vor putea avea în vedere următoarele performanțe ale acestui serviciu:

- implementarea unui sistem de ticketing cu carduri;
- construirea a aproximativ 5 km de linie de tramvai, în vederea extinderii transportului electric existent;
- achiziționarea a 7 bucăți de tramvaie noi;
- creșterea capacității de transport cu 15% față de cea existentă în anul 2010 descurajând transportul privat;
- modernizarea infrastructurii cu 70% din cel existent în anul 2010;

- reducerea poluarii mediului urban cu 15% fata de nivelul actual atat prin modernizarea parcului de autobuze pe baza de combustibili nepoluanti , cât și prin extinderea rețelei de transport cu tramvaiul;
- cresterea performantelor existente si aducerea lor la nivelul standardelor europene, dintre acestea se evidentiaza numarul de calatori transportati anual, intervalul de succedere intre autobuze, sistemul de tarificare, sistemul de informare a calatorului
- implementarea unui sistem integrat de management al traficului.

IMPLEMENTAREA UNUI SISTEM INTEGRAT DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI

Sistemul va avea în vedere amenajarea unui Centru de control în vederea controlării traficului. Acesta va consta în: urmărirea prin satelit a mașinilor de intervenție ale Salvării, Pompierilor, Poliției, astfel încât să li se asigure acestora „undă verde” către zona de intervenție, precum și instalarea de semafoare inteligente, ce vor debloca electronic intersecțiile aglomerate.

Semafoarele vor fi controlate computerizat, intersecțiile vor fi reconfigurate din punct de vedere rutier și dotate cu camere video, iar mijloacele de transport ale CTP vor fi monitorizate prin satelit. Intersecțiile vor fi dotate cu sistem de semaforizare inteligent, capabil să ia decizii de modificare a timpilor de semaforizare a intersecțiilor, pe baza informațiilor primite prin intermediul camerelor video și a cererilor de prioritate primite de la Salvare, Pompieri, Poliție sau a vehiculelor de transport public.

O altă componentă a investiției o reprezintă existența unui subsistem de televiziune cu circuit închis, realizat prin amplasarea de camere de luat vederi în intersecții și conectarea acestora, prin fibră optică, la Centrul de control. Camerele video vor permite transmitia, înregistrarea și stocarea de imagini din trafic. Cu această ocazie, se vor modifica programele de semaforizare, astfel încât CTP să circule în grafic. Vor fi instalate sisteme de detecție pe mașini și tramvaie, pentru a se putea stabili prioritățile de trafic, iar intersecțiile vor avea camere video și semafoare cu senzori pentru a se regla în funcție de necesități. Astfel, dacă sunt mașini prea apropiate în timp ce intră în intersecție, se va pune roșu celui din spate pentru ca distanța să rămână constantă și să vină în stație la timpul stabilit. Dacă intervalul de timp este mare, sistemul le va facilita un verde suplimentar. Acest sistem va fi montat pe autobuze, tramvaie, mașinile de intervenție a poliției, salvare, pompieri.

Mașinile Salvării își vor putea „comanda” singure culoarea verde, semaforul „sesizând” de la distanță, prin intermediul camerelor de luat vederi, că vine Salvarea. O altă componentă a investiției este Urban Traffic Control, care va adapta programele de semaforizare în funcție de valorile de trafic. Astfel, dacă semaforul sesizează că pe una din brațele intersecției șirul de mașini este mare, sistemul va pune verde pe acea parte. În momentul de față, indiferent de lungimea coloanei de mașini, timpul de așteptare la semafor este același pentru toți. Sistemul modern va fi dotat cu senzori, camere de luat vederi, infraroșu și bucle inductive. Managementul traficului presupune și instalarea unor camere în intersecții, care vor disciplina șoferii.

Prin achiziționarea utilajelor noi se vor reduce semnificativ costurile cu combustibili și întreținere, se va reduce procentul de cheltuieli cu materialele și piesele de schimb și se va realiza un mod civilizată de lucru în conformitate cu standardele stabilite de normele în vigoare și condițiile de licențiere.

Pentru atingerea acestor obiective, societatea ofertatoare, împreună cu administrațiile locale care dețin active în cadrul societății, vor încerca accesarea de fonduri europene sau credite la bănci.

MOTIVELE DE ORDIN ECONOMIC, FINANCIAR, SOCIAL ȘI DE MEDIU, CARE JUSTIFICĂ DELEGAREA GESTIUNII

Serviciile de transport public local se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități:

- a) gestiune directă;
- b) gestiune delegată;
- c) alte modalități stabilite prin prezenta lege.

Alegerea modalității de atribuire a serviciilor de transport public local se face, în condițiile Legii nr. 92/2007, Legea serviciilor de transport public local, precum și ale Legii nr. 51/2006, prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Arad nr. _____.

Indiferent de modalitatea de atribuire adoptată, activitățile specifice serviciului de transport public local se organizează și se desfășoară în conformitate cu prevederile Regulamentului serviciului de transport public local aprobat prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Arad nr. _____

Gestiunea directă

În cazul gestiunii directe, Primăria Municipiului Arad își asumă nemijlocit prestarea serviciului de transport public local și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului de transport public local, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferent.

Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de transport rutier care sunt structuri proprii ale autorităților administrației publice locale.

Gestiunea delegată

Gestiunea delegată este forma de atribuire prin concesiune a serviciului de transport public local prin care Primăria Municipiului Arad transferă unuia sau mai multor operatori de transport rutier sau transportatori autorizați cu capital public, privat sau mixt sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului, precum și la exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică aferente sistemului de transport public local, în baza unui contract de delegare a gestiunii.

Serviciul de transport public local va fi atribuit conform Hotărârii Consiliului Local al Municipiului Arad nr. _____ în gestiune delegată .

Concesionarea serviciului de transport public local se face prin contract de delegare a gestiunii și cu respectarea procedurii de delegare a gestiunii.

Pe durata contractului de delegare a gestiunii, în conformitate cu atribuțiile ce le revin potrivit legii, Primăria Municipiului Arad păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor și strategiile proprii de dezvoltare a serviciului și a sistemului de transport public local, precum și dreptul de a supraveghea și controla modul de desfășurare a serviciului cu privire la:

- respectarea și îndeplinirea obligațiilor contractuale asumate de operatorii de transport rutier sau de transportatorii autorizați;
- derularea ritmică a serviciului, respectarea traseelor prevăzute și a orarelor zilnice și săptămânale;
- dezvoltarea și modernizarea sistemului de transport public local, precum și modul de administrare, exploatare și mentinere în funcțiune a acestuia;
- respectarea procedurilor de formare, stabilire și ajustare periodică a tarifelor pentru serviciul de transport public local.

Având în vedere modalitățile prevăzute de lege pentru administrarea serviciului de transport public local de călători, precum și specificul transportului public în municipiul Arad, propunem concesionarea acestui serviciu prin **gestiune delegată**.

Avantajele delegării gestiunii:

- coordonarea unitară a serviciului de transport;
- creșterea calității serviciului prestat;
- integrarea tarifară prin utilizarea, pe viitor, a unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate mijloacele de transport public local de persoane prin curse regulate;
- dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente;
- simplificare procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate;
- la gestionarea serviciului vor participa numai societăți autorizate conform legislației în vigoare.

Motivele care justifică concesionarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate

Motive de ordin legislativ

- a) Legea nr. 51/08.03.2006 - Legea serviciilor comunitare de utilități publice;
- b) Legea nr. 92/10.04.2007 – Legea serviciilor de transport public local;
- c) Ordinul nr. 353/23.11.2007, pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007.

Motive de ordin economico-financiar

- a) organizarea serviciului prin gestiune directă ar presupune investiții foarte mari și imediate de la bugetul local pentru

- dotarea cu mijloace de transport și realizarea de logistică necesară gestionării serviciului;
- b) posibilitatea obținerii de tarife mici pentru o calitate ridicată a serviciului;
 - c) realizarea unui raport calitate/cost cât mai bun pentru perioada de derulare a contractului de concesiune și menținerea unui echilibru permanent între riscurile și beneficiile asumate prin contract.

Motive de ordin social și de mediu

- a) Primăria Municipiului Arad monitorizează modul de constituire al tarifelor și modificările acestora prin clauzele stabilite în contractul de delegare și aprobarea lor de către Consiliul Local al Municipiului Arad;
- b) deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări;
- c) infrastructura de transport va putea fi dezvoltată și armonizată pe ansamblul municipiului;
- d) îmbunătățirea calității mediului și implicit a sănătății populației prin reducerea gradului de poluare a mijloacelor de transport în comun.

Motivele care justifică alegerea organizării unei licitații internaționale în vederea atribuirii gestiunii delegate a serviciului de transport public local:

Organizarea unei licitații internaționale are avantaje având în vedere faptul că prin aceasta se poate crește standardul de calitate al efectuării serviciului, ofertantul devine cointeresat în atragerea de fonduri europene sau în investirea de fonduri pentru dezvoltarea serviciului, precum și de efectuarea unui serviciu de calitate la prețuri mai scăzute.

NIVELUL MINIM AL REDEVENȚEI

DURATA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI DE DELEGARE

Propunem concesionarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate pe o perioadă de **3 ani** începând cu data semnării contractului de delegare a gestiunii serviciului.

SITUAȚIA STAȚIILOR DE TRAMVAI

Nr. crt.	Denumirea stației	U.M.	Cantit.
1.	Stația de tramvai BĂILE TERMALE 1 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
2.	Stația tramvai Școala Generală Gai 1 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
3.	Stația tramvai P-ța Gai 2 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
4.	Stația tramvai Bogdan Voievod 2 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
5.	Stație tramvai Băile Termale 2 cu grilaj cu copertină	buc.	1,00
6.	Stația tramvai Făt Frumos 1 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
7.	Stație tramvai Fortuna 1 cu grilaj cu copertină	buc.	1,00
8.	Stația tramvai Electrometal 1 cu grilaj cu copertină	buc.	1,00
9.	Stația tramvai P-ța UTA 1 cu grilaj cu copertină	buc.	1,00
10.	Stația tramvai Autogara 1 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
11.	Stația tramvai Gară CFR 1 cu grilaj cu copertină	buc.	1,00
12.	Stația tramvai Podgoria 1 cu grilaj cu copertină	buc.	1,00
13.	Stația tramvai A. Mureșanu 1 cu grilaj cu copertină	buc.	1,00
14.	Stația tramvai Crișan 1 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
15.	Stația tramvai Primărie 1 cu grilaj cu copertină	buc.	1,00
16.	Stația tramvai Teatru 1 cu grilaj cu copertină	buc.	1,00
17.	Stația tramvai P-ța Romană 1 fără grilaj cu copertină	buc.	1,00
18.	Stația tramvai A. Ipatescu 1 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
19.	Stația tramvai Caraiman 1 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
20.	Stația tramvai Dacia Service 1 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
21.	Stația tramvai Stan Dragu 1 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00

Anexa nr. 1 la Studiul de oportunitate

22.	Stația tramvai Gara Aradul Nou 1 Fără Grilaj fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
23.	Stația tramvai Gara Aradul Nou 2 Fără Grilaj fără grilaj cu copertină	buc.	1,00
24.	Stația tramvai Stan Dragu 2 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
25.	Stația tramvai Dacia Service 2 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
26.	Stația tramvai Caraiman 2 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
27.	Stația tramvai A. Ipatescu 2 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
28.	Stația tramvai P-ța Romană 2 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
29.	Stația tramvai Teatru 2 cu grilaj cu copertină	buc.	1,00
30.	Stația tramvai Primărie 2 cu grilaj cu copertină	buc.	1,00
31.	Stația tramvai Crișan 2 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
32.	Stația tramvai A. Mureșanu 2 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
33.	Stația tramvai Podgoria 2 cu grilaj cu copertină	buc.	1,00
34.	Stația tramvai Gară CFR 2 cu grilaj cu copertină	buc.	1,00
35.	Stația tramvai Autogara 2 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
36.	Stația tramvai P-ța UTA 2 cu grilaj cu copertină	buc.	1,00
37.	Stația tramvai Electrometal 2 cu grilaj cu copertină	buc.	1,00
38.	Stație tramvai Fortuna 2 cu grilaj cu copertină	buc.	1,00
39.	Stația tramvai Făt Frumos 2 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
40.	Stația tramvai ASTRA Sector II 1 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
41.	Stația tramvai Gorunului 1 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
42.	Stația tramvai Vama Grădiște 1 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
43.	Stația tramvai Sere 1 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00

Anexa nr. 1 la Studiul de oportunitate

44.	Stația tramvai Grădiniță Sere 1 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
45.	Stația tramvai AVICOLA 1 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
46.	Stația tramvai CET 1 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
47.	Stația tramvai CET 2 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
48.	Stația tramvai AVICOLA 2 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
49.	Stația tramvai Grădiniță Sere 2 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
50.	Stația tramvai Sere 2 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
51.	Stația tramvai Vama Grădiște 2 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
52.	Stația tramvai Gorunului 2 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
53.	Stația tramvai ASTRA Sector II 2 fără grilaj cu copertină	buc.	1,00
54.	Stația tramvai Podgoria 3 (L12) cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
55.	Stația tramvai Podgoria 4 (L11) cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
56.	Stația Podgoria 6 cu grilaj cu copertină	buc.	1,00
57.	Stația tramvai Uzina Electrică 1 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
58.	Stația tramvai Maximilian 1 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
59.	Stația tramvai Miorița 1 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
60.	Stația tramvai Pășunii 1 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
61.	Stația tramvai Renașterii 1 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
62.	Stația tramvai Vama Micălaca 1 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
63.	Stația tramvai Vama Micălaca 2 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
64.	Stația tramvai Renașterii 2 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
65.	Stația tramvai Pășunii 2 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
66.	Stația tramvai Miorița 2 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00

Anexa nr. 1 la Studiul de oportunitate

67.	Stația tramvai Maximilian 2 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
68.	Stația tramvai Uzina Electrică 2 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
69.	Stația Podgoria 5 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
70.	Stația tramvai Bl. 301 1 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
71.	Stația tramvai Bl.310 1 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
72.	Stația tramvai Bl. 314 1 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
73.	Stația tramvai Zona II-III 1 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
74.	Stația tramvai Zona II-III 2 fără grilaj cu copertină	buc.	1,00
75.	Stația tramvai Bl. 314 2 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
76.	Stația tramvai Bl.310 2 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
77.	Stația tramvai Bl. 301 2 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
78.	Stația tramvai UTA 3 (L2) fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
79.	Stația tramvai UTA 5 (L4) fără grilaj cu copertină	buc.	1,00
80.	Stația tramvai Confecții 1 fără grilaj cu copertină	buc.	1,00
81.	Stația tramvai Arădeanca 1 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
82.	Stația tramvai Cpt. Ignat 1 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
83.	Stația tramvai Pomenirea 1 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
84.	Stația tramvai Alfa 1 fără grilaj cu copertină	buc.	1,00
85.	Stația tramvai Paroșeni 1 fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
86.	Stația tramvai Pomenirea 2 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
87.	Stația tramvai Cpt. Ignat 2 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
88.	Stația tramvai Arădeanca 2 cu grilaj fără copertină	buc.	1,00
89.	Stația tramvai Confecții 2 cu grilaj cu copertină	buc.	1,00

Anexa nr. 1 la Studiul de oportunitate

90.	Stația tramvai UTA 6 (L4) fără grilaj fără copertină	buc.	1,00
91.	Stația tramvai UTA 4 (L2) fără grilaj fără copertină	buc.	1,00

EXPUNERE DE MOTIVE

Domnul Gheorghe Falcă, Primarul Municipiului Arad

Având în vedere:

- prevederile art.5, alin. (2) din Ordinul nr.263/2007 al presedintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice (A.N.R.S.C.U.P) privind aprobarea Normelor – cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- prevederile Legii nr. 92/2007, Legea serviciilor de transport public local ;
- prevederile Ordinului nr. 353/23.11.2007, pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;

Considerăm oportună promovarea unui proiect de hotărâre având ca obiect aprobarea Studiului de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate.

PRIMAR

Gheorghe Falcă



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI ARAD
DIRECȚIA STRATEGII PUBLICE ȘI COMUNICARE
SERVICIUL AUTORIZAȚII

Nr. 15730/18.03.2009

R A P O R T
de specialitate

Referitor la : expunerea de motive înregistrată cu nr. 15726/18.03.09 a domnului Gheorghe Falcă, Primarul Municipiului Arad, prin care se propune aprobarea Studiului de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate.

Considerente generale:

Alegerea modalității de atribuire a serviciilor de transport public local s-a realizat prin adoptarea Hotărârii Consiliului Local al Municipiului Arad nr. _____.

Activitățile specifice serviciului de transport public local se organizează și se desfășoară în conformitate cu prevederile Regulamentului serviciului de transport public local aprobat prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Arad nr. _____

Organizarea unei licitații internaționale are avantaje având în vedere faptul că prin aceasta se poate crește standardul de calitate al efectuării serviciului, ofertantul devine cointerestat în atragerea de fonduri europene sau în investirea de fonduri pentru dezvoltarea serviciului, precum și de efectuarea unui serviciu de calitate la prețuri mai scăzute.

Considerente juridice:

Având în vedere:

- prevederile art.5, alin. (2) din Ordinul nr.263/2007 al presedintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice (A.N.R.S.C.U.P) privind aprobarea Normelor – cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- prevederile Legii nr. 92/2007, Legea serviciilor de transport public local ;
- prevederile Ordinului nr. 353/23.11.2007, pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;

P R O P U N E M :

Aprobarea Studiului de oportunitate din anexa nr. 1 la proiectul de hotărâre.

Administrator Public,
Claudia Macra



Șef serviciu,
Liliana Florea

