



ROMÂNIA
JUDEȚUL ARAD
MUNICIPIUL ARAD
CONSILIUL LOCAL

HOTĂRÂREA nr.2
din 28 ianuarie 2014
privind aprobarea Studiului de oportunitate
pentru delegarea prin concesiune a
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. 80887/23.12.2013
- raportul de specialitate nr. 80890/23.12.2013 al Serviciului Transport Public Local, Autorizare activități economice din cadrul Direcției Comunicare;
- rapoartele comisiilor de specialitate ale Consiliului Local al Municipiului Arad;
- prevederile Legii nr. 92/2007, Legea serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile Ordinului nr. 353/2007, pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile art.5 alin. (2) din Ordinul nr.263/2007 al președintelui 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;
- Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Arad nr. 106/2009, privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a serviciilor publice de transport public local din municipiul Arad, cu modificările și completările ulterioare;
- îndeplinirea procedurilor prevăzute de Legea Nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, cu modificările și completările ulterioare;
- adoptarea hotărârii în unanimitate de voturi (23 prezenți din totalul de 23);

În temeiul art. 36 alin. (1) alin.(2) lit.”b”, lit.”d” și alin.(6) lit.”a” pct.14 și al art.45 alin.(3) din Legea nr.215/2001, privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, adoptă prezenta

HOTĂRÂRE :

Art.1. Se aprobă Studiul de oportunitate pentru delegarea prin concesiune a gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate din anexa nr. 1, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Prezenta hotărâre intră în vigoare în termen de 10 zile de la data aducerii la cunoștință publică.

Art.3. Prezenta hotărâre se va comunica tuturor celor interesați prin grija Serviciului Administrație Publică Locală.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
Adrian Cătălin LAZURCĂ

Contrasemnează
S E C R E T A R
Lilioara STEPANESCU

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.

La recensământul din anul 2002 Aradul avea o populație de 172.827 locuitori. Municipiul Arad constituie pentru vestul României un punct important în ceea ce privește industria, și este de asemenea un nod important în transporturile feroviare, rutiere, având și aeroport. În privința religiei ortodoxe orașul Arad este reședința scaunului Arhiepiscopal al Aradului. Aradul și-a anunțat în 2013 candidatura la titlul de Capitală Culturală Europeană a anului 2021.

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 strângărilor 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 Arad beneficiază de o rețea dezvoltată de transport în comun constituită cu precădere pe sistemul de tramvaie, deși există și un număr de linii de autobuz și microbuz care deservește populația orașului și a împrejurimilor. Activitatea de transport în comun este operată, în prezent, de Compania de Transport Public Arad, atât pentru serviciul de tramvaie cât și pentru cel auto. Rețeaua de tramvai de este a doua ca lungime din România, după cea din București.

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.

În Arad, străzile sunt clasificate în patru categorii:

- străzi de categoria I (4 străzi),
- străzi de categoria II (29 străzi),
- străzi de categoria III (687 străzi)
- străzi de categoria IV (7 străzi).

INVESTIȚIILE REALIZATE ÎN TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL

Transport urban în municipiul Arad – etapa a II-a și a III-a

Proiectul face parte dintr-un program de investiții prioritare și vizează modernizarea principalelor axe de transport din municipiul Arad, prin reabilitarea infrastructurii de tramvaie și a drumurilor, fiind finanțat prin două împrumuturi succesive de la Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) și din resursele proprii ale Municipiului.

Proiectul a fost împărțit în două etape de execuție (etapa I, tronsonul Făt Frumos – Piața Romană și etapa a II-a, tronsonul Piața Romană – Calea Timișoriei – str. Ștefan cel Mare) și cuprinde, în principal:

- ✓ reabilitarea liniilor de tramvai;
- ✓ modernizarea străzilor din centrul municipiului, în corelație cu reabilitarea liniilor de tramvai;
- ✓ realizarea managementului de trafic și a unui sistem modern de semaforizare;
- ✓ realizarea unui sistem modern de taxare care să contribuie la raționalizarea traseelor și orarelor.
- ✓ Achiziționare 6 tramvaie noi

- ✓ Modernizare depou principal de tramvaie.

În vederea finanțării acestui proiect, Municipiul Arad a contractat, în anul 2005, un prim împrumut de la BERD, în valoare de 20.000.000 Euro, pe termen lung (12 ani), cu garanție locală. În anul 2009, Municipiul Arad a contractat, în condiții similare, un nou împrumut de la BERD, în valoare de 13.000.000 Euro, din care 6.500.000 Euro pentru finalizarea primei etape a proiectului și 6.500.000 Euro pentru realizarea celei de-a doua.

Antreprenorul lucrărilor, desemnat prin licitație internațională, conform regulilor și procedurilor BERD, este consorțiul Colas Rail (Franța)- SC ICIM SA Arad. În anul 2012 s-a acționat pe **etapa a II-a** a proiectului și se pot prezenta următoarele date:

- În cadrul acestui obiectiv s-au executat următoarele lucrări:
 - ✓ reabilitarea liniei de tramvai pe traseul P-ța Romană - Calea Romanilor - Calea Timișorii – str. Ștefan cel Mare – 11,6 km cale simplă;
 - ✓ reabilitarea liniei de contact și a alimentărilor cu curent continuu a liniilor de contact - 11,6 km cale simplă;
 - ✓ reabilitare drumuri 91.247 mp, trotuare 8.959 mp, parări 8.445 mp;
 - ✓ semnalizarea și semaforizarea a 24 de intersecții.

● Valoarea totală recalculată la 31.12.2012 a proiectului:	57.796.000 lei
● Valoarea decontată pe anul 2013 până la 31.10.2013, din care:	8.499.667,26 lei
- credite externe rambursabile B.E.R.D.	4.308.452,45 lei
- alocații de la Bugetul general al Municipiului Arad	4.191.214,81 lei

Lucrările la etapa a II-a au fost finalizate în luna **decembrie 2012**.

Prin contractul de credit nr. 40337&42970 din 8 iunie 2012 s-a modificat și reconfirmat contractul pentru o nouă tranșă de credit, **ETAPA a III-a**. Într-o sumă care nu va depăși 20.384.000 euro astfel:

Tranșa I având o valoare care nu va depăși 9.384.000 euro va fi utilizată pentru a finanța necesitățile de investiții importante ale municipiului în vederea finanțării procesului de modernizare a sistemului de transport public al municipiului care vor include:

- achiziționarea a maxim 6 tramvaie moderne, eficiente economic;
- modernizarea infrastructurii aferente depoului principal al municipiului

Tranșa II având o valoare care nu va depăși 11.000.000 euro pentru finalizarea programului de lucrări existente și de continuare a programului de reabilitare completă a liniilor de tramvai în centrul orașului.

Până la data de 31.10.2013 pentru această etapă s-a alocat din Bugetul Local suma de 87.333,91 lei,

Reabilitarea zonelor urbane cu deficiențe severe ale serviciilor de canalizare din municipiul Arad inclusiv modernizarea sistemului rutier aferent

Proiectul vizează introducerea rețelilor de canalizare menajeră și pluvială în cartierele Gai, Bujac și Sânicolaul Mic, precum și reabilitarea sistemului rutier aferent, fiind finanțat dintr-un împrumut extern pe termen lung (17 ani) de la Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BIRD), contractat în beneficiul Municipiului Arad. Acordul de împrumut dintre România (reprezentată prin Ministerul Finanțelor Publice) și BIRD, în anul 2007, stă la baza acordului de împrumut subsidiar încheiat de Municipiul Arad cu Ministerul Economiei și Finanțelor și cu Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile, în valoare de 47,2 milioane euro, destinat finanțării proiectului „Reabilitarea zonelor urbane cu deficiențe majore ale serviciilor de canalizare din Arad, inclusiv reabilitarea sistemului rutier aferent”.

Din suma totală a împrumutului, Municipiul Arad are de plătit 20% din ratele de capital și din dobândă, precum și, integral, comisioane și alte costuri aferente, în timp ce Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile va achita 80% din ratele de capital și din dobândă.

Valoarea totală a investiției este de 73.092.484 Euro, din care suma de 25.892.484 Euro va fi achitată din fondurile Municipiului Arad și din credite de la Dexia, iar suma de 47.200.000 Euro din împrumutul de la BIRD. Rețeaua de canalizare menajeră în cele 3 cartiere vizează un număr de 158 străzi și are o lungime de 85,35 Km, iar lungimea rețelei de canalizare pluvială este de 81,24 Km (147 străzi).

Proiectul este împărțit în trei contracte de lucrări, câte unul pentru fiecare cartier, atribuite în cadrul unei licitații internaționale, pe baza regulilor și procedurilor BIRD.

Valoarea totală a obiectivului, pe surse de finanțare:	73,10 milioane Euro
- credite externe B.I.R.D. contractate de către M.F.P.	47,20 milioane Euro
- alocații de la Bugetul general al Municipiului Arad	25,90 milioane Euro
Valoarea totală decontată pe anul 2012, din care:	35.621.699 lei
- credite externe B.I.R.D.	- lei
- alocații de la Bugetul general al Municipiului Arad	35.621.699 lei

Proiectul prevede realizarea următoarelor cantități de lucrări în cartierele Gai, Bujac și Sânicolaul Mic:

- ✓ Rețele de canalizare menajeră: 85.330 m;
- ✓ Rețele de canalizare pluvială: 81.231 m;
- ✓ Stații de pompare ape uzate menajere: 8 buc.
- ✓ Stații de pompare ape pluviale: 1 buc.
- ✓ Bazine de retenție ape pluviale: 5 buc.
- ✓ Construcții speciale pentru evacuare ape pluviale: 1 buc.
- ✓ Sisteme de retenție (tip lagună) pentru compensare ape pluviale: 1 buc.
- ✓ Reabilitare străzi: 83.824 m.

Lucrările la acest obiectiv au demarat în luna aprilie 2008. Rețelele de canalizare menajeră și pluvială inclusiv stațiile de pompare aferente din cartierul Sânicolaul Mic, au fost finalizate în cursul anului 2011, iar cele din cartierul Bujac la începutul anului 2012. Având în vedere finalizarea lucrărilor din cartierul Gai la începutul anului 2013, lucrările executate în cadrul proiectului în toate cele trei cartiere, au fost recepționate în decursul anului 2013.

În paralel cu investițiile realizate de către Municipiu au fost realizate și unele investiții de către Compania de Transport Public S.A. Arad, cea care este operatorul serviciului de transport public cu autobuzele și tramvaiele pe raza municipiului Arad. Cele mai importante investiții realizate în perioada 2009-2013 sunt

INVESTIȚII REALIZATE ÎN ANUL 2009
Vagon tramvai GT8 nr 51 Bielefeld
Vagon tramvai GT6 nr 71 Bombardier
Vagon tramvai GT6 nr 76 Bombardier
Vagon tramvai GT6 nr 77 Bombardier
Autobuz Mercedes Benz O405 N nr circ AR 09 VRP
Autobuz Mercedes Benz O405 N nr circ AR 09 VRU
Autobuz Mercedes Benz O405 N nr circ AR 09 WIH
Autobuz Mercedes Benz O405 N nr circ AR 09 VRT
Autobuz Mercedes Benz O405 N nr circ AR 09 VTB
Microbuz IVECO 50C13
Microbuz IVECO 50C13
Microbuz IVECO 50C13
Autobuz M2 Volkswagen Kutsenits - AR 09 ZMG
Autobuz M2 Volkswagen Kutsenits - AR 09 ZMF
Autobuz M2 Volkswagen Kutsenits - AR 09 ZMN
Utilaj de rectificat bandaje tip CORDIA
Amenajare Dispecerat central Tramvaie
Retea el aer de contact bucla Fat Frumos - 1218 mcs
Linie tramvai str Voinicilor - 1406 mcs
Retea el aer de contact str. Voinicilor - 1307 mcs
Linie tramvai str Cocorilor - 2931 mcs
Retea el aer de contact str. Cocorilor - 2350 mcs
Linie tramvai str Condurasilor-str Kogalniceanu - 3374 mcs
Retea el aer de contact str Condurasilor-str Kogalniceanu - 4370 mcs
Peron statie tramvai str Voinicilor - Gradinita 1

Peron statie tramvai str Voinicilor - Gradinita 2
Peron statie tramvai str Voinicilor - Voinicilor 1
Peron statie tramvai str Voinicilor - Voinicilor 2
Peron statie tramvai str Condurasilor-str Kogalniceanu Alfa 1
Peron statie tramvai str Condurasilor-str Kogalniceanu Alfa 2
Peron statie tramvai str Condurasilor-str Kogalniceanu Clujului 1
Peron statie tramvai str Condurasilor-str Kogalniceanu Clujului 2
Peron statie tramvai str Condurasilor-str Kogalniceanu Andrei Saguna 1
Peron statie tramvai str Condurasilor-str Kogalniceanu Andrei Saguna 2
Peron statie tramvai str Condurasilor-str Kogalniceanu Hodos 1
Peron statie tramvai str Condurasilor-str Kogalniceanu Hodos 2
Autobuz M2 IRISBUS IVECO 50C15V - AR 10 AOG
Autobuz M2 IRISBUS IVECO 50C15V - AR 10 AOR
Autobuz M2 IRISBUS IVECO 50C15V - AR 10 AOP
Autobuz M2 IRISBUS IVECO 50C15V - AR 10 AON
Autobuz M2 IRISBUS IVECO 50C15V - AR 10 AOY
Autobuz M2 IRISBUS IVECO 50C15V - AR 10 AOX
Autobuz M2 IRISBUS IVECO 50C15V - AR 10 AOH
Autobuz M2 IRISBUS IVECO 50C15V - AR 10 AOW
Autobuz M2 IRISBUS IVECO 50C15V - AR 10 AOI
Autobuz M3 IVECO A 65C17/WING - AR 10 AOL
Microbuz M2 IRISBUS IVECO 50C18CV/P - AR 10 AOT
Microbuz M2 IRISBUS IVECO 50C18CV/P - AR 10 AOM
Microbuz M2 IRISBUS IVECO 50C18CV/P - AR 10 AOK
Microbuz M2 IRISBUS IVECO 50C18CV/P - AR 10 AOJ
Microbuz M2 IRISBUS IVECO 50C18CV/P - AR 10 AOV
Microbuz M2 IRISBUS IVECO 50C18CV/P - AR 10 AOU
Autobuz M3 ISUZU TURQUOISE E 27
Autobuz M2 Volkswagen Kutsenits - AR 09 ZMG
Autobuz M2 Volkswagen Kutsenits - AR 09 ZMF
Autobuz M2 Volkswagen Kutsenits - AR 09 ZMN
Statie tramvai Baile Termale
Statie tramvai Scoala Generala Gai 1
Statie tramvai Piata Gai 2
Statie tramvai Bogdan Voievod 2
Statie tramvai Baile Termale 2
Statie tramvai Fat Frumos 1
Statie tramvai Stan Dragu 1
Statie tramvai Gara Aradul Nou 1
Statie tramvai Gara Aradul Nou 2
Statie tramvai Stan Dragu 2
Statie tramvai Fat Frumos 2
Statie tramvai ASTRA Sector II 1
Statie tramvai Gorunului 1
Statie tramvai Vama Gradiste 1
Statie tramvai Sere 1
Statie tramvai Gradinita Sere 1
Statie tramvai AVICOLA 1
Statie tramvai CET 1
Statie tramvai CET 2
Statie tramvai AVICOLA 2
Statie tramvai Gradinita Sere 2
Statie tramvai Sere 2
Statie tramvai Vama Gradiste 2
Statie tramvai Gorunului 2
Statie tramvai ASTRA Sector II 2
Statie tramvai Uzina Electrica 1

Statie tramvai Maximilian 1
Statie tramvai Miorita 1
Statie tramvai Pasunii 1
Statie tramvai Renasterii 1
Statie tramvai Vama Micalaca 1
Statie tramvai Vama Micalaca 2
Statie tramvai Renasterii 2
Statie tramvai Pasunii 2
Statie tramvai Miorita 2
Statie tramvai Maximilian 2
Statie tramvai Uzina Electrica 2
Statie tramvai BI 301 1
Statie tramvai BI 310 1
Statie tramvai BI 314 1
Statie tramvai Zona II-III 1
Statie tramvai BI 314 2
Statie tramvai BI 310 2
Statie tramvai BI 301 2
Statie tramvai Confectii 1
Statie tramvai Cpt Ignat 1
Statie tramvai Pomenirea 1
Statie tramvai Paroseni 1
Statie tramvai Pomenirea 2
Statie tramvai Cpt Ignat 2
Autobuz BMC 750 FE/MIDILUX L - AR 10 CXX
Autobuz BMC 750 FE/MIDILUX L - AR 10 CXY
Autobuz BMC 750 FE/MIDILUX L - AR 10 CYB
Autobuz BMC 750 FE/MIDILUX L - AR 10 CYA
INVESTIȚII REALIZATE ÎN ANUL 2010
Montat contrasina Simbateni-Ghioroc
Executat 140 ml linie cale Depou UTA in vederea parcarii vagoanelor de tramvai
Executat 150 ml linie cale Depou Micalaca pt parcare vagoane tramvai
Executat 170 ml linie cale Depou Ghioroc pt parcare vagoane tramvai istorice
Amenajat platforma parcare autobuze in incinta bazei UTA
Utilaj rectificat bandaje tip Cordia
Inlocuire lt Arad-Ghioroc
Con pentru presa hidraulica
Grup sudura cu motor termic
Placa de baza automat Schneider si montaj
Sistem de emitere abonamente autobuze
Cititor mobil de coduri de bare (3 buc)
INVESTIȚII REALIZATE ÎN ANUL 2011
Sistem de masurare consum combustibil
Cric pneumohidraulic 22 to serie F100800810
Cric pneumohidraulic 22 to serie F100800814
Cric canal FHZ 11/750/SLV
Linie tramvai Gai-Statia tramv. Baile Termale (reabilitare str. Dunarii)
retea el aeriana contact Gai-sta tramv Baile Termale (reabilitare str. Dunarii)
Sistem de carotat DD120
INVESTIȚII REALIZATE ÎN ANUL 2012
Aeroterma A40/24V (aut. ISUZU AR 03 RCN - 128)
Aeroterma A40/24V (aut. ISUZU AR 03 RCK - 126)
Aeroterma A40/24V (aut. ISUZU AR 06 FNT - 118)
Aeroterma A40/24V (aut. ISUZU AR 03 RCO - 113)
Aeroterma A40/24V (aut. Merc Benz Grivbus AR 07 BDU)
Sistem alarma + montaj
Pistol electric desfacut roti

Sistem alarma -Depou Ghioroc + parcare vagoane
Sistem alarma - Statie redresare Ghioroc+ muzeu
Sistem alarma - Statie redresare Vladimirescu
Majorare „Linie tramv Viaduct Micalaca-Zona II-III” - Refactie traversare giratoriu Billa
Fundatie beton armat pt rezervor suprateran 30.000 litri
Rezervor carburant suprateran 30.000 litri
Pompa distributie carburanti, software si retea aferenta
Majorare „Linie tramv Viaduct Micalaca-Zona II-III” - Reconditionat traversare Billa 1
Majorare „Linie tramv Viaduct Micalaca-Zona II-III” - Reconditionat traversare Billa 2
Amenajare drumuri platforma - plombari asfaltice
Cuptor uscare (51-012-00)
Generator aer cald 5 arzatoare
Tahograf-autobuz AR 11 HCA nr inv 656290
INVESTIȚII REALIZATE ÎN ANUL 2013
Aeroterma A40/24V (aut. ISUZU AR 03 RCH -)
Aeroterma A40/24V (aut. ISUZU AR 03 RCM -)
Aeroterma A40/24V (aut. ISUZU AR 06 FNU -)
Aeroterma A40/24V (aut. ISUZU AR 03 RCL)
TAHOGRAPH DIGITAL
MASINA OSCILANTA
TAHOGRAPH KING LONG B 36 CJA

**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 reprezentat pe aria teritorială a Municipiului Arad. Delimitările acestuia sunt prezentate în următorul tabel:

Drumul național sau județean	Direcția de mers	Pozițiile kilometrice	
		Intrare Arad	Ieșire Arad
DJ 682	Lipova – Zăbrani – Arad	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) modernizarea sistemului de tarifare a călătorilor prin achiziționarea unui sistem integrat de e-ticketing și informare a călătorilor;

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 Guvernului nr. 27/2011, privind transporturile rutiere, cu modificările și completările 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. 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 autocare, 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 îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații;

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 Guvernului nr. 27/2011, privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare

g) transportul cu autobuze, midibuze, minibuze, microbuzele 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 serviciului de transport public local se va realiza prin gestiune delegată, modelul contractului de delegare a gestiunii serviciului fiind aprobat prin hotărâre a Consiliului Local.

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 carora li s-a atribuit gestiunea serviciului.

Atribuirea bunurilor si a elementelor componente ale sistemelor de transport se face prin gestiune delegata, incheindu-se un contract de concesiune, in conformitate cu prevederile legislatiei in vigoare.

Gestiunea delegata este forma de atribuire prin concesiune a serviciului de transport public local prin care autoritatile administratiei publice locale transfera unuia sau mai multor operatori de transport rutier cu capital public, privat sau mixt sarcinile si responsabilitatile proprii cu privire la prestarea propriu-zisa a serviciului, precum si la exploatarea, intretinerea, reabilitarea si modernizarea bunurilor proprietate publica aferente sistemului de transport public local, in baza unui contract de delegare a gestiunii.

Probleme ale mobilitatii urbane

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

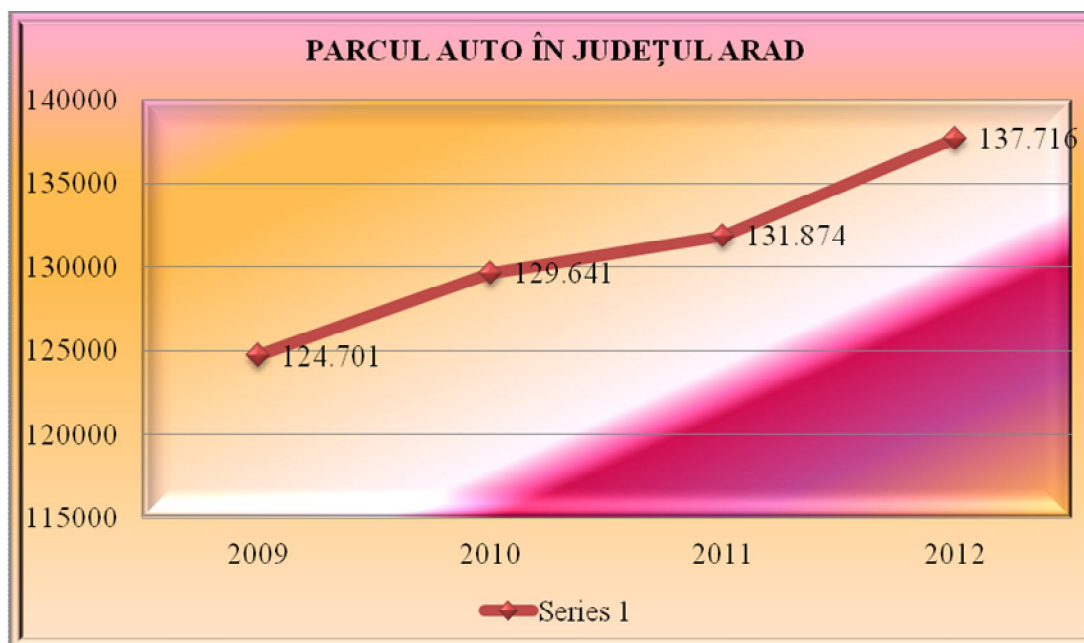
- **Alegerea consumatorului:** autoturismul va ramane cel mai popular mod de transport datorita numeroaselor sale avantaje precum confortul, statutul, viteza si comoditatea.

- **Subevaluarea:** Conducatorii auto nu suporta costul total al utilizarii autoturismului.

- **Practicile de planificare si investitie:** Fondurile publice tind sa se concentreze asupra drumurilor si spatiilor de parcare, indiferent de celelalte alternative de transport. Acest fapt a creat un cerc vicios al aglomerarii.

- **Aglomerarea**

În Județul Arad, numărul autovehiculelor a prezentat o creștere accentuată în ultimul deceniu. La sfârșitul anului 2012 s-au înregistrat în județul Arad 137.716 de vehicule. Componenta totală a parcului auto și evoluția în ultimii cinci ani este următoarea (*Sursa: Serviciul Public Comunitar – Regim Permise de Conducere și Înmatricularea Vehiculelor*):



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 edilii locali ai primăriilor localităților din județul Arad, 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. Sunt în perspectivă să se realizeze: drumul expres Arad-Oradea, pe secțiunea Arad – Zerind, investiție care se va finanța din Fondul Național de Dezvoltare și autostrada Arad – Nădlac.

Infrastructura nu a tinut pasul cu cresterea numarului de autovehicule, rezultand mari intarzieri ale calatoriilor. In Londra traficul rutier este acum mai lent decat in zilele in care se circula cu trasura.

În municipiul Arad se evidențiază congestia urbană în zona centrală și în marile intersecții, mai ales la orele de vârf. Astfel, cele mai aglomerate zone sunt: Podgoria, Polivalentă, Gara, Banu Mărăcine și Podul Traian.

-Productivitatea urbana depinde mult de eficienta sistemului de transport al lucratorilor, consumatorilor si marfurilor dintr-un loc in altul. Se estimeaza o crestere anuala a costurilor aglomeratiei rutiere de pana la 1% din produsul intern brut al Uniunii Europene – in jur de 105 miliarde euro pana in 2010. Aglomeratia mai inseamna risipa de combustibil, cresterea poluarii aerului, reducerea eficientei transportului public si favorizarea comportamentului agresiv.

- Consumul de pamant & extinderea urbana necontrolata

Orașele se extind iar pamantul devine din ce in ce mai rar. Acest fenomen este in acelasi timp cauza si efectul utilizarii crescande a autoturismului personal.

- Poluarea aerului & Schimbarea climatica

Traficul auto are o pondere însemnată în poluarea atmosferei, producând o mare parte din cantitățile de **CO**, **NOx** și **CO₂** emise la nivelul județului. De asemenea traficul auto se face răspunzător în mod indirect de cantitatea mare de **pulberi** în suspensie și sedimentabile, înregistrată în aproape toate determinările efectuate. Principalele cauze ale acestei situații sunt:

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

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

Transportul rutier este si principala sursa de monoxid de carbon si particule fine, care prezinta riscuri majore pentru sanatate, inclusiv probleme respiratorii cum ar fi astmul. In fiecare an, circa 300,000 persoane mor prematur ca urmare a bolilor produse de poluarea aerului.

- Accidente & Siguranta rutiera

Cresterea traficului determina si cresterea numarului de accidente. Statisticile arata ca unul din trei accidente mortale are loc in zonele urbane.

- Zgomotul

Zgomotul urban este produs în special de circulația autovehiculelor mici și mari, a tramvaielor și în anumite zone este produs de traficul feroviar, o sursă atipică de zgomot pentru orașul Arad, 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.

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 altă 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.

Hărți strategice de zgomot

În județul Arad s-a realizat harta strategică de zgomot pentru calea ferată principală 628+530 - 632+760, în conformitate cu prevederile Hotărârii de Guvern nr.674/2007.

În anul 2011 au fost alocate în bugetul general al Municipiului Arad sumele necesare demarării procedurii de achiziție publică pentru atribuirea contractului de servicii „Întocmirea hărții de zgomot a municipiului Arad”. Contractul a fost predat autorității publice în cursul anului 2013, în prezent fiind predate Agenției pentru Protecția mediului în vederea avizării.

Analiza rezultatelor obținute în urma realizării hărții de zgomot pentru Gara Arad

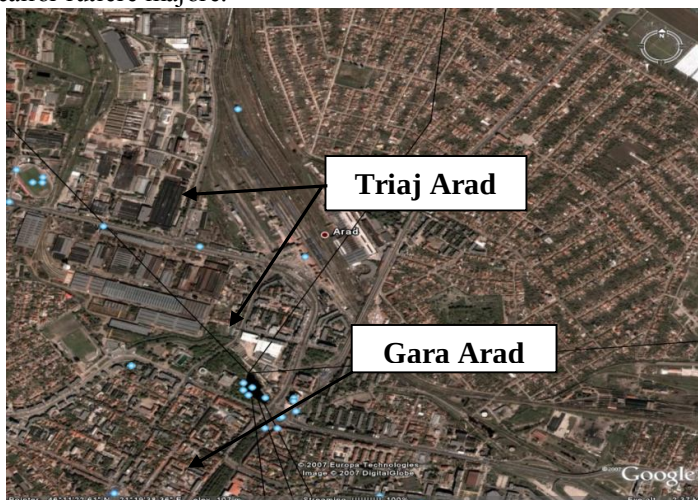
Gara Arad este plasată în interiorul orașului Arad . Gara este plasată central, ceea ce impune o evaluare atentă a poluării fonice. Sistemul de cale ferată din oraș prezintă două zone: cea a gării, pentru care s-a realizat harta de zgomot și cea a triajului, ce continuă zona gării și este organizat paralel cu aceasta pentru un pachet de linii . Zona de triaj este o sursă majoră de zgomot datorită traficului de manevră, numărului ridicat de macazuri și a zgomotului de la formarea sau desfacerea garniturilor de tren. Deoarece în această zonă zgomotul produs de deplasarea garniturilor de tren este combinat cu cel datorat activităților conexe celor de tranzit de vagoane, la realizarea unei hărți de zgomot se folosește o abordare combinată – surse de zgomot liniare, specifice trenurilor, și surse de zgomot de suprafață, specifice activităților industriale distribuite pe o zonă largă. În obligația CFR SA a stat doar realizarea hărții de zgomot datorate traficului în tranzit, deci doar a celui prin zona gării, concluziile următoare referindu-se doar la acesta.

O analiză a impactului căii ferate asupra orașului, din punct de vedere acustic, este posibilă doar prin realizarea unor hărți de zgomot pentru întreg complexul feroviar din zona orașului și pentru toate sursele de zgomot generate de acesta.



În vecinătatea gării se observă că populația este distribuită astfel :

- ✓ în zona de est sunt cartiere de case, de mici dimensiuni; acestea sunt separate de gară de clădiri industriale aparținând căii ferate, ce acționează ca ecran acustic față de zgomotul produs de circulația trenurilor în gară (aceste efect de ecranare este evident la analiza hărților de zgomot, atât pentru 24h cât și pentru durata nopții);
- ✓ în zona de vest există un complex de clădiri cu dimensiuni mari, de tip industrial și administrativ, ce acționează ca ecran acustic față de zgomotul produs de circulația trenurilor în gară; în continuarea zonei industriale sunt cartiere de case de mici dimensiuni și blocuri în vecinătatea căilor rutiere majore.



Din analiza hărților de zgomot, calculate folosind datele furnizate de autoritățile abilitate, se observă că zgomotul datorat traficului din zona gării nu are impact semnificativ asupra populației, atât datorită reducerii vitezei în gară cât și datorită existenței unor clădiri cu scop industrial sau administrativ în vecinătatea complexului de linii, ce acționează ca un ecran acustic. Aceste concluzii sunt valabile atât pentru zgomotul pe durata unei zile (24h) cât și pentru zgomotul pe durata nopții (intervalele orare 23 - 24 și 00 - 07).

Dacă se analizează populația expusă în raport cu limitele admisibile pentru calea ferată, existente în legislația română în curs de aprobare, se constată că:

- ✓ pe durata unei zile complete (24h), peste limita de 70 dB nu există locuitori afectați ;
- ✓ pe durata nopții, peste limita de 60 dB există 10 locuitori afectați

Populația expusă L_{ZSN}

Nivel Acustic dB	Populație (sute)
$55 \leq 60$	36,53
$60 \leq 65$	9,32
$65 \leq 70$	0,25
$70 \leq 75$	0
≥ 75	0

Populația expusă L_N

Nivel Acustic dB	Populație (sute)
$45 \leq 60$	52,34
$50 \leq 55$	33,33
$55 \leq 60$	6,39
$60 \leq 65$	0
≥ 70	0,01

Concluziile ce urmează au fost coroborate cu „Proiectul de Ordin al MMDD privind aprobarea valorilor limită corespunzătoare indicatorilor L_{ZSN} și L_N pentru zgomotul produs de traficul rutier, traficul feroviar, traficul aerian din vecinătatea aeroporturilor și pentru zgomotul produs în zonele cu activități industriale”:

- ✓ nu se constată un impact semnificativ al activității feroviare privind expunerea la zgomot a populației din zonă;
- ✓ având în vedere numărul de populație expusă valorilor L_{ZSN} și L_N pentru segmentele 60 - 65 dB și 65 - 70 dB, precum și L_N în intervalul 55 - 60 dB, coroborat cu posibilitățile de creștere a traficului în următorii ani, se vor elabora planuri de acțiune pe termen lung care să asigure o reducere a nivelului de zgomot ținând cont de nivelul țintă al valorilor maxime permise pentru anul 2012.

Precizăm că Stația Arad este cuprinsă în Proiectul de reabilitare a coridorului pan-european IV, lucrare ce cuprinde și măsuri de reducere a nivelului de zgomot. Aceste măsuri vor fi modificate și/sau completate funcție de dezbaterile publice ce vor avea loc pentru obținerea acordului/ avizelor necesare începerii lucrărilor.

În aceste condiții, Transportul public de persoane reprezintă o soluție la actualele probleme cu care se confruntă aglomerațiile urbane:

- Congestii în trafic;
- Viteze de deplasare reduse (în zona centrală a Aradului viteza este de circa 13 km/h);
- Poluare;
- Insuficiența locurilor de parcare și a spațiilor pietonale.

Municipiul se află astfel în fața provocării de a îmbunătăți întregul serviciu de transport public local, respectiv de a regândi și optimiza diferitele mijloace de transport folosite în prezent de către populație. În acest sens, trebuie luate în considerare două domenii principale de activitate:

- Îmbunătățirea calității serviciului de transport local
- Proiectarea unei strategii pe termen lung a mobilității urbane.
- Prioritizarea transportului public
- Dezvoltarea intermodalității

La ora actuală, Compania de Transport Public Arad asigură integral transportul la nivel municipal. Principiile de bază: “Regularitate, Punctualitate, Confort, Securitate”, care ghidează activitatea celor aproximativ 730 angajați, impun CTP drept unul din pilonii importanți pe care se sprijină atât dezvoltarea ariei metropolitane, cât și a celei regionale. Cu un parcurs de circa 6,766 milioane de km, este asigurată mobilitatea a peste 24 milioane de călători anual, pe o rețea care însumează 2197 km (170) km tramvaie - și 2027 km autobuze pe 146 trasee. Având în vedere faptul că

Aradul este un oraș aflat în plină expansiune economico- socială, această creștere trebuie, în permanență, precedată de dezvoltarea serviciilor publice, implicit a transportului public.

La momentul actual, rețeaua urbană de transport public asigură mobilitatea locuitorilor municipiului Arad prin intermediul celor 15 trasee de tramvai și a celor 8 trasee de autobuz, îndeplinind misiunea CTP și principiile care o guvernează:

- mobilitate pentru toți;
- corectitudine și loialitate;
- participare și transparență;
- eficiență;
- securitate, accesibilitate și confort;

Pentru a promova serviciul de transport local, Municipiul trebuie să îmbunătățească:

- Calitatea serviciului
- Viabilitatea financiară a transportului public
- Siguranța serviciului

Printre principalii pași ce trebuie făcuți pentru a îmbunătăți calitatea serviciilor, trebuie avute în mod special în vedere:

- 1) Calitatea mijloacelor de transport, care trebuie să fie accesibile, confortabile, moderne și sigure. Municipiul trebuie să revizuiască modernizarea întregului parc și a elementelor de mediu care trebuie să fie cheia deciziei în acest sens.
- 2) Calitatea serviciului. Este aproape redundant, dar foarte important, să se sublinieze că eficiența serviciului este un element esențial al calității sale. Serviciul public trebuie să fie de încredere și punctual.
- 3) Calitatea personalului. Nevoia de a căuta pregătirea profesională este identificată în mod clar de CTP; de asemenea, se recomandă ca șoferii să fie pregătiți și să fie conștienți de conceptul conducerii "eco". Schimbarea obiceiurilor de șofat poate reduce considerabil consumul de energie.
- 4) Introducerea unui sistem IT pentru managementul traficului, informarea pasagerilor precum și taxarea electronică. Deoarece există dovezi internaționale puternice că este esențial ca fiecare călător să poată alege asupra mijloacelor și timpului de transport, municipiul consideră că informarea pasagerilor este un element-cheie pentru îmbunătățirea calității serviciului, motiv pentru care Municipiul a achiziționat consultanță pentru aceste servicii, urmând ca în cursul anului 2014 să ajungă la o decizie finală și să achiziționeze un serviciu integrat de e-ticketing și informare a călătorilor care să furnizeze și informații călătorilor.
- 5) Calitatea infrastructurii. La ora actuală se lucrează asupra infrastructurii existente – lucrări de reabilitare executate cu ajutorul BERD. De asemenea, după achiziționarea celor 6 tramvaie moderne, eficiente economic se va realiza modernizarea depoului de tramvaie prin dotarea acestuia cu utilaje și echipamente moderne care să permită repararea în condiții optime a noilor tramvaie achiziționate. Totuși, se va avea în vedere și în continuare achiziționarea de mijloace de transport noi, dar și extinderea rețelei actuale de tramvaie.

Viabilitatea financiară a sectorului de transport

În prezent, chiar dacă societatea sectorului public este subvenționată în mod esențial, este profitabilă doar superficial. Municipiul trebuie să ia în considerare diferite unelte pentru îmbunătățirea acestei situații :

- Trasee comerciale

Proiectul actual al rețelei de transport public local nu a fost adaptat complet la noua dezvoltare a Municipiului. După cum arată Raportul de activitate din 2008, singurele trasee profitabile sunt "cele speciale". Este necesar să se investească astfel resurse și să se amplifice această parte de piață. Mai mult, date fiind limitele pe termen scurt cu privire la parc, va fi necesar să se optimizeze utilizarea parcului și să se investească veniturile în noi vehicule. Cu alte cuvinte, acest pas va cere :

- Elaborarea unui studio Origine-destinație care să stea la baza unei rețele eficiente de transport public;

- O nouă configurare a traseelor prin implementarea și/sau eliminarea unor sectoare conform fluxului de pasageri
- O reducere a traseelor cu flux redus de pasageri
 - Sistemul tarifar

În prezent, cea mai mare categorie de pasageri este cea a pasagerilor neplătitori, deoarece sunt majoritatea pensionari, iar dintre aceștia cei care au peste 70 de ani beneficiază de gratuitate pe orice mijloc de transport în comun. Prin introducerea sistemului de e-ticketing, Municipiul dorește să eficientizeze modul de achitare al călătoriilor și prin aceasta să ducă la creșterea călătorilor care vor prefera utilizarea transportului în comun în detrimentul transportului cu mașina.

Siguranța și securitatea serviciilor

Municipiul ar trebui să ia în considerare problemele privind siguranța atât în transportul public, cât și pe șosele. În timp ce CTP identifică în mod corect problema siguranței în transportul public, este esențial ca Municipiul să ia în considerare problemele legate de siguranța mobilității generale.

Un aspect aparte se referă la mersul pe jos și mersul cu bicicleta care trebuie luate în considerare ca mijloace de transport, iar optimizarea coordonării diferitelor mijloace de transport trebuie să reprezinte centrul politicii mobilității.

Este așadar esențial ca Municipiul să elaboreze politici care să încurajeze comportamentul mai sigur pe șosele. Din acest motiv, Municipiul a achiziționat până în prezent un număr de 30 de camere de supraveghere care au fost amplasate în principalele intersecții din oraș, fiind în curs de achiziționare a încă 40 de camere de supraveghere.

Cresterea numarului de pasageri

Reprezintă una din direcțiile principale care trebuie urmărite și poate fi realizată prin atragerea segmentelor de populație care în acest moment utilizează automobilul. În acest sens pentru creșterea transportului public trebuie vizate următoarele:

- Calitatea serviciilor oferite trebuie să îndeplinească așteptările pasagerilor;
- Securitatea călătorilor și a personalului trebuie să fie o prioritate de nivel înalt;
- Informarea călătorilor trebuie să fie corectă și relevantă.
Sistemele de informare, amplasate atât în stații, cât și în mijloacele de transport public, vor conține date privind traseele, orele, date informative cu caracter general. Stațiile trebuie marcate corespunzător și denumite, vehiculele trebuie să afișeze vizibil numărul traseului și ruta iar conducătorii să poată oferi informații corecte;
- Fiabilitate și punctualitate – informațiile furnizate în graficele de circulație trebuie respectate, iar atunci când din motive obiective apar perturbări, efectul acestora trebuie minimizat
- Curățenie și facilități – starea de curățenie în vehicule și stații sunt deosebit de importante. Călătorii sunt foarte sensibili și la accesibilitate, la dotarea stațiilor cu adăposturi și sisteme de informare
- Confortul călătoriei – vehiculele utilizate să fie dotate cu sisteme de încălzire/ventilație corespunzătoare, iluminatul interior și în stații foarte bun
- Accesibilitate – în conformitate cu normele europene transportul public trebuie să fie accesibil tuturor, inclusiv persoanelor în vârstă sau celor cu dizabilități.

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 ardere neindustriale (locuințe) - cca.77%, ardere din industria energetică - 11,9%, transport rutier -10,5%.

Evoluția emisiilor anuale de oxizi de azot (NO_x)

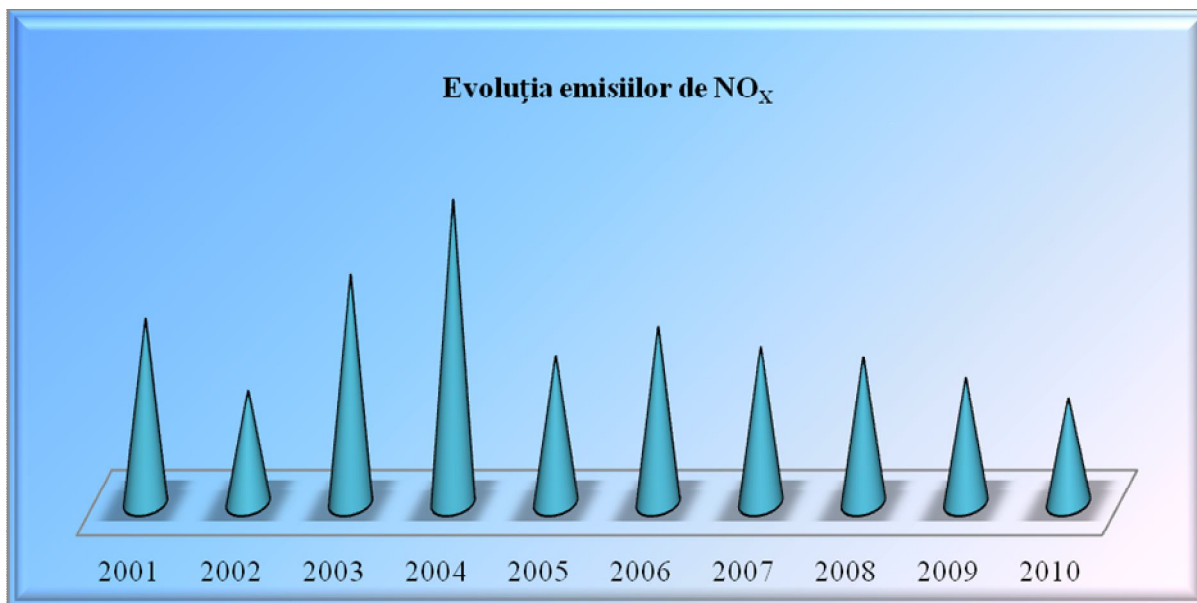
Sursele care generează emisii de oxizi de azot sunt industria energetică, transportul rutier, instalațiile de ardere neindustriale.

Arderile din industria energetică reprezintă 11% din totalul emisiilor inventariate. Instalațiile de ardere neindustriale au o pondere doar de 8%, în timp ce emisiile din transporturi rutiere reprezintă 81%.

Evoluția acestor emisii începând din anul 2000 este evidențiată mai jos.

t/an										
Arad	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Emisii anuale	6.075	3.710	7.514	10.013	4.839	5.806	1.001	4.811	4.126	3.460

În anul 2010, față de anul 2009, se constată o scădere a cantităților de NO_x emise în atmosferă cu aproximativ 16%, iar față de 2006 cu aproximativ 40%. Această scădere se poate pune pe seama procesului de înnoire a parcului auto existent, iar mașinile noi introduse în trafic sunt dotate cu sisteme de protecție a mediului, fiind echipate cu motoare EURO 3 sau 4. De asemenea și SC CET Arad pe lignit, la sfârșitul anului 2009, a luat măsuri de reducere a emisiilor de NO_x și încadrarea în VLE stabilite prin Autorizația integrată de mediu. Măsurile luate, respectiv, recircularea gazelor arse și reducerea aerului de ardere în focar (sunt măsuri primare BAT), au dus la reducerea cu aproximativ 40% a emisiilor de NO_x astfel încât, monitorizarea continuă de la SC CET Arad, pe parcursul anului 2010, evidențiază faptul că toate valorile măsurate sunt sub limita de 570 mg/mc impusă de PNRE.



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, NO_x 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 2008 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, 2008

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 2010

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.

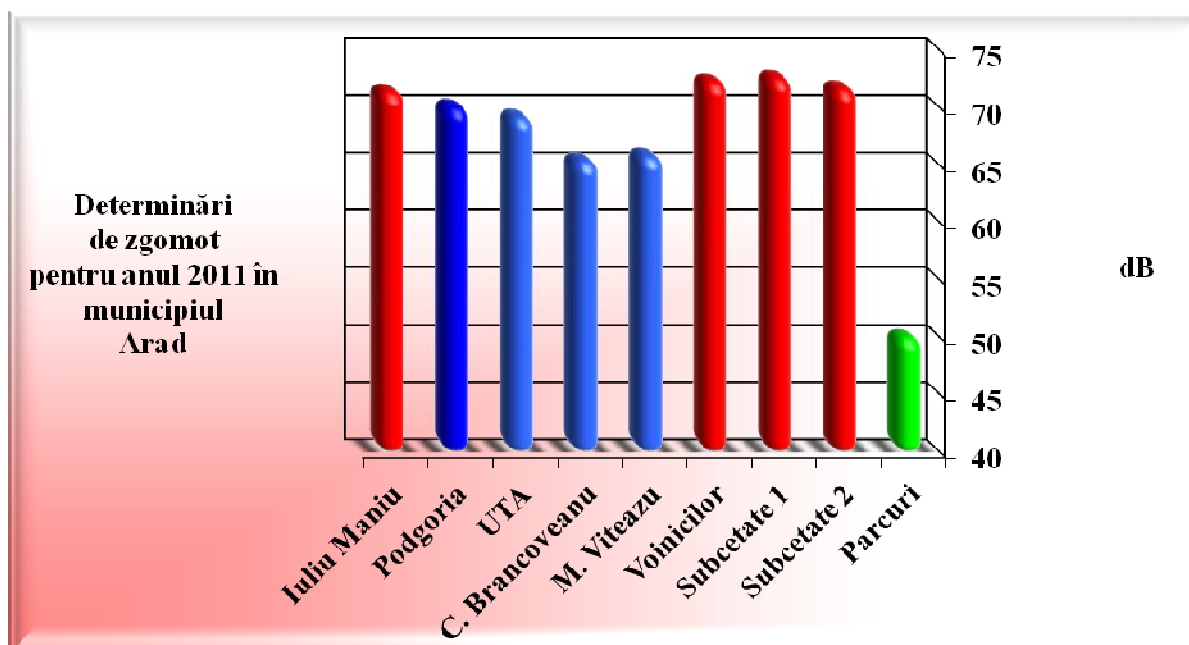
O sursă atipică de zgomot pentru orașul Arad o reprezintă traficul feroviar, având în vedere că un cartier al Aradului este traversat de linia ferată Arad-Timișoara. În prezent nu sunt montate panouri antifonice de-a lungul căii ferate.

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.

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 în anul 2011

Nr. crt.	Locul măsurătorii	Limite admisibile ale nivelului de zgomot	Leq dB	Max. dB	Min. dB
1.	Calea Iuliu Maniu	70	71,5	84	57,9
2.	Intersecția Podgoria	70	70,2	83,5	55
3.	P-ța UTA	70	69,3	86,5	51
4.	Str. C. Brâncoveanu	65	65,5	83,1	48,7
5.	P-ța Mihai Viteazul (Limită de incintă)	65	65,9	84,5	48,5
6.	Subcetate 1	70	72,7	88,7	51,5
7.	Subcetate 2	70	71,8	86	55,8
8.	Voinicilor	70	72,4	88,3	53
9.	Parcuri	65	50,1	65,5	40,3



Din datele prezentate, rezultă că în zona parcurilor, în cursul anului 2011 nu sunt depășite valorile maxime admise, în zona Calea Iuliu Maniu, Voinicilor, Subcetate, valorile maxime admise sunt depășite, iar în zona Podgoria, piața Mihai Viteazu, Brâncoveanu și UTA, valorile maxime admise sunt puțin depășite. Specificăm faptul că, zonele în care s-a depășit valoarea limită admisă, sunt zone caracterizate în general de o afinență mare a traficului auto.

Efectele zgomotului asupra sănătății populației

Unul dintre cele mai importante efecte ale poluării prin sunete îl constituie *reducerea capacității auditive*.

Sunetele puternice afectează eficiența celulelor receptoare din urechea internă. Auzul poate fi temporar afectat. Dacă durata zgomotului este mare (de ex.: lunile sau anii petrecuți la locul de muncă) se poate instala o afecțiune permanentă a auzului (surzire). Sunetele extrem de puternice pot cauza prin supra solicitare afecțiuni acute ale auzului.

Zgomotele puternice din mediul înconjurător din sfera particulară pot accelera disconfortul auditiv corespunzător locului de muncă, deoarece riscul pentru zgomotul întâlnit la locul de muncă condiționează odihna urechii în timpul liber.

Efectele zgomotului asupra corpului

Zgomotul conduce la reacții de stres ale sistemului sangvin (presiune sangvină, modificări ale frecvenței bătăilor inimii, contracție a vaselor sanguine, eliberare de hormoni de stres). În mod involuntar aceste reacții apar la un nivel al presiunii acustice de peste 60 dB (A), pot fi însă întâlnite și la un nivel mult mai scăzut al presiunii acustice, în funcție de existența precedentelor biologice relevante sau a stării afective (supărare, frică). Gradul de sensibilitate și obișnuință joacă un rol important în ceea ce privește durata acestor reacții.

De regulă, apariția pe termen scurt a acestor reacții nu cauzează probleme de sănătate. Pierderea echilibrului fiziologic pe termen lung poate avea însă drept consecință afecțiuni cronice ale sistemului sangvin.

Cercetările recente cu privire la zgomotul provenit din traficul rutier arată că locuitorii din perimetrul străzilor des circulate, cărora le corespunde un nivel de presiune acustică de peste 65 până la 75 dB(A), sunt cu 20% mai expuși riscului de infarct față de locuitorii din preajma străzilor mai puțin circulate. Până în prezent nu există analize asemănătoare pentru alte tipuri de poluare fonică.

Efectele poluării fonice asupra somnului

Tulburarea somnului are în primul rând cauze de ordin psihic, fizic și social (conflicte, temeri, boli, necesități familiale). Dar și influențele din mediul înconjurător, și în mod special zgomotul, reprezintă un factor cauzator important.

Influențele zgomotului în timpul somnului se concretizează direct prin modificări ale somnului – cu sau fără întrerupere a somnului, micșorare a întregului timp aferent somnului, a somnului adânc sau a somnului cu vise, reacții vegetative (de ex. frecvența bătăilor inimii, tensiunea sangvină), reacții biochimice – sau indirect prin reducerea calității subiective a somnului, oboseala și ineficiența a doua zi la locul de muncă.

Evitarea problemelor legate de somn este o condiție importantă locuirii sănătoase. De aceea, după cunoștințele specialiștilor din domeniu, nivelul presiunii acustice echivalente din camerele de dormit nu trebuie să depășească în timpul nopții valori de 25 până la 30 dB (A). În cazuri particulare, nivelul maxim nu trebuie să depășească 45 dB(A), pentru a evita trezirea în timpul somnului și modificările somnului cauzate de zgomot.

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 / supraterrane, 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.

STAREA TEHNICĂ A SISTEMULUI AFERENT SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

Principalii indicatori ai serviciilor oferite de către Compania de Transport Public S.A. Arad în anul 2012:

URBAN	U.M.	Tramvaie	Troleibuze	Autobuze	Microbuze	Total
Ecartament	mm	1000				
Numărul traseelor	nr.	15	0	9	0	24
Lungimea traseelor	km c.d.	116,60	0,00	53,49	0,00	170,09
Lungimea medie a unui traseu	km c.d.	7,77	0,00	5,94	0,00	7,09
Lungimea rețelei	km c.s.	65,40	0,00	51,09	0,00	0,00
Densitatea rețelei de transport	km c.s./kmp	2,8324	0,0000	2,2126	0,0000	0,0000

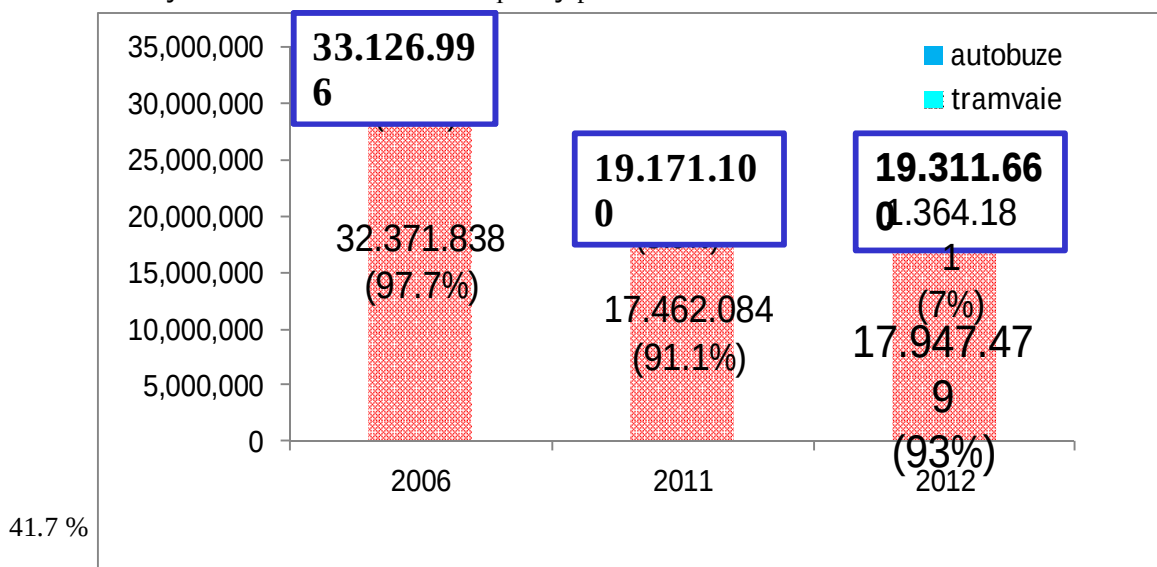
	km c.s./1000 loc	0,7111	0,0000	0,5555	0,0000	0,0000
Lungimea rețelei de contact	km c.s.	65,40	0			65,4
Intervalul de succedare (la ore vârf)	minute	4	0	30	0	0
Numărul de stații	nr.	106	0	134	0	0
Lungimea medie a interstației	km	1,23	0,00	0,76	0,00	1,00

- **Calatori transportati: 24.046.241**
 - 19.311.660 pasageri transport urban
 - 1.785.015 pasageri transport curse speciale
- **Parc : 307 unitati**
 - 159 autobuze (29 articulate; 75 medii; 31 midibuze; 24 microbuze)
 - 148 tramvaie (86 vagoane simple; 31 vagoane cuplu) **94 la UTA si 54 la Micalaca.**
 - T4R = 51 din care 22 cupluri
 - TG4 = 28 din care 5 cupluri
 - TG6 = 40 din care 4 cupluri
 - TG8 = 29

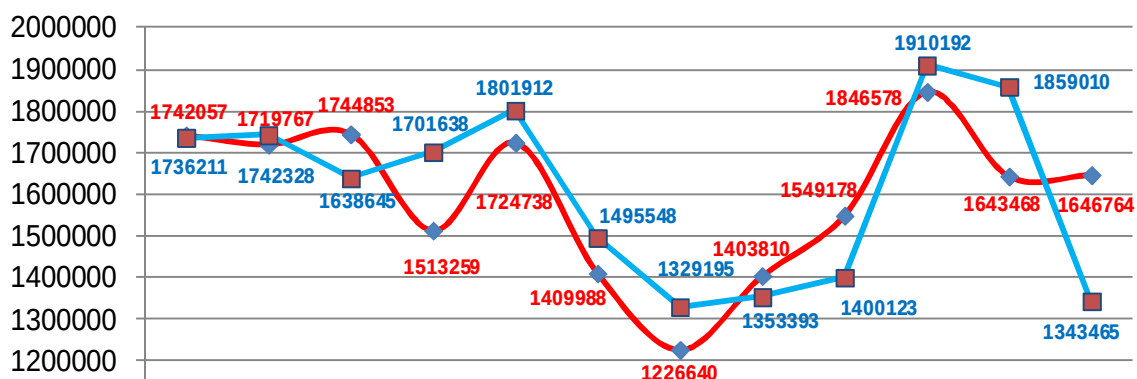
Finalizarea pe parcursul anului 2012 a lucrarilor la proiectul “BERD II” au determinat reluarea circulatiei tramvaielor pe toate liniile. Noile conditii create, calitatea liniilor si statiilor, au avut ca efect stoparea declinului inregistrat in ultimii ani.

Analiza numărului de călători care au utilizat transportul în comun în anul 2012, ne oferă următoarele date:

Evoluția numărului de călători transportați pe zona urbana :



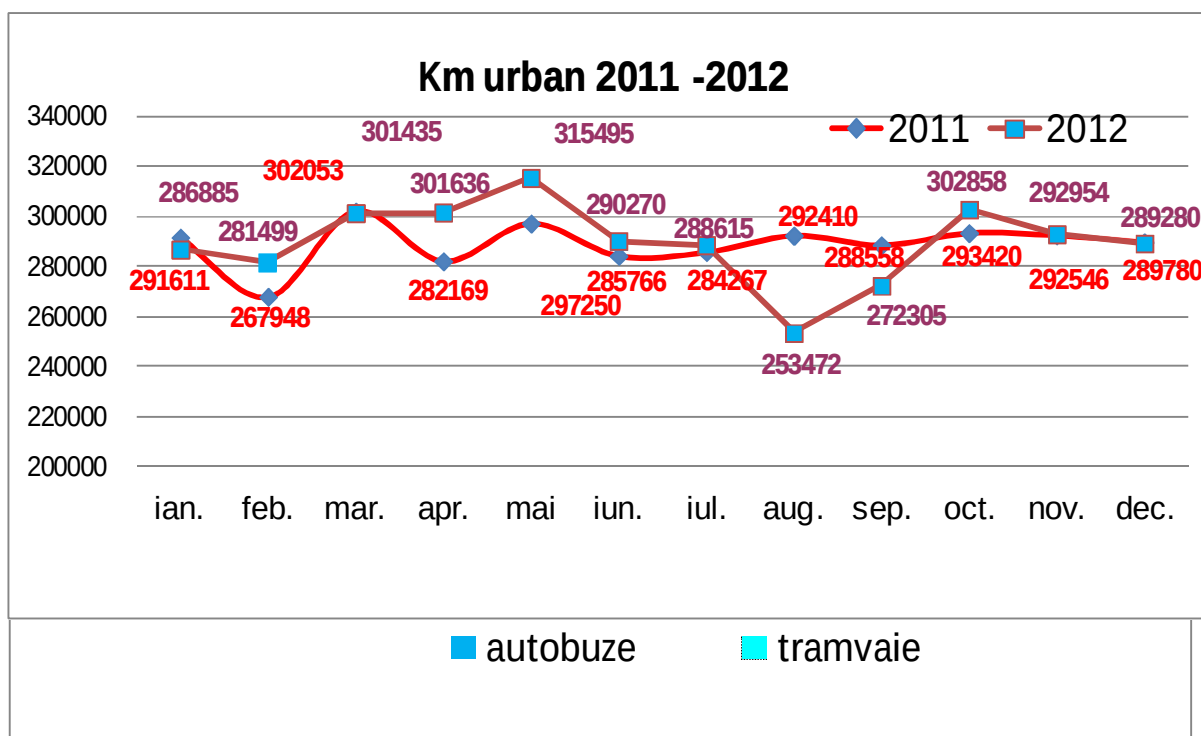
Evoluția lunară a călătorilor transportați urban 2011/2012



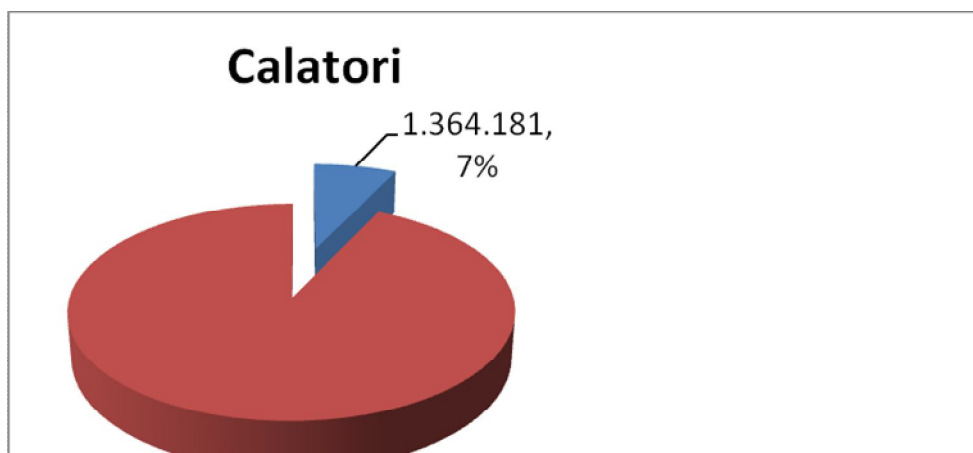
Pe parcursul anului 2012, au fost incepute lucrarile de reabilitare de trecere peste calea ferata a pasajelor Micalaca si Gradiste si de trecere la nivel a liniilor de tramvai pe strazile: Renasterii, Padurii, Petru Rares, Nicolae Titulescu. Aceste proiecte, au determinat intreruperea circulatiei tramvaielor pe anumite tronsoane si au avut ca efect scaderea mare a numarului de km in 2012 fata de 2006.

In 2012 s-a inregistrat o usoara crestere a numarului de km(0.26 %) si a numarului de calatori transportati (0.72 %), fata de anul 2011.

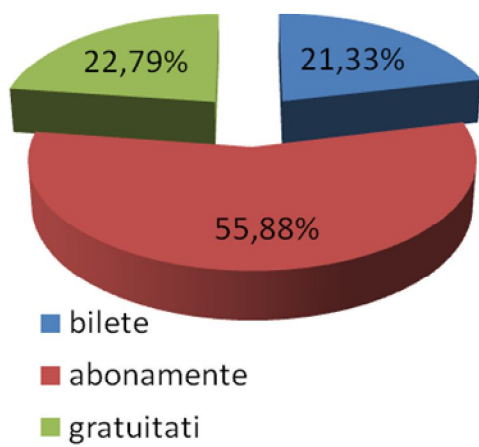
Procentual, fata de 2006, se inregistreaza scaderi de: 2011 = 40,7%
2012 = 40,5%



1. Calatori transportati - 19.311.660, iar din punct de vedere al legitimatiilor de calatorie:

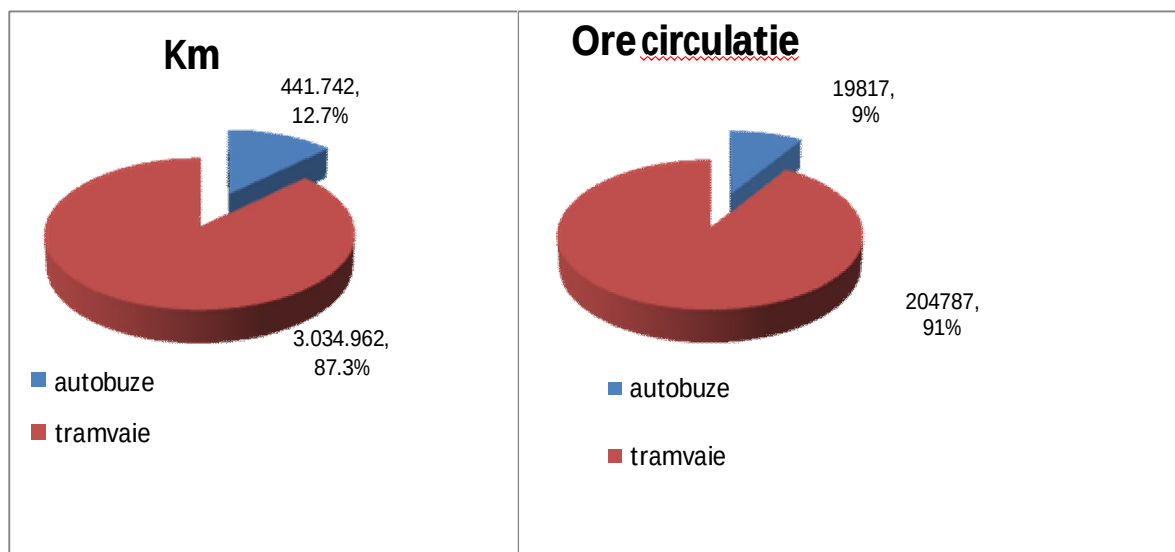


Structura titluri calatorii



2. Parc – 170 unitati din care 149 tramvaie si 21 autobuze. Vechimea medie a parcului este de :
- 43 ani la tramvaie
 - 11 ani la autobuze

3. Parcurs efectuat: 3.476.704 km din care: ore circulatie: 224.604 ore (auto planificat fara inlocuire tramvaie, tram realizat):



4. Parcurs programat aprobat

		Scoala	Vacanta
Zi lucratoare	tramvaie	10587	10362
	autobuze	968	953
Zi sarbatoare	tramvaie	6645	6645
	autobuze	390	390

5. Ore circulație programat:

		Scoala	Vacanta
Zi lucratoare	tramvaie	10587	10362
	autobuze	968	953
Zi sarbatoare	tramvaie	6645	6645
	autobuze	390	390

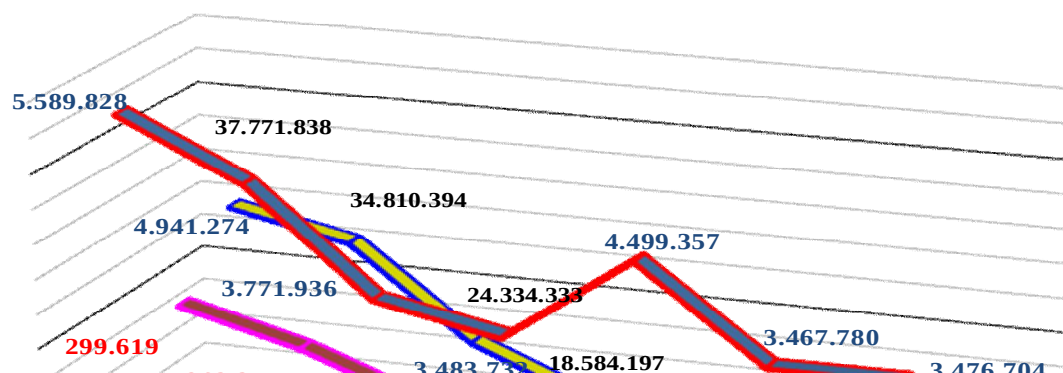
6. Viteza comerciala :

- 17.86 km/h la tramvaie
- 22 km/h la autobuze

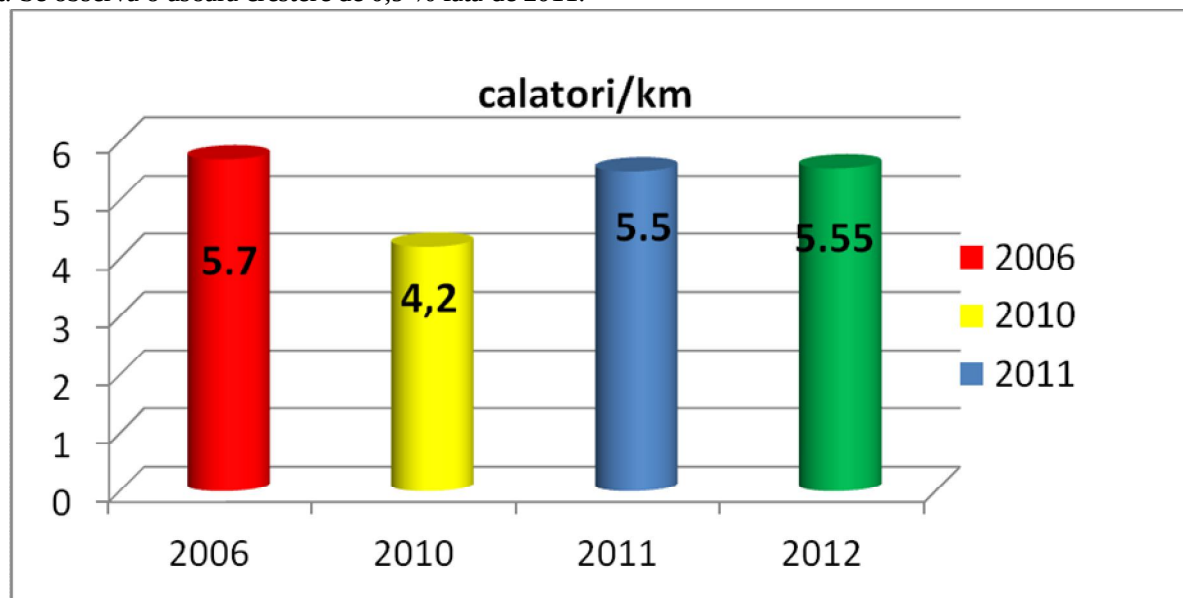
7. Consum specific:

- Tramvaie (tractiune) = TOTAL 7.799 MVWH (3.89 KVWH/KM)
- Autobuze = 27.74 l /100 km

Dinamica principalilor indicatori in ultimii ani:



Un alt parametru, care evidentiaza stoparea declinului, este numarul de calatori pe kilometrul efectuat. Se observa o usoara crestere de 0,9 % fata de 2011.



Reteaua liniilor urbane are in exploatare:

- 10 linii urbane de tramvai (1, 1b, 3, 6, 7, 15, 15b, 16, 16b, 18b)
- 8 linii urbane de autobuz

Aceasta retea cuprinde, in prezent, 252 statii:

- 106 statii urbane tramvai
- 134 statii urbane de autobuz

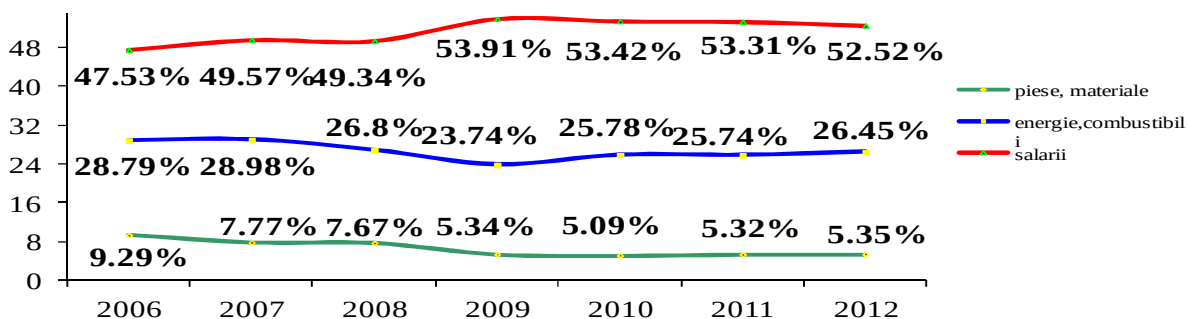
12	Piata Romana-Podgoria-Ghioroc	24,535	74/79	3	182,16	Linii suspendate temporar si inlocuit cu autobuze							
14	Combinatul Chimic-Ghioroc	15,03	32	1	15,03								
15	Fat Frumos - Gara CFR - Sere	6,73	25		447,69								
15 b	Fat Frumos - Gara CFR - Sere - CET	9,62	31/32		134,68								
16	Piata Romana - Sere	5,25	19/20		414,6								
16b	Piata Romana - Sere - CET	8,145	25/27		48,87								
18b	Billa--Voinicilor-P Romana-F.F - Promana	12,965	53/57	189	2934,93	6	4,28	6	4,28	10	14	10	14

Tronson	Fregventa(nr.mediu de trenuri/ora)				Interval mediu de urmarire(min)			
	6:00-8:00	8:00-12	12-16	16-23	6:00-8:00	8:00-12	12-16	16-23
UTA - Podgoria	16.5	12.75	16	11.88	363.	4.7	3.75	5.05
Podgoria – Piata Romana	15.5	12.5	15	11.5	3.87	4.8	4	5.21

INDICATORI ECONOMICI

Din punct de vedere economic, principalii indicatori – costuri/venituri au ramas aproximativ constanti in raport cu cifrele inregistrate la finele anului 2011. Profitul inregistrat a fost de 99.659 Lei.

Dinamica principalelor elemente de cost indica o usoara scadere a cheltuielilor salariale in timp ce costurile de intretinere si a celor cu energia si combustibilii au inregistrat o usoara crestere :



Cheltuieli totale = 34.492.595 Lei

piese de schimb, materiale: 1.848.301 (5.35%)	
tramvaie	1.005.612 (54.41% din costuri cu materiale sau 2.91% din total)

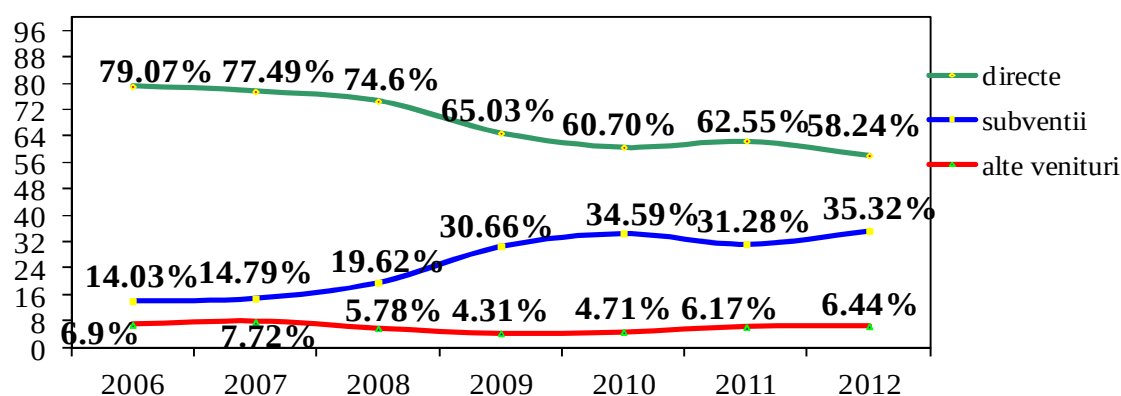
autobuze	842.689 (45.59% din costuri cu materiale sau 2.44% din total)
----------	--

energie, combustibil : 9.123.676 (26.45%)		
tramvaie	3.599.120 (39.45% din costuri energetice sau 10.43% din total)	
	lubrifianti	220.144 (6.12%)
	energie electrica	2.899.700 (80.57%)
	energie termica, apa	479.726 (13.31%)
autobuze	5.524.556 (60.55% din costuri energetice sau 16.02% din total)	
	combustibili, lubrifianti	5.349.045 (96.82%)
	energie electrica	48.716 (0.88%)
	energie termica, apa	126.795 (2.30%)

personal: 18.115.598 (53.31%)	
tramvaie	12.259.065(67.67% din costuri personal sau 35.55% din total)
autobuze	5.856.533(32.33% din costuri personal sau 16.98% din total)

infrastructura, redevente, taxe, asigurari, amortismente: : 5.405.020 (15.63%)	
tramvaie	3.380.666(62.55% din alte costuri sau 10.39% din total)
autobuze	2.024.354 (37.45% din alte costuri sau 5.87% din total)

Din punct de vedere al veniturilor, dinamica principalelor elemente indica scaderea veniturilor directe, determinata de scaderea numarului de calatori, scadere acoperita prin cresterea subventiei.



Venituri totale = 34.592.254 Lei

venituri directe: 20.147.173 (58.24%)		
tramvaie	11.233.218(55.76% din venituri directe sau 32.47% din total)	
	bilete	5.179.038 (46.10%)
	abonamente	6.054.180 (53.90%)

autobuze	8.913.955 (44.24% din venituri directe sau 25.77% din total)	
	bilete	1.482.633 (16.63%)
	abonamente	4.355.968 (48.87 %)
	curse speciale	3.075.354 (34.50 %)
subventii: 12.218.929 (35.32%)		
tramvaie	8.491.950 (69.50% din subventie sau 24.55% din total)	
	cheltuieli materiale	7.762.024 (90.34%)
	reduceri , gratuitati	819.926 (9.66 %)
autobuze	3.726.979 (30.50% din subventie sau 10.77% din total)	
	cheltuieli materiale	3.643.664 (97.76%)
	reduceri, gratuitati	83.315 (2.24%)
subventii: 12.218.929 (35.32%)		
tramvaie	8.491.950 (69.50% din subventie sau 24.55% din total)	
	cheltuieli materiale	7.762.024 (90.34%)
	reduceri , gratuitati	819.926 (9.66 %)
autobuze	3.726.979 (30.50% din subventie sau 10.77% din total)	
	cheltuieli materiale	3.643.664 (97.76%)
	reduceri, gratuitati	83.315 (2.24%)

ORIENTARI STRATEGICE ALE COMPANIEI DE TRANSPORT PUBLIC S.A. ARAD

Toate strategiile, pe termen mediu si lung elaborate de comunitati, au unul din principalele obiective strategice dezvoltarea transportului public ca solutie la problemele generate de poluare sau aglomerare. CTP Arad este unul din principalii actori implicati, la nivelul Municipiului Arad , in transportul public motiv pentru care principalul nostru obiectiv este cresterea numarului de calatori.

Cresterea numarului de calatori, prin atragerea lor de pe mijloacele individuale de transport, este o conditie a reducerii congestiilor din trafic, a problemelor legate de parcare si protectie a mediului. Cele trei elemente sunt direct influentate de :

- Calitatea mijloacelor de transport utilizate. In acest sens, CTP urmareste achizitionarea a 20 de autobuze second hand, cu podea joasa, confortabile, sigure si cu un grad sporit de securitate a calatoriei
- Calitatea personalului. Calitatea transportului este direct influentata de calitatea personalului. In acest sens, atat societatea noastra, cat si asociatia de profil din care facem parte, URTP, cauta solutii de perfectionare profesionala
- Calitatea reparatiilor. Activitatea de intretinere si reparatii este o importanta componenta a activitatii. De aceasta activitate depinde, in mare masura, si calitatea serviciilor oferite. In acest sens, este vizata modernizarea activitatii atat prin cresterea calitatii personalului, cat si prin achizitia mijloacelor materiale necesare.

In acest sens CTP a achizitionat in 2012 o autoutilitara destinata activitatii de intretinere si interventie rapida in traseu.

- Accesibilitate. Principalele categorii de populatie, care folosesc transportul in comun, sunt elevii si pensionarii. Cresterea accesibilitatii ar putea a atrage segmente noi de populatie spre aceasta forma de transport . In acest sens, sunt necesare :
 - dezvoltarea statiilor intermodale
 - integrarea diferitelor forme de transport (electric si auto)

- introducerea unui sistem de e-ticketing
- creșterea vitezei de circulație
- Siguranța și confortul pasagerilor. Acest deziderat poate fi atins atât prin creșterea calității mijloacelor de transport, cât și prin măsuri care vizează alte aspecte:
 - modernizarea stațiilor și dotarea cu mobilier stradal corespunzător
 - introducerea sistemelor IT de informare dinamică a pasagerilor atât în stații, cât și în mijloacele de transport.
- Măsuri manageriale de organizare judicioasă a activității și utilizare a resurselor și capacităților de transport
- Transparența. În acest sens, se dorește o mai strânsă apropiere a companiei de călători prin mijloace media sau internet.

ORIENTARI STRATEGICE ALE MUNICIPIULUI ARAD

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
- Lipsa de consecvență în lucrări (neaducerea la formă 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

Posibile soluții care pot influența pozitiv desfășurarea serviciului de transport public local:

- Accesibilitate pe infrastructură de transport, extinderea rețelei de centuri ocolitoare,
- Optimizarea fluxului traficului auto prin semaforizare inteligentă
- Parcări subterane și supraterane, etajate, parcări colective
- Extinderea monitorizării pe bază de camere de luat vederi;
- Proiecte de investiții în infrastructură. străzi, parcări, drumuri de centură ocolitoare, în scopul aducerii la o circulație normală

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

- Crearea de centuri ocolitoare pentru devierea traficului greu și de tranzit, inele de circulație
- Proiecte de investiții în infrastructură
- Extinderea modernizării sistemului de semaforizare;
- Continuarea modernizării infrastructurii de circulație și transport
- 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.

ANALIZA ECONOMICO-FINANCIARĂ

În urma evaluării economico-financiare a Companiei de Transport Public S.A s-au calculat indicatori și indici de structură, evoluție și eficiență pentru perioada 2010-2012. Aspectele urmărite au fost următoarele:

- structura financiară
- estimarea riscurilor implicate de mediul extern și de specificul activității societății;
- separarea și evaluarea acelor tendințe care au caracter de permanență și au posibilitate de prelungire în viitor;
- selectarea elementelor excepționale, de conjunctură pentru care există o probabilitate redusă de a afecta evoluția viitoare a societății.

Analiza bilanțului

Structura activelor

- a) *Ponderea imobilizărilor* înregistrează o evoluție relativ constantă în ultimii trei ani analizați, după ce a înregistrat o creștere semnificativă față de 2008, prin reevaluarea terenurilor deținute de societate. Ponderea activelor imobilizate este specifică transportului public local:

Active fixe/active totale	2010	2011	2012
CTP SA ARAD	87%	88%	86%

Gradul de acoperire a imobilizărilor este prezentat astfel:

Capital permanent/imobilizări	2010	2011	2012
CTP SA ARAD	0,95	0,96	0,96

- b) *Ponderea stocurilor* se prezintă constant, pe fondul menținerii constante a activelor totale, ceea ce pe ansamblu a însemnat o menținere constantă a nivelului valoric al stocurilor pe întreaga perioadă a ultimilor trei ani analizați. Fata de perioada 2006-2008 nivelul stocurilor a scăzut atât în cifre absolute cât și relative față de total active. De altfel, volumul stocurilor a fost la nivel optim apreciat în raport de profitul societății și nivelul tehnologic al acesteia, în care ponderea principală o dețin activele imobilizate.

Stocuri/active totale	2010	2011	2012
CTP SA ARAD	3,75%	3,83%	3,64%

- c) *Ponderea creanțelor* a variat între 6-10% în ultimii trei ani, după o scădere la jumătate în anul 2010 față de 2008, scădere determinată de creșterea globală a activelor societății și prin creșterea imobilizărilor corporale.

Societatea înregistrează o durată medie de încasare a creanțelor de:

Anul	2010	2011	2012
durata de incasare a creanțelor(zile)	29	24	39

Valoarea ridicată a duratei de încasare a creanțelor în anul 2012 se datorează subvențiilor neincasate înregistrate în sold la finele anului 2012, de plată în anul 2013.

- d) *Nivelul disponibilităților* se află în ultimii trei ani analizați în jurul a circa 1% din total active, cu variații semnificative de la un an la altul -1,3% în 2010, urmată de 2,4% în 2011 și 0,67% în 2012 – în toți anii practic mult la nivelul limitei inferioare a marjei considerată normală (1-2% din active).
- e) *Ponderea capitalului propriu* este constantă pe fondul derulării anuale a unei activități cu un profit redus dar constant pozitiv. În opoziție cu perioada 2006-2008 rata autonomiei financiare s-a dublat. Rata autonomiei financiare globale este :

Capitaluri proprii/total pasive	2010	2011	2012
	76%	78%	77%

- f) *Nivelul capitalurilor permanente* are o evoluție similară celui cu al capitalurilor proprii prezentându-se astfel:

	2010	2011	2012
Rata stabilității financiare	83%	84%	82%

- g) *Nivelul creditelor bancare* și al altor datorii pe termen lung și/sau lung (contractede leasing) este în scadere în perioada 2010-2012, în jurul a 4-7% din totalul pasivelor, ponderea resurselor atrase menținându-se în limite rezonabile pentru societate.

	2010	2011	2012
Rata de îndatorare globală	24%	22%	23%

- h) *Nivelul datoriilor de exploatare* reprezintă între 17-18% din totalul pasivelor în anii 2010-2012 .Societatea înregistrează o durată medie a obligațiilor de:

(în zile)	2010	2011	2012
	66	64	71

Corelarea duratei de achitare a datoriilor cu cea de încasare a creanțelor confirmă faptul că există o dependență a neonorării obligațiilor în raport cu creanțele societății.

Lichiditatea societății

În funcție de indicii de trezorerie globală (lichiditate rapidă), lichiditate imediată și indicelui de lichiditate generală (curentă), situația se prezintă astfel:

Anul	2010	2011	2012
Lichiditate generală	0,75	0,77	0,79
Lichiditate imediată	0,08	0,15	0,04

Valorile tuturor indicatorilor arată că societatea prezintă dificultati în ceea ce privește posibilitatea returnării unor datorii imediate, indicatorii fiind sub nivelul considerat satisfăcător.

Echilibrul financiar pe termen lung

Echilibrul financiar pe termen lung este apreciat prin indicatorul de finanțare permanentă și cel de solvabilitate generală:

Anul	2010	2011	2012
Solvabilitate generală	76,02	77,86	77,42

Se observă că situația societății se îmbunătățește prin prisma indicelui de solvabilitate care cunoaște o creștere considerabilă fata de perioada 2006-2009 .

Analiza fluxurilor

Structura vânzărilor și evoluția acestora în perioada 2010-2012 poate fi caracterizată prin următoarele aspecte:

- a) **pentru analiza evoluției veniturilor** s-a folosit comparația pe baza indicatorului de evoluție a cifrei de afaceri față de anul anterior, pornind și de la activitatea societății ale cărei venituri sunt date în mare parte (peste 90%) de cifra de afaceri.

Indicatori	2010	2011	2012
Cifra de afaceri	33.706.095	32.908.412	33.298.769
Evoluția cifrei de afaceri	100%	97,60%	98,79%

Astfel se constată o evoluție relativ constantă dacă se are în vedere pe de o parte faptul că indicii de inflație nu a exercitat o influență serioasă, iar variația în jos sau în sus s-a menținut în limita de 5 %.

b) În cadrul structurii cheltuielilor pe elemente de costuri și rezultate se observă:

- Evoluția cheltuielilor din activitatea de bază nu a urmat întocmai trendul veniturilor de exploatare în cifre absolute și în procente. Evoluția a fost diferită în sensul în care înregistrează o scădere a cheltuielilor în 2011 și o ușoară creștere în anul 2012 datorată creșterilor de preturi la energie și combustibili.

Anul	2010	2011	2012
Cheltuieli expl.	33.487.390	33.476.519	34.127.081
Variație față de anul anterior 100%		99,96%	101,91%

- Ponderea costurilor materiale și cu terții a înregistrat o relativ constantă menținându-se la aproximativ 38% din cheltuielile totale.
- Cheltuielile salariale s-au menținut relativ constante la 54%, ceea ce coroborat cu rata inflației înseamnă o scădere în termeni reali a salariilor în condițiile reducerii numărului de salariați în această perioadă și a creșterii salariului minim pe economie.
- Nivelul amortizării este determinat de viața mare a imobilizărilor, înregistrând totuși o variație nesemnificativă în jurul a cca 3% din totalul cheltuielilor de exploatare.
- Cuantumul impozitelor și taxelor înregistrează o evoluție constantă în jurul a 2% din total cheltuieli, reflectând creșterea impozitării patrimoniului societății.
- Suplimentar se manifestă o variație de 15-20% în evoluția cheltuielilor financiare, variație ce s-a manifestat în minus; ponderea cheltuielilor financiare este relativ redusă în totalul cheltuielilor la nivelul a 1,5%.

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, ÎMBUNĂTĂȚIREA 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.

Investiții pe termen scurt – care se vor realiza în 6 luni – 1 an

1. Achiziție și Implementare sistem de ticketing cu carduri

Un sistem care poate utiliza în mijloacele de transport validate dual, care pot recunoaște atât cartelele “contact less”, cât și biletele pe suport de hârtie emise de automatele de bilete.

Beneficiile investiției constau în o tarifare corectă a călătoriilor (va fi posibilă tarifarea pe zone), reducerea fraudei prin imposibilitatea reutilizării biletelor și facilitarea controlului, reducerea costurilor de exploatare etc.

2. Continuare reabilitare linie tramvai: Tronson Piața Romană – Gara Aradul Nou (6,394 km)

Înlocuirea liniilor de rulare existente cu tronsoane noi de linie, care respectă standardele internaționale, însoțită de refacerea sistemului de semaforizare, refacerea/reparația carosabilului, crearea unor spații de parcare, implementarea unui sistem de priorități privind traficul.

Beneficiile investiției sunt reducerea poluării fonice, creșterea vitezei de circulație, grad mărit de confort, fluidizarea traficului, eliminarea pierderilor energetice, etc.

3. Studiu de fezabilitate și proiect de execuție pentru hala reprofilat bandaje – Depou Micalaca (lucrare în continuare) L= 60m, l=12m, H=5,5m. Este necesar în vederea demarării investiției de execuție a halei pentru reprofilat bandaje tramvai și anexele sociale aferente depoului. Detalii constructive: Hala pe structură metalică, cu panouri termoizolante, cu utilități, enexe: grup sanitar, sala de mese etc (proiect în derulare)

4. Proiect și studiu de fezabilitate pentru energoalimentare la 20KV a substației de redresare S1 (Piața Podgoria). Modificarea tensiunii de alimentare a substației se necesită ca urmare a scoaterii din standarde și uz a tensiunii de 6KV, tensiune pentru care nu se mai execută piese și subansamble.

5. Proiect și studiu de fezabilitate pentru energoalimentare la 20KV a substației de redresare S5 (piața UTA). Modificarea tensiunii de alimentare a substației se necesită ca urmare a scoaterii din standarde și uz a tensiunii de 6KV, tensiune pentru care nu se mai execută piese și subansamble.

6. Studiu de fezabilitate: Conexiune linie de tramvai “Str. Dunării (Gai) – Bucla Zona Industrială”. Investiția este necesară pentru satisfacerea actualului nivel de cerere de transport a zonei, cerințelor de mobilitate a cetățenilor din arealul cartierului gai precum și perspectivele de dezvoltare a zonei (zonă rezidențială, industrială și de servicii)

Investiții pe termen mediu – care vor fi realizate în 1-3 ani

1. Achiziție, transport și punere în funcțiune tramvaie noi

Înnouirea parcului de tramvaie prin achiziționarea unor vehicule noi, cu podeaua joasă, confortabile, sigure și cu un grad sporit de securitate a călătoriei. Scopul urmărit este încurajarea folosirii transportului în comun având ca efect creșterea numărului de pasageri, prin oferirea unor condiții de transport aliniate la standardele internaționale.

Beneficiile investiției constau în mărirea confortului, reducerea poluării, creșterea vitezei de rulare.

2. Reabilitare linie tramvai: Tronson Polivalentă – Billa (1,9 km)

Înlocuirea liniilor de rulare existente cu tronsoane noi de linie, care respectă standardele internaționale, însoțită de refacerea sistemului de semaforizare, refacerea/reparația carosabilului, crearea unor spații de parcare, implementarea unui sistem de priorități privind traficul.

Prin această investiție se realizează o reducere a poluării fonice, creșterea vitezei de circulație, grad mărit de confort, reducerea numărului de vehicule folosite, eliminarea uzurilor premature la tramvaie, eliminarea pierderilor energetice.

3. Achiziție de autobuze urbane standard – noi.

Achiziția este necesară pentru a acoperi cerința creșterii calității prestației și a înlocuirii vehiculelor cu grad de uzură avansat și vechime mai mare de 20 de ani.

4. Refracție linie cale Piața Podgoria – pasaj rutier Micalaca – lungime 1378 mcs. Lucrările nu vizează pasajele executate în cazul proiectului “Treceri la nivel cu liniile de tramvai”.

Investiții pe termen lung – care vor fi realizate în mai mult de 3 ani

1. Achiziție, transport și punere în funcțiune tramvaie noi

Continuarea înnoirii parcului de tramvaie prin achiziționarea unor vehicule noi, cu podeaua joasă, confortabile, sigure și cu un grad sporit de securitate a călătoriei. Scopul urmărit este încurajarea folosirii transportului în comun având ca efect creșterea numărului de pasageri, prin oferirea unor condiții de transport aliniate la standardele internaționale.

Beneficiile investiției constau în mărirea confortului, reducerea poluării, creșterea vitezei de rulare.

2. Extindere sistem management trafic și informare călători urbani

Investiția constă din construirea unui „Centru” care va avea în vedere urmărirea prin satelit a vehiculelor, precum și instalarea de semafoare inteligente, ce vor debloca electronic intersecțiile aglomerate. De asemenea, vor fi instalate sisteme de detecție pe autobuze 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. Componenta “Urban Traffic Control” va adapta programele de semaforizare în funcție de valorile de trafic. Sistemul inteligent de transport va oferi o sedie de modalități de gestionare a traficului. Sistemul va avea un design modular, potrivit pentru a comunica cu alte sisteme pentru importul și exportul de date. Interfața grafică principală va avea o hartă de vizualizare GIS care va permite afișarea tuturor obiectelor conectate în sistem. În plus, interfața grafică va trebui să prezinte o listă de activități dinamice, oferind toate tipurile de comenzi, mementouri, note, sarcini și acțiuni ca

dialog, inclusiv obiecte perturbante sau componente, proceduri pentru activarea planurilor de intervenție, transmiterea conținuturilor semnalelor pentru a oferi acces portului de internet etc.

Beneficiile investiției constau în realizarea unei verzi pentru transportul public, Salvare, Pompieri, Poliție, menținerea în grafic a vehiculelor companiei de transport, stabilirea priorităților de trafic, transmisia, înregistrarea și stocarea de imagini din trafic.

Toate specificațiile tehnice ale sistemului sunt cuprinse în studiul de fezabilitate finalizat în decembrie 2011.

3. Refracție linie cale pasaj rutier Micalaca – Vama Micalaca. Lungime 3744 mcs. Lucrările nu vizează pasajele executate în cazul proiectului “Treceri la nivel cu liniile de tramvai”.

4. Refracție linie cale Str. Pădurii (tronson cuprins între str. Abatorului și str. Condurașilor). Lungime 2964 mcs. Lucrările nu vizează pasajele executate în cazul proiectului “Treceri la nivel cu liniile de tramvai”.

În plus, în afara investițiilor realizate de municipiul Arad, Compania de Transport Public S.A. are în vedere realizarea de investiții din surse proprii. În anexa nr. 1 sunt prezentate propunerile de investiții pe termen scurt, mediu și lung a companiei.

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 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, Ordinul nr. 263 din 6 decembrie 2007, privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local și prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Arad nr. 106/2009.

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. 106/2009.

Gestiunea directă

În cazul gestiunii directe, Consiliul Local al 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 Consiliul Local al Municipiului Arad transferă unui 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.

Concesiunea 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 menținere 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;
- dispacherizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente;
- simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate;
- la gestionarea serviciului pot 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.

NIVELUL MINIM AL REDEVENȚEI

Începând cu anul 2010 redevența anuală se calculează prin aplicarea procentului de 5,5% asupra totalului veniturilor realizate din activitatea desfășurată cu tramvaie și autobuze urbane (mai puțin subvențiile încasate). Redevența de plată nu poate fi mai mică decât cea care rezultă din aplicarea procentului de 5,5% asupra totalului veniturilor din activitatea desfășurată cu tramvaie și autobuze urbane (mai puțin

subvențiile) prevăzute în bugetul anual de venituri și cheltuieli al Operatorului. Bugetul anual de venituri și cheltuieli va conține o anexă cu repartizarea pe trimestre a veniturilor.

Redevența aferentă anului 2013 a fost stabilită prin Dispoziția primarului nr. 371/18.02.2013, în sumă de 816.750 lei. Redevența pe anul 2014 se va stabili după comunicarea de către operatorul de transport a estimării veniturilor pentru anul 2014. Operatorul va achita trimestrial suma corespunzătoare duratei rămase până la încheierea anului.

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, cu posibilitatea de prelungire pentru o perioadă de un an și jumătate.

Întocmit,

Ing. Florea Liliana _____

Ing. Doru Neacșiu _____

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
Adrian Cătălin LAZURCĂ

Contrasemnează
S E C R E T A R
Lilioara STEPANESCU

Propuneri de investitii

A.1. Termen scurt

Nr crt	Denumire	Buc	Valoare estimata (lei)	Necesitatea achizitiei	Finantare	
1	Redresor incarcare acumulatori auto 12-24 Vcc	3	7.650	Necesar pentru incarcat acumulatori – Depou UTA- Statia de incarcat acumulatori	surse CTP	proprii
2	Cositoare rotativa cu motor termic (max 2 CP) alimentare benzina	1	2.000	Se necesita in vederea utilizarii in activitatea de intretinere a platformei liniei cale in scopul inlaturarii vegetatiei in exces	surse CTP	proprii
3	Echipament pentru telecomanda digitala la substatii de redresare S4 (Vladimirescu)	1	15.000	Se necesita ca masura de unificare si centralizare a monitorizarii functionarii substatiiilor	surse CTP	proprii
4	Vinciuri mecanice 5 tf	2	1.500	Necesare pentru efectuarea burajelor si punerea la cota a liniei de tramvai	surse CTP	proprii
5	Palan manual cu actionare prin brat, cu portanta 750 kg	1	550	Se necesita in scopul dotarii Depoului Micalaca cu un mijloc de ridicat subansamble ce urmeaza a se repara. Achizitia urmeaza a imbunatati conditiile de lucru	surse CTP	proprii
6	Cric hidraulic 15-25 tf	2	1.600	Se necesita a se achizitiona pentru activitatea de intretinere parc autobuze, respectiv la interventiile la trenurile de rulare ale tramvaielor - Depou Micalaca	surse CTP	proprii
7	Sistem supraveghere video incinta depou	1	1.700	Supraveghere depou UTA Sistem supraveghere video cu 8 camere cu infrarosu pentru exterior si interior	surse CTP	proprii
8	Celula vopsitorie de mare capacitate, pentru tramvaie	1	540.000	Necesara la depou UTA, pentru vopsirea tramvaielor de mare capacitate	surse CTP	proprii
9	Constructie hala pentru tramvaie cu anexe administrative	1	1.192.500	Necesara pentru punerea in functie a masinilor de rectificat bandaje de tramvai provenite din import	surse CTP	proprii
10	Construirea de porti noi (usoare) cu	6	102.600	Necesare pentru depou UTA	surse	proprii

	comanda electrica				CTP
11	Construirea de porti noi (usoare) cu comanda electrica	6	102.600	Necesare pentru depou UTA	surse proprii CTP
12	Echipament pentru verificarea si reglarea geometriei la autobuze, camioane, semiremorci si optional turisme	1	13.500	Se necesita a se achizitiona pentru Atelier reparatii auto in desfasurarea activitatii de intretinere parc auto	surse proprii CTP
13	Tester diagnoza universal (autobuze, microbuze, autoturisme)	1	20.250	Se necesita a se achizitiona pentru Atelier reparatii auto in desfasurarea activitatii de intretinere parc auto	surse proprii CTP
14	Invertor sudura	2	1.443	Necesare in activitatea de intretinere si reparatie din cadrul Sector Mentenanta	surse proprii CTP
15	Cleste sertizat terminal cablu $\phi 1,5 - 6\text{mm}$	4	240		surse proprii CTP
16	Ciocan electric de lipit 1500W	1	80		surse proprii CTP
17	Extractor rulmenti cu trei brate 230x140 mm	2	335		surse proprii CTP
18	Macara de atelier pliabila cu sasiu paralel-portanta 750 kg	1	590		surse proprii CTP
19	Multimetru digital 1000Vcc	4	800		surse proprii CTP
20	Trusa scule TSG	2	4.200		surse proprii CTP
21	Truse chei tubulare 10-24 mm	4	520		surse proprii CTP
22	Trusa chei fixe 6-24	10	243		surse proprii CTP
23	Trusa surubelnite electricieni	12	435		surse proprii CTP
24	Cleste clampe-metru 600V-600A	2	460		surse proprii CTP
25	Ampermetru cu sunt pentru masurat	1	200		surse proprii

	acumulatori 200A				CTP
26	Densimetru acumulatori	2	56		surse proprii CTP
27	Suflanta cu gaz, aer cald	1	270		surse proprii CTP
28	Pistol vopsit (cupa in parte de sus)	1	600		surse proprii CTP
29	Pistol electric de lipit 120 W	3	120		
30	Polizor unghiular 125 mm	1	137		surse proprii CTP
31	Polizor unghiular 115 mm	1	117		surse proprii CTP
32	Masina de gaurit-insurubat cu acumulatori	1	115		surse proprii CTP
33	Masina de gaurit mandrina automata 1-12 mm	1	168		surse proprii CTP
34	Ventilator exhaustare gaze	6	3700	Necesare in activitatea de intretinere si reparatie din cadrul Sector Mentenanta	surse proprii CTP
35	Masina insurubat cu impact pneumatica, cu accesorii	2	2400		surse proprii CTP
36	Masina insurubat cu impact 220 V, cu accesorii	1	1.700		surse proprii CTP
37	Multimetru analogic	1	200		surse proprii CTP
38	Aparat sudura tensiune alim 230V, curent sudare la d.a. de 100%-110A, diam max electrod $\phi 4$ mm	1	1.500		surse proprii CTP
39	Tipar de masurat ecartament linie 1000 mm si declivitati	1	3.000	Necesare pentru lucrarile de intretinere si reparatii linie cale	surse proprii CTP
40	Dispozitiv manual de identificare „prezenta tensiune retea 750Vcc” (tip prajina)	2	2.500	Necesar constatarii prezentei tensiunii in reseaua de contact, utilizare in cazul interventiilor care necesita scoaterea de sub tensiune a retelei in depouri sau pe traseu. Dispozitive de electrosecuritate de dotare obligatorie in activitate	surse proprii CTP

41	Calculator PC	10	25.000	Necesare pentru innoirea parcului de calculatoare pentru SRU, SPDC, S. Achizitii, S. Autobuze, S. Tehnic	surse CTP	proprii
42	Laptop	2	5.000		surse CTP	proprii
43	Tableta PC cu conectivitate 3G + abonament internet	1	1.500	Necesare pentru implementarea aplicatiei e-roviniere (taxa de drum), de plasare a menzilor pe internet – pentru comenzi rapide cu valabilitate scurta	surse CTP	proprii
44	Server IBM retea calculatoare	1	12.000	Necesar pentru inlocuirea serverului actual uzat fizic si moral pentru activitatea de stocare si prelucrare a bazelor de date C.T.P.	surse CTP	proprii
45	Imprimanta laser A4	2	1.600	Inlocuirea imprimantelor defecte S. Comercial	surse CTP	proprii
46	Imprimanta EPSON A4 cu ace	2	1.000	Inlocuirea imprimantelor defecte Autogara, Salarizare Necesare la listarea statelor de plata, evidenta gestiunilor	surse CTP	proprii
47	Imprimanta EPSON A3 cu ace	1	800		surse CTP	proprii
48	Scanner color A4	1	300	Serviciul Comercial	surse CTP	proprii
49	Hard extern (stocare de date in retea)	2	1.600	Necesar pentru calculatorul administrator retea pentru stocarea datelor utilizatorilor comuni in retea Novell	surse CTP	proprii
50	Surse alimentare neintreruptibile APC	78	40.000	Necesare pentru inlocuirea celor vechi si completare, asigura protectia echipamentelor de calcul si a serverelor	surse CTP	proprii
51	Unitate backup stocare	2	2.500	Necesar pentru calculatorul administrator retea pentru stocarea datelor	surse CTP	proprii
52	Memorie RAM 1024 MB	12	1.200	Inlocuire la calculatoare vechi	surse CTP	proprii
53	SWITCH 3 com. 32 port	1	500	Necesare pentru inlocuirea celor vechi din retea si pentru extinderea retelei	surse CTP	proprii
54	SWITCH 3 com. 24 port	1	400		surse CTP	proprii
55	SWITCH 3 com. 8 port	9	900		surse CTP	proprii
56	Router	3	600	Inlocuirea celor defecte	surse CTP	proprii

57	Licenta Office optiune full	12	16.800	Necesare pentru calculatoarele si laptopurile propuse spre achizitionare	surse CTP	proprii
58	Licenta Windows	12	12.000	Necesare pentru calculatoarele si laptopurile propuse spre achizitionare	surse CTP	proprii
59	Licenta Visualfox	1	2.000	Necesara pentru a putea exploata noua versiune a aplicatiei financiar-contabile (ARSOFT)	surse CTP	proprii
60	Licenta Winrar	1	600	Necesara pentru legalitatea acestei aplicatii	surse CTP	proprii
61	Licenta Winzip	1	600	Necesara pentru legalitatea acestei aplicatii	surse CTP	proprii
62	Licenta AUTOCAD	1	2.000	Necesar pentru Birou Protectia Muncii	surse CTP	proprii
63	Licenta Corel ultima versiune (pachet)	3	6.000	Necesar PDC, Sectia Autobuze	surse CTP	proprii
64	Licenta 5 user Novell (useri noi)	2	2.000	Necesare pentru completare la user-ii existenti	surse CTP	proprii
65	Licenta 5 user Novell (upgrade)	11	5.500	Necesara la versiunea noua pentru compatibilitate si exploatare optima	surse CTP	proprii
66	Upgrade Windows XP la ultima versiune	73	36.500	Necesar pentru upgradarea calculatoarelor existente	surse CTP	proprii
67	Multifunctional	3	2.400	Necesar Depou Micalaca, Dispecerat Tramvaie, Serviciul Comercial	surse CTP	proprii
68	Statii radio-emise portabile	10	4.000	Sectia Tramvaie	surse CTP	proprii
	TOTAL		2.212.879			

A.2. Termen mediu

Nr crt	Denumire	Buc	Valoare estimata (lei)	Necesitatea achizitiei	Finantare
1	Autoutilitara max 3,5 t cu dubla cabina	2	90.000	Se necesita ca autovehicul de interventie si transport in activitatea de intretinere si reparatie linie cale si interventie traseu, deplasare la	surse CTP proprii

				statiile de redresare in caz de avarii	
2	Achizitie autobuze pentru transport interurban capacitate 45-50 locuri - second hand	10	690.000	Achizitia se necesita ca cerinta a cresterii calitatii prestatiei si a inlocuirii vehiculelor cu grad de uzura avansat si vechime mai mare de 20 ani	surse proprii CTP
3	Bariera electrica cu telecomanda	1	25.000	Necesara pentru securizare acces poarta II - tramvaie	surse proprii CTP
4	Dispozitiv de masura a energiei uniorare pentru tramvaie (contor de cc)	1	7.000	Necesar pentru evaluarea consumurilor specifice pentru fiecare tip de tramvai, traseu	surse proprii CTP
5	Sistem de monitorizare si masurare a consumului de carburant pentru autobuze	20	140.000	Necesar pentru monitorizarea consumului de carburant pe traseele operationale respectiv a curselor speciale (conventii)	surse proprii CTP
6	Bransament electric 220V (5 KW) - Statia UTA 1,2 - Statia Electrometal - Statia Primarie	2 1 1	25.000	Necesar racorduri tonete - automate vanzare bilete - dispozitiv de informare calatori (prin sistemul de urmarire GPS al tramvaielor)	surse proprii CTP
7	Lucrari reparatii linie cale la platforma de parcare din depoul UTA		100.000	Necesare pregatirii parcarii in vederea achizitiei de tramvaie cu podea joasa (actualmente curbele au raze mici pentru acest tip de vagoane). Lucrari cu materiale recuperate (sina + traverse). Inlocuit 3 buc macaze	surse proprii CTP
8	Inlocuit 3 macaze complete, 190 ml panouri sina si 160 buc traverse lemn in incinta depoului Micalaca -executat 3 schimbatoare R=50 m -achizitie 108 ml sina Ri60 -achizitie sina CF49SB 120 ml -achizitie 3 seturi traverse lemn		80.000	Se propune inlocuirea a 3 macaze cu inimi in incinta depoului Micalaca avand in vedere ca acestea prezinta uzura avansata si 190 ml panouri sina Achizitia de sina este necesara pentru confectionat inimi macaz si executie schimbator	surse proprii CTP
9	Inlocuit 5 buc macaze, 180 ml sina si 120 buc traverse de lemn uzate pe tronson str. Petru Rares - Calea Zimandului (triunghi intoarcere Sere) -executat 5 schimbatoare R=50 (30) m -achizitionat 160 ml sina Ri60 -achizitionat sina CF49SB 200 ml -achizitionat 5 seturi traverse lemn		140.000	Se propune inlocuirea a 5 buc macaze, sina si traverse avand in vedere ca acestea prezinta uzura avansata, cu panouri de sina recuperata din lucrarile de investitie BERD Achizitia de sina este necesara pentru confectionat inimi macaz si executie schimbator	surse proprii CTP

10	Inlocuit 1 buc macaz si 130 m c s sina-Fat Frumos -executat 1 schimbator -achizitionat 260 ml sina Ri60 pentru curba Fat Frumos		90.000	Se propune inlocuirea a 1 buc macaz, inlocuire sina si traverse avand in vedere ca acestea prezinta uzura avansata.	surse CTP	proprii
11	Inlocuit traverse lemn si beton pe sectoarele: Calea Radnei, bucla de intoarcere Zona II-III, intrare – iesire Depou Micalaca -achizitionat 100 buc traverse lemn		30.000	Se propune inlocuirea a cca 100 buc traverse lemn si beton avand in vedere ca acestea prezinta uzura avansata	surse CTP	proprii
12	Echipare cu instalatie de incalzire a trei aparate de cale in zona intersectiei strazilor M. Scaevola cu Preparandiei		10.000	Asigurarea functionarii optime a aparatelor de cale in sezonul rece.	surse CTP	proprii
13	Reconfigurat retea contact in zona DN7-drum acces Combinat Chimic Vladimirescu pe o lungime de cca 200 m in curba	10	10.000	Lucrarea se necesita intrucat terenul pe care sunt amplasati actualii stalpi de sustinere este privat.	surse CTP	proprii
14	Inlocuirea retelei de agent termic si a modificarii solutiei actuale privind sistemul de incalzire la sediul de pe Calea Victoriei		25.000	Lucrarea este necesara datorita faptului ca reseaua actuala de incalzire are un grad ridicat de uzura fizica si morala, inregistrandu-se pierderi de agent termic care conduc la cresterea costurilor.	surse CTP	proprii
15	Investigatii/examinari cu caracter tehnic la instalatiile de ridicat	6	18.000	Lucrarile solicitate sunt necesare in vederea prelungirii autorizatiilor de functionare ISCIR in cadrul Depou UTA, Depou Micalaca, Atelier auto	surse CTP	proprii
16	Proiect tehnic in vederea consolidarii cladire administrativa si vestiare depou		10.000	Necesar avand in vedere starea de degradare avansata a cladirilor in incinta Depoului Micalaca	surse CTP	proprii
17	Proiect tehnic constructie dispecerat autobuze	1	5.000	Lucrari necesare avand in vedere starea de degradare si spatiul impropriu desfasurarii activitatii.	surse CTP	proprii
18	Achizitie autobuze urbane standard–noi, taxe aferente inmatricularii	10	6.076.000	Achizitia se necesita ca cerinta a cresterii calitatii prestatiei si a inlocuirii vehiculelor cu grad de uzura avansat si vechime mai mare de 20 ani	surse CLM	alocatii
19	Studiu de fezabilitate si proiect de executie pentru Hala reprofilat bandaje	1	75.000	Se necesita in vederea demararii investitiei de executie a halei pentru reprofilat bandaje tramvai si anexele sociale aferente depoului	surse CLM	alocatii

	– Depou Micalaca (lucrare în continuare) L = 60 m l = 12 m H = 5,5 m			Detalii constructive: Hala pe structura metalica, cu panouri termoizolante, cu utilitati, anexe: grup sanitar, sala mese etc (proiect în derulare)	
20	Proiect si studiu de fezabilitate (SF) pentru energoalimentare la 20 KV a substatiei de redresare S1 (Piata Podgoria)	1	50.000	Modificarea tensiunii de alimentare a substatiei se necesita ca urmare a scoaterii din standarde si uz a tensiunii de 6 KV, tensiune pentru care nu se mai executa piese si subansamble	surse alocatii CLM
21	Proiect si studiu de fezabilitate (SF) pentru energoalimentare la 20 KV a substatiei de redresare S5 (Piata UTA)	1	50.000	Modificarea tensiunii de alimentare a substatiei se necesita ca urmare a scoaterii din standarde si uz a tensiunii de 6 KV, tensiune pentru care nu se mai executa piese si subansamble	surse alocatii CLM
22	Studiu de fezabilitate: Conexiune linie de tramvai „str Dunarii (Gai) – Bucla Zona Industrială”	1	50.000	Investitie necesara pentru satisfacerea actualului nivel de cerere de transport a zonei, cerintelor de mobilitate a cetățenilor din arealul cartierului Gai precum si perspectivele de dezvoltare a zonei (zonă rezidențială, industrială și de servicii)	surse alocatii CLM
23	Achizitie autobuze noi pentru transport interurban -capacitate 45-50 locuri	10	6.900.000	Achizitia se necesita ca cerinta a cresterii calitatii prestatiei si a inlocuirii vehiculelor cu grad de uzura avansat si vechime mai mare de 20 ani	surse alocatii CJ
24	Achizitie autobuze pentru transport interurban capacitate 45-50 locuri - second hand	10	1.380.000		surse alocatii CJ
	TOTAL		16.076.000		

A.3. Termen lung

Nr crt	Denumire	Buc	Valoare estimata (lei)	Necesitatea achizitiei	Finantare
1	Modernizare pod rulant 5 tf –Depou UTA	1	50.000	Lucrarile solicitate sunt necesare in vederea mentinerii autorizatiilor de functionare ISCIR	surse proprii CTP
2	Modernizare pod rulant 5 tf – Depou Micalaca	1	50.000		surse proprii CTP
3	Consolidare pereti, reparatii exterioare		15.000		surse proprii

	cladire birouri				CTP
4	Reparat exterior si interior cladire atelier boghiuri		15.000		surse proprii CTP
5	Reconditionat izolatie acoperis vopsitorie si depou UTA si ateliere reparatii auto		20.000	Lucrari necesare avand in vedere starea de degradare a acoperisului de la hala cladirii depoului si vopsitoriei de tramvaie din depou UTA si ateliere reparatii auto	surse proprii CTP
6	Izolatie termica cladire depou si ateliere reparatii auto				surse proprii CTP
7	Reparare si curatire laminatoare acoperis				surse proprii CTP
8	Constructie cladire dispecerat autobuze	1	20.000		surse proprii CTP
9	Refactie linie cale Piata Podgoria – pasaj rutier Micalaca	1378 mcs	6.752.200	Lucrarile nu vizeaza pasajele executate in cazul proiectului „Treceri la nivel cu liniile de tramvai	surse alocatii CLM
10	Refactie linie cale pasaj rutier Micalaca - Vama Micalaca	3744 mcs	18.345.600	Lucrarile nu vizeaza pasajele executate in cazul proiectului „Treceri la nivel cu liniile de tramvai	surse alocatii CLM
11	Refactie linie cale str Padurii (tronson cuprins intre str. Abatorului si str Condurasilor)	2964 mcs	14.523.600	Lucrarile nu vizeaza pasajele executate in cazul proiectului „Treceri la nivel cu liniile de tramvai"	surse alocatii CLM
12	Refactie linie tramvai in zona suburbana Arad – Ghioroc - documentatie de intabulare a terenului		200.000	Prin accesare de fonduri structurale Se necesita demararea reabilitarii ca necesitate de refactia a liniei executata in 1982-1984, aducerea la parametrii tehnici de circulatie in regim de „metrou usor” (valoare estimata conform documentatie proiectare nr 568/S1)	surse alocatii CJ
	TOTAL		39.991.400		

Total general: 58.280.279 lei

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
Adrian Cătălin LAZURCĂ

Contrasemnează
S E C R E T A R
Lilioara STEPANESCU

**HOTĂRÂREA nr. _____
din _____
privind aprobarea Studiului de oportunitate
pentru delegarea prin concesiune a
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. 80887/23.12.2013
 - raportul de specialitate nr. 80890/23.12.2013 al Serviciului Transport Public Local, Autorizare activități economice din cadrul Direcției Comunicare;
 - rapoartele comisiilor de specialitate ale Consiliului Local al Municipiului Arad;
 - prevederile Legii nr. 92/2007, Legea serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare;
 - prevederile Ordinului nr. 353/2007, pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare;;
 - 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;
 - Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Arad nr. 106/2009, privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a serviciilor publice de transport public local din municipiul Arad, cu modificările și completările ulterioare;
- În temeiul art. 36 alin. (1) alin.(2) lit.”b”, lit.”d” și alin.(6) lit.”a” pct.14 și al art.45 alin.(3) din Legea nr.215/2001, privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, adoptă prezenta

HOTĂRÂRE :

Art.1. Se aprobă Studiul de oportunitate pentru delegarea prin concesiune a gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate din anexa nr. 1 la prezenta hotărâre.

Art.2. Prezenta hotărâre intră în vigoare în termen de 10 zile de la data aducerii la cunoștință publică.

Art.3. Prezenta hotărâre se va comunica tuturor celor interesați prin grija Serviciului administrație publică locală.

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.

La recensământul din anul 2002 Aradul avea o populație de 172.827 locuitori. Municipiul Arad constituie pentru vestul României un punct important în ceea ce privește industria, și este de asemenea un nod important în transporturile feroviare, rutiere, având și aeroport. În privința religiei ortodoxe orașul Arad este reședința scaunului Arhiepiscopal al Aradului. Aradul și-a anunțat în 2013 candidatura la titlul de Capitală Culturală Europeană a anului 2021.

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 strângărilor 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 Arad beneficiază de o rețea dezvoltată de transport în comun constituită cu precădere pe sistemul de tramvaie, deși există și un număr de linii de autobuz și microbuz care deservește populația orașului și a împrejurimilor. Activitatea de transport în comun este operată, în prezent, de Compania de Transport Public Arad, atât pentru serviciul de tramvaie cât și pentru cel auto. Rețeaua de tramvai de este a doua ca lungime din România, după cea din București.

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.

În Arad, străzile sunt clasificate în patru categorii:

- străzi de categoria I (4 străzi),
- străzi de categoria II (29 străzi),
- străzi de categoria III (687 străzi)
- străzi de categoria IV (7 străzi).

INVESTIȚIILE REALIZATE ÎN TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL

Transport urban în municipiul Arad – etapa a II-a și a III-a

Proiectul face parte dintr-un program de investiții prioritare și vizează modernizarea principalei axe de transport din municipiul Arad, prin reabilitarea infrastructurii de tramvaie și a drumurilor, fiind finanțat prin două împrumuturi succesive de la Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) și din resursele proprii ale Municipiului.

Proiectul a fost împărțit în două etape de execuție (etapa I, tronsonul Făt Frumos – Piața Romană și etapa a II-a, tronsonul Piața Romană – Calea Timișorii – str. Ștefan cel Mare) și cuprinde, în principal:

- ✓ reabilitarea liniilor de tramvai;
- ✓ modernizarea străzilor din centrul municipiului, în corelație cu reabilitarea liniilor de tramvai;
- ✓ realizarea managementului de trafic și a unui sistem modern de semaforizare;
- ✓ realizarea unui sistem modern de taxare care să contribuie la raționalizarea traseelor și orarelor.
- ✓ Achiziționare 6 tramvaie noi
- ✓ Modernizare depou principal de tramvaie.

În vederea finanțării acestui proiect, Municipiul Arad a contractat, în anul 2005, un prim împrumut de la BERD, în valoare de 20.000.000 Euro, pe termen lung (12 ani), cu garanție locală. În anul 2009, Municipiul Arad a contractat, în condiții similare, un nou împrumut de la BERD, în valoare de 13.000.000 Euro, din care 6.500.000 Euro pentru finalizarea primei etape a proiectului și 6.500.000 Euro pentru realizarea celei de-a doua.

Antreprenorul lucrărilor, desemnat prin licitație internațională, conform regulilor și procedurilor BERD, este consorțiul Colas Rail (Franța)- SC ICIM SA Arad. În anul 2012 s-a acționat pe **etapa a II-a** a proiectului și se pot prezenta următoarele date:

- În cadrul acestui obiectiv s-au executat următoarele lucrări:
 - ✓ reabilitarea liniei de tramvai pe traseul P-ța Romană - Calea Romanilor - Calea Timișorii – str. Ștefan cel Mare – 11,6 km cale simplă;
 - ✓ reabilitarea liniei de contact și a alimentărilor cu curent continuu a liniilor de contact - 11,6 km cale simplă;
 - ✓ reabilitare drumuri 91.247 mp, trotuare 8.959 mp, parări 8.445 mp;
 - ✓ semnalizarea și semaforizarea a 24 de intersecții.

● Valoarea totală recalculată la 31.12.2012 a proiectului:	57.796.000 lei
● Valoarea decontată pe anul 2013 până la 31.10.2013, din care:	8.499.667,26 lei
- credite externe rambursabile B.E.R.D.	4.308.452,45 lei
- alocații de la Bugetul general al Municipiului Arad	4.191.214,81 lei

Lucrările la etapa a II-a au fost finalizate în luna **decembrie 2012**.

Prin contractul de credit nr. 40337&42970 din 8 iunie 2012 s-a modificat și reconfirmat contractul pentru o nouă tranșă de credit, **ETAPA a III-a**. Într-o sumă care nu va depăși 20.384.000 euro astfel: Tranșa I având o valoare care nu va depăși 9.384.000 euro va fi utilizată pentru a finanța necesitățile de investiții importante ale municipiului în vederea finanțării procesului de modernizare a sistemului de transport public al municipiului care vor include:

- c. achiziționarea a maxim 6 tramvaie moderne, eficiente economic;
- d. modernizarea infrastructurii aferente depoului principal al municipiului

Tranșa II având o valoare care nu va depăși 11.000.000 euro pentru finalizarea programului de lucrări existente și de continuare a programului de reabilitare completă a liniilor de tramvai în centrul orașului.

Până la data de 31.10.2013 pentru această etapă s-a alocat din Bugetul Local suma de 87.333,91 lei,

Reabilitarea zonelor urbane cu deficiențe severe ale serviciilor de canalizare din municipiul Arad
inclusiv modernizarea sistemului rutier aferent

Proiectul vizează introducerea rețelilor de canalizare menajeră și pluvială în cartierele Gai, Bujac și Sânicolaul Mic, precum și reabilitarea sistemului rutier aferent, fiind finanțat dintr-un împrumut extern pe termen lung (17 ani) de la Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BIRD), contractat în beneficiul Municipiului Arad. Acordul de împrumut dintre România (reprezentată prin Ministerul Finanțelor Publice) și BIRD, în anul 2007, stă la baza acordului de împrumut subsidiar încheiat de Municipiul Arad cu Ministerul Economiei și Finanțelor și cu Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile, în valoare de 47,2 milioane euro, destinat finanțării proiectului „Reabilitarea zonelor urbane cu deficiențe majore ale serviciilor de canalizare din Arad, inclusiv reabilitarea sistemului rutier aferent”.

Din suma totală a împrumutului, Municipiul Arad are de plătit 20% din ratele de capital și din dobândă, precum și, integral, comisioane și alte costuri aferente, în timp ce Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile va achita 80% din ratele de capital și din dobândă.

Valoarea totală a investiției este de 73.092.484 Euro, din care suma de 25.892.484 Euro va fi achitată din fondurile Municipiului Arad și din credite de la Dexia, iar suma de 47.200.000 Euro din împrumutul de la BIRD. Rețeaua de canalizare menajeră în cele 3 cartiere vizează un număr de 158 străzi și are o lungime de 85,35 Km, iar lungimea rețelei de canalizare pluvială este de 81,24 Km (147 străzi).

Proiectul este împărțit în trei contracte de lucrări, câte unul pentru fiecare cartier, atribuite în cadrul unei licitații internaționale, pe baza regulilor și procedurilor BIRD.

Valoarea totală a obiectivului, pe surse de finanțare:	73,10 milioane Euro
- credite externe B.I.R.D. contractate de către M.F.P.	47,20 milioane Euro
- alocații de la Bugetul general al Municipiului Arad	25,90 milioane Euro
Valoarea totală decontată pe anul 2012, din care:	35.621.699 lei
- credite externe B.I.R.D.	- lei
- alocații de la Bugetul general al Municipiului Arad	35.621.699 lei

Proiectul prevede realizarea următoarelor cantități de lucrări în cartierele Gai, Bujac și Sânicolaul Mic:

- ✓ Rețele de canalizare menajeră: 85.330 m;
- ✓ Rețele de canalizare pluvială: 81.231 m;
- ✓ Stații de pompare ape uzate menajere: 8 buc.
- ✓ Stații de pompare ape pluviale: 1 buc.
- ✓ Bazine de retenție ape pluviale: 5 buc.
- ✓ Construcții speciale pentru evacuare ape pluviale: 1 buc.
- ✓ Sisteme de retenție (tip lagună) pentru compensare ape pluviale: 1 buc.
- ✓ Reabilitare străzi: 83.824 m.

Lucrările la acest obiectiv au demarat în luna aprilie 2008. Rețelele de canalizare menajeră și pluvială inclusiv stațiile de pompare aferente din cartierul Sânicolaul Mic, au fost finalizate în cursul anului 2011, iar cele din cartierul Bujac la începutul anului 2012. Având în vedere finalizarea lucrărilor din cartierul Gai la începutul anului 2013, lucrările executate în cadrul proiectului în toate cele trei cartiere, au fost recepționate în decursul anului 2013.

În paralel cu investițiile realizate de către Municipiu au fost realizate și unele investiții de către Compania de Transport Public S.A. Arad, cea care este operatorul serviciului de transport public cu autobuzele și tramvaiele pe raza municipiului Arad. Cele mai importante investiții realizate în perioada 2009-2013 sunt

INVESTIȚII REALIZATE ÎN ANUL 2009
Vagon tramvai GT8 nr 51 Bielefeld
Vagon tramvai GT6 nr 71 Bombardier
Vagon tramvai GT6 nr 76 Bombardier
Vagon tramvai GT6 nr 77 Bombardier
Autobuz Mercedes Benz O405 N nr circ AR 09 VRP
Autobuz Mercedes Benz O405 N nr circ AR 09 VRU
Autobuz Mercedes Benz O405 N nr circ AR 09 WIH
Autobuz Mercedes Benz O405 N nr circ AR 09 VRT
Autobuz Mercedes Benz O405 N nr circ AR 09 VTB
Microbuz IVECO 50C13
Microbuz IVECO 50C13
Microbuz IVECO 50C13
Autobuz M2 Volkswagen Kutsenits - AR 09 ZMG
Autobuz M2 Volkswagen Kutsenits - AR 09 ZMF
Autobuz M2 Volkswagen Kutsenits - AR 09 ZMN
Utilaj de rectificat bandaje tip CORDIA
Amenajare Dispecerat central Tramvaie
Retea el aer de contact bucla Fat Frumos - 1218 mcs
Linie tramvai str Voinicilor - 1406 mcs
Retea el aer de contact str. Voinicilor - 1307 mcs
Linie tramvai str Cocorilor - 2931 mcs
Retea el aer de contact str. Cocorilor - 2350 mcs
Linie tramvai str Condurasilor-str Kogalniceanu - 3374 mcs
Retea el aer de contact str Condurasilor-str Kogalniceanu - 4370 mcs
Peron statie tramvai str Voinicilor - Gradinita 1

Peron statie tramvai str Voinicilor - Gradinita 2
Peron statie tramvai str Voinicilor - Voinicilor 1
Peron statie tramvai str Voinicilor - Voinicilor 2
Peron statie tramvai str Condurasilor-str Kogalniceanu Alfa 1
Peron statie tramvai str Condurasilor-str Kogalniceanu Alfa 2
Peron statie tramvai str Condurasilor-str Kogalniceanu Clujului 1
Peron statie tramvai str Condurasilor-str Kogalniceanu Clujului 2
Peron statie tramvai str Condurasilor-str Kogalniceanu Andrei Saguna 1
Peron statie tramvai str Condurasilor-str Kogalniceanu Andrei Saguna 2
Peron statie tramvai str Condurasilor-str Kogalniceanu Hodos 1
Peron statie tramvai str Condurasilor-str Kogalniceanu Hodos 2
Autobuz M2 IRISBUS IVECO 50C15V - AR 10 AOG
Autobuz M2 IRISBUS IVECO 50C15V - AR 10 AOR
Autobuz M2 IRISBUS IVECO 50C15V - AR 10 AOP
Autobuz M2 IRISBUS IVECO 50C15V - AR 10 AON
Autobuz M2 IRISBUS IVECO 50C15V - AR 10 AOY
Autobuz M2 IRISBUS IVECO 50C15V - AR 10 AOX
Autobuz M2 IRISBUS IVECO 50C15V - AR 10 AOH
Autobuz M2 IRISBUS IVECO 50C15V - AR 10 AOW
Autobuz M2 IRISBUS IVECO 50C15V - AR 10 AOI
Autobuz M3 IVECO A 65C17/WING - AR 10 AOL
Microbuz M2 IRISBUS IVECO 50C18CV/P - AR 10 AOT
Microbuz M2 IRISBUS IVECO 50C18CV/P - AR 10 AOM
Microbuz M2 IRISBUS IVECO 50C18CV/P - AR 10 AOK
Microbuz M2 IRISBUS IVECO 50C18CV/P - AR 10 AOJ
Microbuz M2 IRISBUS IVECO 50C18CV/P - AR 10 AOV
Microbuz M2 IRISBUS IVECO 50C18CV/P - AR 10 AOU
Autobuz M3 ISUZU TURQUOISE E 27
Autobuz M2 Volkswagen Kutsenits - AR 09 ZMG
Autobuz M2 Volkswagen Kutsenits - AR 09 ZMF
Autobuz M2 Volkswagen Kutsenits - AR 09 ZMN
Statie tramvai Baile Termale
Statie tramvai Scoala Generala Gai 1
Statie tramvai Piata Gai 2
Statie tramvai Bogdan Voievod 2
Statie tramvai Baile Termale 2
Statie tramvai Fat Frumos 1
Statie tramvai Stan Dragu 1
Statie tramvai Gara Aradul Nou 1
Statie tramvai Gara Aradul Nou 2
Statie tramvai Stan Dragu 2
Statie tramvai Fat Frumos 2
Statie tramvai ASTRA Sector II 1
Statie tramvai Gorunului 1
Statie tramvai Vama Gradiste 1
Statie tramvai Sere 1
Statie tramvai Gradinita Sere 1
Statie tramvai AVICOLA 1
Statie tramvai CET 1
Statie tramvai CET 2
Statie tramvai AVICOLA 2
Statie tramvai Gradinita Sere 2
Statie tramvai Sere 2
Statie tramvai Vama Gradiste 2
Statie tramvai Gorunului 2
Statie tramvai ASTRA Sector II 2
Statie tramvai Uzina Electrica 1

Statie tramvai Maximilian 1
Statie tramvai Miorita 1
Statie tramvai Pasunii 1
Statie tramvai Renasterii 1
Statie tramvai Vama Micalaca 1
Statie tramvai Vama Micalaca 2
Statie tramvai Renasterii 2
Statie tramvai Pasunii 2
Statie tramvai Miorita 2
Statie tramvai Maximilian 2
Statie tramvai Uzina Electrica 2
Statie tramvai BI 301 1
Statie tramvai BI 310 1
Statie tramvai BI 314 1
Statie tramvai Zona II-III 1
Statie tramvai BI 314 2
Statie tramvai BI 310 2
Statie tramvai BI 301 2
Statie tramvai Confectii 1
Statie tramvai Cpt Ignat 1
Statie tramvai Pomenirea 1
Statie tramvai Paroseni 1
Statie tramvai Pomenirea 2
Statie tramvai Cpt Ignat 2
Autobuz BMC 750 FE/MIDILUX L - AR 10 CXX
Autobuz BMC 750 FE/MIDILUX L - AR 10 CXY
Autobuz BMC 750 FE/MIDILUX L - AR 10 CYB
Autobuz BMC 750 FE/MIDILUX L - AR 10 CYA
INVESTIȚII REALIZATE ÎN ANUL 2010
Montat contrasina Simbateni-Ghioroc
Executat 140 ml linie cale Depou UTA in vederea parcarii vagoanelor de tramvai
Executat 150 ml linie cale Depou Micalaca pt parcare vagoane tramvai
Executat 170 ml linie cale Depou Ghioroc pt parcare vagoane tramvai istorice
Amenajat platforma parcare autobuze in incinta bazei UTA
Utilaj rectificat bandaje tip Cordia
Inlocuire lt Arad-Ghioroc
Con pentru presa hidraulica
Grup sudura cu motor termic
Placa de baza automat Schneider si montaj
Sistem de emitere abonamente autobuze
Cititor mobil de coduri de bare (3 buc)
INVESTIȚII REALIZATE ÎN ANUL 2011
Sistem de masurare consum combustibil
Cric pneumohidraulic 22 to serie F100800810
Cric pneumohidraulic 22 to serie F100800814
Cric canal FHZ 11/750/SLV
Linie tramvai Gai-Statia tramv. Baile Termale (reabilitare str. Dunarii)
retea el aeriana contact Gai-sta tramv Baile Termale (reabilitare str. Dunarii)
Sistem de carotat DD120
INVESTIȚII REALIZATE ÎN ANUL 2012
Aeroterma A40/24V (aut. ISUZU AR 03 RCN - 128)
Aeroterma A40/24V (aut. ISUZU AR 03 RCK - 126)
Aeroterma A40/24V (aut. ISUZU AR 06 FNT - 118)
Aeroterma A40/24V (aut. ISUZU AR 03 RCO - 113)
Aeroterma A40/24V (aut. Merc Benz Grivbus AR 07 BDU)
Sistem alarma + montaj
Pistol electric desfacut roti

Sistem alarma -Depou Ghioroc + parcare vagoane
Sistem alarma - Statie redresare Ghioroc+ muzeu
Sistem alarma - Statie redresare Vladimirescu
Majorare „Linie tramv Viaduct Micalaca-Zona II-III" - Refactie traversare giratoriu Billa
Fundatie beton armat pt rezervor suprateran 30.000 litri
Rezervor carburant suprateran 30.000 litri
Pompa distributie carburanti, software si retea aferenta
Majorare „Linie tramv Viaduct Micalaca-Zona II-III" - Reconditionat traversare Billa 1
Majorare „Linie tramv Viaduct Micalaca-Zona II-III" - Reconditionat traversare Billa 2
Amenajare drumuri platforma - plombari asfaltice
Cuptor uscare (51-012-00)
Generator aer cald 5 arzatoare
Tahograf-autobuz AR 11 HCA nr inv 656290
INVESTIȚII REALIZATE ÎN ANUL 2013
Aeroterma A40/24V (aut. ISUZU AR 03 RCH -)
Aeroterma A40/24V (aut. ISUZU AR 03 RCM -)
Aeroterma A40/24V (aut. ISUZU AR 06 FNU -)
Aeroterma A40/24V (aut. ISUZU AR 03 RCL)
TAHOGRAPH DIGITAL
MASINA OSCILANTA
TAHOGRAPH KING LONG B 36 CJA

**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 reprezentat pe aria teritorială a Municipiului Arad. Delimitările acestuia sunt prezentate în următorul tabel:

Drumul național sau județean	Direcția de mers	Pozițiile kilometrice	
		Intrare Arad	Ieșire Arad
DJ 682	Lipova – Zăbrani – Arad	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) modernizarea sistemului de tarifare a călătorilor prin achiziționarea unui sistem integrat de e-ticketing și informare a călătorilor;

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 Guvernului nr. 27/2011, privind transporturile rutiere, cu modificările și completările 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. 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 autocare, 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 îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații;

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 Guvernului nr. 27/2011, privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare

g) transportul cu autobuze, midibuze, minibuze, microbuzele 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 serviciului de transport public local se va realiza prin gestiune delegată, modelul contractului de delegare a gestiunii serviciului fiind aprobat prin hotărâre a Consiliului Local.

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 carora li s-a atribuit gestiunea serviciului.

Atribuirea bunurilor si a elementelor componente ale sistemelor de transport se face prin gestiune delegata, incheindu-se un contract de concesiune, in conformitate cu prevederile legislatiei in vigoare.

Gestiunea delegata este forma de atribuire prin concesiune a serviciului de transport public local prin care autoritatile administratiei publice locale transfera unuia sau mai multor operatori de transport rutier cu capital public, privat sau mixt sarcinile si responsabilitatile proprii cu privire la prestarea propriu-zisa a serviciului, precum si la exploatarea, intretinerea, reabilitarea si modernizarea bunurilor proprietate publica aferente sistemului de transport public local, in baza unui contract de delegare a gestiunii.

Probleme ale mobilitatii urbane

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

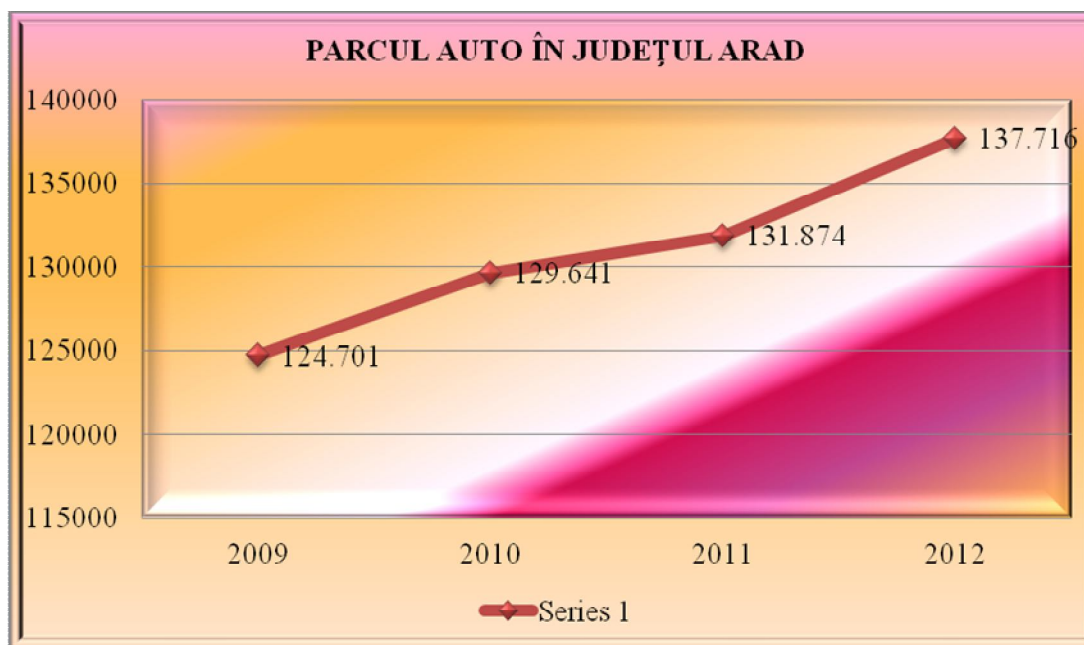
- **Alegerea consumatorului:** autoturismul va ramane cel mai popular mod de transport datorita numeroaselor sale avantaje precum confortul, statutul, viteza si comoditatea.

- **Subevaluarea:** Conducatorii auto nu suporta costul total al utilizarii autoturismului.

- **Practicile de planificare si investitie:** Fondurile publice tind sa se concentreze asupra drumurilor si spatiilor de parcare, indiferent de celelalte alternative de transport. Acest fapt a creat un cerc vicios al aglomerarii.

- **Aglomerarea**

În Județul Arad, numărul autovehiculelor a prezentat o creștere accentuată în ultimul deceniu. La sfârșitul anului 2012 s-au înregistrat în județul Arad 137.716 de vehicule. Componenta totală a parcului auto și evoluția în ultimii cinci ani este următoarea (*Sursa: Serviciul Public Comunitar – Regim Permise de Conducere și Înmatricularea Vehiculelor*):



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 edilii locali ai primăriilor localităților din județul Arad, 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. Sunt în perspectivă să se realizeze: drumul expres Arad-Oradea, pe secțiunea Arad – Zerind, investiție care se va finanța din Fondul Național de Dezvoltare și autostrada Arad – Nădlac.

Infrastructura nu a tinut pasul cu cresterea numarului de autovehicule, rezultand mari intarzieri ale calatoriilor. In Londra traficul rutier este acum mai lent decat in zilele in care se circula cu trasura.

În municipiul Arad se evidențiază congestia urbană în zona centrală și în marile intersecții, mai ales la orele de vârf. Astfel, cele mai aglomerate zone sunt: Podgoria, Polivalentă, Gara, Banu Mărăcinie și Podul Traian.

-Productivitatea urbana depinde mult de eficienta sistemului de transport al lucratorilor, consumatorilor si marfurilor dintr-un loc in altul. Se estimeaza o crestere anuala a costurilor aglomeratiei rutiere de pana la 1% din produsul intern brut al Uniunii Europene – in jur de 105 miliarde euro pana in 2010. Aglomeratia mai inseamna risipa de combustibil, cresterea poluarii aerului, reducerea eficientei transportului public si favorizarea comportamentului agresiv.

- Consumul de pamant & extinderea urbana necontrolata

Orasele se extind iar pamantul devine din ce in ce mai rar. Acest fenomen este in acelasi timp cauza si efectul utilizarii crescande a autoturismului personal.

- Poluarea aerului & Schimbarea climatica

Traficul auto are o pondere însemnată în poluarea atmosferei, producând o mare parte din cantitățile de **CO**, **NO_x** și **CO₂** emise la nivelul județului. De asemenea traficul auto se face răspunzător în mod indirect de cantitatea mare de **pulberi** în suspensie și sedimentabile, înregistrată în aproape toate determinările efectuate. Principalele cauze ale acestei situații sunt:

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

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

Transportul rutier este si principala sursa de monoxid de carbon si particule fine, care prezinta riscuri majore pentru sanatate, inclusiv probleme respiratorii cum ar fi astmul. In fiecare an, circa 300,000 persoane mor prematur ca urmare a bolilor produse de poluarea aerului.

- Accidente & Siguranta rutiera

Cresterea traficului determina si cresterea numarului de accidente. Statisticile arata ca unul din trei accidente mortale are loc in zonele urbane.

- Zgomotul

Zgomotul urban este produs în special de circulația autovehiculelor mici și mari, a tramvaielor și în anumite zone este produs de traficul feroviar, o sursă atipică de zgomot pentru orașul Arad, 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.

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 altă 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.

Hărți strategice de zgomot

În județul Arad s-a realizat harta strategică de zgomot pentru calea ferată principală 628+530 - 632+760, în conformitate cu prevederile Hotărârii de Guvern nr.674/2007.

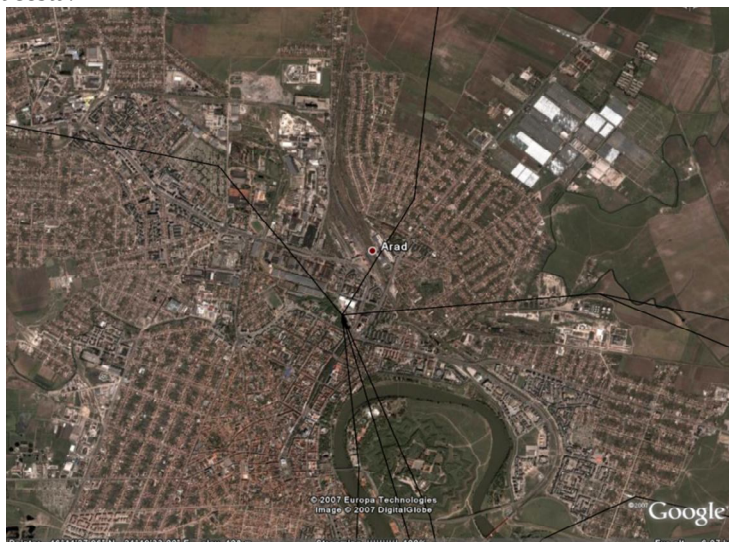
În anul 2011 au fost alocate în bugetul general al Municipiului Arad sumele necesare demarării procedurii de achiziție publică pentru atribuirea contractului de servicii „Întocmirea hărții de zgomot a municipiului Arad”. Contractul a fost predat autorității publice în cursul anului 2013, în prezent fiind predate Agenției pentru Protecția mediului în vederea avizării.

Analiza rezultatelor obținute în urma realizării hărții de zgomot pentru Gara Arad

Gara Arad este plasată în interiorul orașului Arad . Gara este plasată central, ceea ce impune o evaluare atentă a poluării fonice. Sistemul de cale ferată din oraș prezintă două zone: cea a gării, pentru care s-a

realizat harta de zgomot și cea a triajului, ce continuă zona gării și este organizat paralel cu aceasta pentru un pachet de linii. Zona de triaj este o sursă majoră de zgomot datorită traficului de manevră, numărului ridicat de macazuri și a zgomotului de la formarea sau desfacerea garniturilor de tren. Deoarece în această zonă zgomotul produs de deplasarea garniturilor de tren este combinat cu cel datorat activităților conexe celor de tranzit de vagoane, la realizarea unei hărți de zgomot se folosește o abordare combinată – surse de zgomot liniare, specifice trenurilor, și surse de zgomot de suprafață, specifice activităților industriale distribuite pe o zonă largă. În obligația CFR SA a stat doar realizarea hărții de zgomot datorate traficului în tranzit, deci doar a celui prin zona gării, concluziile următoare referindu-se doar la acesta.

O analiză a impactului căii ferate asupra orașului, din punct de vedere acustic, este posibilă doar prin realizarea unor hărți de zgomot pentru întreg complexul feroviar din zona orașului și pentru toate sursele de zgomot generate de acesta.



În vecinătatea gării se observă că populația este distribuită astfel :

- ✓ în zona de est sunt cartiere de case, de mici dimensiuni; acestea sunt separate de gară de clădiri industriale aparținând căii ferate, ce acționează ca ecran acustic față de zgomotul produs de circulația trenurilor în gară (aceste efect de ecranare este evident la analiza hărților de zgomot, atât pentru 24h cât și pentru durata nopții);
- ✓ în zona de vest există un complex de clădiri cu dimensiuni mari, de tip industrial și administrativ, ce acționează ca ecran acustic față de zgomotul produs de circulația trenurilor în gară; în continuarea zonei industriale sunt cartiere de case de mici dimensiuni și blocuri în vecinătatea căilor rutiere majore.



Din analiza hărților de zgomot, calculate folosind datele furnizate de autoritățile abilitate, se observă că zgomotul datorat traficului din zona gării nu are impact semnificativ asupra populației, atât datorită reducerii vitezei în gară cât și datorită existenței unor clădiri cu scop industrial sau administrativ în vecinătatea complexului de linii, ce acționează ca un ecran acustic. Aceste concluzii sunt valabile atât

pentru zgomotul pe durata unei zile (24h) cât și pentru zgomotul pe durata nopții (intervalele orare 23 - 24 și 00 - 07).

Dacă se analizează populația expusă în raport cu limitele admisibile pentru calea ferată, existente în legislația română în curs de aprobare, se constată că:

- ✓ pe durata unei zile complete (24h), peste limita de 70 dB nu există locuitori afectați ;
- ✓ pe durata nopții, peste limita de 60 dB există 10 locuitori afectați

Populația expusă L_{ZSN}

Nivel Acustic dB	Populație (sute)
$55 \leq 60$	36,53
$60 \leq 65$	9,32
$65 \leq 70$	0,25
$70 \leq 75$	0
≥ 75	0

Populația expusă L_N

Nivel Acustic dB	Populație (sute)
$45 \leq 60$	52,34
$50 \leq 55$	33,33
$55 \leq 60$	6,39
$60 \leq 65$	0
≥ 70	0,01

Concluziile ce urmează au fost coroborate cu „Proiectul de Ordin al MMDD privind aprobarea valorilor limită corespunzătoare indicatorilor L_{ZSN} și L_N pentru zgomotul produs de traficul rutier, traficul feroviar, traficul aerian din vecinătatea aeroporturilor și pentru zgomotul produs în zonele cu activități industriale”:

- ✓ nu se constată un impact semnificativ al activității feroviare privind expunerea la zgomot a populației din zonă;
- ✓ având în vedere numărul de populație expusă valorilor L_{ZSN} și L_N pentru segmentele 60 - 65 dB și 65 - 70 dB, precum și L_N în intervalul 55 - 60 dB, coroborat cu posibilitățile de creștere a traficului în următorii ani, se vor elabora planuri de acțiune pe termen lung care să asigure o reducere a nivelului de zgomot ținând cont de nivelul țintă al valorilor maxime permise pentru anul 2012.

Precizăm că Stația Arad este cuprinsă în Proiectul de reabilitare a coridorului pan-european IV, lucrare ce cuprinde și măsuri de reducere a nivelului de zgomot. Aceste măsuri vor fi modificate și/sau completate funcție de dezbaterile publice ce vor avea loc pentru obținerea acordului/ avizelor necesare începerii lucrărilor.

În aceste condiții, Transportul public de persoane reprezintă o soluție la actualele probleme cu care se confruntă aglomerațiile urbane:

- Congestii în trafic;
- Viteze de deplasare reduse (în zona centrală a Aradului viteza este de circa 13 km/h);
- Poluare;
- Insuficiența locurilor de parcare și a spațiilor pietonale.

Municipiul se află astfel în fața provocării de a îmbunătăți întregul serviciu de transport public local, respectiv de a regândi și optimiza diferitele mijloace de transport folosite în prezent de către populație. În acest sens, trebuie luate în considerare două domenii principale de activitate:

- Îmbunătățirea calității serviciului de transport local
- Proiectarea unei strategii pe termen lung a mobilității urbane.
- Prioritizarea transportului public
- Dezvoltarea intermodalității

La ora actuală, Compania de Transport Public Arad asigură integral transportul la nivel municipal. Principiile de bază: „Regularitate, Punctualitate, Confort, Securitate”, care ghidează activitatea celor aproximativ 730 angajați, impun CTP drept unul din pilonii importanți pe care se sprijină atât dezvoltarea ariei metropolitane, cât și a celei regionale. Cu un parcurs de circa 6,766 milioane de km, este asigurată mobilitatea a peste 24 milioane de călători anual, pe o rețea care însumează 2197 km (170) km tramvaie - și 2027 km autobuze pe 146 trasee. Având în vedere faptul că Aradul este un oraș aflat în plină expansiune economică - socială, această creștere trebuie, în permanență, precedată de dezvoltarea serviciilor publice, implicit a transportului public.

La momentul actual, rețeaua urbană de transport public asigură mobilitatea locuitorilor municipiului Arad prin intermediul celor 15 trasee de tramvai și a celor 8 trasee de autobuz, îndeplinind misiunea CTP și principiile care o guvernează:

- mobilitate pentru toți;
- corectitudine și loialitate;
- participare și transparență;
- eficiență;
- securitate, accesibilitate și confort;

Pentru a promova serviciul de transport local, Municipiul trebuie să îmbunătățească:

- Calitatea serviciului
- Viabilitatea financiară a transportului public
- Siguranța serviciului

Printre principalii pași ce trebuie făcuți pentru a îmbunătăți calitatea serviciilor, trebuie avute în mod special în vedere:

- 6) Calitatea mijloacelor de transport, care trebuie să fie accesibile, confortabile, moderne și sigure. Municipiul trebuie să revizuiască modernizarea întregului parc și a elementelor de mediu care trebuie să fie cheia deciziei în acest sens.
- 7) Calitatea serviciului. Este aproape redundant, dar foarte important, să se sublinieze că eficiența serviciului este un element esențial al calității sale. Serviciul public trebuie să fie de încredere și punctual.
- 8) Calitatea personalului. Nevoia de a căuta pregătirea profesională este identificată în mod clar de CTP; de asemenea, se recomandă ca șoferii să fie pregătiți și să fie conștienți de conceptul conducerii "eco". Schimbarea obiceiurilor de șofat poate reduce considerabil consumul de energie.
- 9) Introducerea unui sistem IT pentru managementul traficului, informarea pasagerilor precum și taxarea electronică. Deoarece există dovezi internaționale puternice că este esențial ca fiecare călător să poată alege asupra mijloacelor și timpului de transport, municipiul consideră că informarea pasagerilor este un element-cheie pentru îmbunătățirea calității serviciului, motiv pentru care Municipiul a achiziționat consultanță pentru aceste servicii, urmând ca în cursul anului 2014 să ajungă la o decizie finală și să achiziționeze un serviciu integrat de e-ticketing și informare a călătorilor care să furnizeze și informații călătorilor.
- 10) Calitatea infrastructurii. La ora actuală se lucrează asupra infrastructurii existente – lucrări de reabilitare executate cu ajutorul BERD. De asemenea, după achiziționarea celor 6 tramvaie moderne, eficiente economic se va realiza modernizarea depoului de tramvaie prin dotarea acestuia cu utilaje și echipamente moderne care să permită repararea în condiții optime a noilor tramvaie achiziționate. Totuși, se va avea în vedere și în continuare achiziționarea de mijloace de transport noi, dar și extinderea rețelei actuale de tramvaie.

Viabilitatea financiară a sectorului de transport

În prezent, chiar dacă societatea sectorului public este subvenționată în mod esențial, este profitabilă doar superficial. Municipiul trebuie să ia în considerare diferite unelte pentru îmbunătățirea acestei situații :

- Trasee comerciale

Proiectul actual al rețelei de transport public local nu a fost adaptat complet la noua dezvoltare a Municipiului. După cum arată Raportul de activitate din 2008, singurele trasee profitabile sunt "cele speciale". Este necesar să se investească astfel resurse și să se amplifice această parte de piață. Mai mult, date fiind limitele pe termen scurt cu privire la parc, va fi necesar să se optimizeze utilizarea parcului și să se investească veniturile în noi vehicule. Cu alte cuvinte, acest pas va cere :

- Elaborarea unui studio Origine-destinație care să stea la baza unei rețele eficiente de transport public;
- O nouă configurare a traseelor prin implementarea și/sau eliminarea unor sectoare conform fluxului de pasageri
- O reducere a traseelor cu flux redus de pasageri

- Sistemul tarifar

În prezent, cea mai mare categorie de pasageri este cea a pasagerilor neplătitori, deoarece sunt majoritatea pensionari, iar dintre aceștia cei care au peste 70 de ani beneficiază de gratuitate pe orice mijloc de transport în comun. Prin introducerea sistemului de e-ticketing, Municipiul dorește să eficientizeze modul de achitare al călătoriilor și prin aceasta să ducă la creșterea călătoriilor care vor prefera utilizarea transportului în comun în detrimentul transportului cu mașina.

Siguranța și securitatea serviciilor

Municipiul ar trebui să ia în considerare problemele privind siguranța atât în transportul public, cât și pe șosele. În timp ce CTP identifică în mod corect problema siguranței în transportul public, este esențial ca Municipiul să ia în considerare problemele legate de siguranța mobilității generale.

Un aspect aparte se referă la mersul pe jos și mersul cu bicicleta care trebuie luate în considerare ca mijloace de transport, iar optimizarea coordonării diferitelor mijloace de transport trebuie să reprezinte centrul politicii mobilității.

Este așadar esențial ca Municipiul să elaboreze politici care să încurajeze comportamentul mai sigur pe șosele. Din acest motiv, Municipiul a achiziționat până în prezent un număr de 30 de camere de supraveghere care au fost amplasate în principalele intersecții din oraș, fiind în curs de achiziționare a încă 40 de camere de supraveghere.

Cresterea numarului de pasageri

Reprezintă una din direcțiile principale care trebuie urmărite și poate fi realizată prin atragerea segmentelor de populație care în acest moment utilizează automobilul. În acest sens pentru creșterea transportului public trebuie vizate următoarele:

- Calitatea serviciilor oferite trebuie să îndeplinească așteptările pasagerilor;
- Securitatea călătorilor și a personalului trebuie să fie o prioritate de nivel înalt;
- Informarea călătorilor trebuie să fie corectă și relevantă.
Sistemele de informare, amplasate atât în stații, cât și în mijloacele de transport public, vor conține date privind traseele, orele, date informative cu caracter general. Stațiile trebuie marcate corespunzător și denumite, vehiculele trebuie să afișeze vizibil numărul traseului și ruta iar conducătorii să poată oferi informații corecte;
- Fiabilitate și punctualitate – informațiile furnizate în graficele de circulație trebuie respectate, iar atunci când din motive obiective apar perturbări, efectul acestora trebuie minimizat
- Curățenie și facilități – starea de curățenie în vehicule și stații sunt deosebit de importante. Călătorii sunt foarte sensibili și la accesibilitate, la dotarea stațiilor cu adaposturi și sisteme de informare
- Confortul călătoriei – vehiculele utilizate să fie dotate cu sisteme de încălzire/ventilație corespunzătoare, iluminatul interior și în stații foarte bun
- Accesibilitate – în conformitate cu normele europene transportul public trebuie să fie accesibil tuturor, inclusiv persoanelor în vârstă sau celor cu dizabilități.

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 ardere neindustriale (locuințe) - cca.77%, ardere din industria energetică - 11,9%, transport rutier -10,5%.

Evoluția emisiilor anuale de oxizi de azot (NO_x)

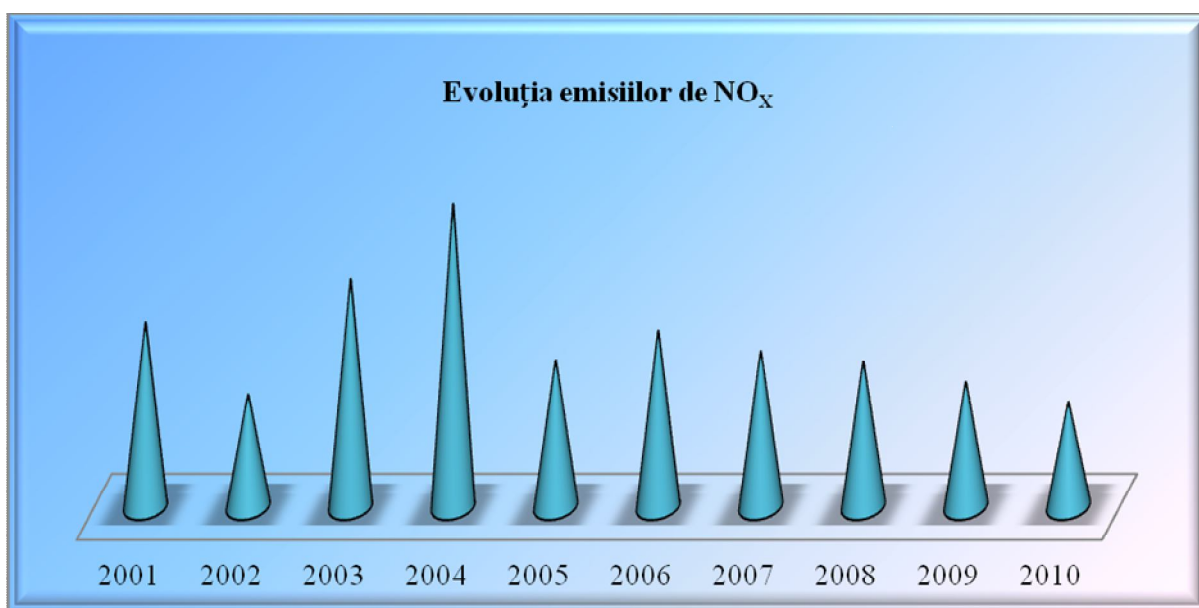
Sursele care generează emisii de oxizi de azot sunt industria energetică, transportul rutier, instalațiile de ardere neindustriale.

Arderile din industria energetică reprezintă 11% din totalul emisiilor inventariate. Instalațiile de ardere neindustriale au o pondere doar de 8%, în timp ce emisiile din transporturi rutiere reprezintă 81%.

Evoluția acestor emisii începând din anul 2000 este evidențiată mai jos.

t/an										
Arad	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Emisii anuale	6.075	3.710	7.514	10.013	4.839	5.806	1.001	4.811	4.126	3.460

În anul 2010, față de anul 2009, se constată o scădere a cantităților de NO_x emise în atmosferă cu aproximativ 16%, iar față de 2006 cu aproximativ 40%. Această scădere se poate pune pe seama procesului de înnoire a parcului auto existent, iar mașinile noi introduse în trafic sunt dotate cu sisteme de protecție a mediului, fiind echipate cu motoare EURO 3 sau 4. De asemenea și SC CET Arad pe lignit, la sfârșitul anului 2009, a luat măsuri de reducere a emisiilor de NO_x și încadrarea în VLE stabilite prin Autorizația integrată de mediu. Măsurile luate, respectiv, recircularea gazelor arse și reducerea aerului de ardere în focar (sunt măsuri primare BAT), au dus la reducerea cu aproximativ 40% a emisiilor de NO_x astfel încât, monitorizarea continuă de la SC CET Arad, pe parcursul anului 2010, evidențiază faptul că toate valorile măsurate sunt sub limita de 570 mg/mc impusă de PNRE.



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, NO_x 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 2008 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, 2008

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 2010

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.

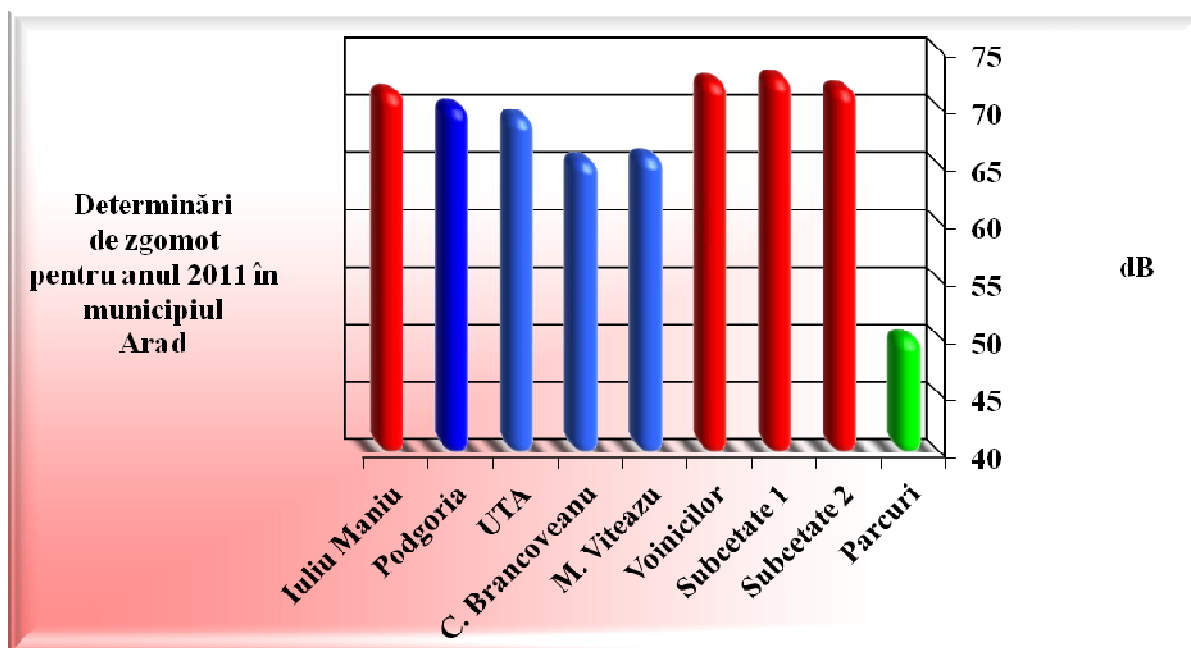
O sursă atipică de zgomot pentru orașul Arad o reprezintă traficul feroviar, având în vedere că un cartier al Aradului este traversat de linia ferată Arad-Timișoara. În prezent nu sunt montate panouri antifonice de-a lungul căii ferate.

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.

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 în anul 2011

Nr. crt.	Locul măsurătorii	Limite admisibile ale nivelului de zgomot	Leq dB	Max. dB	Min. dB
1.	Calea Iuliu Maniu	70	71,5	84	57,9
2.	Intersecția Podgoria	70	70,2	83,5	55
3.	P-ța UTA	70	69,3	86,5	51
4.	Str. C. Brâncoveanu	65	65,5	83,1	48,7
5.	P-ța Mihai Viteazul (Limită de incintă)	65	65,9	84,5	48,5
6.	Subcetate 1	70	72,7	88,7	51,5
7.	Subcetate 2	70	71,8	86	55,8
8.	Voinicilor	70	72,4	88,3	53
9.	Parcuri	65	50,1	65,5	40,3



Din datele prezentate, rezultă că în zona parcurilor, în cursul anului 2011 nu sunt depășite valorile maxime admise, în zona Calea Iuliu Maniu, Voinicilor, Subcetate, valorile maxime admise sunt depășite, iar în zona Podgoria, piața Mihai Viteazu, Brâncoveanu și UTA, valorile maxime admise sunt puțin depășite. Specificăm faptul că, zonele în care s-a depășit valoarea limită admisă, sunt zone caracterizate în general de o afuență mare a traficului auto.

Efectele zgomotului asupra sănătății populației

Unul dintre cele mai importante efecte ale poluării prin sunete îl constituie *reducerea capacității auditive*.

Sunetele puternice afectează eficiența celulelor receptoare din urechea internă. Auzul poate fi temporar afectat. Dacă durata zgomotului este mare (de ex.: lunile sau anii petrecuți la locul de muncă) se poate instala o afecțiune permanentă a auzului (surzire). Sunetele extrem de puternice pot cauza prin supra solicitare afecțiuni acute ale auzului.

Zgomotele puternice din mediul înconjurător din sfera particulară pot accelera disconfortul auditiv corespunzător locului de muncă, deoarece riscul pentru zgomotul întâlnit la locul de muncă condiționează odihna urechii în timpul liber.

Efectele zgomotului asupra corpului

Zgomotul conduce la reacții de stres ale sistemului sangvin (presiune sangvină, modificări ale frecvenței bătăilor inimii, contracție a vaselor sanguine, eliberare de hormoni de stres). În mod involuntar aceste reacții apar la un nivel al presiunii acustice de peste 60 dB (A), pot fi însă întâlnite și la un nivel mult mai scăzut al presiunii acustice, în funcție de existența precedentelor biologice relevante sau a stării afective (supărare, frică). Gradul de sensibilitate și obișnuință joacă un rol important în ceea ce privește durata acestor reacții.

De regulă, apariția pe termen scurt a acestor reacții nu cauzează probleme de sănătate. Pierderea echilibrului fiziologic pe termen lung poate avea însă drept consecință afecțiuni cronice ale sistemului sangvin.

Cercetările recente cu privire la zgomotul provenit din traficul rutier arată că locuitorii din perimetrul străzilor des circulate, cărora le corespunde un nivel de presiune acustică de peste 65 până la 75 dB(A), sunt cu 20% mai expuși riscului de infarct față de locuitorii din preajma străzilor mai puțin circulate. Până în prezent nu există analize asemănătoare pentru alte tipuri de poluare fonică.

Efectele poluării fonice asupra somnului

Tulburarea somnului are în primul rând cauze de ordin psihic, fizic și social (conflicte, temeri, boli, necesități familiale). Dar și influențele din mediul înconjurător, și în mod special zgomotul, reprezintă un factor cauzator important.

Influențele zgomotului în timpul somnului se concretizează direct prin modificări ale somnului – cu sau fără întrerupere a somnului, micșorare a întregului timp aferent somnului, a somnului adânc sau a somnului cu vise, reacții vegetative (de ex. frecvența bătăilor inimii, tensiunea sangvină), reacții biochimice – sau indirect prin reducerea calității subiective a somnului, oboseala și ineficiența a doua zi la locul de muncă.

Evitarea problemelor legate de somn este o condiție importantă locuirii sănătoase. De aceea, după cunoștințele specialiștilor din domeniu, nivelul presiunii acustice echivalente din camerele de dormit nu trebuie să depășească în timpul nopții valori de 25 până la 30 dB (A). În cazuri particulare, nivelul maxim nu trebuie să depășească 45 dB(A), pentru a evita trezirea în timpul somnului și modificările somnului cauzate de zgomot.

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 / supraterrane, 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.

STAREA TEHNICĂ A SISTEMULUI AFERENT SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

Principalii indicatori ai serviciilor oferite de către Compania de Transport Public S.A. Arad în anul 2012:

URBAN	U.M.	Tramvaie	Troleibuze	Autobuze	Microbuze	Total
Ecartament	mm	1000				
Numărul traseelor	nr.	15	0	9	0	24
Lungimea traseelor	km c.d.	116,60	0,00	53,49	0,00	170,09
Lungimea medie a unui traseu	km c.d.	7,77	0,00	5,94	0,00	7,09
Lungimea rețelei	km c.s.	65,40	0,00	51,09	0,00	0,00
Densitatea rețelei de transport	km c.s./kmp	2,8324	0,0000	2,2126	0,0000	0,0000

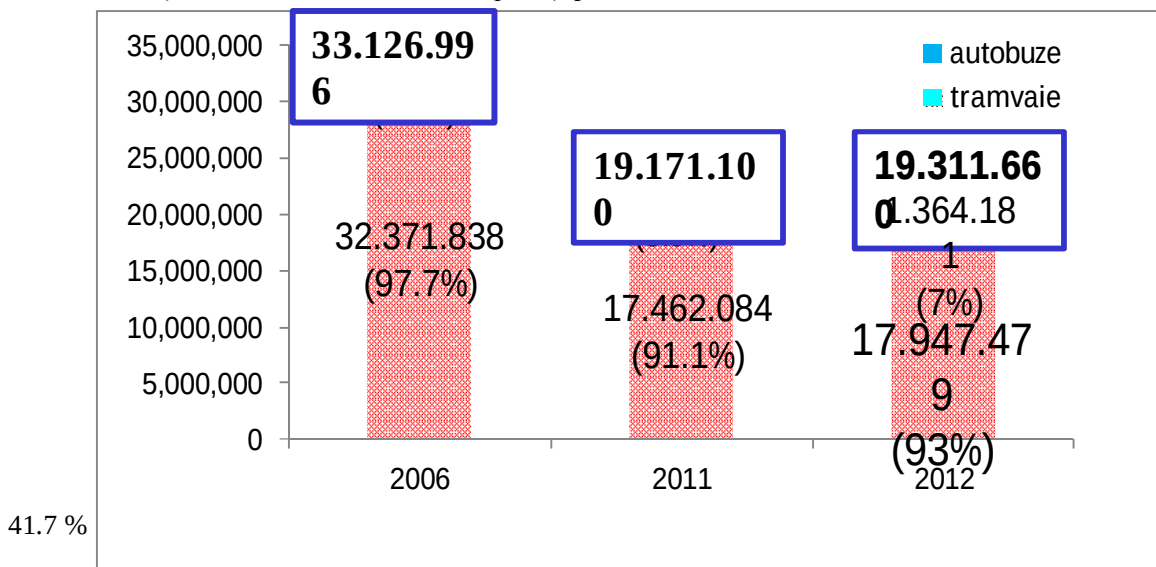
	km c.s./1000 loc	0,7111	0,0000	0,5555	0,0000	0,0000
Lungimea rețelei de contact	km c.s.	65,40	0			65,4
Intervalul de succedare (la ore vârf)	minute	4	0	30	0	0
Numărul de stații	nr.	106	0	134	0	0
Lungimea medie a interstației	km	1,23	0,00	0,76	0,00	1,00

- **Calatori transportati: 24.046.241**
 - 19.311.660 pasageri transport urban
 - 1.785.015 pasageri transport curse speciale
- **Parc : 307 unitati**
 - 159 autobuze (29 articulate; 75 medii; 31 midibuze; 24 microbuze)
 - 148 tramvaie (86 vagoane simple; 31 vagoane cuplu) **94 la UTA si 54 la Micalaca.**
 - T4R = 51 din care 22 cupluri
 - TG4 = 28 din care 5 cupluri
 - TG6 = 40 din care 4 cupluri
 - TG8 = 29

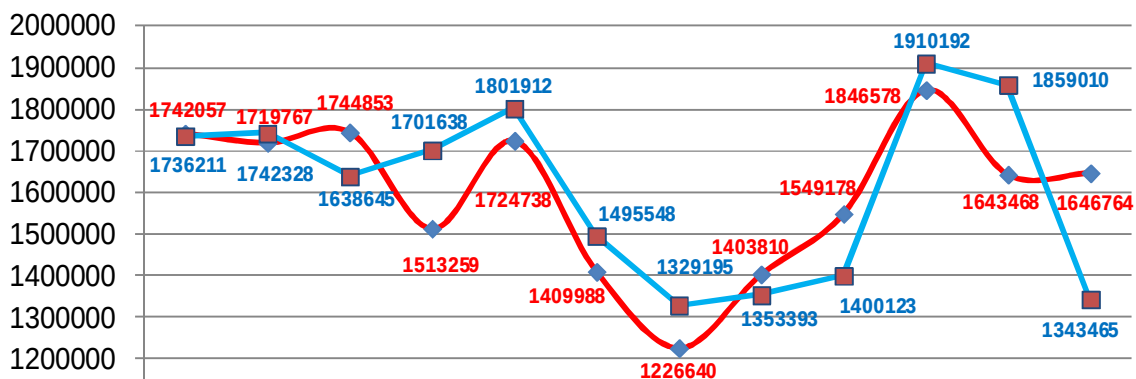
Finalizarea pe parcursul anului 2012 a lucrarilor la proiectul “BERD II” au determinat reluarea circulatiei tramvaielor pe toate liniile. Noile conditii create, calitatea liniilor si statiilor, au avut ca efect stoparea declinului inregistrat in ultimii ani.

Analiza numărului de călători care au utilizat transportul în comun în anul 2012, ne oferă următoarele date:

Evoluția numărului de călători transportați pe zona urbana :



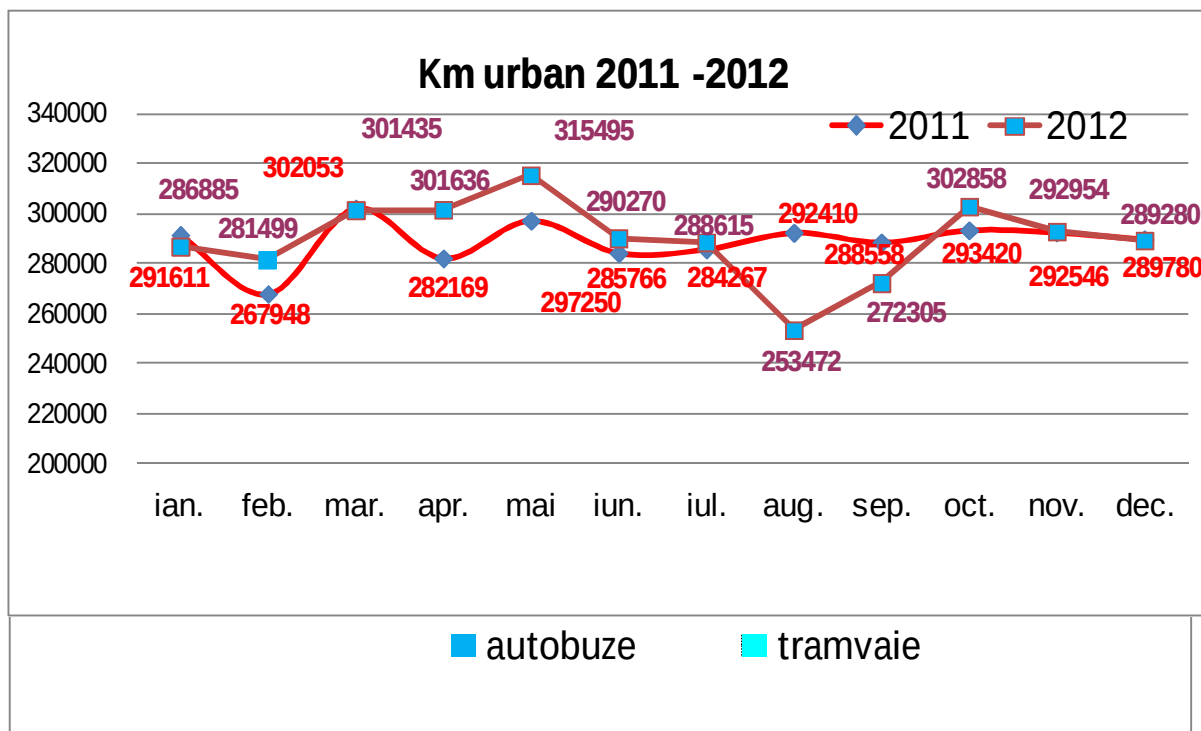
Evoluția lunară a călătorilor transportați urban 2011/2012



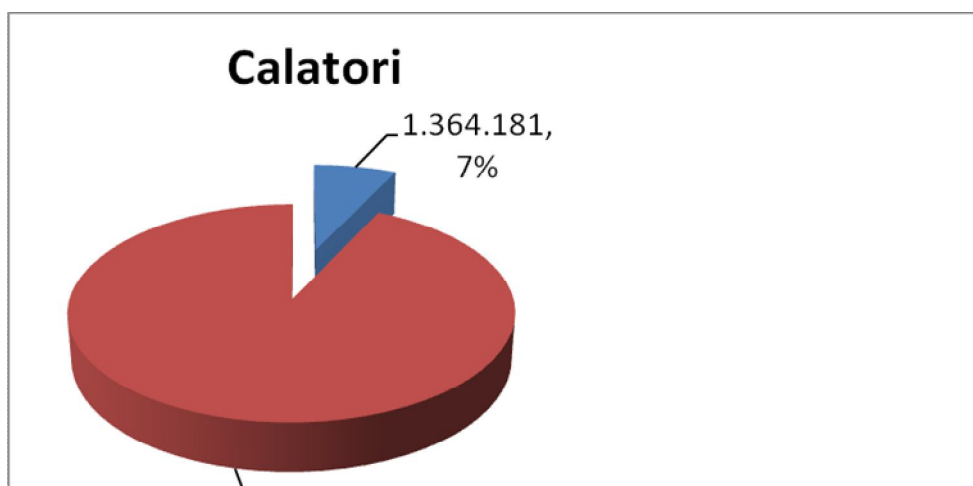
Pe parcursul anului 2012, au fost incepute lucrarile de reabilitare de trecere peste calea ferata a pasajelor Micalaca si Gradiste si de trecere la nivel a liniilor de tramvai pe strazile: Renasterii, Padurii, Petru Rares, Nicolae Titulescu. Aceste proiecte, au determinat intreruperea circulatiei tramvaielor pe anumite tronsoane si au avut ca efect scaderea mare a numarului de km in 2012 fata de 2006.

In 2012 s-a inregistrat o usoara crestere a numarului de km(0.26 %) si a numarului de calatori transportati (0.72 %), fata de anul 2011.

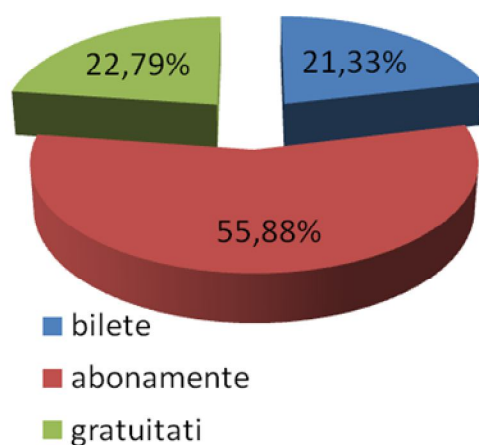
Procentual, fata de 2006, se inregistreaza scaderi de: 2011 = 40,7%
2012 = 40,5%



2. Calatori transportati - 19.311.660, iar din punct de vedere al legitimatiilor de calatorie:

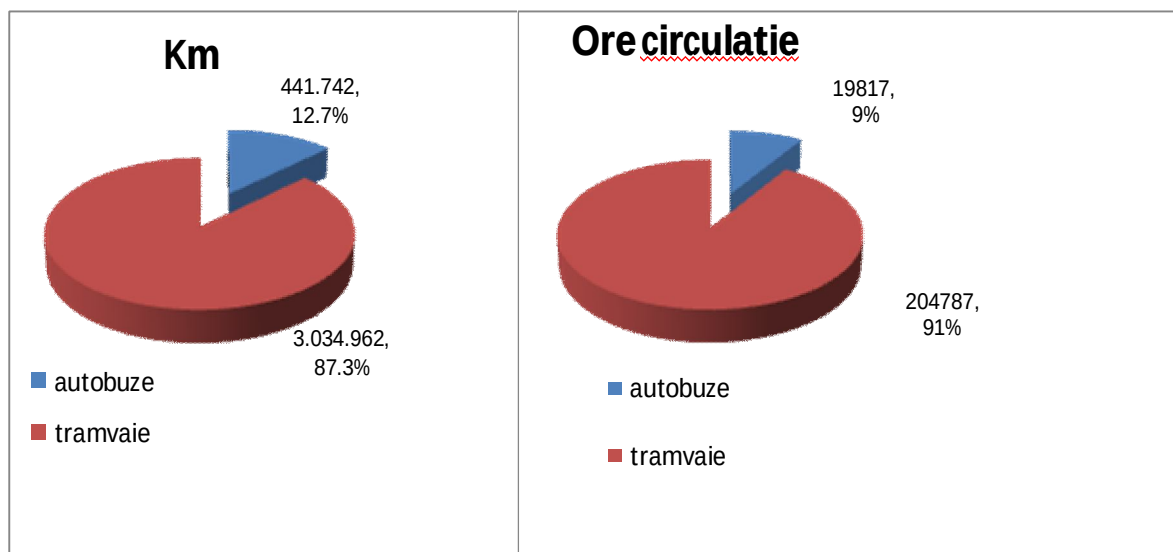


Structura titluri calatorii



5. Parc – 170 unitati din care 149 tramvaie si 21 autobuze. Vechimea medie a parcului este de :
- 43 ani la tramvaie
 - 11 ani la autobuze

6. Parcurs efectuat: 3.476.704 km din care: ore circulatie: 224.604 ore (auto planificat fara inlocuire tramvaie, tram realizat):



7. Parcurs programat aprobat

	Scoala	Vacanta
--	--------	---------

Zi lucratoare	tramvaie	10587	10362
	autobuze	968	953
Zi sarbatoare	tramvaie	6645	6645
	autobuze	390	390

5. Ore circulație programat:

		Scoala	Vacanta
Zi lucratoare	tramvaie	10587	10362
	autobuze	968	953
Zi sarbatoare	tramvaie	6645	6645
	autobuze	390	390

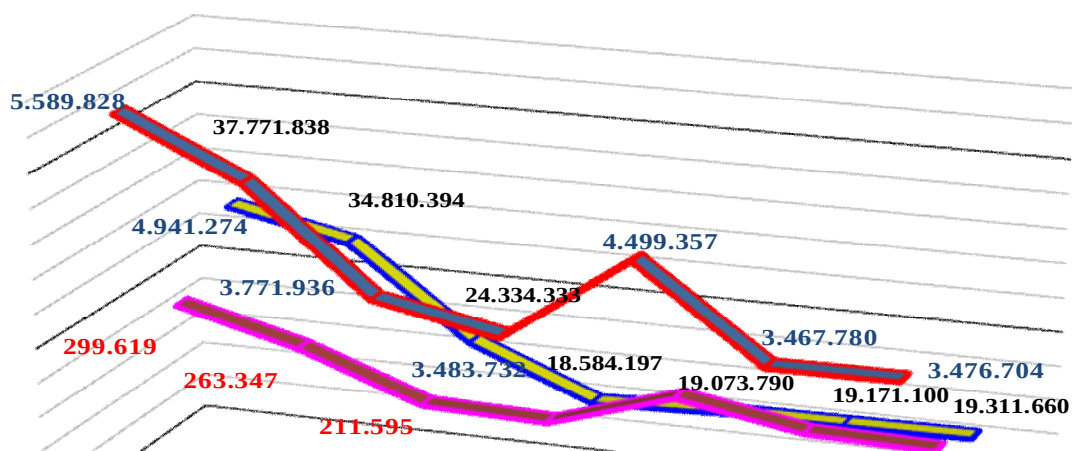
8. Viteza comerciala :

- 17.86 km/h la tramvaie
- 22 km/h la autobuze

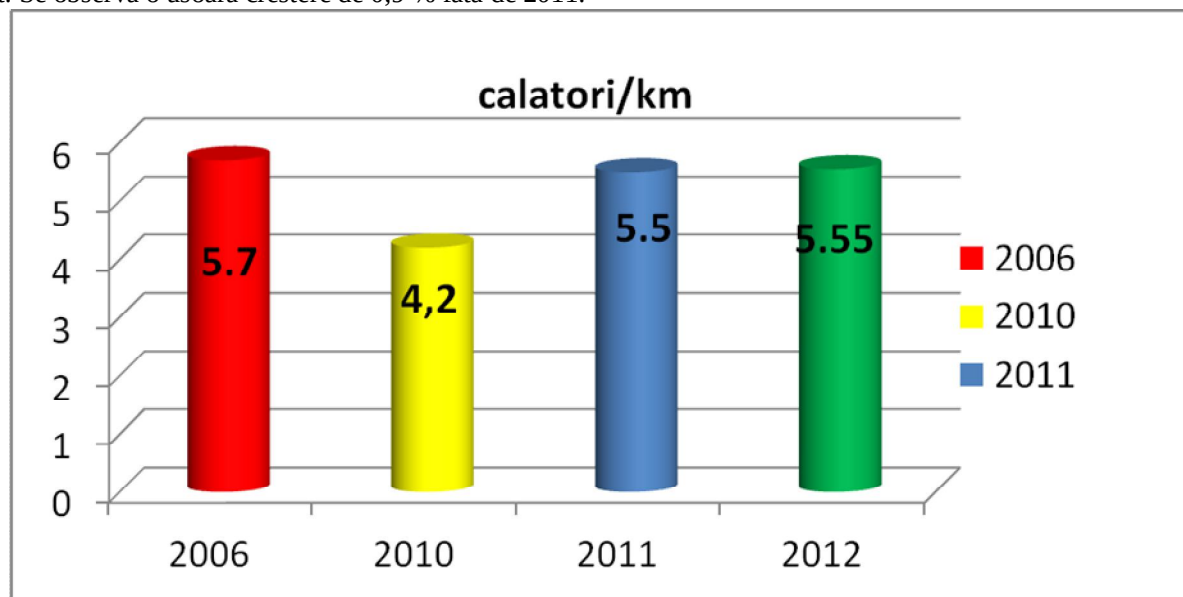
9. Consum specific:

- Tramvaie (tractiune) = TOTAL 7.799 MVWH (3.89 KVWH/KM)
- Autobuze = 27.74 l /100 km

Dinamica principalilor indicatori in ultimii ani:



Un alt parametru, care evidentiaza stoparea declinului, este numarul de calatori pe kilometrul efectuat. Se observa o usoara crestere de 0,9 % fata de 2011.



Reteaua liniilor urbane are in exploatare:

- 10 linii urbane de tramvai (1, 1b, 3, 6, 7, 15, 15b, 16, 16b, 18b)
- 8 linii urbane de autobuz

Aceasta retea cuprinde, in prezent, 252 statii:

- 106 statii urbane tramvai
- 134 statii urbane de autobuz

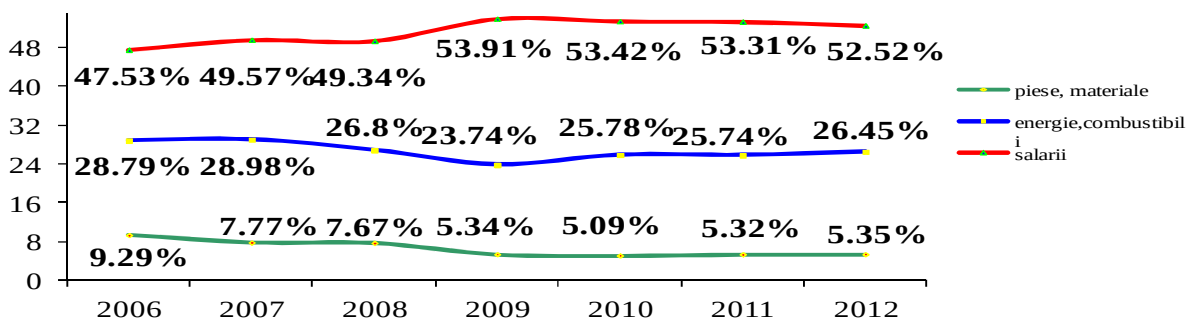
12	Piata Romana-Podgoria-Ghioroc	24,535	74/79	3	182,16	Linii suspendate temporar si inlocuit cu autobuze							
14	Combinatul Chimic-Ghioroc	15,03	32	1	15,03								
15	Fat Frumos - Gara CFR - Sere	6,73	25		447,69								
15 b	Fat Frumos - Gara CFR - Sere - CET	9,62	31/32		134,68								
16	Piata Romana - Sere	5,25	19/20		414,6								
16b	Piata Romana - Sere - CET	8,145	25/27		48,87								
18b	Billa--Voinicilor-P Romana-F.F - Promana	12,965	53/57	189	2934,93	6	4,28	6	4,28	10	14	10	14

Tronson	Fregventa(nr.mediu de trenuri/ora)				Interval mediu de urmarire(min)			
	6:00-8:00	8:00-12	12-16	16-23	6:00-8:00	8:00-12	12-16	16-23
UTA - Podgoria	16.5	12.75	16	11.88	363.	4.7	3.75	5.05
Podgoria – Piata Romana	15.5	12.5	15	11.5	3.87	4.8	4	5.21

INDICATORI ECONOMICI

Din punct de vedere economic, principalii indicatori – costuri/venituri au ramas aproximativ constanti in raport cu cifrele inregistrate la finele anului 2011. Profitul inregistrat a fost de 99.659 Lei.

Dinamica principalelor elemente de cost indica o usoara scadere a cheltuielilor salariale in timp ce costurile de intretinere si a celor cu energia si combustibilii au inregistrat o usoara crestere :



Cheltuieli totale = 34.492.595 Lei

piese de schimb, materiale: 1.848.301 (5.35%)	
tramvaie	1.005.612 (54.41% din costuri cu materiale sau 2.91% din total)

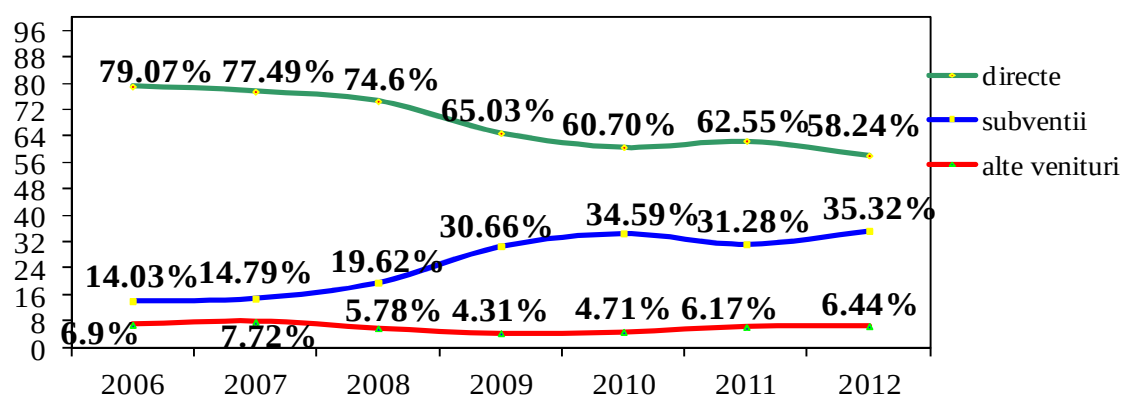
autobuze	842.689 (45.59% din costuri cu materiale sau 2.44% din total)
----------	--

energie, combustibil : 9.123.676 (26.45%)		
tramvaie	3.599.120 (39.45% din costuri energetice sau 10.43% din total)	
	lubrifianti	220.144 (6.12%)
	energie electrica	2.899.700 (80.57%)
	energie termica, apa	479.726 (13.31%)
autobuze	5.524.556 (60.55% din costuri energetice sau 16.02% din total)	
	combustibili, lubrifianti	5.349.045 (96.82%)
	energie electrica	48.716 (0.88%)
	energie termica, apa	126.795 (2.30%)

personal: 18.115.598 (53.31%)	
tramvaie	12.259.065(67.67% din costuri personal sau 35.55% din total)
autobuze	5.856.533(32.33% din costuri personal sau 16.98% din total)

infrastructura, redevente, taxe, asigurari, amortismente: : 5.405.020 (15.63%)	
tramvaie	3.380.666(62.55% din alte costuri sau 10.39% din total)
autobuze	2.024.354 (37.45% din alte costuri sau 5.87% din total)

Din punct de vedere al veniturilor, dinamica principalelor elemente indica scaderea veniturilor directe, determinata de scaderea numarului de calatori, scadere acoperita prin cresterea subventiei.



Venituri totale = 34.592.254 Lei

venituri directe: 20.147.173 (58.24%)		
tramvaie	11.233.218(55.76% din venituri directe sau 32.47% din total)	
	bilete	5.179.038 (46.10%)
	abonamente	6.054.180 (53.90%)

autobuze	8.913.955 (44.24% din venituri directe sau 25.77% din total)	
	bilete	1.482.633 (16.63%)
	abonamente	4.355.968 (48.87 %)
	curse speciale	3.075.354 (34.50 %)
subventii: 12.218.929 (35.32%)		
tramvaie	8.491.950 (69.50% din subventie sau 24.55% din total)	
	cheltuieli materiale	7.762.024 (90.34%)
	reduceri , gratuitati	819.926 (9.66 %)
autobuze	3.726.979 (30.50% din subventie sau 10.77% din total)	
	cheltuieli materiale	3.643.664 (97.76%)
	reduceri, gratuitati	83.315 (2.24%)
subventii: 12.218.929 (35.32%)		
tramvaie	8.491.950 (69.50% din subventie sau 24.55% din total)	
	cheltuieli materiale	7.762.024 (90.34%)
	reduceri , gratuitati	819.926 (9.66 %)
autobuze	3.726.979 (30.50% din subventie sau 10.77% din total)	
	cheltuieli materiale	3.643.664 (97.76%)
	reduceri, gratuitati	83.315 (2.24%)

ORIENTARI STRATEGICE ALE COMPANIEI DE TRANSPORT PUBLIC S.A. ARAD

Toate strategiile, pe termen mediu si lung elaborate de comunitati, au unul din principalele obiective strategice dezvoltarea transportului public ca solutie la problemele generate de poluare sau aglomerare. CTP Arad este unul din principalii actori implicati, la nivelul Municipiului Arad , in transportul public motiv pentru care principalul nostru obiectiv este cresterea numarului de calatori.

Cresterea numarului de calatori, prin atragerea lor de pe mijloacele individuale de transport, este o conditie a reducerii congestiilor din trafic, a problemelor legate de parcare si protectie a mediului. Cele trei elemente sunt direct influentate de :

- Calitatea mijloacelor de transport utilizate. In acest sens, CTP urmareste achizitionarea a 20 de autobuze second hand, cu podea joasa, confortabile, sigure si cu un grad sporit de securitate a calatoriei
- Calitatea personalului. Calitatea transportului este direct influentata de calitatea personalului. In acest sens, atat societatea noastra, cat si asociatia de profil din care facem parte, URTP, cauta solutii de perfectionare profesionala
- Calitatea reparatiilor. Activitatea de intretinere si reparatii este o importanta componenta a activitatii. De aceasta activitate depinde, in mare masura, si calitatea serviciilor oferite. In acest sens, este vizata modernizarea activitatii atat prin cresterea calitatii personalului, cat si prin achizitia mijloacelor materiale necesare.

In acest sens CTP a achizitionat in 2012 o autoutilitara destinata activitatii de intretinere si interventie rapida in traseu.

- Accesibilitate. Principalele categorii de populatie, care folosesc transportul in comun, sunt elevii si pensionarii. Cresterea accesibilitatii ar putea a atrage segmente noi de populatie spre aceasta forma de transport . In acest sens, sunt necesare :
 - dezvoltarea statiilor intermodale
 - integrarea diferitelor forme de transport (electric si auto)

- introducerea unui sistem de e-ticketing
- creșterea vitezei de circulație
- Siguranța și confortul pasagerilor. Acest deziderat poate fi atins atât prin creșterea calității mijloacelor de transport, cât și prin măsuri care vizează alte aspecte:
 - modernizarea stațiilor și dotarea cu mobilier stradal corespunzător
 - introducerea sistemelor IT de informare dinamică a pasagerilor atât în stații, cât și în mijloacele de transport.
- Măsuri manageriale de organizare judicioasă a activității și utilizare a resurselor și capacităților de transport
- Transparența. În acest sens, se dorește o mai strânsă apropiere a companiei de călători prin mijloace media sau internet.

ORIENTARI STRATEGICE ALE MUNICIPIULUI ARAD

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
- Lipsa de consecvență în lucrări (neaducerea la formă 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

Posibile soluții care pot influența pozitiv desfășurarea serviciului de transport public local:

- Accesibilitate pe infrastructură de transport, extinderea rețelei de centuri ocolitoare,
- Optimizarea fluxului traficului auto prin semaforizare inteligentă
- Parcări subterane și supraterane, etajate, parcări colective
- Extinderea monitorizării pe bază de camere de luat vederi;
- Proiecte de investiții în infrastructură. străzi, parcări, drumuri de centură ocolitoare, în scopul aducerii la o circulație normală

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

- Crearea de centuri ocolitoare pentru devierea traficului greu și de tranzit, inele de circulație
- Proiecte de investiții în infrastructură
- Extinderea modernizării sistemului de semaforizare;
- Continuarea modernizării infrastructurii de circulație și transport
- 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.

ANALIZA ECONOMICO-FINANCIARĂ

În urma evaluării economico-financiare a Companiei de Transport Public S.A s-au calculat indicatori și indici de structură, evoluție și eficiență pentru perioada 2010-2012. Aspectele urmărite au fost următoarele:

- structura financiară
- estimarea riscurilor implicate de mediul extern și de specificul activității societății;
- separarea și evaluarea acelor tendințe care au caracter de permanență și au posibilitate de prelungire în viitor;
- selectarea elementelor excepționale, de conjunctură pentru care există o probabilitate redusă de a afecta evoluția viitoare a societății.

Analiza bilanțului

Structura activelor

- i) *Ponderea imobilizărilor* înregistrează o evoluție relativ constantă în ultimii trei ani analizați, după ce a înregistrat o creștere semnificativă față de 2008, prin reevaluarea terenurilor deținute de societate. Ponderea activelor imobilizate este specifică transportului public local:

Active fixe/active totale	2010	2011	2012
CTP SA ARAD	87%	88%	86%

Gradul de acoperire a imobilizărilor este prezentat astfel:

Capital permanent/imobilizări	2010	2011	2012
CTP SA ARAD	0,95	0,96	0,96

- j) *Ponderea stocurilor* se prezintă constant, pe fondul menținerii constante a activelor totale, ceea ce pe ansamblu a însemnat o menținere constantă a nivelului valoric al stocurilor pe întreaga perioadă a ultimilor trei ani analizați. Fata de perioada 2006-2008 nivelul stocurilor a scăzut atât în cifre absolute cât și relative față de total active. De altfel, volumul stocurilor a fost la nivel optim apreciat în raport de profitul societății și nivelul tehnologic al acesteia, în care ponderea principală o dețin activele imobilizate.

Stocuri/active totale	2010	2011	2012
CTP SA ARAD	3,75%	3,83%	3,64%

- k) *Ponderea creanțelor* a variat între 6-10% în ultimii trei ani, după o scădere la jumătate în anul 2010 față de 2008, scădere determinată de creșterea globală a activelor societății prin creșterea imobilizărilor corporale.

Societatea înregistrează o durată medie de încasare a creanțelor de:

Anul	2010	2011	2012
durata de incasare a creanțelor(zile)	29	24	39

Valoarea ridicată a duratei de încasare a creanțelor în anul 2012 se datorează subvențiilor neincasate înregistrate în sold la finele anului 2012, de plată în anul 2013.

- l) *Nivelul disponibilităților* se află în ultimii trei ani analizați în jurul a circa 1% din total active, cu variații semnificative de la un an la altul -1,3% în 2010, urmată de 2,4% în 2011 și 0,67% în 2012 – în toți anii practic mult la nivelul limitei inferioare a marjei considerată normală (1-2% din active).

- m) *Ponderea capitalului propriu* este constantă pe fondul derulării anuale a unei activități cu un profit redus dar constant pozitiv. În opoziție cu perioada 2006-2008 rata autonomiei financiare s-a dublat. Rata autonomiei financiare globale este :

Capitaluri proprii/total pasive	2010	2011	2012
	76%	78%	77%

- n) *Nivelul capitalurilor permanente* are o evoluție similară celui cu al capitalurilor proprii prezentându-se astfel:

	2010	2011	2012
Rata stabilității financiare	83%	84%	82%

- o) *Nivelul creditelor bancare* și al altor datorii pe termen lung și/sau lung (contractate leasing) este în scădere în perioada 2010-2012, în jurul a 4-7% din totalul pasivelor, ponderea resurselor atrase menținându-se în limite rezonabile pentru societate.

	2010	2011	2012
Rata de îndatorare globală	24%	22%	23%

- p) *Nivelul datoriilor de exploatare* reprezintă între 17-18% din totalul pasivelor în anii 2010-2012. Societatea înregistrează o durată medie a obligațiilor de:

(în zile)	2010	2011	2012
	66	64	71

Corelarea duratei de achitare a datoriilor cu cea de încasare a creanțelor confirmă faptul că există o dependență a neonorării obligațiilor în raport cu creanțele societății.

Lichiditatea societății

În funcție de indicii de trezorerie globală (lichiditate rapidă), lichiditate imediată și indicelui de lichiditate generală (curentă), situația se prezintă astfel:

Anul	2010	2011	2012
Lichiditate generală	0,75	0,77	0,79
Lichiditate imediată	0,08	0,15	0,04

Valorile tuturor indicatorilor arată că societatea prezintă dificultati în ceea ce privește posibilitatea returnării unor datorii imediate, indicatorii fiind sub nivelul considerat satisfăcător.

Echilibrul financiar pe termen lung

Echilibrul financiar pe termen lung este apreciat prin indicatorul de finanțare permanentă și cel de solvabilitate generală:

Anul	2010	2011	2012
Solvabilitate generală	76,02	77,86	77,42

Se observă că situația societății se îmbunătățește prin prisma indicelui de solvabilitate care cunoaște o creștere considerabilă față de perioada 2006-2009.

Analiza fluxurilor

Structura vânzărilor și evoluția acestora în perioada 2010-2012 poate fi caracterizată prin următoarele aspecte:

- c) **pentru analiza evoluției veniturilor** s-a folosit comparația pe baza indicatorului de evoluție a cifrei de afaceri față de anul anterior, pornind și de la activitatea societății ale cărei venituri sunt date în mare parte (peste 90%) de cifra de afaceri.

Indicatori	2010	2011	2012
Cifra de afaceri	33.706.095	32.908.412	33.298.769
Evoluția cifrei de afaceri	100%	97,60%	98,79%

Astfel se constată o evoluție relativ constantă dacă se are în vedere pe de o parte faptul că indicii de inflație nu a exercitat o influență serioasă, iar variația în jos sau în sus s-a menținut în limita de 5 %.

d) În cadrul structurii cheltuielilor pe elemente de costuri și rezultate se observă:

- Evoluția cheltuielilor din activitatea de bază nu a urmat întocmai trendul veniturilor de exploatare în cifre absolute și în procente. Evoluția a fost diferită în sensul în care înregistrează o scădere a cheltuielilor în 2011 și o ușoară creștere în anul 2012 datorată creșterilor de preturi la energie și combustibili.

Anul	2010	2011	2012
Cheltuieli expl.	33.487.390	33.476.519	34.127.081
Variație față de anul anterior 100%		99,96%	101,91%

- Ponderea costurilor materiale și cu terții a înregistrat o relativ constanță menținându-se la aproximativ 38% din cheltuielile totale.
- Cheltuielile salariale s-au menținut relativ constante la 54%, ceea ce coroborat cu rata inflației înseamnă o scădere în termeni reali a salariilor în condițiile reducerii numărului de salariați în această perioadă și a creșterii salariului minim pe economie.
- Nivelul amortizării este determinat de viața mare a imobilizărilor, înregistrând totuși o variație nesemnificativă în jurul a cca 3% din totalul cheltuielilor de exploatare.
- Cuantumul impozitelor și taxelor înregistrează o evoluție constantă în jurul a 2% din total cheltuieli, reflectând creșterea impozitării patrimoniului societății.
- Suplimentar se manifestă o variație de 15-20% în evoluția cheltuielilor financiare, variație ce s-a manifestat în minus; ponderea cheltuielilor financiare este relativ redusă în totalul cheltuielilor la nivelul a 1,5%.

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, ÎMBUNĂTĂȚIREA 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.

Investiții pe termen scurt – care se vor realiza în 6 luni – 1 an

3. Achiziție și Implementare sistem de ticketing cu carduri

Un sistem care poate utiliza în mijloacele de transport validate dual, care pot recunoaște atât cartelele “contact less”, cât și biletele pe suport de hârtie emise de automatele de bilete.

Beneficiile investiției constau în o tarifare corectă a călătoriilor (va fi posibilă tarifarea pe zone), reducerea fraudei prin imposibilitatea reutilizării biletelor și facilitarea controlului, reducerea costurilor de exploatare etc.

4. Continuare reabilitare linie tramvai: Tronson Piața Romană – Gara Aradul Nou (6,394 km)

Înlocuirea liniilor de rulare existente cu tronsoane noi de linie, care respectă standardele internaționale, însoțită de refacerea sistemului de semaforizare, refacerea/reparația carosabilului, crearea unor spații de parcare, implementarea unui sistem de priorități privind traficul.

Beneficiile investiției sunt reducerea poluării fonice, creșterea vitezei de circulație, grad mărit de confort, fluidizarea traficului, eliminarea pierderilor energetice, etc.

3. Studiu de fezabilitate □i proiect de execuție pentru hala reprofilat bandaje – Depou Micalaca (lucrare în continuare) L= 60m, l=12m, H=5,5m. Este necesar în vederea demarării investiției de execuție a halei pentru reprofilat bandaje tramvai □i anexele sociale aferente depoului. Detalii constructive: Hala pe structură metalică, cu panouri termoizolante, cu utilități, enexe: grup sanitar, sala de mese etc (proiect în derulare)

4. Proiect □i studiu de fezabilitate pentru energoalimentare la 20KV a substației de redresare S1 (Piața Podgoria). Modificarea tensiunii de alimentare a substației se necesită ca urmare a scoaterii din standarde □i uz a tensiunii de 6KV, tensiune pentru care nu se mai execută piese □i subansamble.

5. Proiect □i studiu de fezabilitate pentru energoalimentare la 20KV a substației de redresare S5 (piața UTA). Modificarea tensiunii de alimentare a substației se necesită ca urmare a scoaterii din standarde □i uz a tensiunii de 6KV, tensiune pentru care nu se mai execută piese □i subansamble.

6. Studiu de fezabilitate: Conexiune linie de tramvai “Str. Dunării (Gai) – Bucla Zona Industrială”. Investiția este necesară pentru satisfacerea actualului nivel de cerere de transport a zonei, cerințelor de mobilitate a cetățenilor din arealul cartierului gai precum □i perspectivele de dezvoltare a zonei (zonă rezidențială, industrială □i de servicii)

Investiții pe termen mediu – care vor fi realizate în 1-3 ani

5. Achiziție, transport și punere în funcțiune tramvaie noi

Înnoirea parcului de tramvaie prin achiziționarea unor vehicule noi, cu podeaua joasă, confortabile, sigure și cu un grad sporit de securitate a călătoriei. Scopul urmărit este încurajarea folosirii transportului în comun având ca efect creșterea numărului de pasageri, prin oferirea unor condiții de transport aliniate la standardele internaționale.

Beneficiile investiției constau în mărirea confortului, reducerea poluării, creșterea vitezei de rulare.

6. Reabilitare linie tramvai: Tronson Polivalentă – Billa (1,9 km)

Înlocuirea liniilor de rulare existente cu tronsoane noi de linie, care respectă standardele internaționale, însoțită de refacerea sistemului de semaforizare, refacerea/reparația carosabilului, crearea unor spații de parcare, implementarea unui sistem de priorități privind traficul.

Prin această investiție se realizează o reducere a poluării fonice, creșterea vitezei de circulație, grad mărit de confort, reducerea numărului de vehicule folosite, eliminarea uzurilor premature la tramvaie, eliminarea pierderilor energetice.

7. Achiziție de autobuze urbane standard – noi.

Achiziția este necesară pentru a acoperi cerința creșterii calității prestației □i a înlocuirii vehiculelor cu grad de uzură avansat □i vechime mai mare de 20 de ani.

8. Refracție linie cale Piața Podgoria – pasaj rutier Micalaca – lungime 1378 mcs. Lucrările nu vizează pasajele executate în cazul proiectului “Treceri la nivel cu liniile de tramvai”.

Investiții pe termen lung – care vor fi realizate în mai mult de 3 ani

5. Achiziție, transport și punere în funcțiune tramvaie noi

Continuarea înnoirii parcului de tramvaie prin achiziționarea unor vehicule noi, cu podeaua joasă, confortabile, sigure și cu un grad sporit de securitate a călătoriei. Scopul urmărit este încurajarea folosirii transportului în comun având ca efect creșterea numărului de pasageri, prin oferirea unor condiții de transport aliniate la standardele internaționale.

Beneficiile investiției constau în mărirea confortului, reducerea poluării, creșterea vitezei de rulare.

6. Extindere sistem management trafic și informare călători urbani

Investiția constă din construirea unui „Centru” care va avea în vedere urmărirea prin satelit a vehiculelor, precum și instalarea de semafoare inteligente, ce vor debloca electronic intersecțiile aglomerate. De asemenea, vor fi instalate sisteme de detecție pe autobuze 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. Componenta “Urban Traffic Control” va adapta programele de semaforizare în funcție de valorile de trafic. Sistemul inteligent de transport va oferi o sedie de modalități de gestionare a traficului. Sistemul va avea un design modular, potrivit pentru a comunica cu alte sisteme pentru importul □i exportul de date. Interfața grafică principală va avea o hartă de vizualizare GIS care va permite afișarea tuturor obiectelor conectate în sistem. În plus, interfața grafică va trebui să prezinte o listă de activități dinamice, oferind toate tipurile de comenzi, mementouri, note, sarcini □i acțiuni ca dialog, inclusiv obiecte perturbante sau componente, proceduri pentru activarea planurilor de intervenție, transmiterea conținuturilor semnalelor pentru a oferi acces portului de internet etc.

Beneficiile investiției constau în realizarea unei verzi pentru transportul public, Salvare, Pompieri, Poliție, menținerea în grafic a vehiculelor companiei de transport, stabilirea priorităților de trafic, transmisia, înregistrarea și stocarea de imagini din trafic.

Toate specificațiile tehnice ale sistemului sunt cuprinse în studiul de fezabilitate finalizat în decembrie 2011.

7. Refracție linie cale pasaj rutier Micalaca – Vama Micalaca. Lungime 3744 mcs. Lucrările nu vizează pasajele executate în cazul proiectului “Treceri la nivel cu liniile de tramvai”.

8. Refracție linie cale Str. Pădurii (tronson cuprins între str. Abatorului și str. Condurașilor). Lungime 2964 mcs. Lucrările nu vizează pasajele executate în cazul proiectului “Treceri la nivel cu liniile de tramvai”.

În plus, în afara investițiilor realizate de municipiul Arad, Compania de Transport Public S.A. are în vedere realizarea de investiții din surse proprii. În anexa nr. 1 sunt prezentate propunerile de investiții pe termen scurt, mediu și lung a companiei.

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 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, Ordinul nr. 263 din 6 decembrie 2007, privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local și prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Arad nr. 106/2009.

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. 106/2009.

Gestiunea directă

În cazul gestiunii directe, Consiliul Local al 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 concesionare a serviciului de transport public local prin care Consiliul Local al 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.

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 menținere 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;

- simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate;
- la gestionarea serviciului pot 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

- d) Legea nr. 51/08.03.2006 - Legea serviciilor comunitare de utilități publice;
- e) Legea nr. 92/10.04.2007 – Legea serviciilor de transport public local;
- f) 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

- d) 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;
- e) posibilitatea obținerii de tarife mici pentru o calitate ridicată a serviciului;
- f) 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

- e) 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;
- f) 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;
- g) infrastructura de transport va putea fi dezvoltată și armonizată pe ansamblul municipiului;
- h) îmbunătățirea calității mediului și implicit a sănătății populației prin reducerea gradului de poluare a mijloacelor de transport în comun.

NIVELUL MINIM AL REDEVENȚEI

Începând cu anul 2010 redevența anuală se calculează prin aplicarea procentului de 5,5% asupra totalului veniturilor realizate din activitatea desfășurată cu tramvaie și autobuze urbane (mai puțin subvențiile încasate). Redevența de plată nu poate fi mai mică decât cea care rezultă din aplicarea procentului de 5,5% asupra totalului veniturilor din activitatea desfășurată cu tramvaie și autobuze urbane (mai puțin subvențiile) prevăzute în bugetul anual de venituri și cheltuieli al Operatorului. Bugetul anual de venituri și cheltuieli va conține o anexă cu repartizarea pe trimestre a veniturilor.

Redevența aferentă anului 2013 a fost stabilită prin Dispoziția primarului nr. 371/18.02.2013, în sumă de 816.750 lei. Redevența pe anul 2014 se va stabili după comunicarea de către operatorul de transport a estimării veniturilor pentru anul 2014. Operatorul va achita trimestrial suma corespunzătoare duratei rămase până la încheierea anului.

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, cu posibilitatea de prelungire pentru o perioadă de un an și jumătate.

Întocmit,

Ing. Florea Liliana _____

Ing. Doru Neacșiu _____

Propuneri de investitii

A.1. Termen scurt

Nr crt	Denumire	Buc	Valoare estimata (lei)	Necesitatea achizitiei	Finantare	
69	Redresor incarcare acumulatori auto 12-24 Vcc	3	7.650	Necesar pentru incarcat acumulatori – Depou UTA- Statia de incarcat acumulatori	surse CTP	proprii
70	Cositoare rotativa cu motor termic (max 2 CP) alimentare benzina	1	2.000	Se necesita in vederea utilizarii in activitatea de intretinere a platformei liniei cale in scopul inlaturarii vegetatiei in exces	surse CTP	proprii
71	Echipament pentru telecomanda digitala la substatii de redresare S4 (Vladimirescu)	1	15.000	Se necesita ca masura de unificare si centralizare a monitorizarii functionarii substatiiilor	surse CTP	proprii
72	Vinciuri mecanice 5 tf	2	1.500	Necesare pentru efectuarea burajelor si punerea la cota a liniei de tramvai	surse CTP	proprii
73	Palan manual cu actionare prin brat, cu portanta 750 kg	1	550	Se necesita in scopul dotarii Depoului Micalaca cu un mijloc de ridicat subansamble ce urmeaza a se repara. Achizitia urmeaza a imbunatati conditiile de lucru	surse CTP	proprii
74	Cric hidraulic 15-25 tf	2	1.600	Se necesita a se achizitiona pentru activitatea de intretinere parc autobuze, respectiv la interventiile la trenurile de rulare ale tramvaielor - Depou Micalaca	surse CTP	proprii
75	Sistem supraveghere video incinta depou	1	1.700	Supraveghere depou UTA Sistem supraveghere video cu 8 camere cu infrarosu pentru exterior si interior	surse CTP	proprii
76	Celula vopsitorie de mare capacitate, pentru tramvaie	1	540.000	Necesara la depou UTA, pentru vopsirea tramvaielor de mare capacitate	surse CTP	proprii
77	Constructie hala pentru tramvaie cu anexe administrative	1	1.192.500	Necesara pentru punerea in functie a masinilor de rectificat bandaje de tramvai provenite din import	surse CTP	proprii
78	Construirea de porti noi (usoare) cu comanda electrica	6	102.600	Necesare pentru depou UTA	surse CTP	proprii

79	Construirea de porti noi (usoare) cu comanda electrica	6	102.600	Necesare pentru depou UTA	surse CTP	proprii
80	Echipament pentru verificarea si reglarea geometriei la autobuze, camioane, semiremorci si optional turisme	1	13.500	Se necesita a se achizitiona pentru Atelier reparatii auto in desfasurarea activitatii de intretinere parc auto	surse CTP	proprii
81	Tester diagnoza universal (autobuze, microbuze, autoturisme)	1	20.250	Se necesita a se achizitiona pentru Atelier reparatii auto in desfasurarea activitatii de intretinere parc auto	surse CTP	proprii
82	Invertor sudura	2	1.443	Necesare in activitatea de intretinere si reparatie din cadrul Sector Mentenanta	surse CTP	proprii
83	Cleste sertizat terminal cablu $\phi 1,5 - 6\text{mm}$	4	240		surse CTP	proprii
84	Ciocan electric de lipit 1500W	1	80		surse CTP	proprii
85	Extractor rulmenti cu trei brate 230x140 mm	2	335		surse CTP	proprii
86	Macara de atelier pliabila cu sasiu paralel-portanta 750 kg	1	590		surse CTP	proprii
87	Multimetru digital 1000Vcc	4	800		surse CTP	proprii
88	Trusa scule TSG	2	4.200		surse CTP	proprii
89	Truse chei tubulare 10-24 mm	4	520		surse CTP	proprii
90	Trusa chei fixe 6-24	10	243		surse CTP	proprii
91	Trusa surubelnite electricieni	12	435		surse CTP	proprii
92	Cleste clampe-metru 600V-600A	2	460		surse CTP	proprii
93	Ampermetru cu sunt pentru masurat acumulatori 200A	1	200		surse CTP	proprii

94	Densimetru acumulatori	2	56		surse proprii CTP
95	Suflanta cu gaz, aer cald	1	270		surse proprii CTP
96	Pistol vopsit (cupa in parte de sus)	1	600		surse proprii CTP
97	Pistol electric de lipit 120 W	3	120	Necesare in activitatea de intretinere si reparatie din cadrul Sector Mentenanata	
98	Polizor unghiular 125 mm	1	137		surse proprii CTP
99	Polizor unghiular 115 mm	1	117		surse proprii CTP
100	Masina de gaurit-insurubat cu acumulatori	1	115		surse proprii CTP
101	Masina de gaurit mandrina automata 1- 12 mm	1	168		surse proprii CTP
102	Ventilator exhaustare gaze	6	3700		surse proprii CTP
103	Masina insurubat cu impact pneumatica, cu accesorii	2	2400		surse proprii CTP
104	Masina insurubat cu impact 220 V, cu accesorii	1	1.700		surse proprii CTP
105	Multimetru analogic	1	200		surse proprii CTP
106	Aparat sudura tensiune alim 230V, curent sudare la d.a. de 100%-110A, diam max electrod $\phi 4$ mm	1	1.500		surse proprii CTP
107	Tipar de masurat ecartament linie 1000 mm si declivitati	1	3.000	Necesare pentru lucrarile de intretinere si reparatii linie cale	surse proprii CTP
108	Dispozitiv manual de identificare „prezenta tensiune retea 750Vcc” (tip prajina)	2	2.500	Necesar constatarii prezentei tensiunii in reseaua de contact, utilizare in cazul interventiilor care necesita scoaterea de sub tensiune a retelei in depouri sau pe traseu. Dispozitive de electrosecuritate de dotare obligatorie in activitate	surse proprii CTP
109	Calculator PC	10	25.000	Necesare pentru innoirea parcului de calculatoare pentru SRU, SPDC,	surse proprii

				S. Achizitii, S. Autobuze, S. Tehnic	CTP	
110	Laptop	2	5.000		surse CTP	proprii
111	Tableta PC cu conectivitate 3G + abonament internet	1	1.500	Necesare pentru implementarea aplicatiei e-roviniete (taxa de drum), de plasare a menzilor pe internet – pentru comenzi rapide cu valabilitate scurta	surse CTP	proprii
112	Server IBM retea calculatoare	1	12.000	Necesar pentru inlocuirea serverului actual uzat fizic si moral pentru activitatea de stocare si prelucrare a bazelor de date C.T.P.	surse CTP	proprii
113	Imprimanta laser A4	2	1.600	Inlocuirea imprimantelor defecte S. Comercial	surse CTP	proprii
114	Imprimanta EPSON A4 cu ace	2	1.000	Inlocuirea imprimantelor defecte Autogara, Salarizare Necesare la listarea statelor de plata, evidenta gestiunilor	surse CTP	proprii
115	Imprimanta EPSON A3 cu ace	1	800		surse CTP	proprii
116	Scanner color A4	1	300	Serviciul Comercial	surse CTP	proprii
117	Hard extern (stocare de date in retea)	2	1.600	Necesar pentru calculatorul administrator retea pentru stocarea datelor utilizatorilor comuni in reseaua Novell	surse CTP	proprii
118	Surse alimentare neintreruptibile APC	78	40.000	Necesare pentru inlocuirea celor vechi si completare, asigura protectia echipamentelor de calcul si a serverelor	surse CTP	proprii
119	Unitate backup stocare	2	2.500	Necesar pentru calculatorul administrator retea pentru stocarea datelor	surse CTP	proprii
120	Memorie RAM 1024 MB	12	1.200	Inlocuire la calculatoare vechi	surse CTP	proprii
121	SWITCH 3 com. 32 port	1	500	Necesare pentru inlocuirea celor vechi din retea si pentru extinderea retelei	surse CTP	proprii
122	SWITCH 3 com. 24 port	1	400		surse CTP	proprii
123	SWITCH 3 com. 8 port	9	900		surse CTP	proprii
124	Router	3	600	Inlocuirea celor defecte	surse CTP	proprii
125	Licenta Office optiune full	12	16.800	Necesare pentru calculatoarele si laptopurile propuse spre achizitionare	surse	proprii

					CTP	
126	Licenta Windows	12	12.000	Necesare pentru calculatoarele si laptopurile propuse spre achizitionare	surse CTP	proprii
127	Licenta Visualfox	1	2.000	Necesara pentru a putea exploata noua versiune a aplicatiei financiar-contabile (ARSOFT)	surse CTP	proprii
128	Licenta Winrar	1	600	Necesara pentru legalitatea acestei aplicatii	surse CTP	proprii
129	Licenta Winzip	1	600	Necesara pentru legalitatea acestei aplicatii	surse CTP	proprii
130	Licenta AUTOCAD	1	2.000	Necesar pentru Birou Protectia Muncii	surse CTP	proprii
131	Licenta Corel ultima versiune (pachet)	3	6.000	Necesar PDC, Sectia Autobuze	surse CTP	proprii
132	Licenta 5 user Novell (useri noi)	2	2.000	Necesare pentru completare la user-ii existenti	surse CTP	proprii
133	Licenta 5 user Novell (upgrade)	11	5.500	Necesara la versiunea noua pentru compatibilitate si exploatare optima	surse CTP	proprii
134	Upgrade Windows XP la ultima versiune	73	36.500	Necesar pentru upgradarea calculatoarelor existente	surse CTP	proprii
135	Multifunctional	3	2.400	Necesar Depou Micalaca, Dispecerat Tramvaie, Serviciul Comercial	surse CTP	proprii
136	Statii radio-emise portabile	10	4.000	Sectia Tramvaie	surse CTP	proprii
	TOTAL		2.212.879			

A.2. Termen mediu

Nr crt	Denumire	Buc	Valoare estimata (lei)	Necesitatea achizitiei	Finantare
25	Autoutilitara max 3,5 t cu dubla cabina	2	90.000	Se necesita ca autovehicul de interventie si transport in activitatea de intretinere si reparatie linie cale si interventie traseu, deplasare la statiile de redresare in caz de avarii	surse CTP proprii

26	Achizitie autobuze pentru transport interurban capacitate 45-50 locuri - second hand	10	690.000	Achizitia se necesita ca cerinta a cresterii calitatii prestatiei si a inlocuirii vehiculelor cu grad de uzura avansat si vechime mai mare de 20 ani	surse CTP	proprii
27	Bariera electrica cu telecomanda	1	25.000	Necesara pentru securizare acces poarta II - tramvaie	surse CTP	proprii
28	Dispozitiv de masura a energiei uniorare pentru tramvaie (contor de cc)	1	7.000	Necesar pentru evaluarea consumurilor specifice pentru fiecare tip de tramvai, traseu	surse CTP	proprii
29	Sistem de monitorizare si masurare a consumului de carburant pentru autobuze	20	140.000	Necesar pentru monitorizarea consumului de carburant pe traseele operationale respectiv a curselor speciale (conventii)	surse CTP	proprii
30	Bransament electric 220V (5 KW) - Statia UTA 1,2 - Statia Electrometal - Statia Primarie	2 1 1	25.000	Necesar racorduri tonete - automate vanzare bilete - dispozitiv de informare calatori (prin sistemul de urmarire GPS al tramvaielor)	surse CTP	proprii
31	Lucrari reparatii linie cale la platforma de parcare din depoul UTA		100.000	Necesare pregatirii parcarii in vederea achizitiei de tramvaie cu podea joasa (actualmente curbele au raze mici pentru acest tip de vagoane). Lucrari cu materiale recuperate (sina + traverse). Inlocuit 3 buc macaze	surse CTP	proprii
32	Inlocuit 3 macaze complete, 190 ml panouri sina si 160 buc traverse lemn in incinta depoului Micalaca -executat 3 schimbatoare R=50 m -achizitie 108 ml sina Ri60 -achizitie sina CF49SB 120 ml -achizitie 3 seturi traverse lemn		80.000	Se propune inlocuirea a 3 macaze cu inimi in incinta depoului Micalaca avand in vedere ca acestea prezinta uzura avansata si 190 ml panouri sina Achizitia de sina este necesara pentru confectionat inimi macaz si executie schimbator	surse CTP	proprii
33	Inlocuit 5 buc macaze, 180 ml sina si 120 buc traverse de lemn uzate pe tronson str. Petru Rares - Calea Zimandului (triunghi intoarcere Sere) -executat 5 schimbatoare R=50 (30) m -achizitionat 160 ml sina Ri60 -achizitionat sina CF49SB 200 ml -achizitionat 5 seturi traverse lemn		140.000	Se propune inlocuirea a 5 buc macaze, sina si traverse avand in vedere ca acestea prezinta uzura avansata, cu panouri de sina recuperata din lucrarile de investitie BERD Achizitia de sina este necesara pentru confectionat inimi macaz si executie schimbator	surse CTP	proprii
34	Inlocuit 1 buc macaz si 130 m c s sina-		90.000	Se propune inlocuirea a 1 buc macaz, inlocuire sina si traverse avand in	surse	proprii

	Fat Frumos -executat 1 schimbator -achizitionat 260 ml sina Ri60 pentru curba Fat Frumos			vedere ca acestea prezinta uzura avansata.	CTP
35	Inlocuit traverse lemn si beton pe sectoarele: Calea Radnei, bucla de intoarcere Zona II-III, intrare – iesire Depou Micalaca -achizitionat 100 buc traverse lemn		30.000	Se propune inlocuirea a cca 100 buc traverse lemn si beton avand in vedere ca acestea prezinta uzura avansata	surse proprii CTP
36	Echipare cu instalatie de incalzire a trei aparate de cale in zona intersectiei strazilor M. Scaevola cu Preparandiei		10.000	Asigurarea functionarii optime a aparatelor de cale in sezonul rece.	surse proprii CTP
37	Reconfigurat retea contact in zona DN7-drum acces Combinat Chemic Vladimirescu pe o lungime de cca 200 m in curba	10	10.000	Lucrarea se necesita intrucat terenul pe care sunt amplasati actualii stalpi de sustinere este privat.	surse proprii CTP
38	Inlocuirea retelei de agent termic si a modificarii solutiei actuale privind sistemul de incalzire la sediul de pe Calea Victoriei		25.000	Lucrarea este necesara datorita faptului ca reseaua actuala de incalzire are un grad ridicat de uzura fizica si morala, inregistrandu-se pierderi de agent termic care conduc la cresterea costurilor.	surse proprii CTP
39	Investigatii/examinari cu caracter tehnice la instalatiile de ridicat	6	18.000	Lucrarile solicitate sunt necesare in vederea prelungirii autorizatiilor de functionare ISCIR in cadrul Depou UTA, Depou Micalaca, Atelier auto	surse proprii CTP
40	Proiect tehnic in vederea consolidarii cladire administrativa si vestiare depou		10.000	Necesar avand in vedere starea de degradare avansata a cladirilor in incinta Depoului Micalaca	surse proprii CTP
41	Proiect tehnic constructie dispecerat autobuze	1	5.000	Lucrari necesare avand in vedere starea de degradare si spatiul impropriu desfasurarii activitatii.	surse proprii CTP
42	Achizitie autobuze urbane standard– noi, taxe aferente inmatricularii	10	6.076.000	Achizitia se necesita ca cerinta a cresterii calitatii prestatiei si a inlocuirii vehiculelor cu grad de uzura avansat si vechime mai mare de 20 ani	surse alocatii CLM
43	Studiu de fezabilitate si proiect de executie pentru Hala reprofilat bandaje – Depou Micalaca (lucrare in	1	75.000	Se necesita in vederea demararii investitiei de executie a halei pentru reprofilat bandaje tramvai si anexele sociale aferente depoului Detalii constructive: Hala pe structura metalica, cu panouri	surse alocatii CLM

	continuare) L = 60 m l = 12 m H = 5,5 m			termoizolante, cu utilitati, anexe: grup sanitar, sala mese etc (proiect in derulare)	
44	Proiect si studiu de fezabilitate (SF) pentru energoalimentare la 20 KV a substatiei de redresare S1 (Piata Podgoria)	1	50.000	Modificarea tensiunii de alimentare a substatiei se necesita ca urmare a scoaterii din standarde si uz a tensiunii de 6 KV, tensiune pentru care nu se mai executa piese si subansamble	surse alocatii CLM
45	Proiect si studiu de fezabilitate (SF) pentru energoalimentare la 20 KV a substatiei de redresare S5 (Piata UTA)	1	50.000	Modificarea tensiunii de alimentare a substatiei se necesita ca urmare a scoaterii din standarde si uz a tensiunii de 6 KV, tensiune pentru care nu se mai executa piese si subansamble	surse alocatii CLM
46	Studiu de fezabilitate: Conexiune linie de tramvai „str Dunarii (Gai) – Bucla Zona Industrială”	1	50.000	Investitie necesara pentru satisfacerea actualului nivel de cerere de transport a zonei, cerintelor de mobilitate a cetățenilor din arealul cartierului Gai precum si perspectivele de dezvoltare a zonei (zonă rezidențială, industrială și de servicii)	surse alocatii CLM
47	Achizitie autobuze noi pentru transport interurban -capacitate 45-50 locuri	10	6.900.000	Achizitia se necesita ca cerinta a cresterii calitatii prestatiei si a inlocuirii vehiculelor cu grad de uzura avansat si vechime mai mare de 20 ani	surse alocatii CJ
48	Achizitie autobuze pentru transport interurban capacitate 45-50 locuri - second hand	10	1.380.000		surse alocatii CJ
	TOTAL		16.076.000		

A.3. Termen lung

Nr crt	Denumire	Buc	Valoare estimata (lei)	Necesitatea achizitiei	Finantare
12	Modernizare pod rulant 5 tf –Depou UTA	1	50.000	Lucrarile solicitate sunt necesare in vederea mentinerii autorizatiilor de functionare ISCIR	surse proprii CTP
13	Modernizare pod rulant 5 tf – Depou Micalaca	1	50.000		surse proprii CTP
14	Consolidare pereti, reparatii exterioare cladire birouri		15.000		surse proprii CTP

15	Reparat exterior si interior cladire atelier boghiuri		15.000		surse proprii CTP
16	Reconditionat izolatie acoperis vopsitorie si depou UTA si ateliere reparatii auto		20.000	Lucrari necesare avand in vedere starea de degradare a acoperisului de la hala cladirii depoului si vopsitoriei de tramvaie din depou UTA si ateliere reparatii auto	surse proprii CTP
17	Izolatie termica cladire depou si ateliere reparatii auto				surse proprii CTP
18	Reparare si curatire laminatoare acoperis				surse proprii CTP
19	Constructie cladire dispecerat autobuze	1	20.000		surse proprii CTP
20	Refactie linie cale Piata Podgoria – pasaj rutier Micalaca	1378 mcs	6.752.200	Lucrarile nu vizeaza pasajele executate in cazul proiectului „Treceri la nivel cu liniile de tramvai	surse alocatii CLM
21	Refactie linie cale pasaj rutier Micalaca - Vama Micalaca	3744 mcs	18.345.600	Lucrarile nu vizeaza pasajele executate in cazul proiectului „Treceri la nivel cu liniile de tramvai	surse alocatii CLM
22	Refactie linie cale str Padurii (tronson cuprins intre str. Abatorului si str Condurasilor)	2964 mcs	14.523.600	Lucrarile nu vizeaza pasajele executate in cazul proiectului „Treceri la nivel cu liniile de tramvai"	surse alocatii CLM
12	Refactie linie tramvai in zona suburbana Arad – Ghioroc - documentatie de intabulare a terenului		200.000	Prin accesare de fonduri structurale Se necesita demararea reabilitarii ca necesitate de refactia a liniei executata in 1982-1984, aducerea la parametrii tehnici de circulatie in regim de „metrou usor” (valoare estimata conform documentatie proiectare nr 568/S1)	surse alocatii CJ
	TOTAL		39.991.400		

Total general: 58.280.279 lei

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 efectuat cu tramvaiele și autobuzele în municipiul Arad.

PRIMAR
Gheorghe Falcă

R A P O R T
de specialitate

Referitor la : *expunerea de motive înregistrată cu nr. 80887/23.12.2013 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 efectuat cu tramvaiele și autobuzele în municipiul Arad.*

Considerente generale:

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. 106/2009.

Ținând cont de cerințele legale, prin Studiul de oportunitate se prezintă descrierea și identificarea serviciului, situația economico-financiară actuală și starea tehnică a sistemului aferent acestuia, investițiile din ultimii ani, precum și cele necesare pentru modernizarea, îmbunătățirea calitativă și cantitativă a serviciului, motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea gestiunii serviciului, nivelul minim al redevenței, precum și durata estimată a contractului de delegare.

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.

Studiul de oportunitate încadrează serviciile de transport public local în activitățile desfășurate pe raza municipiului Arad prezentând serviciile de transport oferite de Compania de Transport Public S.A. Arad.

De asemenea, este prezentat cadrul legal în baza căruia s-a întocmit acest Studiu și principiile care stau la baza delegării serviciilor de transport public local.

Studiul oferă și o viziune largă a investițiilor în curs de desfășurare și cele pe care municipalitatea dorește să le implementeze în vederea îmbunătățirii calității serviciilor, precum și motivele care justifică delegarea gestiunii serviciului.

Director executiv,
Corina Oarșă

Șef serviciu,
Liliana Florea