ROMÂNIA
JUDEŢUL COVASNA
CONSILIUL LOCAL AL COMUNEI BODOC

HOTĂRÂRE

privind aprobarea Studiului de oportunitate privind delegarea serviciului de transport public de persoane Zona Metropolitană Sepsi

Consiliul local al comunei Bodoc, judeţul Covasna,

Întrunit în şedinţă publică ordinară din data de 13.11.2025,

Având în vedere:

- proiectul de hotărâre şi referatul de aprobare a Primarului comunei Bodoc prin care se arată oportunitatea aprobării Studiului de oportunitate privind delegarea serviciului de transport public de persoane Zona Metropolitană Sepsi;

- raportul de specialitate al compartimentului, avizul comisiilor de specialitate şi avizul secretarului general al comunei Bodoc;

- adresa nr. 35/16.10.2025 a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Sepsi" , întregistrată la Primăria comunei Bodoc sub nr.5644/17.10.2025;

- Hotărârea Consiliului Local al comunei Bodoc nr. 23 din 5.03.2024 privind aprobarea asocierii comunei Bodoc cu municipiul Sfântu Gheorghe, comuna Reci, comuna Ozun, comuna Chichiş, comuna Ilieni, comuna Arcuş, comuna Valea Crişului, comuna Ghidfalău, comuna Micfalău, comuna Malnaş, comuna Bixad şi comuna Moacşa, în vederea înfiinţării Asociaţiei de Dezvoltare Intercomunitară „ TRANSPORT METROPOLITAN SEPSI", cu modificările şi completările ulterioare;

- Procesul-verbal de predare-primire încheiat pe baza contractului de prestări servicii nr. 6/10.03.2025 pentru prestarea serviciilor: " Servicii de elaborare a studiului de oportunitate pentru delegarea transportului public metropolitan," încheiat între societatea Tree SRL şi Asociația de Dezvoltare Intercomunitară " Transport Metropolitan SEPSI";

- art. 5, alin (1), lit. e) şi lit. g) a Statutului Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan SEPSI;

În baza prevederilor:

- art.1, art.8, lit. c), d) şi i), art. 22 şi art. 28 din Legea nr. 51/2006, a serviciilor comunitare de utilităţi publice, republicată, cu modificările şi completările ulterioare;

- Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători şi de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 şi nr.1107/70 ale Consiliului;

- Legii nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unităţile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere parcurgerea procedurii prevăzute la art. 7 alin. (13) din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Procedura de urgență este justificată de respectarea termenelor legale pentru derularea etapelor prealabile delegării gestiunii serviciului de transport public de persoane Zona Metropolitană SEPSI.

În conformitate cu prevederile art. 129 alin. (2) lit. d), și alin. (7) lit. n) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul art. 139 alin. (3) și art. 196 alin. (1) lit. a) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

Consiliul Local al Comunei Bodoc adoptă prezenta hotărâre:

Art.1. Se aprobă Studiul de Oportunitate privind delegarea serviciului de transport public de persoane în Zona Metropolitană Sepsi, elaborat de S.C. Tree SRL, conform anexei care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Se stabilește " gestiunea directă" ca modalitate a gestiunii serviciului menționat la art.1.

Art.3. Se acordă mandat special domnului primar, Fodor István, reprezentantul comunei Bodoc în Adunarea Generală a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan SEPSI" să voteze în numele și pe seama comunei Bodoc pentru aprobarea Studiului de Oportunitate privind delegarea serviciului de transport public de persoane în Zona Metropolitană Sepsi.

Art. 4. Cu aducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se însărcinează domnul primar, Fodor István, și Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „ Transport Metropolitan SEPSI" .

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
LŐRINCZ József

Contrasemnează,
Secretar general al comunei Bodoc
COȘA-BURCĂ Elena

Bodoc, 13 noiembrie 2025
Nr. 93

Anexă la H.C.L. nr. 93 / 2025

ROMÂNIA
Județul Covasna
Comuna BODOC
CONSILIUL LOCAL

STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND DELEGAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSOANE

Zona Metropolitană SEPSI

COLECTIV DE ELABORARE:

Elaborator:

S.C TREE S.R.L

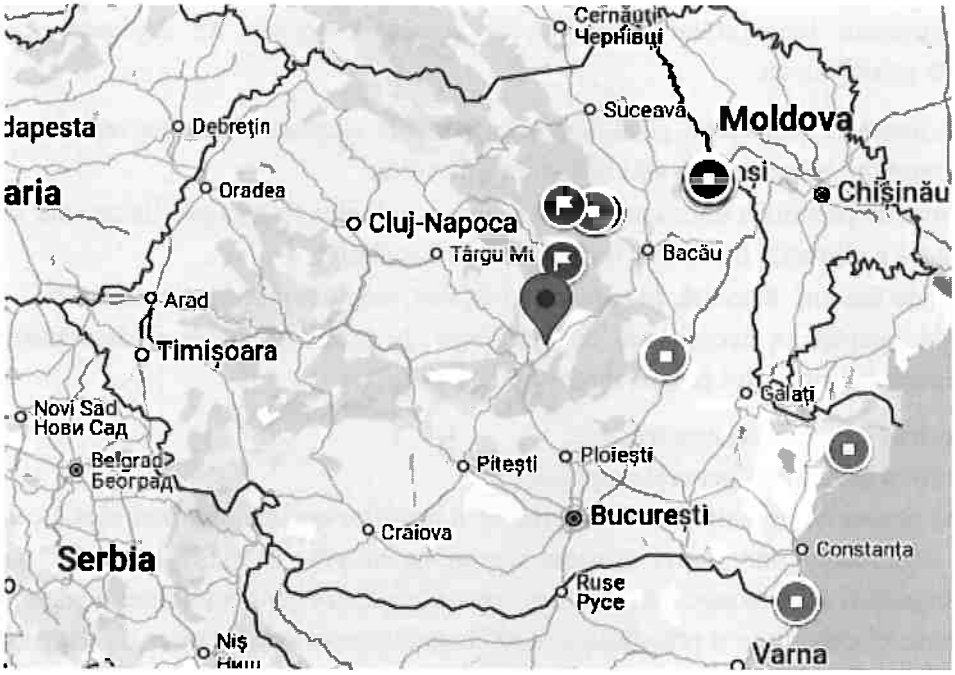
Expert consultant în transporturi	Ing. TUDOR MĂCICĂȘAN
Urbanist	Urb. cArh. MIHAI BURADA
Inginer mobilitate	Ing. MATEI TRIFESCU
Coordonare/facilitare	ORLANDO NEAGOE
Ecolog	Epm. CRISTINA-IOANA IGNAT

CAPITOLUL I. DATE GENERALE

I.1. Considerații generale

Zona Metropolitană Sfântu Gheorghe, din Județul Covasna, este o regiune situată în centrul României, aproape de Munții Carpați. Aceasta cuprinde municipiul Sfântu Gheorghe și mai multe localități din jur, având rolul de a coordona și dezvolta comunitățile învecinate. Zona metropolitană Sfântu Gheorghe este una dintre cele mai importante din județ și se dezvoltă constant, atât în ceea ce privește infrastructura, cât și serviciile oferite locuitorilor săi.

Figura 1. *Localizare Zona Metropolitana Sfântu Gheorghe la nivel național*



Sursa: https://google.com/maps/

Din punct de vedere strategic, în zona metropolitană sunt dezvoltate strategii locale de planificare urbană (SD, PMUD). Astfel, la nivelul autorității contractante, viziunea globală asupra dezvoltării urbane are ca linie directoare realizarea unui sistem de transport durabil, eficient și accesibil. Planul de acțiune rezultat din strategiile de planificare și dezvoltare urbană indică un proiect de dezvoltare a sistemului de transport public în comun, alături de proiecte de infrastructură, rețele de ciclism și pietonale, la care o politică de parcare este o completare firească și necesară.

Performanța sistemelor de transport urban afectează atât economia, cât și calitatea vieții, deoarece modul în care asigură satisfacerea nevoii de mobilitate a persoanelor are implicații deosebite, atât asupra competitivității economice a localității și asupra calității vieții prin asigurarea timpilor de deplasare cât mai reduși și în condiții cât mai confortabile de trafic și, implicit, de deplasare cu transportul public. Implicit, implementarea și optimizarea

continuă a transportului urban asigură şi un impact minim asupra mediului şi asupra sănătăţii riveranilor, prin reducerea emisiilor poluante de noxe şi fonice.

Metodelele moderne de analiză şi optimizare a sistemului de transport urban permit în prezent identificarea şi cuantificarea punctelor critice, ajutând la stabilirea măsurilor pentru eliminarea sau reducerea acestora şi la testarea acestor măsuri pentru optimizarea intervenţiei.

La începutul secolului curent, omenirea se confruntă nu numai cu problemele rezultate din creşterea populaţiei, ci şi cu problemele rezultate ca urmare a procesului de urbanizare şi a activităţilor socio-economice din zonele urbane. Una din principalele consecinţe ale fenomenului o constituie creşterea necesităţilor de transporturi de persoane. Problema transporturilor în ziua de azi se pune sub forme noi datorită dorinţelor fireşti de satisfacere a necesităţilor de deplasare în condiţii de siguranţă, rapiditate, confort, economicitate şi protecţie a mediului înconjurător. Satisfacerea acestor necesităţi de deplasare vine în contradicţie, în principal, cu:

- infrastructura concepută şi realizată în trecut la standarde care nu mai corespund momentului prezent şi cu atât mai mult viitorului;
- dorinţa de păstrare a unor construcţii şi imposibilitatea lărgirii profilelor unor străzi dispuse pe direcţia fluxurilor importante de circulaţie;
- lipsa de fonduri datorată, în momentul de faţă, situaţiei precare a economiei;

Este de aşteptat ca necesităţile de circulaţie ale traficului rutier şi de transport în comun să crească datorită a doi factori importanţi:

1. sporirea indicelui de motorizare;
2. sporirea mobilităţii generale a populaţiei;

Ţinând seama de necesitatea de satisfacere a nevoilor actuale, dar mai ales a celor de perspectivă, organizarea circulaţiei urbane devine prioritară, având rolul de a asigura funcţiunile circulaţiei de persoane. Unul dintre motivele importante pentru care transportul de persoane trebuie să constituie o prioritate constă în satisfacerea necesităţilor de deplasare pe relaţia locuinţă-loc de muncă, având în vedere greutăţile întâmpinate în acest domeniu, ce au repercusiuni asupra activităţii de producţie şi, în genral, a economiei, precum şi asupra calităţii vieţii.

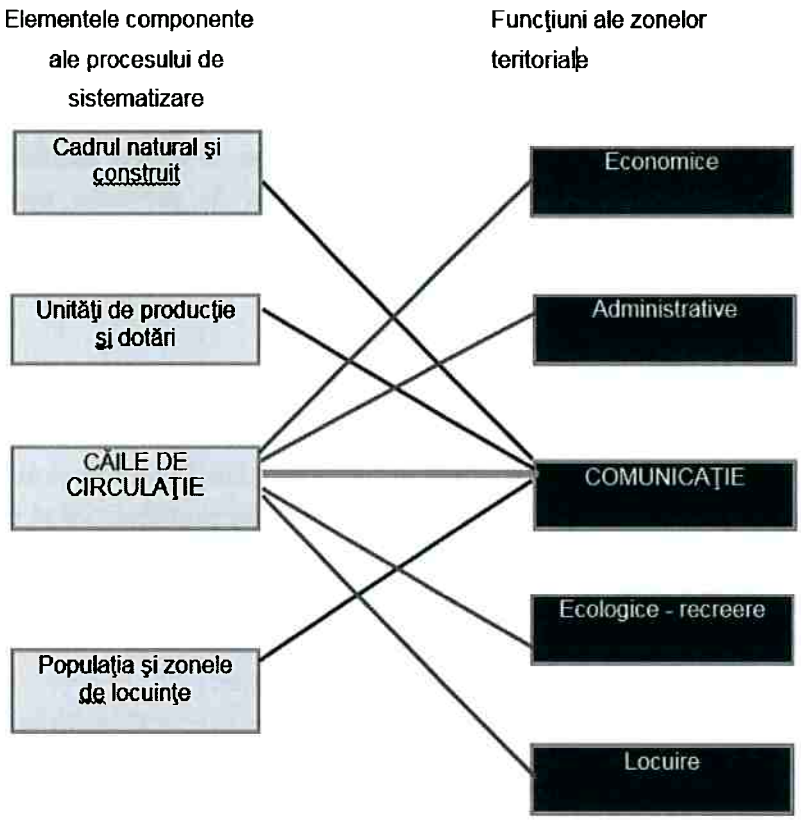
Răspunsurile la problemele pe care le ridică circulaţia urbană se obţin prin efectuarea de studii de circulaţie, mobilitate, trafic şi implementarea de soluţii rezultate din acestea.

În prezent, în condiţiile tranziţiei de la economia planificată la economia de piaţă, modernizarea şi dezvoltarea reţelelor de circulaţie rutieră reprezintă o necesitate obiectivă. Această acţiune trebuie să se facă în cadrul programelor generale privind sistematizarea teritorială şi urbană, ţinându-se seamă de două grupe de probleme care se intercondiţionează:

- elementele componente ale procesului de sistematizare;

- funcţiunile predominante ale zonelor urbane.

Figura 2.Acţiuni_ sistematizarea teritorială şi urbană



Sursa: Echipa de elaborare

Prin sistematizare se înţelege, în general, un mod de organizare, amenajare şi dotare a teritoriului, respectiv a transporturilor, corespunzător cerinţelor economice, sociale, culturale şi de protecţie a mediului înconjurător în vigoare.

Astfel, odată cu sistematizarea teritoriului şi a funcţionalităţilor sale, se pun în evidenţă şi direcţiile necesare de urmat pentru dezvoltarea căilor de circulaţie şi axelor de mobilitate.

Acţiunile ce se întreprind cu privire la reţeaua stradală se bazează pe o cunoaştere cât mai bună a volumului şi a necesităţilor de transport în comun.

Pentru stabilirea volumului şi caracteristicilor călătoriilor se utilizează tehnici şi metode ale "ingineriei de circulaţie", specialitatea tehnică ce se ocupă de studiul, cercetarea şi determinarea modului de acţionare, în prezent şi în perspectivă a fenomenelor şi legilor circulaţiei în scopul proiectării şi realizării drumurilor, a străzilor şi autostrăzilor, dar şi a proiectării serviciilor de transport, astfel încât să se asigure desfăşurarea circulaţiei persoanelor în condiţii de siguranţă, de confort, de rapiditate, de continuitate, de ecologie şi de economicitate.

Fenomenele logice ale transportului de persoane se referă la modul de formare şi de desfăşurare a circulaţiei în prezent şi în viitor. Pe baza cunoaşterii acestor fenomene, "ingineria de circulaţie" permite găsirea soluţiilor pentru rezolvarea în condiţii optime a problemelor ridicate de circulaţie, atât din punct de vedere tehnic (siguranţă, confort,

rapiditate, capacitate), cât şi din punct de vedere economic, ergonomic şi ecologic. Pe baza soluţiilor astfel obţinute, se trece la planificarea, proiectarea, calcularea şi realizarea planificărilor strategice de mobilitate.

Complexitatea problemelor ce trebuie abordate în cadrul studiilor de circulaţie şi numărul mare de factori care influenţează circulaţia de persoane necesită culegerea şi prelucrarea unui volum foarte mare de informaţii şi efectuarea de multiple calcule pentru determinarea soluţiilor optime.

I.2. Cadrul legal

Într-o enumerare care nu are un caracter exhaustiv, reglementarea serviciului de transport public prin curse regulate este asigurată prin:

- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători şi de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 şi nr. 1107/70 ale Consiliului;
- Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European şi al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condiţiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupaţiei de operator de transport rutier;
- Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European şi a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier şi pentru interfeţele cu alte moduri de transport;
- Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic;
- Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică şi Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea şi măsurarea calităţii serviciilor;
- Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unităţile administrativ-teritoriale cu modificările şi completările ulterioare;
- Legea serviciilor comunitare de utilităţi publice nr. 51/2006; , republicată, cu modificările şi completările ulterioare
- Ordonanţă nr. 27/2011 privind transporturile rutiere; , cu modificările şi completările ulterioare;
- Ordonanţă nr. 19/1997 privind transporturile; republicată, cu modificările şi completările ulterioare;
- Ordonanţă nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier şi pentru realizarea interfeţelor cu alte moduri de transport; cu modificările şi completările ulterioare;
- Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local şi a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local cu modificările şi completările ulterioare;
- Ordinul Preşedintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de autorizare a autorităţilor de autorizare pentru serviciile de transport public local; cu modificările şi completările ulterioare;

- Ordinul Preşedintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea şi modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, cu modificările şi completările ulterioare.

I.3. Scopul studiului de oportunitate

Obiectivul general al transportului public îl constituie creşterea competitivităţii economice şi îmbunătăţirea condiţiilor de viaţă ale comunităţilor locale şi regionale (metropolitane) prin sprijinirea mediului de afaceri, a condiţiilor infrastructurale şi a serviciilor, care să asigure o dezvoltare sustenabilă a regiunii, capabilă să gestioneze în mod eficient resursele, să valorifice potenţialul de inovare şi de asimilare a progresului tehnologic. Prezentul studiu îşi propune să analizeze următoarele:

a) Analiza efectelor delegării serviciului de transport public prin curse regulate:

- Analiza staţiilor şi vitezei medii operaţionale;
- Stabilirea consecinţelor diferitelor posibilităţi de operare;
- Stabilirea metodei de delegare aferente.

b) Plan de Operare şi Marketing pentru Transportul Public:

- Determinarea unui strategii şi a unui plan de acţiune pentru operarea corectă;
- Promovarea transportului public înainte, în timpul şi după introducerea acestuia.

Studiul de oportunitate vine în întâmpinarea cerinţelor legale în domeniu în vederea pregătirii Contractului de delegare a gestiunii şi a anexelor aferente conform modelulului agreat de *Autoritatea Naţională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilităţi Publice* şi *Consiliul Concurenţei*, respectând cele mai bune practici şi prevederile *Regulamentului European 1370 pentru transportul public metropolitan pe teritoriul* Zonei Metropolitane Sfântu Gheorghe". Totodată, ca scop secundar, contribuie la justificarea şi accesarea finanţărilor privind dotarea cu autobuze electrice, amenajare de staţii de încărcare, ş.a.m.d, prin *Programul Operaţional Regional 2021-2027*, precum şi prin *Planul Naţional De Redresare Şi Reziliență (PNRR).*

În conformitate cu legislaţia naţională, Autorităţile publice locale au obligaţia de a stabili şi de a aplica strategia pe termen mediu şi lung pentru înfiinţarea, extinderea, dezvoltarea şi modernizarea serviciilor de transport public local de persoane prin curse regulate, ţinând seama de planurile de urbanism şi amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-sociala a localităţilor, de Planul de Mobilitate şi strategiile în domeniu, precum şi de cerinţele de mobilitate locale, evoluţia acesteia şi de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse şi emisii de gaze cu efect de seră reduse. Astfel, prin delegarea serviciului de transport public local de călători prin curse regulate în Zona Metropolitană, în conformitate cu reglementările naţionale şi europene în domeniu şi cu respectarea *Regulamentului CE 1370*, se vor asigura:

- dezvoltarea şi funcţionarea pe termen lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanţă cu programele de dezvoltare socio-economică a municipiului, precum şi a infrastructurii aferente acestuia;
- satisfacerea în condiţii optime a nevoilor de Mobilitate a populaţiei, precum şi ale instituţiilor publice şi agenţilor economici din Zona Metropolitană;

- gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate şi eficientă managerială;
- îmbunătăţirea condiţiilor de viaţă ale cetăţenilor prin promovarea unui mod de transport eficient şi ecologic;
- diminuarea utilizării autoturismului propriu pentru deplasările locale;
- promovarea reabilitării infrastructurii pe traseele serviciilor de transport public local de persoane;
- realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investiţional adecvat, în vederea creşterii calităţii vieţii cetăţenilor;
- acordarea de facilităţi unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social.

Principalul scop al studiului de oportunitate îl reprezintă stabilirea zonei de extindere a sistemului de transport public local, a programelor de circulaţie, a traseelor şi staţiilor de călători în vederea extinderii sistemului de transport public local de calatori în *Zona Metropolitană a municipiului Sfântu Gheorghe.*

Prezentul studiu fundamentează necesitatea şi oportunitatea delegării gestiunii serviciului de transport public local de persoane în cadrul ***ASOCIAŢIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ „Transport Metropolitan Sepsi"*** şi stabilirea soluţiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.

Obiectivele avute în vedere la întocmirea prezentului Studiu de Oportunitate sunt:

1. stabilirea modalităţii de gestiune a serviciului de transport public local prestat în aria ***ASOCIAŢIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ „Transport Metropolitan Sepsi"***

2. iniţierea procedurii privind atribuirea Contractului de Servicii Publice.

CAPITOLUL II. IDENTIFICAREA SERVICIILOR ŞI ACTIVITĂŢILOR, A ARIEI TERITORIALE ŞI A SISTEMULUI A CĂRUI GESTIUNE URMEAZĂ SĂ FIE DELEGATĂ

II.1. Identificarea serviciilor şi activităţilor

Serviciul de transport public local face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică şi cuprinde totalitatea acţiunilor şi activităţilor de utilitate publică şi de interes economic şi social general, desfăşurate la nivelul unităţilor administrativ teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităţilor administraţiei publice locale , în scopul asigurării transportului public local.

În conformitate cu art. 3 pct. 48 din *O.G. nr. 27/2011* privind transporturile rutiere, transport rutier local de persoane - transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în interiorul unei localităţi, precum şi în limitele unei asociaţii de dezvoltare intercomunitare.

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

a) promovarea concurenţei între operatorii de transport, respectiv transportatorii autorizaţi, cărora li s-a atribuit executarea serviciului;

b) garantarea accesului egal şi nediscriminatoriu al operatorilor de transport şi al transportatorilor autorizaţi la piaţa transportului public local;

c) garantarea respectării drepturilor şi intereselor utilizatorilor serviciului de transport public local;

d) rezolvarea problemelor de ordin economic, social şi de mediu ale localităţilor sau judeţului respectiv;

e) administrarea eficientă a bunurilor aparţinând sistemelor de transport proprietate a unităţilor administrativ-teritoriale;

f) utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a serviciului de transport public local;

g) deplasarea în condiţii de siguranţă şi de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a mărfurilor şi a persoanelor transportate, precum şi a bunurilor acestora, prin poliţe de asigurări;

h) asigurarea executării unui transport public local suportabil în ceea ce priveşte tariful de transport;

i) recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare şi dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către utilizatori şi prin finanţarea de la bugetul local, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport şi transportatorii autorizaţi;

j) autonomia sau independenţa financiară a operatorilor de transport şi a transportatorilor autorizaţi;

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

l) satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populaţiei, ale personalului instituţiilor publice şi ale operatorilor economici pe teritoriul municipiului Sfântu Gheorghe şi al zonei metropolitane prin servicii de calitate;

m) protecţia categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local al municipiului Sfântu Gheorghe şi al membrilor A.D.I. „Transport Metropolitan Sepsi" ;

n) integrarea tarifară, în viitor, prin utilizarea unui singur tip de legitimaţie de călătorie

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

p) consultarea asociaţiilor reprezentative ale operatorilor de transport şi/sau ale transportatorilor autorizaţi, precum şi ale utilizatorilor în vederea stabilirii politicilor şi strategiilor locale privind transportul public local şi modalităţile de funcţionare a acestui serviciu.

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate cuprinde:
- transport prin curse regulate cu autobuze;
- transport prin curse regulate cu microbuze;
- transport prin curse regulate speciale.

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

→ atribuire directă;

→ atribuire delegată.

Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate în contextul existenţei unei asociaţii de dezvoltare intercomunitară în domeniul serviciilor de transport public este serviciul ce îndeplineşte cumulativ următoarele condiţii:

→ se efectuează de către un operator de transport rutier sau transportator autorizat, astfel cum acesta este definit şi licenţiat conform prevederilor O.G nr. 27/2011 privind transporturile rutiere cu completările şi modificările ulterioare şi Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unităţile administrativ-teritoriale cu completările şi modificările ulterioare;

→ se efectuează numai pe raza administrativ-teritorială a localităţilor membre ale asociaţiei de dezvoltare intercomunitară;

→ se execută pe rute şi cu programe de circulaţie prestabilite de către asociaţia de dezvoltare intercomunitară;

→ se efectuează de către operatorii de transport rutier sau transportatorii licenţiaţi cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie şi hidrobuze (vapoare) deţinute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz în localitatea respectivă;

→ persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite staţii sau autogări, după caz;

→ pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe bază de legitimaţii de călătorie eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanţa Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere cu modificările şi completările ulterioare şi Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unităţile administrativ-teritoriale cu completările şi modificările ulterioare;

→ transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licenţe de traseu şi caiete de sarcini ale traseului.

Printre avantajele delegării gestiunii se regăsesc următoarele:

→ coordonarea unitară a serviciului de transport;

→ acoperirea nevoilor de transport public în comun, actuale şi viitoare, ale zonei metropolitane la standarde europene;

→ asigurarea infrastructurii, a capacităţii tehnice şi operaţionale necesare;

→ asigurarea serviciului de transport public de persoane cu respectarea principiilor orizontale în conformitate cu politicile Uniunii Europene: tratament egal, dezvoltare durabilă, nondiscriminare, transparenţă;

→ creşterea permanentă a calităţii serviciului prestat conform planului de investiţii;

→ simplificarea procedurii de gestionare a facilităţilor de transport pentru categoriile sociale defavorizate.

II.2. Identificarea ariei teritoriale

Aria teritorială

Localităţi	*Anul 2013*	*Anul 2014*	*Anul 2015*	*Anul 2016*	*Anul 2017*	*Anul 2018*	*Anul 2019*	*Anul 2020*	*Anul 2021*	*Anul 2022*	*Anul 2023*
Sfântu Gheorghe	*65935*	*65614*	*65412*	*65128*	*64795*	*64465*	*64093*	*63707*	*63190*	*62509*	*61822*
Arcuş	*1527*	*1557*	*1579*	*1602*	*1629*	*1638*	*1633*	*1634*	*1670*	*1696*	*1726*
Bixad	*1842*	*1854*	*1844*	*1821*	*1808*	*1786*	*1761*	*1751*	*1709*	*1695*	*1709*
Bodoc	*2524*	*2552*	*2577*	*2580*	*2597*	*2593*	*2583*	*2587*	*2606*	*2591*	*2562*
Chichis	*1598*	*1606*	*1587*	*1585*	*1596*	*1569*	*1570*	*1535*	*1516*	*1498*	*1497*
Ghidfalau	*2708*	*2700*	*2686*	*2675*	*2678*	*2657*	*2657*	*2658*	*2652*	*2671*	*2657*
Ilieni	*1949*	*1992*	*2004*	*2015*	*2011*	*2033*	*2043*	*2037*	*2044*	*2062*	*2073*
Malnas	*1074*	*1070*	*1075*	*1066*	*1063*	*1047*	*1031*	*1028*	*1021*	*1009*	*1005*
Micfalau	*1880*	*1876*	*1854*	*1852*	*1854*	*1849*	*1831*	*1819*	*1796*	*1769*	*1729*
Moacsa	*1242*	*1232*	*1227*	*1217*	*1228*	*1220*	*1228*	*1230*	*1243*	*1246*	*1250*
Ozun	*4691*	*4699*	*4688*	*4657*	*4682*	*4688*	*4702*	*4680*	*4659*	*4634*	*4569*
Reci	*2272*	*2292*	*2294*	*2300*	*2301*	*2298*	*2311*	*2317*	*2305*	*2297*	*2289*
Valea Crisului	*2424*	*2409*	*2428*	*2431*	*2454*	*2450*	*2459*	*2466*	*2483*	*2479*	*2459*

Evaluare moduri alternative de transport

În lipsa alternativelor, utilizarea autovehiculelor devine sistematică. Din punct de vedere a soluţiilor şi mijloacelor de deplasare alternative, UAT-uile studiate prezintă deficienţe şi lacune.

În Zona Metropolitană Sfântu Gheorghe se doreşte a se implementa 14 rute de transport metropolitan operate cu autobuze, dar şi efectuarea de conexiuni cu gările pentru un viitor tren metropolitan.

II.2.1. Date generale

Zona actuală nu reprezintă numai totalitatea clădirilor, construcţiilor şi amenajărilor construite după legi arhitectonice, ce produc o anumită impresie vizuală, dar şi prin construcţii tehnice complicate, care cuprind amenajările terestre, subterane şi aeriene, în vederea realizării unei funcţionări normale, unor condiţii sănătoase pentru viaţă, ca şi pentru comoditatea şi siguranţa circulaţiei.

Transportul Public poate fi asigurat de operatori privaţi prin delegarea gestiunii. Serviciile acestora la nivel judeţean cauzează nemulţumire de mult timp, iar performanţele acestora lasă mult de dorit. Vehiculele acestora nu sunt accesibile, nu au afişaje adecvate, ergonomia interioara este atipică, iar curăţenia lasă de dorit. Punctualitatea şi respectarea plecărilor este o problemă despre care locuitorii din zona metropolitană s-au plâns în repetate rânduri.

Dintre toate ramurile administraţiei localităţii, transportul este cel mai mult legat de particularităţile planului oraşului, iar legătura aceasta strânsă se manifestă în constituirea şi utilizarea reţelei de transport. Amplasarea reţelei de transport este condiţionată într-o mare măsură de reţeaua străzilor. Totuşi, din cauza posibilitatii utilizării numai a anumitor străzi pentru circulaţia mijloacelor care vor fi angrenate în transportul urban, la proiectarea reţelei de transport există totdeauna o anumită liberate în privinţa folosirii direcţiilor, pe o stradă sau alta.

Libertatea aceasta este determinată de condiţiile profilului, lărgimea şi importanţa străzilor, aşezarea podurilor şi a pasajelor de nivel etc., adică de dispunerea acelor elemente ale planului care urmează să fie deservite în mod obligatoriu de către mijloacele de transport (centrul localităţii, societăţile comerciale de tip industrial etc.). Constrângerile oferite de reţeaua stradală au o importanţă covârşitoare asupra specificităţii operării transportului public local.

Deţinerea de autovehicule per gospodărie pare a fi de circa 50 %, un nivel care considerăm că indică faptul că gospodăriile îşi permit sa aibă un autovehicul sau iau în considerare achiziţionarea unuia. Experienţa din comunitatea Europeana arată că una dintre cele mai mari pierderi ale transportului public este atunci când călătorii regulaţi achizitioneaza primul aututrism propriu, astfel că fiecare călătorie făcută anterior cu autobuzul se transferă unui autovehicul.

Transportul în comun trebuie văzut ca o competiţie pe piaţa mobilităţii, în care convenabilitatea şi comoditatea autoturismului sunt aproape imposibil de egalat, dar

transportul public are numeroase avantaje, cum ar fi oportunitatea de a face alte lucruri între timp (lectură, conversație telefonică, audiție muzicală) și elimină dificultatea și costul specific parcării. În competiția de pe piața transporturilor, calitatea serviciilor de transport oferite au o influență decisivă în atragerea de noi călători și păstrarea celor existenți.

În deceniile de dinaintea liberalizării piețelor de transport public, autovehiculul personal a devenit (și rămâne) dominant. Măsurile de austeritate de după criza economică din 2008 au avut tendința să afecteze în mod negativ nivelul calității și încărcarea transportului public.

Accesul ușor pentru toate tipurile de pasageri este esențial, în special pentru cei cu dizabilități sau mobilitate fizică redusă - ideal este ca vehiculul să dispună de praguri joase, fără trepte. Accesul de la nivelul solului este deseori luat în considerare numai în contextul oamenilor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă (PDRM), însă experiența dobândită de când marii producători de vehicule și-au schimbat filosofia pentru a ține cont de confortul pasagerilor la fel de mult ca de economia de operare și de standardele de inginerie, arată că, de fapt, majoritatea populației beneficiază de pe urma acestor schimbări.

Aproape toți ar avea de câștigat în urma urcării mai rapide în vehicul, însă celor cu bagaje sau cu dizabilități temporare (luxații, fracturi de membre, în gips, nevoia de utilizare a cârjelor sau a protezelor), părinților cu copii (fie cu cărucioare pliabile sau fixe), tuturor li se pare că accesul mai ușor în vehicul este un foarte mare avantaj.

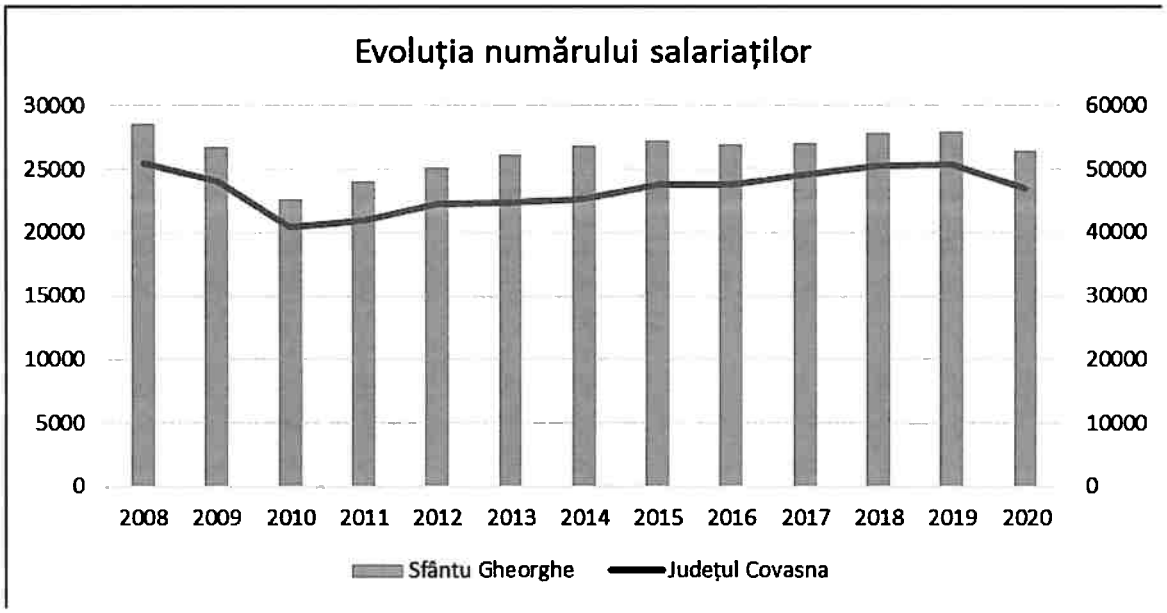
Prin marketing agresiv și promovare a operatorilor români de transport în comun și a autorităților responsabile de politica de transport, există oportunitatea să se atingă un echilibru stabil între călătoria cu autovehicul și TP, mai bun decât în alte locuri ale lumii moderne. O abordare orientată spre piață va fi încurajată de înființarea unui serviciu de transport public local de călători urban și periurban, cu primăria ca acționar unic.

II. 2.2. Forță de muncă, șomaj și câștiguri salariale

Ocuparea forței de muncă

„Numărul persoanelor de vârstă activă și rata de ocupare a acestora reprezintă un indicator economic foarte important. Evoluția numărului de angajați este strâns legată de puterea și potențialul economic al municipalității. Graficul de mai jos prezintă date oficiale de la Institutul Național de Statistică. În ceea ce privește numărul de angajați, se poate observa o scădere în perioada analizată, din cauza crizei economice din 2009, urmată de o creștere constantă din 2010 până în 2019 în județ și în județul Covasna. Din 2019 până la sfârșitul perioadei analizate, se poate observa o ușoară scădere atât în cifrele municipale, cât și în cele județene, probabil din cauza situației virale. Dacă în 2010, în Sfântu Gheorghe existau 22.622 de angajați, în 2020 numărul angajaților a depășit 26.000.

Grafic 1. Nr. angajați



Sursă: INS Tempo, © Planificatio, 2021

Tabelul de mai jos prezintă evoluția numărului de angajați în Sfântu Gheorghe și regiunea sa între 2008 și 2020. Cea mai mare scădere se observă în ceea ce privește chiar comuna Ilieni, cu 356 de angajați înregistrați în 2008, în timp ce până în 2020 numărul de angajați a scăzut la 140. În schimb, numărul de persoane angajate în comuna Reci a crescut de aproape 4,5 ori.Este important de remarcat faptul că numărul de angajați din satele situate în regiunea capitalei de județ este atât de mic în comparație cu capitala de județ, încât schimbările din sate au un efect redus asupra schimbării numărului de angajați din regiune.

Numărul de angajați în zonă

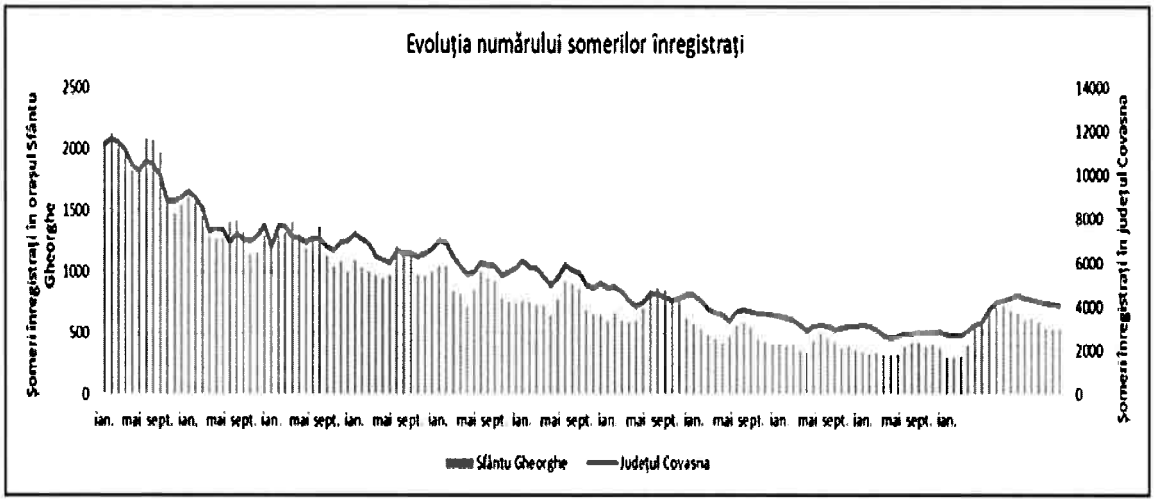
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Sfântu Gheorghe	28.566	26.754	22.622	23.997	25.092	26.149	26.794	27.205	26.869	27.053	27.820	27.942	26.398
Arcus	157	134	153	216	234	145	157	106	122	104	156	146	157
Bixad	90	107	82	87	83	78	93	100	94	95	96	90	80
Bodok	244	290	166	159	216	202	186	195	194	234	233	223	234
Chichis	174	193	203	207	218	245	263	293	380	484	415	387	324
Dalnic	71	64	52	37	52	49	41	42	38	50	44	50	47
Ghidfalau	114	108	69	63	75	67	75	121	116	162	116	103	113
Ilieni	356	302	244	242	272	231	197	235	184	195	211	174	140
Malnas	184	240	159	106	175	149	150	159	150	143	121	134	156
Micfalau	60	58	48	46	49	50	47	66	69	64	72	72	72
Moacsa	60	55	42	38	46	46	43	51	50	63	69	73	92
Ozun	244	260	174	127	137	109	140	159	148	205	191	212	225
Reci	136	121	82	90	80	80	81	351	497	533	515	584	595
Valea Crișului	102	107	103	105	175	142	177	160	173	217	228	257	199

Sursă: INS Tempo, © Planificatio, 2021

Șomajul

Graficul de mai jos prezintă numărul de șomeri înregistrați în județ și în capitala de județ, defalcat pe luni, din ianuarie 2010 până în decembrie 2020. Se poate observa că pe perioada crizei, numărul șomerilor înregistrați a crescut atât în județ, cât și în capitală, în condițiile în care numărul angajaților a scăzut. Cu excepția câtorva cazuri, șomajul în Sfântu Gheorghe a fost întotdeauna sub media județului. La începutul perioadei analizate, în Sfântu Gheorghe existau peste 2.000 de șomeri înregistrați, însă până la sfârșitul perioadei numărul acestora scăzuse la aproape 300. Există un tipar sezonier al numărului de șomeri înregistrați, numărul acestora crescând în lunile de iarnă și scăzând apoi din nou în vară.

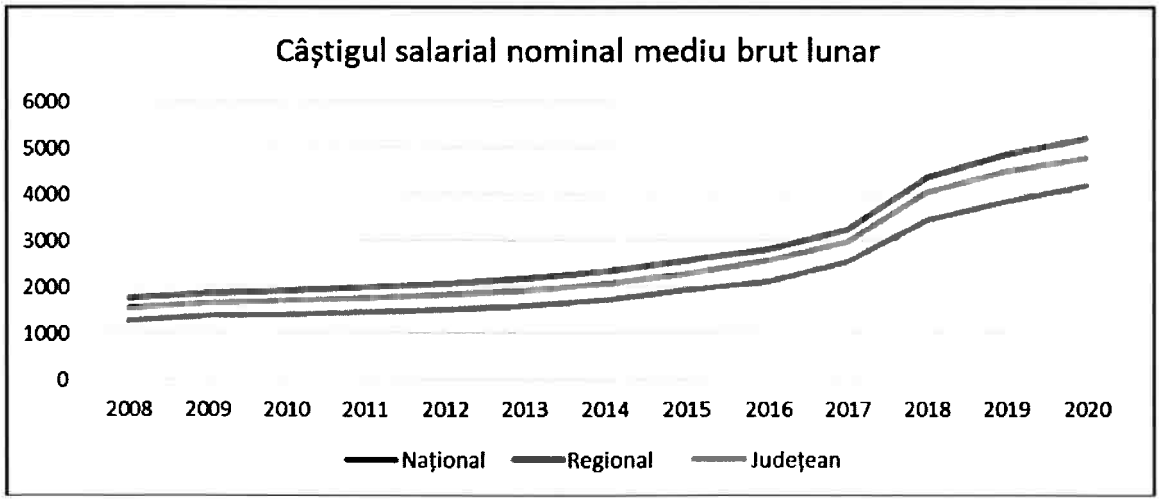
Grafic 2. Numărul de Șomeri



Sursă: INS Tempo, © Planificatio, 2021„[1]

„Câștiguri salariale

Grafic 3. Evoluția salariilor medii



Sursă: INS Tempo, © Planificatio, 2021

[1] *Plan de mobilitate urbană durabilă pentru zona metropolitană Sfântu Gheorghe, elaborta de Planificatio S.R.L. 2024- prima versiune, pag. 79-81*

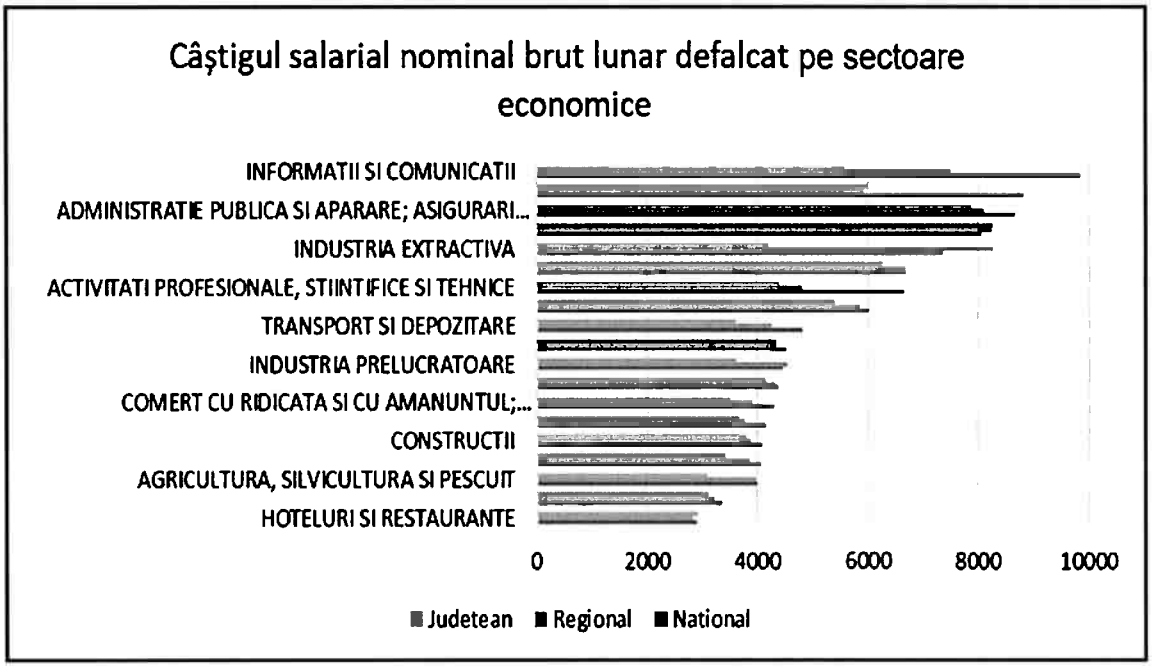
Graficul de mai sus prezintă evoluția salariului mediu brut lunar la nivelul județului Covasna, Regiunii Centru și țării. Se poate observa că salariile medii brute au crescut aproape în paralel la toate nivelurile în perioada analizată, însă începând cu anul 2014 creșterea la nivel de județ a fost mai puțin intensă decât la nivel regional și național. În județul Covasna, salariul mediu brut în 2008 era de aproape 1.300 de lei pe lună, cifră care ajunsese la aproape 4.200 de lei până în 2020.

Graficul de mai jos prezintă salariul mediu brut pe sector economic în 2020 la nivel județean, regional și național. În țară, cel mai mare salariu mediu brut lunar a fost realizat în sectorul informații și comunicații (9.863 lei), urmat de sectorul activități financiare și de asigurări (8.828 lei) și apoi de sectorul administrație publică (8.679 lei). În regiune, cele mai mari salarii medii brute lunare în 2020 au fost înregistrate în sectorul extractiv, cu un salariu lunar brut de 8.274 lei, urmat de sectorul energiei electrice, gaze, abur și aer condiționat, cu un salariu lunar brut de 8.257 lei, și de sectorul administrației publice, cu un salariu lunar brut de aproximativ 8.100 lei.

Sectoarele cu cele mai mari salarii medii lunare din județul Covasna sunt:
-furnizare energie electrică, gaz, abur și aer condiționat, brut 8.276 lei pe lună,
-administrație publică, apărare; sectorul asigurărilor sociale obligatorii, brut 7881 lei pe lună,
-sănătate umană, sector asistență socială, brut 6.249 lei pe lună.

Cele mai mici salarii medii brute lunare la toate cele trei niveluri - național, regional și județean - au fost în sectorul serviciilor de cazare și alimentație publică. În niciunul dintre cazuri nu s-a ajuns la 3.000 de lei brut pe lună.

Grafic 4. Salarii medii pe ramuri de activitate



Sursă: INS Tempo, © Planificatio, 2021„[2]

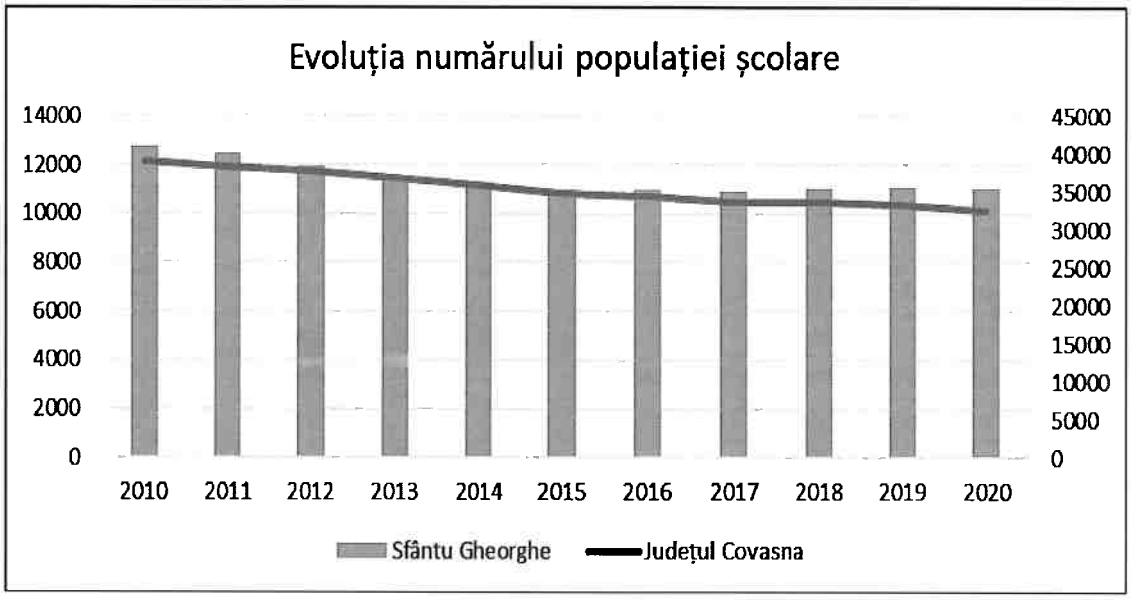
[2] *Plan de mobilitate urbană durabilă pentru zona metropolitană Sfântu Gheorghe, elaborta de Planificatio S.R.L. 2024- prima versiune, pag.85-86*

II.2.3. Populația școlară la nivelul județului

Din datele puse la dispoziție, conform **Planului de mobilitate urbană durabilă pentru Zona Metropolitană Sfântu Gheorghe**, pe baza datelor Institutului Național de Statistică, graficul de mai jos prezintă evoluția populației școlare din Sfântu Gheorghe - inclusiv a studenților universitari - și din județul Covasna în perioada analizată.

„Începând cu anul 2010, s-a înregistrat o scădere continuă până în 2015, când numărul elevilor înscriși a început să crească din nou. Tendința este tipică pentru întreg județul, însă începând cu anul 2018, în județ s-a înregistrat din nou o scădere.

Grafic 5. Evoluția numărului de elevi în județul Covasna și la Sfântu Gheorghe între 2009 și 2020



Sursă: INS Tempo, © Planificatio, 2021

Instituțiile de învățământ din zonă- nr de elevi

Denumirea oficială a instituției	Localitate	Număr de elevi si prescolari
Grădinița cu Program Normal Angheluș	Angheluș	13
Școala Primară "Hot Elek" Angheluș	Angheluș	12
Școala Gimnazială "Dr. Gelei József" Arcuș	Arcuș	80
Grădinița cu Program Normal Arcuș	Arcuș	27
Școala Primară Bicfalău	Bicfalău	20
Grădinița cu Program Normal Bicfalău	Bicfalău	11
Școala Primară Bita	Bita	6
Școala Gimnazială "Darkó Jenő" Dalnic	Dalnic	95

Grădinița cu Program Normal Dalnic	Dalnic	19
Școala Primară Aninoasa	Aninoasa	37
Grădinița cu Program Normal Aninoasa	Aninoasa	20
Grădinița cu Program Normal Fotoș	Fotoș	7
Școala Gimnazială "Czetz János" Ghidfalău	Ghidfalău	86
Grădinița cu Program Normal Ghidfalău	Ghidfalău	8
Școala Gimnazială "László Lukács" Ilieni	Ilieni	66
Grădinița cu Program Normal "Gál Dániel" Ilieni	Ilieni	34
Școala Primară "Bedő Albert" Calnic	Calnic	12
Grădinița cu Program Normal Calnic	Calnic	9
Grădinița cu Program Normal Chilieni	Chilieni	25
Școala Primară "Béla Mánya" Chilieni	Chilieni	9
Școala Gimnazială "Gábor Áron" Chichiș	Chichiș	36
Grădinița cu Program Normal Chichiș	Chichiș	23
Școala Gimnazială Băcel	Băcel	26
Grădinița cu Program Normal Băcel	Băcel	9
Grădinița cu Program Normal Lisnău	Lisnău	8
Școala Primară Lisnău	Lisnău	8
Școala Gimnazială "Balázs Orbán" Moacșa	Moacșa	67
Grădinița cu Program Normal "Teleki Zsigmond" Moacșa	Moacșa	22
Școala Gimnazială "Tőkés József" Malnaș	Malnaș	77
Grădinița cu program Normal Malnaș	Malnaș	20
Școala Primară Malnaș-Băi	Malnaș-Băi	9
Grădinița cu Program Normal Malnaș-Băi	Malnaș-Băi	6
Școala Gimnazială "Fejér Ákos" Micfalău	Micfalău	117
Grădinița cu Program Normal "Törpike" Micfalău	Micfalău	33
Școala Primară "Sándor Makkai" Olteni	Olteni	36
Grădinița cu Program Normal Olteni	Olteni	21
Școala Gimnazială "Antos János" Reci	Reci	166
Grădinița cu Program Normal "Radák Kata" Reci	Reci	48
Școala Primară Pădureni	Pădureni	8
Grădinița cu Program Normal Pădureni	Pădureni	7
Școala Gimnazială "Henter Károly" Bodoc	Bodoc	134
Grădinița cu Program Normal Bodoc	Bodoc	24
Școala Gimnazială "Mikes Ármin" Bixad	Bixad	140
Grădinița cu Program Normal "Ábrahám Árpád" Bixad	Bixad	38
Școala Gimnazială "Calnicy Ludmilla" Valea Crișului	Valea Crișului	166
Grădinița cu Program Normal Valea Crișului	Valea Crișului	60
Școala Gimnazială "József Váradi" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	1063
Liceul Teoretic "Mikes Kelemen" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	1038
Liceul de Artă "Plugor Sándor" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	588
Liceul Tehnologic "Puskás Tivadar" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	584

Şcoala Gimnazială "Ady Endre" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	581
Şcoala Gimnazială "Nicolae Colan" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	525
Liceul Teologic Reformat Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	459
Şcoala Gimnazială "Sfântul Filip de Neri" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	409
Liceul Economic "Berde Áron" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	389
Liceul Tehnologic "Constantin Brâncuşi" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	359
Grădiniţa cu Program Prelungit "Árvácska" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	341
Grădiniţa cu Program Prelungit "Pinocchio" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	255
Grădiniţa cu Program Prelungit "Sunshine" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	235
Şcoala Gimnazială Specială Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	229
Grădiniţa cu Program Prelungit "Csipike" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	225
Grădiniţa cu Program Prelungit "Albă ca Zăpada" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	207
Grădiniţa cu Program Prelungit "Benedek Elek" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	203
Grădiniţa cu Program Prelungit "Gulliver" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	194
Şcoala Gimnazială "Gödri Ferenc" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	180
Liceul Tehnologic "Kós Károly" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	154
Şcoala Gimnazială Malu	**Sfântu Gheorghe**	93
Grădiniţa cu Program Normal "Sfântul Filip de Néri" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	89
Şcoala Postliceală Sanitară Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	82
ŞCOALA PRIMARĂ SFÂNTU GHEORGHE-ŞC.GIM.MALU	**Sfântu Gheorghe**	70
Grădiniţa cu Program Normal nr. 5 Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	68
Grădiniţa cu Program Prelungit "Kőrösi Csoma Sándor" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	60
ŞCOALA GIMNAZIALĂ SFÂNTU GHEORGHE	**Sfântu Gheorghe**	47
Grădiniţa cu Program Normal nr. 7 Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	24
Grădiniţa cu Program Normal I.A.S. Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	12
Colegiul Naţional "Mikó Székely" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	1.228
Colegiul Naţional "Mihai Viteazul" Sfântu Gheorghe	**Sfântu Gheorghe**	1.167
Grădiniţa cu Program Normal Sâncraiu	Sâncraiu	6

Şcoala Primară "Berde Mózsa" Sântionlunca	Sântionlunca	21
Grădiniţa cu Program Normal Sântionlunca	Sântionlunca	14
Grădiniţa cu Program Normal Coşeni	Coşeni	7
Şcoala Gimnazială "Tatrangi Sándor" Ozun	Ozun	239
Grădiniţa cu Program Normal "János Temesvári" Ozun	Ozun	54
Şcoala Primară "Dávid József" Zălan	Zălan	25
Grădiniţa cu Program Normal Zălan	Zălan	18
Grădiniţa cu Program Normal Valea Zălanului	Valea Zălanului	7
Şcoala Primară Valea Zălanului	Valea Zălanului	7

Sursa: SIIIR, cartografia şcolară, © Planificatio, 2021

Tabelul de mai sus enumeră instituţiile de învăţământ din Sfântu Gheorghe şi regiunea sa în funcţie de numărul de elevi. În total, există 34 de şcoli şi grădiniţe în Sfântu Gheorghe, inclusiv cele din Chilieni şi Coşeni. Comunele din zonă au în total 53 de instituţii de învăţământ. Din punct de vedere al numărului de elevi, cel mai mare este Colegiul Székely Mikó din Sfântu Gheorghe cu 1.228 de elevi, iar cele mai mici sunt grădiniţele din Sâncraiu şi Malnaş-Băi cu doar 6-6 elevi de grădiniţă. Toate liceele teoretice şi şcolile profesionale din regiune sunt în Sfântu Gheorghe, astfel că elevii care au terminat învăţământul primar îşi pot continua studiile în capitala de judeţ. Acest lucru este important şi pentru mobilitate, deoarece toţi copiii din regiune ar trebui să aibă posibilitatea de a face naveta. Ponderea educaţională a oraşului în regiune este de 83% din totalul populaţiei, elevii şi studenţii din toată regiunea urmând aici şcoala secundară, dar chiar şi la nivelul secundar inferior, şi mai ales în anii 5-8, familiile ale căror activităţi zilnice sunt altfel legate de oraş îşi înscriu copiii în şcolile locale.„[3]

II.2.4. Transportul public local la nivelul judeţului

Consiliul Judeţean Covasna, în calitate de autoritate a administraţiei publice locale are atribuţii în asigurarea, organizarea, reglementarea, coordonarea şi controlul prestării serviciilor de transport public defăşurat pe raza administrativ-teritorială a Judeţului Covasna.

Asigurarea prestării serviciului de transport public rutier judeţean de persoane de către Consiliul Judeţean Covasna se realizează în vederea garantării respectării drepturilor şi intereselor cetăţenilor utilizatori ai serviciului, precum şi a satisfacerii cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populaţiei, ale personalului instituţiilor publice şi ale operatorilor economici prin servicii de calitate, conform art.1 alin.(4) lit.c) şi lit.l) din Legea nr.92/2007.

Obiectivele urmărite de Consiliul Judeţean Covasna în materia serviciului de transport judeţean de persoane constă în asigurarea continuităţii serviciului prin programul de transport, corelat cu fluxul de călători existent, potrivit prevederilor art.1 alin.(6) lit.g) din Legea nr.92/2007.

La data de 02.10.2023 a fost finalizată procedura de achiziţie sectorială prin licitaţie publică pentru atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport public judeţean de persoane prin curse regulate în judeţul Covasna. Din 9 loturi înscrise în procedură

[3] *Plan de mobilitate urbană durabilă pentru zona metropolitană Sfântu Gheorghe, elaborta de Planificatio S.R.L. 2024- prima versiune, pag.72-74*

au fost atribuite 5 loturi, respective loturile 4, 5, 6, 7 şi 9. Loturile nr.1, 2, 3 şi 8 nu au fost atribuite din cauza lipsei de ofertanţi. Astfel, procedura competitivă de licitaţie publică deschisă privind atribuirea contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport judeţean de persoane prin curse regulate în judeţul Covasna pentru loturile neatribuite va fi reluată prin demararea unei noi proceduri de atribuire a contractelor de delegare potrivit Regulamentului CE nr.1370/2007, care se va realiza în condiţiile art.8 şi art.251, alin. (2) din Legea 99/2016.

II.3. Descrierea sistemului de transport public local

În cadrul Unităţilor Administrativ-Teritoriale care compun Zona Metropolitană Sfântu Gheorghe nu există, la acest moment, reţele proprii de transport public local destinate deservirii populaţiei. Activitatea de transport este realizată, în mod necorespunzător, de către operatori privaţi, fără a asigura un nivel de calitate şi continuitate corespunzător unui serviciu public de interes general. Totuşi, pe teritoriul metropolitan sunt amenajate anumite staţii destinate transportului public, ceea ce demonstrează existenţa unei infrastructuri minime, utilizabile în vederea dezvoltării unui sistem integrat de transport public.

Sistemul actual de transport public local din municipiul Sfântu Gheorghe este alcătuit din infrastructura existentă, parcul de mijloace de transport şi tehnicile de exploatare specifice transportului public urban de suprafaţă, respectiv transportului cu autobuzul.

Potrivit dispoziţiilor Hotărârii Consiliului Local al municipiului Sfântu Gheorghe nr. 379/2019, prestarea serviciului public local de transport de călători este asigurată de către operatorul Multi-Trans SA, în baza Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane nr. 77628 din 01.12.2019. Acest contract a fost încheiat ca urmare a parcurgerii procedurilor de atribuire directă a concesiunii serviciului public de transport local de călători prin curse regulate, pe raza administrativ-teritorială a municipiului Sfântu Gheorghe.

Transportul public

(Sursa: Plan De Mobilitate Urbană Durabilă Pentru Zona Metropolitană Sfântu Gheorghe, elaborat de Planificatio S.R.L, 2024- prima versiune,pag. 104)

Singurul mijloc de transport –real din localităţile din zona urbană a Municipiului Sfântu Gheorghe este în prezent maşina personală, deoarece în zonă nu există un transport public previzibil care să atingă standardul necesar. Un număr mare de persoane din localităţile din jur merg la şcoală şi lucrează în oraş, iar multe servicii, inclusiv cele de sănătate, sunt disponibile în primul rând aici.

Programele liniilor sunt greu de reţinut, cu excepţia liniei 1. În schimb, programul liniei 1 este excelent, cu servicii de seară relativ frecvente şi servicii regulate pe tot parcursul zilei. Ar fi recomandabil să se elaboreze un program similar pentru serviciile de transport public care trec prin centrul oraşului şi cu terminale în afara zonei centrale, şi să se coordoneze serviciile pentru a se consolida reciproc la un nod de transfer comun pentru a efectua restul transferurilor.

Amplasarea stațiilor este nefavorabilă: proiectarea stațiilor s-a bazat mai degrabă pe necesitatea de a asigura un trafic rutier fără obstacole decât pe criteriile de confort al pasagerilor şi, prin urmare, stațiile sunt amplasate departe de intersecții şi se poate ajunge la ele prin parcurgerea pe jos a unor distanțe lungi în lateral. Distanța dintre stații este mare pentru timpii de urmărire relativ mari, cu stații la fiecare 300 de metri în zonele rezidențiale dens construite şi în centrul oraşului şi la 500-600 de metri de-a lungul traseului rutei 1.

Acoperirea oraşului nu este completă. Deşi serviciul şi timpii de urmărire pe axa liniei 1 sunt buni, alte părți ale oraşului nu sunt bine deservite, cum ar fi Strada Fabricii, Strada Bartók Béla, Cimitirul Reformat şi zona din jurul Bulevardului Grigore Bălan. Prin urmare, ar fi recomandabil să se îmbunătățească serviciile actuale către aceste zone, cel puțin o dată la 15-20 de minute în orele de vârf şi cel puțin o dată la 30 de minute în afara orelor de vârf.

Actualul serviciu de transport cu autobuzul şi informarea călătorilor aferentă nu este capabil să atragă noi clienți, ceea ce este indicat cu tărie de faptul că, în timpul interviurilor realizate în cadrul colectării datelor, am întâlnit localnici care nu ştiau că există un serviciu de transport cu autobuzul în Sfântu Gheorghe.

CAPITOLUL III. SITUAȚIA ECONOMICO- FINANCIARĂ ACTUALĂ A SERVICIULUI

Prin actul adițional nr. 11/2024 la Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin curse regulate în municipiul Sfântu Gheorghe nr. 77628/01.12.2019 costul unitar/km este de 13.86 lei.

Modificarea costului unitar pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate, s-a determinat avându-se în vedere următoarele cheltuieli:

a) cheltuielile cu combustibilii şi lubrifianții se determină avându-se în vedere preturile de achiziție în vigoare şi consumurile normate standard, luându-se în calcul modificarea acestora cu o influență mai mare decât cea a indicelui prețurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive;
b) cheltuielile cu amortizarea se determină respectându-se reglementările legale în vigoare;
c) cheltuielile cu întreținerea - reparațiile - piesele de schimb, anvelopele, acumulatori şi alte cheltuieli se determină avându-se în vedere modificarea acestora cu o influență mai mare decât cea a indicelui prețurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive;
d) cheltuielile cu munca vie se fundamentează în funcție de legislația în vigoare, corelată cu principiul eficienței economice;
e) cheltuielile cu impozitele, autorizațiile şi alte taxe se determină potrivit prevederilor legale în vigoare;
f) cheltuielile financiare detaliate corespunzător.
Cazurile luate în considerare au fost:

- inflația cumulată de la începutul anului curent , așa cum este raportată de către Institutul Național de Statistică, depășește 5 % (cinci la sută), sau
- prețul combustibilului diesel sau al gazelelor naturale sau energiei electrice pentru uz industrial depășește cu mai mult de 5 % (cinci procente), lunar, în comparație cu prețul folosit pentru calcularea costului anual/kilometru veh. sau
- salariul lunar minim astfel cum este stabilit prin legislația națională crește cu 5 % sau mai mult în comparație cu cel în vigoare în luna stabilirii costului/kilometru.

În anul 2024, conform datelor obținute de la operatorul Multi-Trans SA societatea a preconizat cu termen de realizare până la finele anului o autoutilitară nouă în valoare de maxim 84 mii lei (fără TVA) necesar pentru activitatea societății, având in vedere faptul ca autoturismul Dacia papuc din dotare este uzat fizic si moral, nu mai poate fi folosit în condiții de siguranță – termen de finalizare a investiției: până la finalul anului 2024.

Pentru anul 2025 şi 2026 – au prevăzut investiții doar în sumă de 20 mii lei, tehnica de calcul pentru digitalizarea activității. Având în vedere faptul că sunt mai multe proiecte pe fonduri europene în derulare/construcție pentru modernizarea transportului public (de ex. sediu nou-depou, capăt de linie nouă, stații de autobuze noi, sistem de e-ticketing, terminal, etc.) în acest moment nu putem să estimăm investițiile ce o sa fie necesare în 2025 şi 2026.

CAPITOLUL IV. STRATEGIA DE DEZVOLTARE INTEGRATĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLATORI ÎN ZONA METROPOLITANĂ

Transportul şi urbanizarea. Transportul şi dezvoltarea locală

Transportul şi dezvoltarea locală constituie un sistem interactiv în care cele două elemente se influenţează reciproc. Acest lucru pare evident, dar datorită interacţiunii dintre transport şi dezvoltarea locală este dificil să se facă cuantificări, având în vedere complexitatea mecanismelor demografice care nu permit să se izoleze cauzele şi efectele lor.

Procesul poate fi descris simplificat prin trei considerente principale:

1. transformările structurilor spaţiale realizate fie prin extindere (dezvoltare de-a lungul unor axe sau prin crearea unor zone de locuinţe periferice), fie prin îndesirea ţesutului urban, ce modifică volumul şi repartiţia necesităţilor de deplasări;

2. satisfacerea necesităţilor de circulaţie presupune crearea unei infrastructuri de circulaţie pentru a face mai accesibile şi mai atractive anumite zone din spaţiul urban

3. fiecare acţiune (localizarea funcţiilor urbane sau crearea unei infrastructuri rutiere) declanşează efecte care modifică starea sistemului, satisfăcând o necesitate, generând crearea unei noi necesităţi sau revigorarea unei situaţii existente.

În principiu, administraţiile caută să creeze infrastructuri şi moduri de transport pentru a face faţă la creşterea necesităţilor de circulaţie, dar creşterea cererilor de transport de persoane şi bunuri nu este, în general, însoţită de o adaptare imediată a sistemului de transport local. Constrângerile care apar sunt cauzate de: resurse limitate, costuri ridicate pentru realizarea infrastructurii de transport urban, obstacole politice, administrative şi instituţionale, precum opoziţia colectivităţilor învecinate. Considerentele arătate mai sus conduc la necesitatea corelării acţiunilor de dezvoltare locală cu cele de modernizare a reţelelor de circulaţie, ambele trebuind să se bazeze pe studii aprofundate realizate de specialişti.

Pentru a transforma *Zona Metropolitană a municipiului Sfântu Gheorghe* într-o aşezare viabilă din punct de vedere al mobilităţii, este strict necesară echilibrarea tuturor funcţiilor sale şi dezvoltarea armonioasă a tuturor dotărilor, deci şi a transportului public metropolitan regulat.

Transportul metropolitan şi în special componenta sa principală, transportul în comun de călători, constituie una din cele mai importante funcţiuni conexe mobilităţii, care asigură unitatea şi coerenţa tuturor activităţilor sale şi poate fi considerat barometrul nivelului de dezvoltare, fiind o parte intrinsecă a civilizaţiei, a omului modern.

Transportul în comun într-o localitate dezvoltată este o activitate complexă şi se desfăşoară în condiţii caracterizate prin solicitări intense de scurtă durată, grad de încărcare variabil în timp şi spaţiu, necesitatea încadrării în traficul rutier general, trecerea prin numeroase puncte de conflict, apariţia unor factori perturbatori independenţi de organizarea

sa. Transportul de călători trebuie privit în contextul dezvoltării generale a comunităţii, al importanţei sale politice şi cultural-sociale, determinante fiind întinderea teritoriului deservit, numărul locuitorilor, regimul demografic, ritmurile vieţii sociale, volumul activităţii economice, dispunerea în spaţiu a utilităţilor şi specificul variaţiei acestora.

„Calitatea transportului public este un semn de dezvoltare, de cultură şi de civilizaţie al unei localităţi"

În transportul în comun de călători nu se creează bunuri, ci efecte utile pentru societate, cu importante implicaţii asupra colectivităţii, rezultând un profund caracter social. Calitatea unei călătorii - ca produs efectiv al acestei activităţi - depinde de o multitudine de factori, esenţiali fiind siguranţa, confortul, regularitatea şi ritmicitatea circulaţiei. **Caracteristicile de bază** ale transportului în comun de călători sunt determinate de faptul că se desfăşoară într-un cadru organizat, pe trasee fixe, cu grafice de mers, staţii de oprire şi tarife prestabilite.

Transportul de călători este caracterizat de faptul că trebuie să se realizeze în momentul cererii (al plecării populaţiei spre destinaţie) şi să fie organizat în aşa fel încât să asigure preluarea sarcinii de transport în orice condiţii, cu un grad corespunzător de confort şi siguranţă, **funcţia principală a sistemului de transport public** fiind aceea de a satisface cerinţele de deplasare (călătoriile) în teritoriu ale riveranilor, atât în zone caracterizate printr-o mare densitate a populaţiei (zonele rezidenţiale), cât şi în cele industriale, comerciale şi de agrement.

Scopul specific pentru un transport în comun de călători convenabil poate include furnizarea unei capacităţi suficiente, accesibilitate sporită, timp rezonabil pentru călătoria origine-destinaţie, siguranţa realizării prestaţiei în orice condiţii meteorologice, confort acceptabil, facilităţi, minim de efecte negative pentru locuitori, inclusiv protecţia mediului înconjurător, toate la un preţ cu un grad de suportabilitate rezonabil pentru publicul general. Succint, scopul transportului public este sporirea calităţii vieţii localnicilor.

Transportul urban este o rezultantă a dezvoltării economice, sociale şi politice a localităţii, având rolul de a răspunde necesităţilor impuse de obiectivele finale ale comunităţii deservite.

Reţeaua de transport în comun trebuie să fie coerentă şi judicios distribuită în teritoriu, pentru a mări puterea de atragere a forţei de muncă spre activităţile economice şi administrative, domiciliul devenind, în acest fel, indiferent şi independent de locul de muncă. Structura programelor de circulaţie şi modul de repartizare a capacităţii de transport oferite trebuie să ţină cont de cel mai înalt grad de cerere (de fapt trebuie să se asigure reducerea timpului pierdut pentru deplasare la şi de la locul de muncă în favoarea creşterii timpului destinat odihnei, destinderii, autoinstruirii profesionale şi generale, educaţiei, preocupărilor politice şi de afaceri, lejera si relaxanta din punct de vedere temporal); nu trebuie pierdute din vedere nici dotarea cu vehicule performante, retehnologizarea proceselor de întreţinere şi

reparaţii, achiziţionarea echipamentelor electronice, pentru dispecerizare şi control al circulaţiei, protecţia mediului înconjurător şi creşterea prestigiului transportatorilor publici.

În perioadele scurte de vârf (7.00 - 9.00 dimineaţa; 13.00 - 19.00 după-amiaza) transportul urban trebuie să pună la dispoziţie resurse suficiente şi personal de bord aferent satisfacerii cererii de transport specifice orei de vârf. Cererea de transport se supune unei serii de factori stimulatori: dezvoltarea economică, creşterea populaţiei, creşterea venitului naţional/individual, structura profesională, creşterea fondului de timp liber al oamenilor sau existenţa unui număr de şomeri, distribuirea în spaţiu a populaţiei, dezvoltarea zonelor rezidenţiale, creşterea continuă a colaborării economice şi politice cu diferite ţări. Desigur că există şi factori inhibatori: creşterea numărului de pensionari, scăderea numărului de locuitori ai unor oraşe, activitatea scăzută în construcţii, etc. Organizarea funcţionării sistemului general de transport trebuie să pornească de la necesitatea asigurării caracterului unitar al acestuia şi de la integrarea diferitelor subsisteme interesului general al colectivităţii în conformitate cu limitele şi posibilităţile pe care le oferă fiecare în preluarea călătorilor şi folosirea reţelei stradale sau dotărilor specifice.

Modul de abordare a studiilor specifice

Gradul de mobilitate a fost întotdeauna caracteristica prin care activitatea omenească, manifestată pe un teritoriu mai întins sau mai restrâns, şi-a găsit posibilitatea de desfăşurare şi de valorificare.

Necesitatea de a se stabili contacte şi legături între oameni sau instituţii a condus la cerinţa de deplasări, a căror frecvenţă a crescut, evidenţiindu-se fenomenul denumit astăzi „circulaţie". Circulaţia rutieră poate fi definită ca mişcarea generată de vehicule şi persoane, concentrată pe anumite suprafeţe de teren amenajate special în acest scop, legată de desfăşurarea vieţii şi activităţii omeneşti.

În general, astfel de studii se sprijină pe rezultatele unor îndelungate cercetări experimentale, care au la bază recensământuri şi anchete de circulaţie origine-destinaţie (O-D) şi analize statistice ale deplasărilor. Această observare atentă şi constantă în timp a evoluţiei circulaţiei este necesară datorită multiplelor legături între fenomenul numit mobilitate şi desfăşurarea curentă a activităţilor într-o localitate, activităţi care la rândul lor evoluează, se schimbă, apar orientări noi în privinţa amplasării şi dezvoltării industriei, locuinţelor, zonelor de interes etc.

Dat fiind faptul că periodic se întocmesc studii cu privire la dezvoltarea urbanistică a localităţilor, în speţă se reactualizează planurile generale de urbanism, tot aşa este necesar ca periodic să se întocmească studii de fundamentare pentru propunerile privind reţeaua stradală şi respectiv transportul public, astfel încât aceste propuneri să răspundă tuturor problemelor ce se ridică cu privire la dezvoltarea în viitor a oraşelor.

Pentru a studia funcţionarea sistemelor complexe, cum sunt şi sistemele de circulaţie, ce au un număr mare de elemente în interacţiune şi dacă nu se doreşte limitarea numai la observaţii, se construiesc modele matematice. Circulaţia urbană a devenit astăzi atât de complexă încât nu poate fi studiată numai utilizând metode de simulare cu ajutorul modelelor matematice.

Definirea simulării

Simularea este definită ca tehnica amplasării unui model stocastic în locul unui sistem real, care niciodată nu suprasimplifică sistemul, din această cauză, sistemul devine trivial şi nici nu încorporează atât de multe caracteristici ale sistemului real astfel ca sistemul să devină greu de mânuit.

Atunci când fenomenul real se schematizează în aşa fel încât elementele se supun legilor matematice cunoscute şi pot să se transpună în ecuaţii, se spune că avem un "model matematic". Pronosticarea performanţelor şi consecinţelor operaţionale ale transportului public sugerat şi determinarea fezabilităţii acestuia necesită modelarea matematică a operaţiunilor prognozate.

Modelul de calcul intervine între teorie şi sistemul real şi trebuie testat în raport cu realitatea exprimată de obiect. Teoria se modelează şi se concretizează într-un model sintetic care exprimă caracteristicile de bază ale obiectului de analizat. Un fenomen, respectiv obiect, poate fi modelat din mai multe puncte de vedere. Punctul de vedere trebuie să conducă la adevăr, iar gradul de izolare trebuie realizat în aşa fel încât să se reflecte în model corelaţiile esenţiale ale modelului cu mediul.

Datele de intrare ale calculelor de fezabilitate

Pentru determinarea consecinţelor materiale şi a performanţelor transportului public, datele necesare simulării matematice şi studiului impactului problemelor de circulaţie sunt următoarele:

- populaţie;
- caracteristici trasee (itinerar, geografie, trafic specific);
- orare trasee (număr plecări);
- capacitate mijloace de transport călători;
- tarif titlu de călătorie;

Referitor la simularea diferitelor aspecte privind transportul în comun, cea mai importantă etapă într-o simulare este formularea modelului de calcul împreună cu simplificarea premiselor. Anumite aspecte privind simularea se pretează foarte bine a fi studiate cu ajutorul modelării matematice, utilizând tipul de simulare "eveniment cu eveniment".

OPORTUNITATEA OPERĂRII TRANSPORTULUI PUBLIC

Date existente

Procesul de elaborare a prezentei documentaţii implică o bibliografie obligatorie a specificului localităţii în cauză, urmărind înţelegerea caracteristicilor socio-demografice locale. La realizarea studiului de oportunitate au fost avute în vedere şi analizate următoarele documentaţii existente puse la dispoziţie de ADI Transport Metropolitan Sepsi:

- Date referitoare la trama stradală;
- Planul Urbanistic General al Oraşului;
- Strategia de Dezvoltare Urbană;
- PMUD Sfântu Gheorghe;

- PMUD Zonei Metropolitane Sepsi.

Determinarea oportunităţii şi a fezabilităţii transportului public
Oportunitatea operării transportului public prin curse regulate este dată de 2 factori cheie :
- existenţa populaţiei într-o pondere/densitate suficient de mare;

- existenţa unei conectivităti neacoperite, a unei disfuncţionalităţi în mobilitatea locală.

Metodologie de operare a transportului public

Scop şi obiective specifice
Facilitarea şi creşterea mobilităţii populaţiei şi îmbunătăţirea condiţiilor generale de mediu la nivelul Zonei metropolitane.

Vehiculele şi accesibilitatea. Sunt trei factori importanţi care trebuie luaţi în considerare:

- Confortul pasagerilor sau gradul de atracţie a vehiculului pentru pasagerii care călătoresc cu el. În acest scop, câţiva factori importanţi sunt: distanţa adecvată dintre scaune, existenţa unui loc pentru bagaje, scaune confortabile şi temperaturi rezonabile în toate anotimpurile anului.
- Acces uşor pentru toate tipurile de pasageri, ideal fiind ca vehiculul să dispună de praguri joase, fără trepte. Accesul de la nivelul solului este deseori luat în considerare numai în contextul oamenilor cu dizabilităţi sau cu mobilitate redusă (PDRM), însă experienţa dobândită de când marii producători de vehicule şi-au schimbat filosofia pentru a ţine cont de confortul pasagerilor la fel de mult ca de economia de operare şi de standardele de inginerie, arată că, de fapt, majoritatea populaţiei beneficiază de pe urma acestor schimbări. Aproape toţi ar avea de câştigat în urma urcării mai rapide în vehicul, însă celor cu bagaje sau cu dizabilităţi temporare (luxaţii, fracturi de membre, în gips, nevoia de utilizare a cârjelor sau a protezelor), părinţiilor cu copii (fie cu cărucioare pliabile sau fixe), tuturor li se pare că accesul mai uşor în vehicul este un foarte mare avantaj.
- Impactul asupra mediului. Beneficiile aduse mediului de transportul public constau, în general, în faptul că poluarea pe care o produce este mai mică per călător decât cea produsă de alte mijloace de transport motorizate. Autobuzele **diesel convenţionale** reprezintă o altă problemă, deşi ultimele generaţii de motoare diesel clasificate potrivit standardelor ***Euro6***, echipate cu măsuri de protecţie a mediului precum filtre de particule catalizatoare, sisteme de injecţie cu soluţii de uree (AdBlue) sunt aproape comparabile ca nivel de poluare, cu motoarele pe benzină cu funcţionare bună, dar cu preţul consumului mai mic de combustibil, dacă sunt correct întreţinute sitemele DPF (Diesel Particulate Filter) şi SCR (Selective Catalityc Reduction - AdBlue).

Un autobuz **diesel hibrid sau electric** modern, bine dotat, este în mod semnificativ mai puţin poluant decât autovehiculele necesare pentru a transporta un număr echivalent de pasageri.

Aşadar, ar trebui acordată o atenţie specială accesului uşor în autobuze şi, de asemenea, respectarea minimă a standardelor Euro6 pentru autovehicule de transport.

Toate vehiculele noi din TP din România trebuie deja să respecte regulamentul privitor la accesibilitate pentru PMR (persoane cu mobilitate redusă). În ciuda câtorva referinţe la această problemă, în Paginile Albe, UE niciodată nu a legiferat în mod explicit standardele de acces pentru PMR adresate transportului public local, deşi aeroporturile, porturile maritime sau fluviale, gările principale şi terminalele autobuzelor de curse lungi, toate trebuie să se supună cel puţin uneia dintre reglementările UE: 1107/2006 (transport aerian), 1177/2010 (transport maritim sau fluvial) şi 181/2011 (transport terestru de pasageri), ar fi logică aşteptarea ca şi transportul public local să îndeplinească aceleaşi standarde.

Facilităţile pasagerilor. Călătoriile prin mijloacele de transport public implică întotdeauna şi accesul la staţie, de cele mai multe ori pe jos, dar şi pe bicicletă sau cu maşina. Acest pas este urmat probabil de o perioadă de aşteptare care, de obicei, în medie, durează în jur de 10-15 minute în cazul curselor cu frecvenţă mai mică, deoarece oamenii îşi plănuiesc timpul de sosire în staţie pentru anumite călătorii. După coborârea din vehicul, urmează o altă etapă, de plecare, pentru a ajunge la destinaţia finală, etapă care cel mai probabil implică deplasarea pe jos, însă care poate implica şi alte metode. Clienţii percep drept neplăceri aşteptarea, timpul petrecut pentru a ajunge în staţie şi pentru a pleca din staţie către destinaţie după călătoria propriu-zisă cu transportul public. Pentru ca transportul public să devină o alternativă la autovehiculele personale, accesul la staţie, aşteptarea şi plecarea din staţie trebuie să fie pe cât de uşoare şi confortabile se poate.

Principiile general acceptate pentru staţii şi opriri sunt:

- Distanţa maximă până la staţie sau oprire în zonele urbane rezidenţiale ar trebui să fie mai mică de 400 de metri.
- Staţia ar trebui să aibă un stâlp sau un indicator uşor de observat pentru pietoni şi ceilalţi participanţi în trafic. Acestea ar trebui să fie realizate într-un stil corporativ, distinct, aşa cum s-a prevăzut mai sus în secţiunea despre identitate şi marketing, şi să includă numerele telefonice de contact ale operatorului pentru publicul general şi adresa web
- Ar trebui să existe platforme sau zone de aşteptare nivelate, cu suprafaţă compactă.
- Prezenţa adăposturilor în staţii depinde atât de spaţiul disponibil, cât şi de volumul şi tipul curselor care folosesc staţia sau oprirea. În general, nevoia de adăposturi e mai mică în cazul rutelor externe către zonele rezidenţiale sau rutelor interne care traversează zone comerciale, deoarece acestea au puţini călători.

Documentul strategic de planificare în domeniul mobilităţii pentru municipiul Sfântu Gheorghe - *Plan de mobilitate urbană durabilă pentru zona metropolitană Sfântu Gheorghe*

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic şi un instrument al politicii de dezvoltare, ce foloseşte un program software de simulare a transportului, având ca scop identificarea soluţiilor de satisfacere a nevoilor de mobilitate ale indivizilor şi

afacerilor din oraşe şi din împrejurimile lor, pentru a îmbunătăţi calitatea vieţii, dezvoltarea economică, contribuind la atingerea obiectivelor europene legate de protecţia mediului şi eficienţa energetică.

Scopul planului de mobilitate nu este de a face confortabile mijloacele de transport motorizate individuale (cu combustie internă sau electrice), pentru că oraşul secolului XXI nu este un oraş al maşinilor, ci un oraş al oamenilor. Din acest motiv este necesar ca Sfântu Gheorghe să devină un municipiu uşor de utilizat, sănătos, sigur şi atractiv.

Viziunea de dezvoltare a mobilităţii urbane:

Dezvoltarea reţelei de autobuze va contribui la îndeplinirea mai multor obiective cheie: va îmbunătăţi interoperabilitatea oraşului şi accesibilitatea destinaţiilor, va creşte ponderea transportului public, contribuind astfel la reducerea traficului de vehicule, ceea ce va îmbunătăţi siguranţa rutieră şi va reduce impactul vehiculelor asupra mediului. (Sursa: PMUD, pag. 157)

Direcţii de acţiune şi proiecte operaţionale – *(Sursa PMUD, pag. 183)*

Cerinţele faţă de transportul regional-suburban sunt următoarele:

→ În cazul călătoriilor mai lungi, oferta trebuie să fie adaptată pentru a se asigura că există un loc de şezut pentru fiecare pasager pe autobuz.

→ Dimensiunea vehiculelor este determinată în principal de reţeaua rutieră şi de spaţiul necesar pentru întoarcerea la terminalele externe. Deoarece nu sunt disponibile staţii de întoarcere pentru autobuze, ar trebui evitată, în mod evident, utilizarea vehiculelor articulate. În general, din experienţa de exploatare a autobuzelor reiese că vehiculele standard, cu o lungime de aproximativ 12 m, sunt cele mai practice şi, datorită numărului lor, cele mai ieftin de exploatat. Vehiculele de tip microbuz nu sunt luate în considerare din cauza cerinţelor de accesibilitate, iar costul de rulare al vehiculelor de dimensiuni medii nu este, în general, semnificativ mai mic decât cel al autobuzelor standard. Prin urmare, orarul a fost planificat pentru a opera autobuze electrice, podea joasă, trei uşi automate pentru pasageri.

→ Programul trebuie să fie regulat şi uşor de reţinut.

→ Cel mai bine este să se conecteze fiecare direcţie suburbană sub forma unor rute care trec prin centrul oraşului şi cu terminale în afara zonei centrale, care ajung nu numai la unul sau două puncte din centrul regiunii, ci o explorează complet.

→ Pe lângă aspectele legate de orar, este necesară şi adaptarea la programul marilor angajatori şi al instituţiilor de învăţământ. Cursele ar trebui să ajungă în centrul oraşului cu aproximativ 45 de minute înainte de începerea zilei de lucru, respectiv a orelor de curs, astfel încât destinaţiile să poată fi atinse de cursele locale. În mod similar, pasagerii au nevoie de aproximativ 40 de minute după ce sună clopoţelul şi după terminarea zilei de lucru pentru a ajunge la punctul de plecare al curselor suburbane. Astfel, primele curse ar trebui să sosească din zonă în jurul orei 5:15, iar ultimele curse pentru navetişti ar trebui să părăsească oraşul în jurul orei 22:40. Curse mai târzii pot fi luate în considerare în weekendurile de vară sau în legătură cu anumite evenimente.

→ Programul ar trebui să fie cât mai simplu posibil, cu plecări de la aceeaşi oră în fiecare zi a săptămânii, pe cât posibil.

→ Traseele trebuie să fie concepute astfel încât să acopere cea mai mare zonă de populație posibilă cu un timp de parcurs cât mai scurt, fără ocolișuri semnificative (maximum 10 minute). Eficiența programului este, de asemenea, importantă: timpul de parcurs al traseului ar trebui să fie armonizat cu timpul de urmărire (timpul de întoarcere pentru serviciile care circulă din oră în oră ar trebui să fie de aproximativ 50 de minute etc.), iar timpul necesar pentru ca vehiculul să ajungă la punctul terminus nu ar trebui să depășească cele 5-15 minute necesare înainte de întoarcere. Acest lucru va crește și eficiența de funcționare a autobuzelor.

Trasee metropolitane

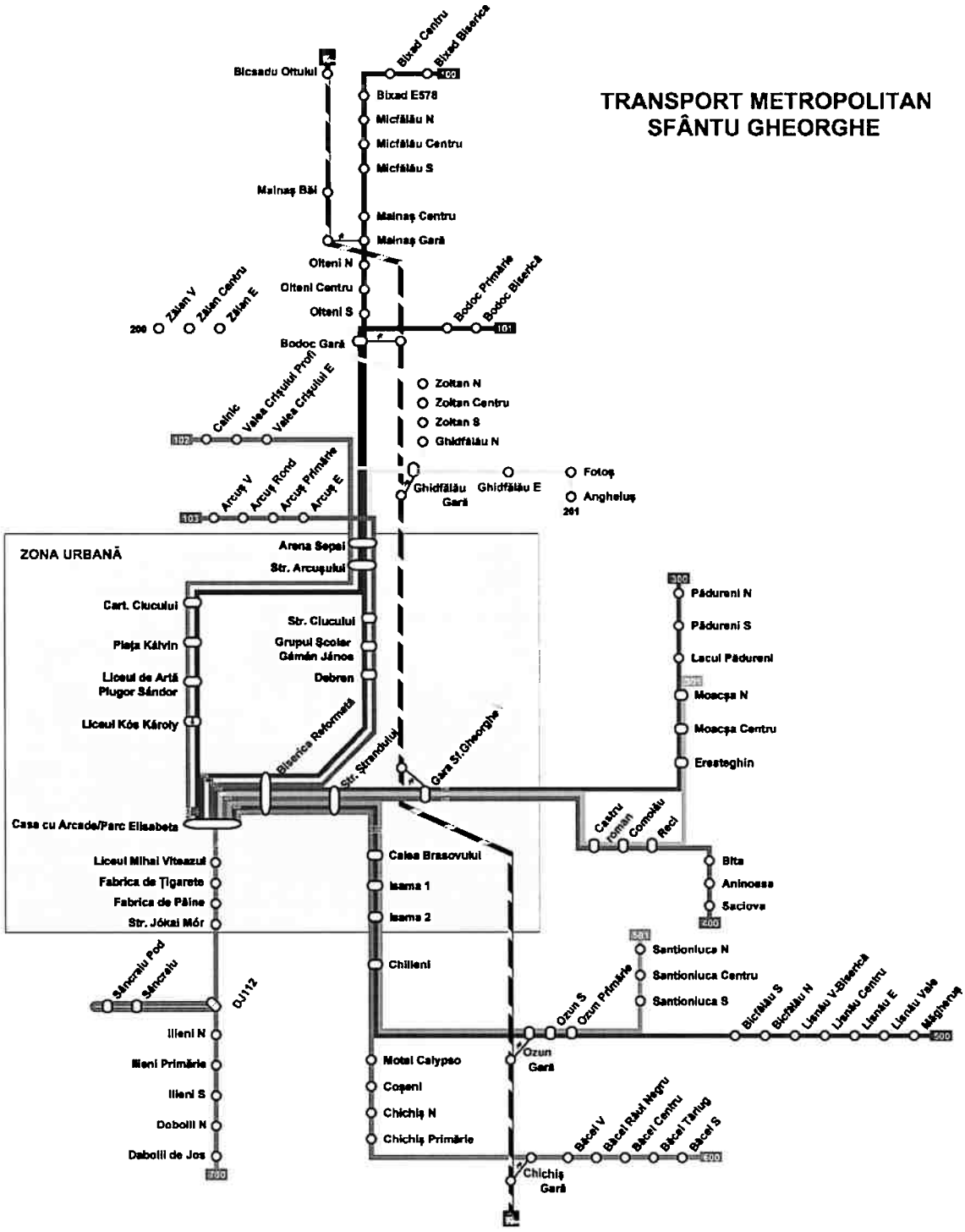
În funcție de numărul de locuitori pentru fiecare UAT în parte, au fost determinate cele 14 trasee care vor deservi locuitorii zonei metropolitane. Aceste trasee sunt:

Tabel 4. Propunere trasee metropolitane

Nr. crt	Ruta	km		durata
100	SfG - Olteni - Bixad	62.8	*9.6*	120"-150"
101	SfG - Bodoc	26	*8.2*	60"
102	SfG - Valea Crișului - Calnic	24	*8.2*	60"
103	***SfG - Arcuș***	***15.8***	***9.6***	***45"-60"***
200	SfG - Ghidfalău - Zoltan - Zălan	33.6	*8.2*	90"
201	SfG - Ghidfalău - Fotos - Angheluș	37	*9.6*	90"-120"
300	SfG - Moacșa - Pădureni	42.4	*12*	90"-120"
301	SfG - Reci - Moacșa	48.4	*12*	90"-120"
400	SfG - Reci	30.8	*12*	60"-90"
401	SfG - Reci - Bita - Aninoasa - Saciova	52.8	*12*	120"
501	SfG - Ozun - Santionlunca	33.2	*19*	60"-90"
502	SfG - Ozun - Bicfalău - Lisnău - Magheruș	52	*19*	120"-150"
600	SfG - Chichiș - Băcel	36.4	*19*	90"-120"
700	SfG - Sâncraiu - Ilieni - Dobolii de Jos	27.8	*10.5*	60"-90"

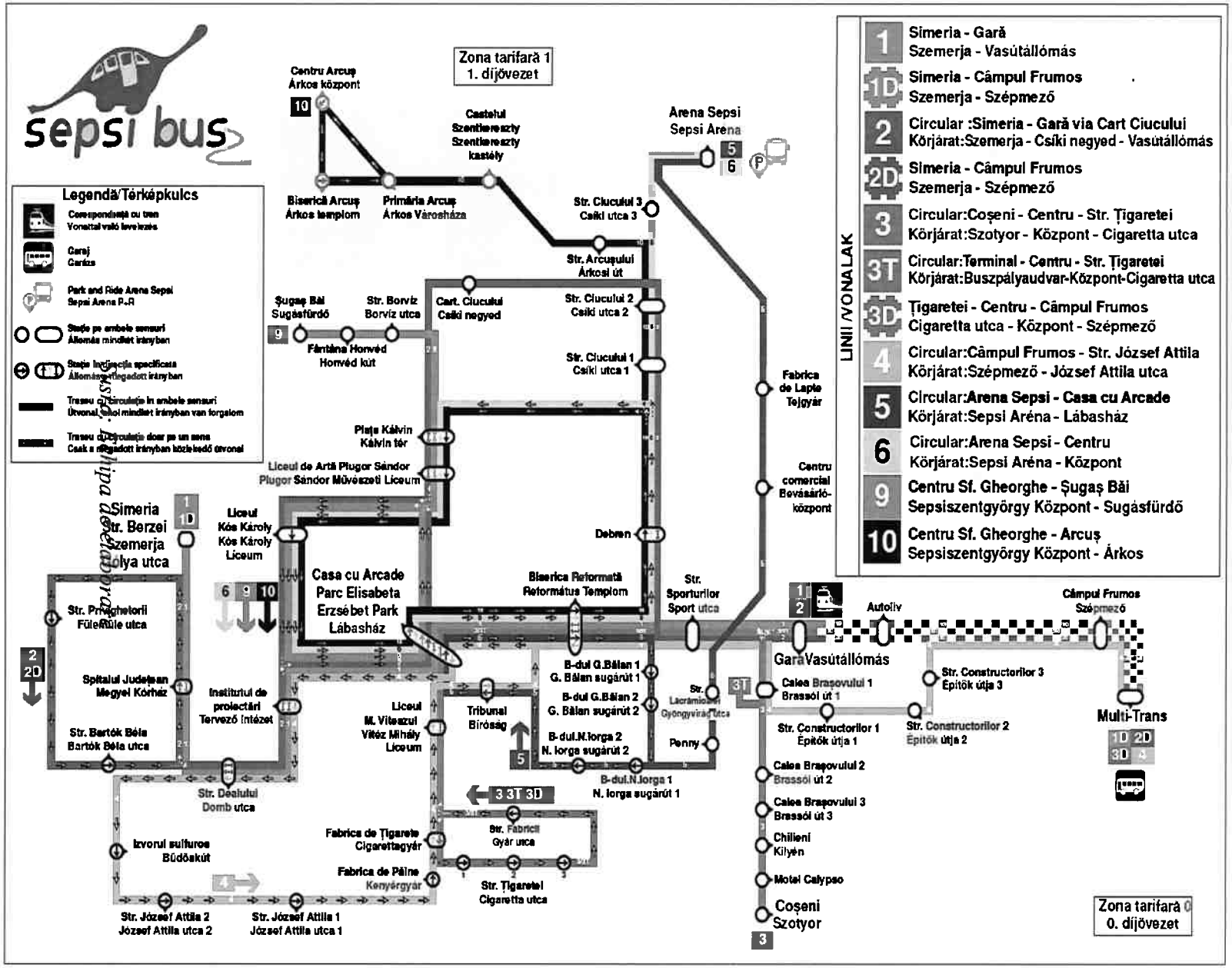
Sursa: Echipa de elaborare

Figura 3. Transport metropolitan_Trasee



Sursa: Echipa de elaborare

Figura 4. Transport urban Sfântu Gheorghe_Trasee noi


sepsi bus
Zona tarifară 1
1. díjövezet
Zona tarifară 0
0. díjövezet
Legendă/Térképkulcs
Correspondență cu tren
Vonattal való levelezés
Garaj
Garázs
Park and Ride Arena Sepsi
Sepsi Arena P+R
Stație pe ambele sensuri
Állomás mindkét irányban
Stație în direcția specificată
Állomás a megadott irányban
Traseu cu circulație în ambele sensuri
Útvonal, ahol mindkét irányban van forgalom
Traseu cu circulație doar pe un sens
Csak a megadott irányban közlekedő útvonal
LINII /VONALAK
1 Simeria - Gară
Szemerja - Vasútállomás
1D Simeria - Câmpul Frumos
Szemerja - Szépmező
2 Circular :Simeria - Gară via Cart Ciucului
Körjárat:Szemerja - Csíki negyed - Vasútállomás
2D Simeria - Câmpul Frumos
Szemerja - Szépmező
3 Circular:Coșeni - Centru - Str. Țigaretei
Körjárat:Szotyor - Központ - Cigaretta utca
3T Circular:Terminal - Centru - Str. Țigaretei
Körjárat:Buszpályaudvar-Központ-Cigaretta utca
3D Țigaretei - Centru - Câmpul Frumos
Cigaretta utca - Központ - Szépmező
4 Circular:Câmpul Frumos - Str. József Attila
Körjárat:Szépmező - József Attila utca
5 Circular:Arena Sepsi - Casa cu Arcade
Körjárat:Sepsi Aréna - Lábasház
6 Circular:Arena Sepsi - Centru
Körjárat:Sepsi Aréna - Központ
9 Centru Sf. Gheorghe - Șugaș Băi
Sepsiszentgyörgy Központ - Sugásfürdő
10 Centru Sf. Gheorghe - Arcuș
Sepsiszentgyörgy Központ - Árkos
Centru Arcuș
Árkos központ
Castelul Szentiveszty
Szentiveszty kastély
Arena Sepsi
Sepsi Arena
Biserică Arcuș
Árkos templom
Primăria Arcuș
Árkos Városháza
Str. Ciucului 3
Csíki utca 3
Str. Arcușului
Árkosi út
Șugaș Băi
Sugásfürdő
Str. Borviz
Borviz utca
Cart. Ciucului
Csíki negyed
Str. Ciucului 2
Csíki utca 2
Fântâna Honvéd
Honvéd kút
Str. Ciucului 1
Csíki utca 1
Fabrica de Lapte
Tejgyár
Piața Kálvin
Kálvin tér
Liceul de Artă Plugor Sándor
Plugor Sándor Művészeti Líceum
Centru comercial
Bevásárló-központ
Simeria
Str. Berzei
Szemerja
Iskola utca
Liceul Kós Károly
Kós Károly Líceum
Debren
Casa cu Arcade
Parc Elisabeta
Erzsébet Park
Lábasház
Biserica Reformată
Református Templom
Str. Sporturilor
Sport utca
Autoliv
Câmpul Frumos
Szépmező
Str. Prefecturii
Főellenőr utca
Spitalul Județean
Megyei Kórház
Instituțul de proiectări
Tervező Intézet
Liceul M. Viteazul
Vitéz Mihály Líceum
Tribunal
Bíróság
B-dul G.Bălan 1
G. Bălan sugárút 1
B-dul G.Bălan 2
G. Bălan sugárút 2
Str. Lacrămioarei
Gyöngyvirág utca
Gara
Vasútállomás
Str. Constructorilor 3
Építők útja 3
Calea Brașovului 1
Brassói út 1
Str. Constructorilor 1
Építők útja 1
Str. Constructorilor 2
Építők útja 2
Multi-Trans
Str. Bartók Béla
Bartók Béla utca
Penny
B-dul.N.Iorga 2
N. Iorga sugárút 2
B-dul.N.Iorga 1
N. Iorga sugárút 1
Calea Brașovului 2
Brassói út 2
Str. Dealului
Domb utca
Calea Brașovului 3
Brassói út 3
Izvorul sulfuros
Büdöskút
Fabrica de Țigarete
Cigarettagyár
Str. Fabricii
Gyár utca
Chilieni
Kilyén
Fabrica de Pâine
Kenyérgyár
Str. Țigaretei
Cigaretta utca
Motel Calypso
Coșeni
Szotyor
Str. József Attila 2
József Attila utca 2
Str. József Attila 1
József Attila utca 1

NOUL PROGRAM 2025 - Propus -

NOUL PROGRAM 2025 - PROPUS	Cost /km	*13,86*	*Arcus*	*Sf. Ghe*
	km/an	*707.937*	*22.717*	*685.221*
	Km/ luna (media)	*58.995*	*1.893*	*57.102*
	Cost total/an	*9.812.011*	*314.855*	*9.497.156*
	Profit rezonabil	*444.484*	*14.263*	*430.221*
	Venituri proprii estimat/an ~ 28%	*2.747.363*	*88.159*	*2.659.204*
	"Subvenție UAT" fără diferențe de tarif	*7.509.132*	*240.958*	*7.268.174*

Sursa: Echipa de elaborare

NUMĂR DE KM

Linia	Traseu	Nr km
1D	Depou-Simeria	7,6
1D	Simeria-Depou	7,8
1	Gara-Simeria	4,3
1	Simeria-Gara	4,3
2D	Depou-Simeria Noua	9,6
2D	Simeria Noua-Depou	10,3
2	Gara - Simeria Noua	6,3
2	Simeria Noua - Gara	6,7
3D	Depou-Tigaretei	7,9
3D	Tigaretei-Depou	6,4
3T	Terminal-Tigaretei	5,8
3T	Tigaretei-Terminal	4
3	Tigaretei-Coseni	8,9
3	Coseni-Tigaretei	10,6
4	C.Frumos-József Attila	9,6
4	József Attila-C.Frumos	8,6
5	C.Arcade-Arena Sepsi	5
5	Arena Sepsi-C.Arcade	4,7
6	C.Arcade-Arena Sepsi	3,5
6	Arena Sepsi-C.Arcade	3,9
9	C.Arcade-Sugas Bai	10,3
9	Sugas Bai-C.Arcade	10,3
10	C.Arcade-Arcus	6,7
10	Arcus-C.Arcade	7,4

Sursa: Echipa de elaborare

Sugestia este de a opera autobuze medii spre mari, oferind din start impresia unui serviciu sigur, încăpător, previzibil şi adaptabil la variaţiunile fluxurilor de călători.

Organizarea transport urban / metropolitan și tarifele- Propunere

Organizare transport urban_Propus_Frecvanță_distribuție vehicule_Număr curse_Calcul Km

FRECVENȚA

				L - V					S, D, SL		
			t	5:00 -7:00	7:00 -9:00	9:00-13:00	13:00 -18:00	18:00-22:00	5:00-8:00	8:00-17:00	17:00-22:00
1/1 B	Gara/Depou	Simeria	40"	30"	20"	20"	20"	30"	30"	30"	30"
2	Gara	Simeria Noua	60"	30"	20"	20"	20"	30"	30"	30"	30"
3/3 B	Țigaretei	Coseni/Brasovului	40"/80"	60"/x	60"/x	120"/120"	60"/60"	120"/120"	120"/120"	120"/120"	120"/120"
4	Josef Atilla	Câmpul Frumos	60"	60"	60"	60"	60"	60"/120"	o cursa	60"	o cursa
5	Parc Elisabeta	Sepsi Arena P&R	30"	30"	30"	30"	30"	30"/120"		60"	
6	Parc Elisabeta	Sepsi Arena P&R	30"	30"	30"	30"	30"	30"/x		60"	
9	Parc Elisabeta	Sugas Bai	60"	x	x	o cursa	o cursa	x	x	o cursa	o cursa
10	Parc Elisabeta	Arcus	60"	60"	60"	o cursa	60"/120"	120"	o cursa	60"	120"

DISTRIBUȚIE VEHICULE

1/1 D	Gara/Depou	Simeria	40"	3	2	2	2	3	3	3	3
2/2 D	Gara	Simeria Noua	60"		3	3	3				
3/3 T	Țigaretei	Coseni/Braşovului	40"/80"	2	2	1	2	1	1	1	1
4	Cişmelei	Câmpul	60"	1	1	1	1	1	x	1	x

		Frumos										
5/6	Parc Elisabeta	Sepsi Arena P&R	30"/ 30"	1	1	1	1	1		0,5	1	
9	Parc Elisabeta	Sugas Bai	60"	x	x	1	1	x		x	1	1
10	Parc Elisabeta	Arcus	60"	1	1			1		0,5		
Rezerva				1	1	1	1	1		1	1	1
Total				9	11	10	11	8		6	8	6
NUMĂR CURSE												
1	Gara	Simeria	40"	3	6	12	15	8	**44**	5	18	4
1D	Câmpul Frumos	Simeria	40"-60"	2,5	0	0	0	1	**3,5**	2,5	0	0,5
2	Gara	Simeria Noua	60"	3	5	12	15	7	**42**	5	18	4
2D	Câmpul Frumos	Simeria Noua	60"	0,5	0,5	0	1	0,5	**2,5**	0	0	1
3	Tigaretei	Coseni	60"	4	3	3	7	4	**21**	1	4	3
3T	Țigaretei	Brasovului	40"-60"	0	1	1	2	2	**6**	1	5	2
3D	Tigaretei	Depou	60"	1	0	0	0	0,5	**1,5**	0,5	0	0,5
4	Cişmelei	Câmpul Frumos	60"	3	2	4	5	4	**18**	1	9	1
5	Parc Elisabeta	Sepsi Arena P&R	30"	1	2	4	5	4	**16**	1	9	3
6	Parc Elisabeta	Sepsi Arena P&R	30"	1	2	4	5	3	**15**	0,5	9	0,5
9	Parc Elisabeta	Sugas Bai	60"	0	0	1	1	0	**2**	0	1	1
10	Parc Elisabeta	Arcus	60"	2	2	1	4	2	**11**	1	5	2

	TOTAL		21	23,5	42	60	36	**182,5**	18,5	**78**	22,5
CALCUL KM											
1	8,6	km	25,8	51,6	103,2	129	68,8	**378,4**	43	154,8	34,4
1D	15,4	km	38,5	0	0	0	15,4	**53,9**	38,5	0	7,7
2	13	km	39	65	156	195	91	**546**	65	234	52
2D	19,9	km	9,95	9,95	0	19,9	9,95	**49,75**	0	0	19,9
3	19,5	km	52	39	39	91	52	**273**	19,5	78	58,5
3T	9,8	km	0	9,8	9,8	19,6	19,6	**58,8**	9,8	49	19,6
3D	14,3	km	14,3	0	0	0	7,15	**21,45**	7,15	0	7,15
4	18,2	km	54,6	36,4	72,8	91	72,8	**327,6**	18,2	163,8	18,2
5	9,7	km	9,7	19,4	38,8	48,5	38,8	**155,2**	9,7	87,3	29,1
6	7,3	km	7,3	14,6	29,2	36,5	21,9	**109,5**	3,65	65,7	3,65
9	20,6	km	0	0	20,6	20,6	0	**41,2**	0	20,6	20,6
10	14,1	km	28,2	28,2	14,1	56,4	28,2	**155,1**	14,1	70,5	28,2
	TOTAL		279,35	273,95	483,5	707,5	425,6	**2169,9**	228,6	923,7	299
CALCUL FINANCIAR											

Sursa: Echipa de elaborare

TARIFE

Tarifele pentru serviciile publice de transport public local şi judeţean de persoane sunt supuse stabilirii, ajustării sau modificării de către adunările generale ale asociaţiilor de dezvoltare intercomunitare în baza mandatului primit de la unităţile administrativ-teritoriale membre.

Tarife de călătorie propuse pentru aplicare de la data intrării în vigoare a contractului de delegare, după cum urmează:

Tarife_Propunere

Grila tarifară ticketing	Urban / o zona	Urban + Zona 1	Urban + Zonă 1+ Zona 2
Preţ bilet 1 călătorie (valabilitate 60 min)	2,5	4	7
Abonament 24h	7	11	20
Abonament 5 zile	23	37	65
Abonament 30 zile	84	135	230
Abonament 6 luni	450	720	1250
Abonament 1 an	850	1360	2350

Sursa: Echipa de elaborare

Zonă urbană este constituită din *municipiul Sfântu Gheorghe.*

Zona 1 este alcatuită din satele aparţinătoare municipiului Sfântu Gheorghe: Coşeni şi Chilieni, precum şi UAT-urile direct învecinate Arcuş, Ghidfalău, Ozun, Chichiţ şi Ilieni.

Zona 2 este alcătuită din UAT-urile fără vecinatate directă cu Sfântu Gheorghe: Valea Crişului, Bodoc, Moacsa, Reci, Malnaş, Micfalău, Bixad.

Pentru persoanele fizice care călătoresc cu mijloacele de transport public de persoane fără titlu de călătorie valabil sau refuză să prezinte organelor de control titlul respectiv de călătorie, care au un comportament necivilizat sau care aduc prejudicii mijloacelor de transport, conform prevederilor Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările şi completările ulterioare -menda este - de la 100 lei la 500 lei -

Promovarea transportului în comun

Una din soluţiile de descongestionare a traficului este şi încurajarea deplasărilor cu autobuzul cu efecte benefice atât asupra mediului, cât şi asupra infrastructurii rutiere. O comunitate viabilă este aceea care oferă cetăţenilor săi posibilităţi multiple de deplasare:

transportului public trebuie să i se acorde aceeaşi importanţă, ca şi deplasării cu autoturismul.

Prin implementarea măsurilor de promovare a transportului public oraşele pot obţine o reducere a traficului motorizat. Deplasările pe distanţe scurte se pretează foarte bine pentru acest mod de deplasare atât timp cât sunt asigurate toate condiţiile pentru acesta.

Trebuie încurajat cu prioritate mersul cu autobuzul către locul de muncă şi către şcoală, mai ales că pentru schimbarea atitudinii faţă de mobilitate a angajaţilor sau a elevilor nu sunt necesare investiţii financiare mari. Din acest motiv se optează pentru mici stimuli care să aibă un impact pozitiv şi, în cele mai multe cazuri, efecte mari – de ex. asigurarea de reduceri pentru elevi sau internet gratuit în mijlocul de transport etc.

Mersul cu autobuzul trebuie să devină parte componentă a transportului intermodal. Serviciile pentru călători cuprind o gamă largă, cum ar fi broşuri de informare şi hărţi/orare, site/aplicaţie compatibile cu tehnologia mobilă, pagină de facebook şi alte servicii on-line şi pe telefonul mobil, inclusiv ticketing. Previzibilitate, punctualitatea şi fiabilitate sistemului sunt factori cheie în atragerea călătorilor.

Servicii de parcare pentru biciclete. Facilităţile de parcare a bicicletelor trebuie să se găsească în în nodurile intermodale sau în simplele staţii de autobuz. Facilităţile oferite bicicliştilor precum existenţa unui rastel pentru biciclete, eventual supravegheat şi posibilitatea de a transporta bicicletele pe autobuz pentru o taxă redusă sunt elemente care pot uşura decizia de a utiliza transportul public şi schimbarea de la modul individual de transport la cel public. Facilităţile pentru transportul bicicletelor pot de asemenea să fie furnizate pe autobuze; spre exemplu, părţile posterioare şi anterioare a auvehiculului pot fi prevăzute cu cleme / suporturi simple pentru biciclete astfel încât pasagerii să nu fie nevoiţi să-şi ţină cu mâna bicicletele când autovehiculul ia o curbă.

Plan de acţiune

Se recomandă pregătirea delegării transportului public metropolitan pe durata unui deceniu operatorului propriu, urmând fidel paşii aferenţi acestei măsuri.

Primul pas este dat de notificare a intenţiei de delegare în jurnalul Uniunii Europene cu un an în prealabil. Se recomandă analiza atentă a oportunităţii delegării, punând accent pe caracteristicile sociale şi utilitare a transportului public urban.

Al doilea pas este dat de delegarea serviciului, deciderea asupra tipului de operare, a orarelor de circulaţie şi a locului de garare a autobuzelor. S-a determinat ca fiind ideala atribuirea serviciului în delegare directă. Se recomandă semnarea contractului de delegare a operării la minim un an de zile după publicarea intenţiei de delegare în JOUE.

Al treilea pas ţine de micile măsuri conexe transportului public, dintre care merită menţionate:

- Ticketingul – pregătirea titlurilor de călătorie, a aparatului contabil aferent
- Promovarea transportului public(prezentată în capitolul următor)
- Pregătirea hărţilor, broşurilor şi a site-ului specific
- Amenajarea staţiilor. Cum acestea există şi sunt prevăzute cu adăpost, se recomandă dotarea acestora cu hărţi şi orare, precum şi informaţii despre tarife
- Pregătirea personalului de bord
- Anunţarea din timp a cursei inaugurale şi inaugurarea operării ca eveniment mare

CAPITOLUL V. MOTIVELE DE ORDIN JURIDIC, ECONOMICO-FINANCIAR, SOCIAL ŞI DE MEDIU CARE JUSTIFICĂ DELEGAREA GESTIUNII

V.1. Motivarea juridică, economico - financiară, socială şi pentru protecţia mediului

Scopul prezentului Studiu de Oportunitate este -fundamentarea unei decizii informate -privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local -desfăşurat în cadrul ***ASOCIAŢIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ „TRANSPORT METROPOLITAN SEPSI "*** din –prin analiza elementelor de–ordin juridic, economic, social şi de mediu.

V.1.1. Motivarea juridică

→ ***ASOCIAŢIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ „TRANSPORT METROPOLITAN SEPSI "*** va deţine controlul, intervenţia directă şi imediată asupra serviciului de transport reglementat prin clauzele Contractului. -;

→ Unităţile administrativ teritoriale membre ale *Asociaţiei de Dezvoltare Intercomunitară* vor asigura restrângerea ariilor în care se manifestă condiţiile de monopol;

→ Unităţile administrativ teritoriale membre ale *Asociaţiei de Dezvoltare Intercomunitară* vor asigura protecţia şi conservarea mediului natural şi construit;

→ Unităţile administrativ teritoriale membre ale *Asociaţiei de Dezvoltare Intercomunitară* vor asigura un tratament egal pentru toţi operatorii, indiferent de forma de proprietate, ţara de origine, de organizarea acestora şi de modul de gestiune adoptat;

→ Unităţile administrativ teritoriale membre ale *Asociaţiei de Dezvoltare Intercomunitară* vor asigura un mediu de afaceri concurenţial transparent şi loial.

→

V.1.2. Motivare Economico- Financiară, socială şi pentru protecţia mediului

Motivare economică

→ Operatorul asigură administrarea necesarului de parc de vehicule pentru îndeplinirea cerinţelor din programul de transport, la condiţiile –tehnice, calitate şi siguranţă impuse;

→ Operatorul asigură administrarea spaţiilor şi dotărilor tehnice pentru asigurarea mentenanţei, reparaţiilor, pentru garare şi desfăşurarea tuturor activităţilor suport pentru transportul public ce face obiectul contractului;

→ Operatorul asigură respectarea reglementărilor în vigoare privind exploatarea în condiţii de siguranţă a infrastructurii proprii şi concesionate, a parcului de vehicule, privind siguranţa rutieră, siguranţa călătorilor şi a conducătorilor vehiculelor;

→ Operatorul realizează investiţiile în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local în conformitate cu Programul de Investiţii al Operatorului;

→ Operatorul respectă toate cerinţele legale privind operarea şi desfăşurarea activităţii de transport public;

→ Operatorul asigură activitatea de comercializare a titlurilor de călătorie;

→ Operatorul asigură buna întreţinere a bunurilor concesionate;

→ Operatorul asigură personal calificat în număr necesar pentru desfăşurarea tuturor activităţilor necesare pentru transportul public;

→ Operatorul asigură respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală, şi psihologică a persoanelor cu funcţii care concură la siguranţa circulaţiei;

→ Operatorul asigură respectarea indicatorilor de performanţă ai serviciului stabiliţi în contractul de delegare a gestiunii;

→ Operatorul respectă Regulamentul serviciului şi Caietul de sarcini al serviciului;

→ Operatorul asigură realizarea unui sistem de evidenţă al sesizărilor şi reclamaţiilor şi de rezolvare operativă a acestora;

→ Operatorul asigură un sistem de informare al călătorilor privind serviciul de transport public, în staţii, pe mijloacele de transport şi în mediul on-line;

→ Operatorul realizează statistici privind accidentele.

Motivare financiară

→ Sarcinile îndeplinite de operator sunt finanţate din capitalurile sale proprii;

→ UAT-urile membre ale ADI TRANSPORT METROPOLITAN SEPSI vor furniza active (bunuri de retur) astfel încât aceasta să poată îndeplini Obligaţiile de serviciu public asumate prin contractul de delegare;

→ Operatorul va ţine o contabilitate separată pentru activităţile şi serviciile care fac obiectul prestării Serviciului de transport public local din contract sau sunt asociate acestuia, în conformitate cu normele contabile şi fiscale în vigoare;

→ Operatorul evidenţiază costurile pe fiecare mod de transport, pe serviciu public şi pe fiecare UAT, asigurând respectarea prevederilor Anexei la *Regulamentul 1370/2007*;

→ Operatorul aplica tarifele aprobate pentru toate categoriile de călători;

→ Operatorul asigură respectarea prevederilor legale contabile şi fiscale în vigoare şi fiscalizarea integrală a serviciului;

→ Operatorul asigură implementarea de măsuri pentru creşterea eficienţei/eficacităţii;

→ Operatorul asigură calculul costului/km pe costuri asociate doar serviciului de transport, evidenţierea veniturilor pe fiecare categorie de călători şi calcul compensării pentru fiecare UAT membru al *ADI TRANSPORT METROPOLITAN SEPSI.*

Motivare de ordin social şi de protecţie a mediului

Activitatea de transport public de persoane are un rol esenţial în dezvoltarea economică şi socială a unei societăţi, însă impactul acesteia asupra mediului se manifestă la nivelul tuturor factorilor de mediu prin: poluarea fonică şi vibraţiile, poluarea aerului şi a apei, aglomerări de trafic şi accidente, generarea de deşeuri solide (anvelope uzate, acumulatoare, altele).

În desfăşurarea activităţii este obligatorie respectarea principiilor ecologice pentru asigurarea unui mediu de viaţă sănătos.

Prin aceste activităţi operatorul va asigura:

→ satisfacerea cerinţelor şi nevoilor de utilitate publică ale comunităţii locale şi creşterea calităţii vieţii;

→ respectarea continuă a standardelor şi a indicatorilor de performanţă ai serviciilor prestate;

→ protecţia şi conservarea mediului natural şi construit în conformitate cu reglementările legale în vigoare;

→ promovarea unui portofoliu de studii de impact, proiecte şi acte cu specific legislativ, care să jaloneze drumul de la starea actuală, la cea care include transporturile între ramurile aflate în acord cu natura;

→ desfăşurarea unei acţiuni de educare permanentă a publicului şi a mediului de afaceri

→ introducerea tehnologiilor de depoluare specifice domeniului transporturi în activităţile de administrare a infrastructurilor şi de conducere a proceselor respective;

→ acoperirea nevoilor de transport public de persoane, actuale şi viitoare, ale zonei metropolitane la standarde europene;

→ asigurarea infrastructurii, a capacităţii tehnice şi operaţionale necesare;

→ asigurarea serviciului de transport public de persoane în conformitate cu politicile Uniunii Europene: tratament egal, dezvoltare durabilă, nondiscriminare, transparenţă;

→ transportul public local trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar şi pentru persoanele cu venituri scăzute;

→ creşterea permanentă a calităţii serviciului prestat conform planului de investiţii;

→ simplificarea procedurii de gestionare a facilităţilor de transport pentru categoriile sociale defavorizate;

→ creşterea gradului de civilizaţie, a confortului şi a calităţii vieţii cu o puternică componentă socială;

→ creşterea gradului de securitate individuală şi colectivă în cadrul comunităţii locale.

Dintre efectele pe care transportul le are asupra mediului cel mai perceput este cel al poluării fonice pentru că este factorul de agresiune cel mai direct şi mai sesizabil, urmat de poluarea factorilor de mediu aer şi apă.

În ceea ce priveşte reducerea emisiilor gazelor cu efect de seră, a reducerii consumurilor şi protecţiei mediului în ansamblu, Societatea de Transport Public dovedeşte o preocupare continuă fiind implicată în proiecte finanţate cu fonduri europene care sunt destinate cercetării şi implementării de soluţii de optimizare a serviciului de transport, reducerea consumurilor, creşterea siguranţei călătorului.

Având în vedere cele mai sus prezentate, precum şi prevederile Ordonanţei de urgenţă 195/2005 privind protecţia mediului din punct de vedere al impactului asupra mediului nu s-au identificat factori negativi care să ridice probleme în raport cu cerinţele de respectare a normelor de mediu.

Prin implicarea directă a operatorului în realizarea mentenanţei infrastructurii şi realizarea de investiţii şi preocuparea pentru înnoirea parcului propriu, se creează premisele pentru reducerea continuă a emisiilor de CO_2 şi particule, iar programele de modernizare a infrastructurii prin implementarea de măsuri de reducere a poluării duc la creşterea confortului locuitorilor şi a calităţii vieţii.

V.2. Asociația de Dezvoltare Intercomunitară - TRANSPORT METROPOLITAN SEPSI

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „ TRANSPORT METROPOLITAN SEPSI" a fost înființată în anul 2024, ca urmare a unei inițiative de colaborare între mai multe unități administrativ-teritoriale din județul Covasna.

Asociația De Dezvoltare Intercomunitară „ Transport Metropolitan Sepsi" este formată din:

- *municipiul SFÂNTU GHEORGHE*
- *comunele Reci, Ozun, Chichiș, Ilieni, Arcuș, Valea Crișului, Comuna Ghidfalău, Micfalău, Bodoc, Malnaș, Bixad, Moacșa.*

Asociația s-a constituit în scopul înființării, organizării, reglementării, finanțării exploatării, monitorizării și gestionării în comun a serviciului de transport public de persoane (denumit în continuare Serviciul) pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și pentru realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente Serviciului, pe baza strategiei de dezvoltare a Serviciului (denumită în continuare Strategia de dezvoltare).

Interesul comun care a stat la baza constituirii Asociației a fost interesul general al locuitorilor de pe raza unităților administrativ-teritoriale membre pentru îmbunătățirea calității Serviciului, în condițiile unor tarife taxe care să respecte limitele de suportabilitate ale populației și principiul "poluatorul plătește", atingerea și respectarea standardelor europene privind protecția mediului, precum și creșterea capacității de atragere a fondurilor pentru finanțarea investițiilor necesare în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului.

Obiectivele prin care asociația își propune să își aducă la îndeplinire scopul sunt:

a) urmărirea, monitorizarea și raportarea indicatorilor de performanță și aplicarea metodologiei de comparare a acestor indicatori, elaborată de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, prin raportare la operatorul cu cele mai bune performanțe din domeniul serviciilor comunitare de utilități publice;

b) restrângerea ariilor în care se manifestă condițiile de monopol;

c) protecția și conservarea mediului natural și construit;

d) înființarea unui compartiment ca autoritate de autorizare cu atribuții specificate de legislația în vigoare inclusiv în regulamentul propriu;

e) să asigure gestionarea serviciilor de utilități publice astfel încât să fie respectate obligațiile specifice de serviciu public;

f) să elaboreze și să aprobe strategii proprii în vederea îmbunătățirii și dezvoltării serviciilor de utilități publice, utilizând principiul planificării strategice multianuale;

g) să promoveze dezvoltarea și/sau reabilitarea infrastructurii tehnico-edilitare aferente sectorului serviciilor de utilități publice și programe de protecție a mediului pentru activitățile și serviciile poluante;

h) să consulte asociațiile utilizatorilor în vederea stabilirii politicilor și strategiilor locale și a modalităților de organizare și funcționare a serviciilor;

i) să informeze periodic utilizatorii asupra stării serviciilor de utilități publice și asupra politicilor de dezvoltare a acestora;

j) să medieze şi să soluţioneze conflictele dintre utilizatori şi operatori, la cererea uneia dintre părţi;
k) să monitorizeze şi să controleze modul de respectare a obligaţiilor stabilite în sarcina operatorilor, inclusiv cele asumate de operatori prin contractele de delegare a gestiunii cu privire la: respectarea indicatorilor de performanţă şi a nivelurilor serviciilor, ajustarea periodică a tarifelor conform formulelor de ajustare negociate la încheierea contractelor de delegare a gestiunii, cu respectarea dispoziţiilor Legii concurenţei nr. 21/1996, republicată, cu modificările şi completările ulterioare exploatarea eficientă şi în condiţii de siguranţă a sistemelor de utilităţi publice sau a altor bunuri aparţinând patrimoniului public şi/sau privat al unităţilor administrativ-teritoriale, aferente serviciilor, realizarea investiţiilor prevăzute în contractul de delegare a gestiunii în sarcina operatorului, de asigurare a protecţiei mediului şi a domeniului public, asigurare a protecţiei utilizatorilor;
l) să stabilească cerinţele şi criteriile de participare şi selecţie a operatorilor la procedurile publice organizate pentru atribuirea contractelor de delegare a gestiunii;
m) să solicite informaţii cu privire la nivelul şi calitatea serviciului furnizat/prestat şi cu privire la modul de întreţinere, exploatare şi administrare a bunurilor din proprietatea publică sau privată a unităţilor administrativ-teritoriale, încredinţate pentru realizarea serviciului;
n) să invite operatorul pentru audieri, în vederea concilierii diferenţelor apărute în relaţia cu utilizatorii serviciilor;
o) să aprobe stabilirea, ajustarea sau, după caz, modificarea preţurilor şi tarifelor serviciilor de utilităţi publice propuse de operatori, în baza metodologiilor elaborate de autorităţile de reglementare potrivit competenţelor acordate acestora prin legea specială;
p) să monitorizeze şi să exercite controlul cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilităţi publice şi să ia măsurile necesare în cazul în care operatorul nu asigură indicatorii de performanţă şi continuitatea serviciilor pentru care s-a obligat;
q) să sancţioneze operatorul în cazul în care acesta nu operează la nivelul indicatorilor de performanţă şi eficienţă la care s-a obligat şi nu asigură continuitatea serviciilor;
r) să rezilieze contractele de delegare a gestiunii în condiţiile şi situaţiile prevăzute de clauzele contractuale.
s) prin hotărâri ale consiliilor locale se vor stabili (dacă va fi cazul) si alte atribuţii, drepturi şi obligaţii pentru a căror exercitare unităţile administrativ-teritoriale membre conferă Asociaţiei mandat, conform art. 10 alin. (5) din Legea nr. 51/200, cu modificările şi completările ulterioare.

Exercitarea atribuţiilor, drepturilor şi obligaţiilor prevăzute mai jos este condiţionată de primirea în prealabil a unui mandat special din partea autorităţilor deliberative ale unităţilor administrativ-teritoriale membre ale asociaţiei:

(a) dreptul de a delega gestiunea Serviciului de utilităţi publice transferate în responsabilitatea asociaţilor, inclusiv dreptul de a pune la dispoziţie sistemele de utilităţi publice aferente serviciilor de utilităţi publice transferate;

b) elaborarea şi aprobarea strategiilor proprii privind dezvoltarea serviciilor, a programelor de reabilitare, extindere şi modernizare a sistemelor de utilităţi publice existente, precum şi a programelor de înfiinţare a unor noi sisteme, inclusiv cu consultarea operatorilor;

c) aprobarea documentaţiei de atribuire, care va include obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii ce urmează a fi atribuit şi anexele obligatorii la acestea - în cazul gestiunii delegate;

d) aprobarea modificării contractelor de delegare a gestiunii precum şi a anexelor sale;

e) elaborarea şi aprobarea regulamentelor serviciilor, a caietelor de sarcini, a contractelor de furnizare/prestare a serviciilor şi a altor acte normative locale referitoare la serviciile de utilităţi publice, pe baza regulamentelor-cadru, a caietelor de sarcini-cadru şi a contractelor-cadru de furnizare/prestare ori a altor reglementări-cadru elaborate şi aprobate de autorităţile de reglementare competente;

f) stabilirea şi aprobarea anuală a taxelor pentru finanţarea serviciilor comunitare de utilităţi publice, în situaţiile prevăzute de legile speciale;

g) aprobarea stabilirii, ajustării sau modificării preţurilor şi tarifelor, după caz, în condiţiile legii speciale, cu respectarea normelor metodologice/procedurilor elaborate şi aprobate de autorităţile de reglementare competente;

h) să refuze, în condiţii justificate, aprobarea preţurilor şi tarifelor propuse de operator.

V.3. Operatorul de transport public - Multi-Trans SA

A. DATE DE IDENTIFICARE A AGENTULUI ECONOMIC

1. Numele societăţii

S.C. Multi-Trans S.A.

2. Număr de înregistrare

→ Oficiul Registrului Comerţului: J1998000287143

→ Cod de identificare fiscală: RO 555397

3. Forma juridică de constituire: Societate pe Acţiuni

4. Adrese, tel, fax:

→ Sediul social – Sfîntu Gheorghe, cartierul Câmpul Frumos, strada Reimesch Ferenc nr. 4; judeţul Covasna

Tel: 0267-351 156

E-mail: office@multitrans.ro ; website: www.multitrans.ro

5. Tipul activităţii principale şi codul CAEN

Obiectul de activitate principal:

Denumire activitate	**Cod CAEN**
Transporturi terestre de pasageri, pe bază de grafic	4931

Capital social

Capitalul social al *SC Multi-Trans SA* este de 171.084 lei împărțit în 57.028 acțiuni nominative în valoare nominală de 3 lei fiecare, subscris în întregime de acționarul unic Consiliul Local Sfântu Gheorghe.

Scurt istoric

Multi-Trans S.A. este o societate pe acțiuni, având ca obiect principal de activitate conform codului CAEN 4931.

În anul 1973 a fost înființat IJGCL, care avea în dotare 6 autobuze TV20 folosite pentru transportul în comun de persoane. La sfârșitul anului 1979 prin Decretul nr. 377/1979 a fost înființat IJTL. (cu 362 mijloace de transport). Atunci IJTL avea 789 de angajați.

La începutul anului 1982 prin Decizia nr. 334 IJTL-ul şi IJGCL-ul au fost comasate, astfel a luat ființă EJTL. În cursul anului 1990 pe baza Deciziilor nr.71/1990 şi 93/1990 a fost reînființat IJTL Sfântu Gheorghe, care avea în dotare 285 mijloace de transport şi lucra cu 667 angajați. Prin Decizia nr. 20 în anul 1991 Prefectura județului Covasna a transformat IJTL-ul în RATL (regie autonomă). Conform HG 597 în anul 1992 şi Decizia 43 al Consiliului Județean Covasna în anul 1992 serviciile publice locale trec în subordinea Consiliilor locale. Conform O.U.G. nr. 30/1997 şi 53/1997 din anul 1997 RATL se transformă în societate pe acțiuni, astfel ia naştere Multi-Trans SA. Începând cu anul 1997 şi până astăzi activitatea societății Multi-Trans SA s-a redus treptat de la transporturi regulate pe ruta Sfântu Gheorghe-Budapesta, transporturi regulate în satele şi comunele din județ, transportul în comun pe raza municipiului Sfîntu Gheorghe şi transport ocazional intern şi internațional la activitatea de bază de astăzi (serviciul public de transport persoane pe raza municipiului Sfântu Gheorghe) şi la activitatea de transport intern şi internațional de persoane pe bază de comenzi ferme (transport ocazional, excursii turism). Concomitent s-a redus şi parcul auto (la 24 mijloace de transport utilizate, din care 17 autobuze urbane şi 1 microbuz) şi numărul personalului la 49 angajați. Astăzi obiectul principal al societății Multi-Trans SA este transportul public de persoane în municipiul Sfântu Gheorghe.

V.3.1.Conducerea Şi Personalul Societății

Număr total de salariați 49 (la finele lunii iunie 2024), din care:

Structura numerică de personal :

- conducerea societății: 1 director general;
- serviciul financiar-contabil şi juridic: 11 persoane;
- departamentul coloană auto şi autogară: 25 persoane;
- serviciul tehnic -administrativ: 12 persoane

Administrarea societății este exercitată de Consiliul de Administrație format din 5 membri numiți de reprezentanții Adunării Generale ale Acționarilor de Consiliul Local al municipiului Sfântu Gheorghe.

Delegarea conducerii societății s-a făcut prin decizia Consiliului de Administrație în favoarea domnului Tittesz Zoltán, pe un mandat de 4 ani.

Salariul mediu brut pe unitate în primul semestru al anului 2024 a fost 7.591 lei (calculat la media de 48 salariați) față de 6.833 lei în primul semestru al anului 2023 (calculat la media de 47 salariați). Această creştere se datorează indexării salariilor având în vedere creşterea salariului minim pe economie pe parcursul anului 2023.

V.3.2. Descrierea Activității Curente A Societății

1. Piață / Tendințe

Transportul public local de călători este caracterizat prin câteva elemente specifice:

- este un serviciu de utilitate socială;
- se află într-un raport permanent cu instituțiile guvernamentale şi autoritățile de administrație locală;
- furnizează prestații de interes colectiv (public) şi general.

Acest serviciu funcționează în baza a două principii fundamentale:

- continuitatea – acest serviciu nu poate fi întrerupt dacă viața publică este dezorganizată, el trebuind să satisfacă interese publice în mod continuu;
- interesul general trebuie să primeze în fața celui particular.

Pentru ca acest serviciu public să funcționeze corect într-un oraş şi în spiritul celor două principii fundamentale, este necesar să se asigure:

A. organizarea traficului (managementul);
B. personal specializat;
C. ansamblu infrastructură/vehicule la standarde ridicate;
D. resurse financiare corespunzătoare.

Serviciul de transport public local de călători din municipiul Sfântu Gheorghe a fost influențat, în mod negativ, în ultimii ani de o serie de factori printre care:

- dezvoltarea accentuată a transportului cu autoturismele personale;
- efectele negative ale pandemiei SARS -Cov 19;
- efectele negative ale războiului dintre Rusia şi Ucraina;
- stagnarea dezvoltării economice (scăderea numărului locurilor de muncă, mai ales în perioada dintre anii 2009-2015, datorită crizei financiare globale, apoi datorită pandemiei SARS -Cov 19 în anii 2020 şi 2021);concurența neloială a firmelor care efectuează transport județean (şi interjudețean) şi care, la intrarea în municipiu, efectuează transport urban din ce în ce mai accentuat;
- creşterea semnificativă a numărului de taxiuri şi recent de apariția în oraş al serviciilor de genul "ridesharing" care activează pe teritoriul municipiului;

Ca majoritatea oraşelor mici şi mijlocii din România, municipiul Sfântu Gheorghe s-a confruntat cu problema menținerii sistemului existent de transport local public, datorită lipsei fondurilor de dezvoltare.

Acum trei-patru ani şi segmentul de transport public a resimțit puternic efectele negative ale pandemiei Covid, simțindu-se o scădere la numărul călătoriilor pe parcursul anului 2021 față de perioadele dinaintea pandemiei datorită limitărilor, restricțiilor şi nu în

ultimul rând datorită precauției populației de a utiliza autobuzele urbane, acestea fiind un spațiu mai restrâns și în unele perioade ale zilei, mai aglomerate. Pe parcursul anului 2022 încetul cu încetul numărul călătoriilor a revenit la normal, efectele pandemiei Covid simțindu-se din ce în ce mai puțin, chiar a crescut în anul 2022, 2023 și 2024 față de perioadele dinaintea pandemiei și față de fiecare an în parte.

În prezent transportul public de călători din municipiul Sfântu Gheorghe este realizat de către S.C. Multi-Trans S.A. prin aproximativ 14 de linii (trasee) în zilele lucrătoare (din care 6 linii principale) și 6 linii în zilele nelucrătoare (sâmbătă, duminică, sărbători legale).

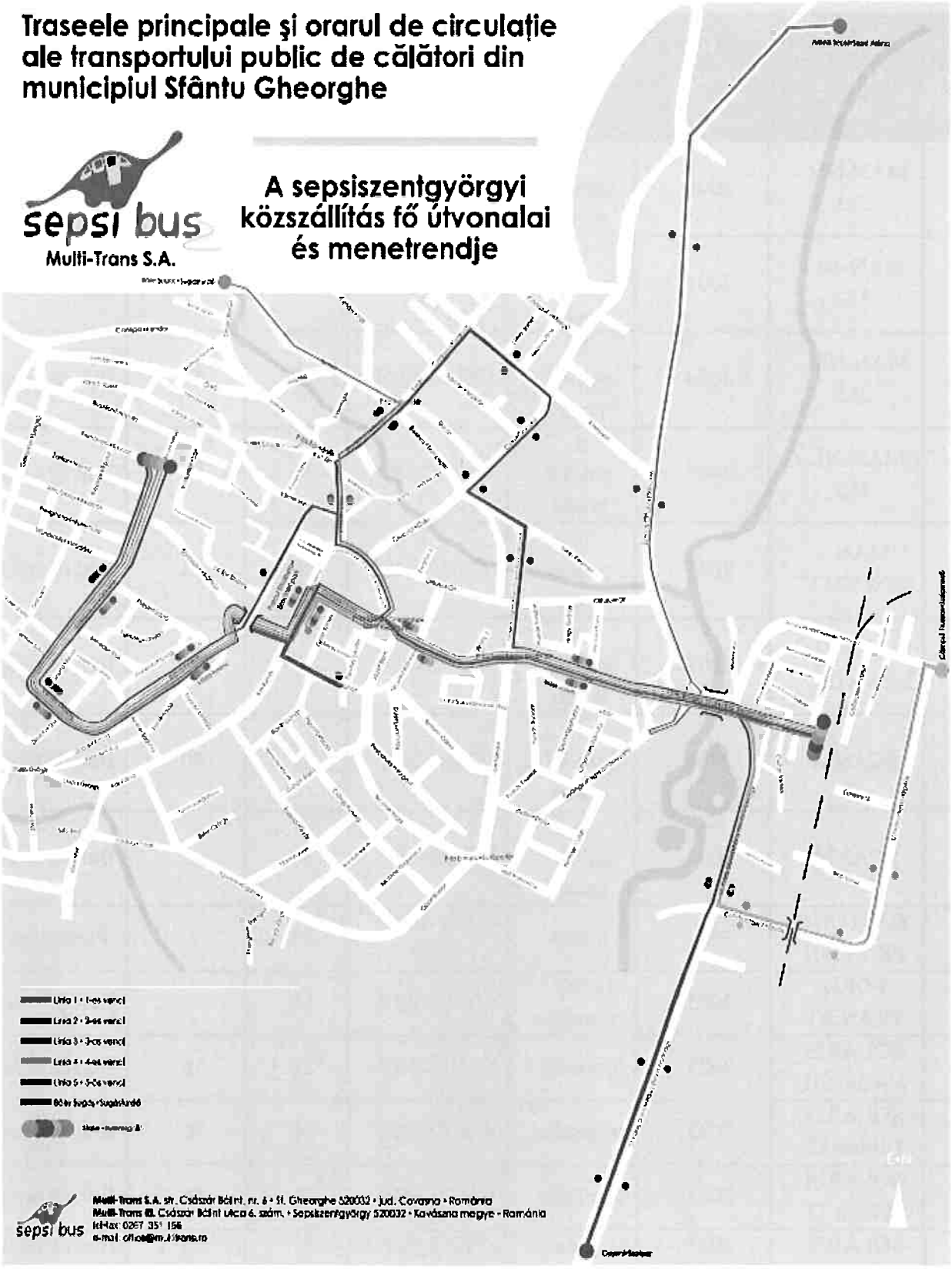
În zilele lucrătoare autobuzele destinate transportului public local parcurg în medie 1.600 km., iar în zilele nelucrătoare aproximativ 650 km.

2. Produse / Servicii

Cifra de afaceri a societății Multi-Trans S.A. (pe baza datelor financiare din anul 2024) se compune din:

- 37,7 % compensație suportată de Consiliul Local al Municipiului Sfântu Gheorghe pentru acoperirea funcționării serviciului de transport în comun conform contractului de delegare;
- 27,15 % venituri din activitatea de bază – transport public de persoane în Municipiul Sfântu Gheorghe (vânzări titluri de călătorie și venituri din închirierea suprafețelor exterioare ale autobuzelor urbane pentru reclama, publicitate);
- 20,45 % diferențe de tarif suportate de Consiliul Local al Municipiului Sfântu Gheorghe pentru acoperirea gratuităților și reducerilor de tarife conform contractului de delegare a gestiunii;
- 10,9 % venituri din servicii de transport către terți, pe bază de comenzi și contracte;
- 10,9 % venituri din activitățile de servicii de autogară;

Cele șase linii principale:



3. Parcul auto

Parcul auto al societății Multi-Trans S.A. – Forma actualizată 2025

Nr. Crt	Denumire / Marcă (tip)	An fabricație	Utilizare	Nr. circulație	Nr. locuri		
1	MAN-NM-223	2006	tr. public/ taxări	CV-05-TEL	27	39	Bun de retur
2	MAN-NL-313	2001	tr. public/ taxări	CV-05-TEM	37	58	Bun de retur
3	MAN-NM-285	2004	tr. public/ taxări	CV-05-TEN	22	44	Bun de retur
4	MAN-NL-313	2003	tr. public/ taxări	CV-05-TEP	36	56	Bun de retur
5	MAN – NM 223 F	2005	tr. public/ taxări	CV-05-ZIS	20	63	Bun de retur
6	MAN – 21/ Lion's City	2005	tr. public/ taxări	CV-05-ZIT	35	55	Bun de retur
7	SCANIA	2004	tr. public/ taxări	CV-06-NBJ	37	50	Bun de retur
8	SCANIA	2004	tr. public/ taxări	CV-06-NBL	38	55	Bun de retur
9	YOUTONG ZK 6129H	2007	taxări	CV -02-DKD	50	-	Proprietate
10	FORD TRANSIT	2005	Taxări / tr. public	CV-04-PRZ	15	-	Bun de retur
11	SOLARIS Urbino 9H	2023	tr. public	CV-11-SBB	27	36	Bun de retur
12	SOLARIS Urbino 12	2023	tr. public	CV-12-SBB	31	56	Bun de retur
13	SOLARIS Urbino 12	2023	tr. public	CV-13-SBB	31	56	Bun de retur
14	SOLARIS	2023	tr. public	CV-14-SBB	31	56	Bun de retur

	Urbino 12						
15	SOLARIS Urbino 12	2023	tr. public	CV-15-SBB	31	56	Bun de retur
16	SOLARIS Urbino 12	2023	tr. public	CV-16-SBB	31	56	Bun de retur
17	SOLARIS Urbino 9H	2023	tr. public	CV-18-SBB	27	36	Bun de retur
18	SOLARIS Urbino 9H	2023	tr. public	CV-19-SBB	27	36	Bun de retur
19	SOLARIS Urbino 9H	2023	tr. public	CV-21-SBB	27	36	Bun de retur
20	SOLARIS Urbino 9H	2023	tr. public	CV-22-SBB	27	36	Bun de retur
21	SOLARIS Urbino 9H	2023	tr. public	CV-23-SBB	27	36	Bun de retur
22	SOLARIS Urbino 12	2023	tr. public	CV-20-SBB	31	56	Bun de retur
23	Remorcă furgon	2006	taxări	CV-04-CHJ	-	-	Proprietate
24	Remorcă tr. biciclete	2023	tr. public	CV-07-CFN	-	-	Proprietate
25	Dacia Logan	2005	coloană	CV-04-RCA	5	-	Proprietate
26	Dacia Papuc Mixt 1704	1996	coloană	CV-02-RAT	5	-	Prop. casare (Proprietate)
27	Dacia Logan MCV	2016	coloană	CV-22-MTT	5	-	Proprietate
28	Renault Megane sedan	2021	director	CV-21-MTT	5	-	Proprietate
29	Ford Transit Courier Van Trend	2024	coloană	CV-23-MTT	2	-	Proprietate

4. **Tarife bilete şi abonamente actuale**

sepsi bus
Multi-Trans

TARIFE
BILETE ȘI ABONAMENTE

Tarife pentru bilete din data de 01.12.2023

Bilet o călătorie (procurat prin automate de bilete)	2,5 lei
Bilet valabil 45 minute prin aplicația 24 pay	2,5 lei
Bilet 2 călătorii	5,0 lei
Set bilet 10 călătorii	22,0 lei
Procurarea directă a biletelor de călătorie de la conducătorul autobuzului valabil pentru o călătorie	5,0lei

Tarife pentru abonamente din data de 20.12.2023

Abonament

Abonament lunar toate liniile	84,0 lei

Abonament cu reducere pentru pensionari

cu pensii până la 1450 lei	Abonament gratuit
cu pensii între 1451 lei - 2000lei	Abonament cu reducere 50%: 42,0 lei

Abonament gratuit pentru elevi

Abonament pentru elevi care frecventează unitățile de învățământ din municipiul Sfântu Gheorghe	Abonament gratuit

5. **Performanțele financiare în ultimii zece ani** (pe baza datelor financiare din bilanțurile contabile, conform reglementărilor din România cu privire la regulile contabile)

Performanțele financiare în ultimii zece ani

Perioada	Cifra de Afaceri	Profit/Pierdere din exploatare (lei)	Profit/ Pierdere net (lei)
Anul 2014	3.710.091	-72.987	-81.712
Anul 2015	3.761.427	12.980	3.925
Anul 2016	3.360.839	-175.879	-183.143
Anul 2017	3.553.431	31.409	19.941
Anul 2018	3.863.196	-148.209	-155.143
Anul 2019	4.293.939	-18.557	-27.655
Anul 2020	4.109.624	167.280	163.412
Anul 2021	4.962.061	274.467	227.579
Anul 2022	5.877.929	212.756	169.656
Anul 2023	7.110.118	525.827	401.220
Anul 2024	7.758.353	635.670	492.967

6. **Puncte tari, puncte slabe**

Concluziile privind aspectele ce caracterizează activitatea societății Multi-Trans S.A. grupate pe puncte tari şi puncte slabe se prezintă astfel:

Puncte tari:

- este o societate comercială, care funcţionează în conformitate cu legislația în vigoare privind dreptul de funcționare, dreptul de proprietate, dreptul social, dreptul comercial, dreptul mediului şi cel al muncii;
- are autorizațiile de funcționare emise de entitățile abilitate;
- deține licențe de transport, autorizații de operator public local (de transport);
- asigură un transport sigur şi punctual pentru populația municipiului Sfântu Gheorghe;
- capacitatea de transport actuală asigurată de parcul de autobuze urbane este în mare măsură suficientă pentru deservirea călătorilor pe liniile existente;
- Multi-Trans S.A. sau predecesorii acestuia au asigurat transportul în comun pe raza municipiului Sfântu Gheorghe, încă de la înființarea acestui serviciu;
- dispune de personal calificat, atestat profesional de organismele abilitate, capabil să păstreze şi să asigure continuitatea în condiții bune a serviciilor de transport public în municipiul Sfântu Gheorghe;
- stabilitate bună a personalului, fără fluctuații mari, fidelitate şi atașament față de firmă;
- nivel bun de disciplină a muncii în rândul salariaților;
- deține dotarea tehnică adecvată (chiar dacă este învechită o parte din ele, care
- urmează a fi modernizată complet în următoarele luni) pentru realizarea obiectului de activitate;

- existența unei piețe sigure pentru serviciile societății;
- relații tradiționale cu clienții;
- organizare eficientă a activității comerciale;
- performanțe financiare foarte bune în ultimii ani;
- fără datorii la bugetul de stat, cel al asigurărilor sociale de stat și bugetul local;management calificat, cu experiență și preocupat pentru îmbunătățirea serviciului de transport public de călători.

Puncte slabe:

- insuficiența resurselor financiare proprii necesare modernizării parcului de autovehicule în special, cât și a transportului de călători public în general (stații moderne, linii noi, sisteme moderne de ticketing, etc.), a construcțiilor (capăt de linie, terminale, garaje, hale și dotările aferente)
- investițiile pentru modernizarea servciului public se realizează prin accesarea de pr-fonduri nerambursabile de către Municipiul Sfântu Gheorghe.
- o parte din parcul de autobuze este învechit, urmând să fie înlocuite și acestea în viitorul apropiat cu autobuze noi ecologice tot prin accesarea de fonduri europene sau alte fonduri nerambursabile.

Indicatori De Performanță

DENUMIRE INDICATOR	ADMIN. NEEXECUTIVI			
	NIVEL IMPUS	NIVEL REALIZAT	PONDERE	REALIZAT %
Cifra de afaceri (plafon minim semestrial)	1.600.00 lei	3.513.906 lei	10 %	21,96 %
Creanțe peste 45 zile la alți clienți decât Consiliul Local (palfon maxim)	20.000 lei	14.887 lei	10 %	13,43 %
Datorii peste 45 zile la alți furnizori decât Consiliul Local (palfon maxim)	20.000 lei	0 lei	10 %	> 100 %
Cheltuieli la 1.000 lei venit (plafon maxim)	999,9 lei	997,90 lei	10 %	10,02 %
Productivitatea muncii (palfon minim) – Cifra de afaceri anualizata/nr. mediu salariați	65.000 lei	146.413 lei	10 %	21,52 %
Satisfactia clientului – indicator bazat pe un studiu de opinie – 2 ani	Min. 45% din cei care folosesc serviciile Multi-Trans SA sa fie multumiti	88,60%	5%	9,84 %

Excluderea oricarei discriminari privind accesul la serviciile de transport public	Sa fie respectat	Respectat	5%	5 %
Respectarea reglementărilor specifice din domeniu	Sa fie respectat	Respectat	10%	10 %
Stabilirea, revizuirea si raportarea la timp a indicatorilor de performanta	Sa fie respectat	Respectat	30%	30 %
Total			100 %	>221,77 %

Analizând cele de mai sus se poate observa că procentul de realizare a indicatorilor de performanță a fost realizat mult peste nivelul impus.

V.3.5. Propuneri De Dezvoltare Şi Modernizare A Transportului Public De Călători Pe Anul 2025-2026

- Remarcarea corespunzătoare a spațiilor destinate opririi în stații a mijloacelor de transport în comun (după realizarea acestei măsuri este foarte important şi controlul şi sancționarea proprietarilor mijloacelor de transport care staționează sau opresc în spațiile destinate mijloacelor de transport în comun – astfel s-ar fluidiza transportul în comun şi ar crește siguranța călătorilor, care urcă şi coboară în diferite stații);
- Continuarea dotării şoferilor, paznicilor şi a personalului auxiliar şi de la atelier cu echipament de lucru (tricouri, cămăşi, pantaloni, şalopete, bocanci etc.) personalizate cu însemnele societății;
- Finalizarea proiectelor din fondurilor europene pentru reorganizarea şi modernizarea din temelii a transportului public urban (autobuze electrice, sediu/depou nou, stații de alimentare electrice, capăt de linie, stații şi linii noi, e-ticketing etc) prin Municipalitate (acordare de suport, implicare în toate proiectele);
- Reorganizarea liniilor şi al programului de transport public după finalizarea şi predarea lucrărilor din fonduri europene la depou, capăt de linie, stații de autobuze, e-ticketing, automate de bilete, etc.

Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public trebuie să fie parte componentă a dezvoltării durabile a zonei metropoiltane a municipiului Sfântu Gheorghe, prin oferirea de servicii economice şi sociale tuturor locuitorilor comunității fără compromiterea viabilității sistemelor naturale, sociale şi economice. Transportul public urban este al patrulea factor ca importanță al incluziunii sociale. Repartizarea activităților economice şi gestionarea mobilității rezidențiale în orașe condiționează deplasările care au loc de două ori pe zi. Factori ca locul de muncă, locuința, egalitatea de şanse şi transportul au un rol esențial în incluziunea soc ială.

Componenta socială ce caracterizează transportul urban de călători trebuie să fie o preocupare de bază a administrației locale. Această preocupare este determinată de faptul că serviciul de transport public este utilizat, în acest moment, în primul rând de categoriile sociale cu venituri medii şi/sau mici.

Principalele obiective pe termen scurt:

- Asigurarea în condiţii optime a continuităţii activităţii de transport public de călători pe raza municipiului Sfântu Gheorghe şi extinderea pe zona metropolitană a acestuia;
- Asigurarea serviciului de transport public local de călători în condiţii de siguranţă, punctual şi confortabil, respectând programul de circulaţie;
- Creşterea mobilităţii la nivel urban;
- Modernizarea sistemului de transport public;
- Atragerea de resurse financiare nerambursabile sau parţial nerambursabile (dacă este posibil) pentru achiziţionarea a încă 5-6 autobuze urbane noi, ecologice;
- Gestionarea pe principii economice şi de eficienţă a serviciului;
- Responsabilitate şi legalitate;
- Informarea şi consultarea permanentă a călătorilor;
- Finalizarea proiectelor pe fonduri europene privind modernizarea transportului public de călători la (staţii de autobuze noi, automate de bilete. depou-sediu nou, capăt de linie nou, linii/trasee noi, e-ticketing, informare călători online, etc.)
- Monitorizarea permanentă a cheltuielilor şi a costurilor de operare, elaborarea de cash-flow -uri săptămânale, lunare;
- Urmărirea modului cum sunt utilizate mijloacele de transport de către conducătorii auto în vederea reducerii/ menţinerii costurilor de exploatare;
- Alocarea de resurse materiale, umane şi financiare, astfel încât să se asigure realizarea obiectivelor în condiţii de maximă eficienţă în accepţiunea serviciului de utilitate publică;
- Asigurarea unui sistem de evidenţă a sesizărilor şi reclamaţiilor şi de rezolvare operativă al acestora, cât şi reducerea reclamaţiilor fondate treptat;
- Asigurarea şi realizarea unei statistici al accidentelor şi analiza acestora;
- Realizarea indicatorilor de performanţă;
- Asigurarea principiilor guvernanţei corporative privind modul de funcţionare al companiei

Societatea Multi-Trans S.A. se află într-un proces susţinut de creştere şi dezvoltare, demonstrând o stabilitate economico-financiară solidă. Aceasta este confirmată de indicatorii analizaţi pentru perioadele de referinţă – respectiv lichiditatea patrimonială şi imediată, solvabilitatea, productivitatea muncii, cifra de afaceri şi profitul în creştere – precum şi de absenţa datoriilor restante către bugetul de stat, bugetul local sau furnizori. Totodată, se remarcă o creştere semnificativă a numărului de călătorii şi a călătorilor transportaţiV.4 Delegarea gestiunii serviciului de Transport Public Local

Delegarea gestiunii serviciului public de transport local de călători pe raza teritorială a Asociaţiei de Dezvoltare Intercomunitară "Transport Metropolitan Sepsi" se propune a fi realizată prin atribuire directă, în baza unui contract de delegare a gestiunii, către operatorul SC Multi-Trans SA. Alegerea acestei modalităţi de atribuire este fundamentată pe prevederile art. 28 alin. (3) şi art. 29 din Legea serviciilor comunitare de utilităţi publice nr. 51/2006, ale

Legii nr. 92 din 2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ teritoriale, cu modificările şi completările ulterioare, precum şi pe dispoziţiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători.

Delegarea gestiunii serviciului de transport se va realiza cu respectarea următoarelor cerinţe de bază:

- actualul stadiu de dezvoltare al sistemului de transport public local din *Municipiul Sfântu Gheorghe* trebuie menţinut şi dezvoltat în continuare;
- serviciile de utilităţi publice se organizează şi se gestionează de către autorităţile administrativ - teritoriale în raport cu infrastructura tehnico - edilitară existentă, în conformitate cu prevederile art. 3 alin. 1 din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publice;
- serviciile de utilităţi publice sunt supuse regimului juridic al serviciilor publice de interes general, fiindu-le aplicabile obligaţiile de serviciu public definite potrivit exigenţei/cerinţei fundamentale: continuitate din punct de vedere calitativ şi cantitativ, în condiţii contractuale reglementate, conform prevederilor art. 7 alin. 1 lit. b din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publice;

Delegarea directă este justificată prin necesitatea asigurării continuităţii serviciului public de transport, a stabilităţii şi predictibilităţii în organizarea acestuia, precum şi a protejării interesului public general. Totodată, atribuirea directă permite menţinerea unui nivel corespunzător de calitate şi siguranţă a serviciului, evitând riscul întreruperii sau al disfuncţionalităţilor ce ar putea apărea în lipsa unui operator desemnat.

În acest sens, atribuirea directă către SC Multi-Trans SA constituie o soluţie oportună şi legală, care răspunde obiectivelor de eficienţă, accesibilitate şi sustenabilitate ale transportului public local în cadrul Asociaţiei de Dezvoltare Intercomunitară "Transport Metropolitan Sepsi".

CAPITOLUL VI. MODALITĂȚI DE ATRIBUIRE A SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL DE PERSOANE

În conformitate cu prevederile Legii serviciilor comunitare de utilităţi publice nr. 51/ 2006 autorităţile administraţiei publice locale sunt libere să hotărască asupra modalităţii de gestiune a serviciilor de utilităţi publice aflate sub responsabilitatea lor. Autorităţile administraţiei publice locale au posibilitatea de a gestiona în mod direct serviciile de utilităţi publice în baza unei hotărâri de dare în administrare sau de a încredinţa gestiunea acestora, respectiv toate ori numai o parte din competenţele şi responsabilităţile proprii privind furnizarea/ prestarea unui serviciu de utilităţi publice ori a uneia sau mai multor activităţi din sfera respectivului serviciu de utilităţi publice, în baza unui contract de delegare de gestiune.
Modalitatea de gestiune a serviciilor de utilităţi publice se stabileşte prin hotărâri ale autorităţilor deliberative ale unităţilor administrativ-teritoriale, în baza unui studiu de oportunitate, în funcţie de natura şi starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preţ/calitate, de interesele actuale şi de perspectivă ale unităţilor administrativ-teritoriale, precum şi de mărimea şi complexitatea sistemelor de utilităţi publice.

Raporturile juridice dintre unităţile administrativ-teritoriale sau, după caz, dintre asociaţiile de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilităţi publice şi operatori ori operatorii regionali, după caz, sunt reglementate prin:

a) hotărâri privind darea în administrare a furnizării/ prestării serviciilor de utilităţi publice către operatorii de drept public (servicii de interes local sau judeţean, specializate, cu personalitate juridică, înfiinţate şi organizate sub autoritatea consiliilor locale sau a consiliilor judeţene, după caz, prin hotărâri ale autorităţilor deliberative ale unităţilor administrativ teritoriale) respectiv, contracte de delegare a gestiunii serviciilor de utilităţi publice către operatorii- societăţi reglementate de Legea 31/1990, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, cu capital social integral al unităţilor administrativ teritoriale, înfiinţate de autorităţile deliberative ale unităţilor administrativ-teritoriale respective.

b) contractele de delegare a gestiunii serviciilor de utilităţi publice, în cazul gestiunii delegate.
Bunurile ce compun sistemele de utilităţi publice prin intermediul cărora sunt furnizate/ prestate serviciile de utilităţi publice pot fi:
a) date în administrare şi exploatate în baza hotărârii de dare în administrare;
b) puse la dispoziţie şi exploatate în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului.

Gestiunea serviciilor de utilităţi publice se organizează şi se realizează în următoarele modalităţi:

→ gestiune directă
→ gestiune delegată

Prezentul studiu de oportunitate propune delegarea gestiunii prin gestiune directă menită să asigure realizarea unui serviciu de calitate.

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care autorităţile deliberative şi executive, în numele unităţilor administrativ-teritoriale pe care le reprezintă, îşi asumă şi exercită nemijlocit toate competenţele şi responsabilităţile ce le revin potrivit legii cu privire

la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora.

Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau de drept privat definiți conform prevederilor legale în vigoare, fără aplicarea Legii 98/ 2016 privind achizițiile publice, Legii 99/ 2016 privind achizițiile sectoriale și Legii 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii.

CAPITOLUL VII. INVESTIȚIILE CONSIDERATE NECESARE PENTRU MODERNIZAREA, ÎMBUNĂTĂȚIREA CALITATIVĂ ȘI CANTITATIVĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL PRIN CURSE REGULATE

Operatorul realizează investiții din surse proprii sau atrase, fiindu-i recunoscute costurile asociate investițiilor în masura în care acestea sunt incluse în Programul de investiții al Operatorului, parte din Contractul de Servicii Publice.

Investițiile necesare pentru modernizare și extindere vor rezulta în urma activității de administrare prin elaborarea politicilor și strategiilor, a programelor de dezvoltare și modernizare a infrastructurii, a normelor și regulamentelor.

Actualul stadiu de dezvoltare al sistemului de transport public local din *municipiul Sfântu Gheorghe* trebuie menținut și dezvoltat la același nivel în comunele limitrofe, membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, fiind necesare mai multe investiții.

Scopul urmărit de managementul societății și de autoritățile administrației publice locale este eficientizarea activității de transport public de călători în municipiul Sfântu Gheorghe, prin creșterea frecvenței traficului, creșterea capacității de transport și asigurarea unui serviciu de transport public de călători modern, ecologic, care să răspundă cerințelor de ritmicitate, confort și siguranță ale cetățenilor.

Investițiile privind achiziția de mijloace de transport respectiv altor componente din cadrul sistemului de transport utilizate în derularea prezentului contract vor fi doar de tip ecologic, cu respectarea standardelor de calitate și mediu pentru toți operatorii desemnați.

Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane

Pentru armonizarea SIDU și PMUD Sfântu Gheorghe preluăm propunerile din SIDU pentru transportul public (Sursa PMUD Sf Gheorghe, pag. 244)

→ Realizare terminal de transport intermodal metropolitan;

→ Extindere depou pentru autobuze;

→ Modernizarea și înființarea de stații de transport public noi, inclusiv în zona metropolitană, focusată la centre de cartiere, axa portocalie, unități de învățământ, zone industriale, gara CF, câte 2 stații în fiecare sat component cu linii de transport public;

→ Extinderea sistemului de management al traficului și al sistemului de e-ticketing,

→ Modernizarea transportului în comun prin achiziționarea de autobuze electrice;

→ Reabilitarea și amenajarea căilor de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul public;

→ Stații de încărcare pentru material rulant electric la capuri de linii în zona metropolitană.

CAPITOLUL VIII. DURATA CONTRACTULUI DE DELEGARE

Referitor la durata contractelor de servicii publice, există 3 categorii de dispoziţii legale care reglementează acest aspect :

1. În conformitate cu art. 4 alin. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători şi de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 şi nr. 1107/70 ale Consiliului, durata contractelor de servicii publice este limitată şi nu depăşeşte 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul şi cu autobuzul şi 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată şi cu alte moduri de transport pe şine.
2. Pe de altă parte, prevederile legislaţiei naţionale, respectiv art. 28 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, impun o durată fixă a serviciilor de delagare a serviciului de transport public local, respectiv 10 ani pentru transporturile realizate cu autobuze si 15 ani pentru transporturile realizate cu tramvai , troileibuze si mijloace de transport pe cablu.

Legea nr. 92/2007 impune în mod imperativ principiul limitării duratei de derulare a acestor contracte, în considerarea promovării principiului asigurării mediului concurenţial şi al protejării, totodată, a intereselor destinatarilor finali ai serviciului public respectiv, valori consacrate şi ocrotite în legislaţia Uniunii Europene.

În acest sens, dispoziţiile art. 28 alin.(1) din legea examinată circumstanţiază, în funcţie de specificul fiecărei activităţi desfăşurate, termenul maxim al contractului de atribuire a gestiunii,

a) 10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare; 15 ani, în cazul în care contractul de delegare are ca obiect şi transportul pe şine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a acestui mod de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului;

b) 15 ani, în cazul transportului pe şine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou.

Referitor la aceste durate, Curtea Constituţională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstituţionalitate a prevederilor art. 28 din Legea 92/2007 că aceste termene îndeplinesc condiţia rezonabilităţii, în sensul că sunt suficiente pentru a asigura desfăşurarea activităţii şi realizarea planului de afaceri al comerciantului, fiind stabilite circumstanţiat, proporţional cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport, deţinute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar şi în considerarea termenului mediu de uzură fizică a fiecărui tip de autovehicul utilizat în scopul realizării transportului public.

3. Pe de altă parte, art. 32 alin. (3) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publice, completată şi modificată de OUG 58/2016, statuează că: " Durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabileşte, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 şi ale Legii nr. 100/2016 şi nu va depăşi durata maximă necesară recuperării investiţiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. În cazul gestiunii directe, autorităţile administraţiei publice locale, cu excepţia celor care sunt membre ale asociaţiilor de dezvoltare intercomunitară, sunt obligate ca, periodic, respectiv o dată la 5 ani, să facă analize privind eficienţa economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, după caz.".

În conformitate cu cele prevăzute mai sus propunem încheierea Contractului de delegare pe o perioadă de 10 ani.

CAPITOLUL IX. REDEVENȚA

Redevența este o sumă de bani pe care operatorul delegat o plătește autorității publice pentru dreptul de a presta un serviciu public, în acest caz – transportul public de persoane.

Redevența pentru serviciu se actualizează anual, cu rata inflației.

Redevențele în contractele de delegare a transportului public sunt reglementate de:

→ Contractul de delegare;

→ Documentația de atribuire;

→ Legea 51/2006 – a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată cu modificările și completările ulterioare ;

→ Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale;

→ Codul administrativ (OUG 57/2019) – pentru regimul concesiunilor;

→ Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 – privind serviciile publice de transport de călători pe calea ferată și rutier, cu modificările și completările ulterioare.

Scopul redevenței:

→ Compensare pentru folosirea unui bun public sau a dreptului exclusiv de operare;

→ Generare de venituri pentru autoritatea publică;

→ Control și eficiență – asigură că operatorul are un interes economic în buna exploatare a serviciului.

Contractul de delegare va cuprinde în mod obligatoriu clauze referitoare la nivelul redevenței. La stabilirea nivelului redevenței, Entitatea Contractantă va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului public (autobuzele achiziționate prin fonduri UE, alte investiții) și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește astfel încât să nu crească semnificativ efortul localităților membre de plată a compensației de exploatare, prin creșterea nivelului redevenței. Cheltuiala cu redevența este cheltuială eligibilă pentru plata compensației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul.

În ceea ce privește stabilirea nivelului redevenței aferent bunurilor concesionate, trebuie avute în vedere următoarele obiective :

- Minimizarea impactului asupra populației,
- Simplificarea procedurilor de decontări.

Având în vedere că serviciul de transport public local este un serviciu de utilitate publică si în vederea unui impact social cât mai mic (si aceasta cheltuială este eligibila pentru stabilirea costului per km, al tarifelor și calculul compensării), considerăm că redevența trebuie stabilită la un nivel suportabil.

Referitor la gradul de suportabilitate a populației menționăm că rata de suportabilitate este procentajul din venitul mediu lunar al familiei (gospodăriei) cheltuit pe o categorie de

servicii comunitare de utilități publice (nivelul facturii medii lunare împărțit la venitul mediu lunar al gospodăriei exprimat în procente), conform Hotărârii nr. 246 din 16 februarie 2006 pentru aprobarea Strategiei naționale privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice.

Obiectul analizei gradului de suportabilitate a populației este de a stabili contextul condițiilor socioeconomice și demografice față de care vor fi introduse măsuri de investiții în domeniul transportului public. Aceste condiții vor determina efectiv dacă valoarea redevenței propuse spre plată operatorului va fi sau nu suportabilă pentru societate, având în vedere că veniturile acestuia vor proveni din tarifele impuse de către acesta pentru utilizarea serviciului de transport public.

Calculul gradului de suportabilitate se face împărțind cheltuielile suportate al unui utilizator cu serviciul de transport public la veniturile nete ale gospodăriilor, astfel:

$$Gradul\ de\ suportabilitate = \frac{Tarif\ consum\ mediu}{Venit\ mediu\ gospodărie} x\,100$$

Metodologia de calcul a redevenței ca procent (calculat pe baza gradului de suportabilitate al populației) din valoarea anuală a amortizării bunurilor concesionate este în conformitate cu prevederile normelor legislative în vigoare. Astfel, în conformitate cu art. 29, al. 11, lit. (m) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice modificată și completată de Legea nr. 225/2016, „la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică si puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul".

CAPITOLUL X. PROFITUL REZONABIL

Conform prevederilor articolului 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, costurile care trebuie luate în considerare într-un contract de servicii publice pot include „o rentabilitate adecvată a capitalului". Compensația pentru obligația de serviciu public nu poate depăși efectul financiar net al obligației, definit ca fiind egal cu costurile, minus veniturile generate de exploatarea serviciului public, minus veniturile potențiale induse la nivel de rețea, plus un „profit rezonabil".

Contractele de transport public aliniate conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 reprezintă contracte pentru atribuirea unui serviciu de interes economic general și nu este legat de un risc comercial sau contractual major, în special ca urmare a faptului că, în esență, se compensează integral costurile nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general. Conform reglementărilor, profitul rezonabil nu poate depăși rata de SWAP aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de bază (adică 1%).

Importanța

→ Asigură un echilibru între interesul public și interesul operatorului;
→ Previne supra-compensarea și deci ajutorul de stat ilegal;
→ Este esențial în calculul compensației pentru acoperirea costurilor serviciului (de ex. gratuități, reduceri).

Nivelul profitului rezonabil influențează:

→ Nivelul de risc preluat de operator;
→ Investițiile proprii realizate în infrastructură sau mijloace de transport;
→ Durata contractului;
→ Piața locală (nivelul cererii, politicile tarifare etc.);
→ Tipul de operator (public vs. privat).

CONCLUZII

Studiul de oportunitate se va utiliza ca element de bază pentru realizarea analizelor necesare deciderii asupra transportului în Zona Metropolitana Sepsi.

În elaborarea studiului s-a ţinut cont de actele normative, standardele şi normativele în vigoare la nivel naţional.

Prin delegarea directă a serviciului de transport public se asigură monitorizarea strictă şi impunerea promptă.

Societatea de Transport Multi-Trans S.A a demonstrat de-a lungul timpului potenţialul tehnic, financiar şi organizatoric în prestarea unui serviciu de transport public în acord cu standardele europene.

Se propune delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate pe teritoriul A.D.I. „Transport Metropolitan Sepsi" în modalitatea gestiunii directe, către Multi-Trans S.A., operator care a demonstrat că are capacitatea de a gestiona judicios serviciul de transport public local încredinţat iniţial la nivelul municipiului Sfântu Gheorghe cu condiţia parcurgerii tuturor etapelor procedurale conform legislaţiei în vigoare.

Având în vedere precizările menţionate în cuprinsul prezentului Studiu de Oportunitate, apreciem că sunt asigurate atât premisele tehnice şi manageriale pentru justificarea atribuirii directe către operatorul Multi-Trans S.A cât şi respectarea prevederilor legale în vigoare la nivel naţional şi comunitar în ceea ce priveşte delegarea gestiunii serviciului de transport public local, drept pentru care Asociaţia de Dezvoltare Intercomunitară " Transport Metropolitan Sepsi " propune încheierea Contractului de Servicii Publice cu operatorul S.C. Multi-Trans S.A., prin atribuire directă pe o perioada de 10 ani, conform prevederilor legale în materie adoptate la nivel naţional şi comunitar.