

ROMÂNIA
JUDEȚUL VRANCEA
CONSILIUL LOCAL AL COMUNEI MILCOVUL

PROIECT

HOTĂRÂREA nr. ____
din ____ 2019

Privind: avizarea documentației de atribuire pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate și acordării mandatului special domnului Primar să aprobe întreaga documentație de atribuire privind delegarea serviciului de transport public prin curse regulate, în cadrul Adunării Generale a ASOCIAȚIEI „METROPOLITAN TRANS”

Consiliul local al comunei MILOVUL, județul Vrancea, întrunit în ședința extraordinară din data de ____ 2019

- având în vedere:

- proiectul de hotărâre inițiat de Primarul comunei Milcovul privind avizarea întregii documentații de atribuire pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate și acordării mandatului special domnului Primar să aprobe întreaga documentație de atribuire privind delegarea serviciului de transport public prin curse regulate, în cadrul Adunării Generale a ASOCIAȚIEI „METROPOLITAN TRANS”

- raportul comun al secretarului comunei și al Compartimentului urbanism înregistrat la nr. 1432 din 20 martie 2019;

- adresa Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de utilități publice pentru serviciul de transport public local prin curse regulate, „ASOCIAȚIA METROPOLITAN TRANS” nr. 123 din 15 martie 2019;

- prevederile art. 10 alin. (5), art. 32 alin. (2) art. 30 alin. (1) și alin. (5) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată cu modificările și completările ulterioare;

- prevederile art.1 alin. (4) lit. h), art. 17 alin. (1¹), alin. (2), alin. (3), art. 20 alin. (6), art. 23¹ alin. (1), art. 26 din Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr.92/2007, republicată cu modificările și completările ulterioare;

- prevederile Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;

În temeiul prevederilor art.36 alin. (2) lit. d), alin.(6) lit. a) pct.14, art.45 și art. 115 alin.(1) lit. b) din Legea administrației publice locale nr.215/2001, republicată cu modificările și completările ulterioare

HOTĂRĂȘTE:

Art.1 Se aproba avizarea documentației de atribuire pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate în cadrul Adunării Generale a „ASOCIAȚIA METROPOLITAN TRANS”, prezentată în **anexa nr. 1 – Studiu de oportunitate privind delegarea gestiunii serviciul de transport public local, conform**

Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și anexa nr. 2 - (Proiect de) Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local, conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, care fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2 Se aproba acordarea mandatului special domnului Primar al Comunei Milcovul – Dl. NEAȚĂ MIHAI, să aprobe întreaga documentație de atribuire privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate în cadrul Adunării Generale a „ASOCIAȚIA METROPOLITAN TRANS”.

Art.3 Prezenta hotărâre va fi dusă la îndeplinire de Primarul comunei prin Compartimentul urbanism și va fi comunicată persoanelor interesate de către secretarul comunei.

INITIATOR PROIECT DE HOTĂRÂRE,
PRIMAR



NEAȚĂ

AVIZAT PENTRU LEGALITATE,
SECRETAR COMUNĂ

PĂUNA MĂLUREANU

STUDIU DE OPORTUNITATE



PRIVIND DELEGAREA GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC CONFORM REGULAMENTULUI CE NR. 1370/2007



Servicii de consultanta necesare intocmirii documentatiei pentru incheierea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de calatori

PAGINA DE CAPĂT

Atributele documentului

Denumirea documentului:	Studiu de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public conform Regulamentului CE Nr. 1370/2007
Servicii conform contract	Servicii de consultanta necesare intocmirii documentatiei pentru incheierea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de calatori
Data elaborării:	28.11.2018
Ordonator principal de credite:	Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „METROPOLITAN TRANS”
Beneficiarul investiției:	Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „METROPOLITAN TRANS”

Elaborator: SC URBANSOPE SRL

Manager de proiect - Expert transport public	Dr. Ing. Andrei Gheorghiu
Expert managementul flotelor și planificare	Dr. Ing. Andrei Gheorghiu
Expert mobilitate urbană	Dr. Ing. Radu Dragomir
Expert sisteme de taxare în transporturi	Dr. Ing. Radu Timnea
Expert economist si achizitii publice	Ing. Ionela Dragomir

„STUDIU DE OPORTUNITATE PENTRU DELEGAREA GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC CONFORM REGULAMENTULUI CE NR. 1370/2007”

FOAIE DE SEMNĂTURI

Manager de proiect – Expert transport public	Dr. Ing. Andrei Gheorghiu
Expert managementul flotelor și planificare	Dr. Ing. Andrei Gheorghiu
Expert mobilitate urbană	Dr. Ing. Radu Dragomir
Expert sisteme de taxare în transporturi	Dr. Ing. Radu Timnea
Expert economist si achizitii publice	Ing. Ionela Dragomir

PROIECTANT

:



Nr. contract : 57

Data contract : 14.08.2018



CUPRINS

1. Obiectul și scopul studiului de oportunitate	1
1.1. Oportunitatea și necesitatea studiului	1
1.2. Ordonator principal de credite	2
1.3. Beneficiarul lucrării.....	2
1.4. Elaboratorul studiului de oportunitate	2
2. Descrierea și identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului a cărei gestiune urmează a fi delegată	4
2.1. Prevederi legislative	4
2.2. Corelarea cu documentele strategice relevante	6
2.3. Identificarea și descrierea ariei teritoriale	8
2.3.1. Municipiul Focșani	8
2.3.2. Comuna Golești	24
2.3.3. Comuna Cîmpineanca	26
2.3.4. Comuna Răstoaca	27
2.3.5. Comuna Vînători	29
2.3.6. Comuna Milcovul.....	30
2.4. Identificarea și descrierea serviciului de transport public și a sistemului de transport aferent.....	31
2.4.1. Linii de transport. Grafice de circulație	32
2.4.2. Linii de transport. Grafice de circulație	34
2.4.3. Prezentarea datelor colectate din teren	59
2.5. Evidențierea principalelor probleme și nevoi	115
3. Situația economico-financiară a serviciului de transport public local și starea tehnică a sistemului aferent acestuia.....	119
3.1. Inventarul bunurilor mobile și imobile, proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente serviciului	119
3.1.1. Informații mijloace transport.....	119
3.1.2. Informații stații	123
3.2. Situația economico-financiară a serviciului de transport public local.....	125
3.2.1. Venituri.....	125
3.2.2. Cheltuieli.....	125

3.2.3. Cost/km	126
3.2.4. Valoarea compensației.....	126
4. Investițiile necesare pentru îmbunătățirea calitativă și cantitativă a serviciului, precum și a condițiilor sociale și de mediu și extindere a serviciului	127
4.1. Zonificare.....	127
4.2. Determinarea populației din fiecare zonă și identificarea locurilor de muncă cu potențial de atragere a populației	129
4.3. Analiza cererii de transport previzionate	130
4.3.1. Situația evaluată.....	135
4.4. Stabilirea necesarului pentru parcul de vehicule de transport public.....	152
5. Analiza modalităților de gestiune a serviciului de transport public	156
5.1. Definirea opțiunilor de gestiune a serviciului de transport public	156
5.2. Stabilirea și recomandarea variantei optime pentru gestiunea serviciului de transport public	163
6. Analiză privind calculul compensației	167
7. Indicatori de performanță pentru serviciul de transport public.....	169
8. Concluzii	170

LISTA FIGURILOR

Fig. 2.1. Evoluția populației Municipiului Focșani, 2009 – 2018.....	10
Fig. 2.2. Traseele de transport public județean.....	16
Fig. 2.3. Localizarea unităților de învățământ pe teritoriul Municipiul Focșani	21
<i>Fig. 2.4. Distribuția populației la nivelul zonelor de trafic</i>	<i>22</i>
Fig. 2.5. Locația principalilor angajatori, Mun. Focșani	23
Fig. 2.6. Locația principalelor centre comerciale, Mun. Focșani	24
Fig. 2.7. Așezarea geografică a Comunei Golești.....	25
Fig. 2.8. Evoluția populației Comunei Golești, 2010 – 2018	26
Fig. 2.9. Așezarea geografică a Comunei Cîmpineanca	26
<i>Fig. 2.10. Evoluția populației Comunei Cîmpineanca, 2010 – 2018.....</i>	<i>27</i>
Fig. 2.11. Așezarea geografică a Comunei Răstoaca	28
<i>Fig. 2.12. Evoluția populației Comunei Răstoaca, 2010 – 2018.....</i>	<i>28</i>
Fig. 2.13. Așezarea geografică a Comunei Vînători	29
<i>Fig. 2.14. Evoluția populației Comunei Vînători, 2010 – 2018.....</i>	<i>30</i>
Fig. 2.15. Așezarea geografică a Comunei Milcovul	30
<i>Fig. 2.16. Evoluția populației Comunei Milcovul, 2010 – 2018.....</i>	<i>31</i>
Fig. 2.17. Traseul liniei 1.....	36
Fig. 2.18. Traseul liniei 2.....	38
Fig. 2.19. Traseul liniei 3.....	40
Fig. 2.20. Traseul liniei 4.....	42
Fig. 2.21. Traseul liniei 6.....	44
Fig. 2.22. Traseul liniei 7.....	46
Fig. 2.23. Traseul liniei 8.....	48
Fig. 2.24. Traseul liniei 9.....	50
Fig. 2.25. Traseul liniei 10.....	52
Fig. 2.26. Traseul liniei 11.....	53
Fig. 2.27. Traseul liniei 51.....	55
Fig. 2.28. Trasee pe care este permis accesul vehiculelor de transport pulic interjudețean	58
Fig. 2.29. Linia 1 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval dimineață, tur	59
Fig. 2.30. Linia 1 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval dimineață, tur	60
Fig. 2.31. Linia 1 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval dimineață, retur	60
Fig. 2.32. Linia 1 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval dimineață, retur	61

Fig. 2.33. Linia 1 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval după-amiază, tur	61
Fig. 2.34. Linia 1 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval după-amiază, tur	62
Fig. 2.35. Linia 1 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval după-amiază, retur	62
Fig. 2.36. Linia 1 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval după-amiază, retur	63
Fig. 2.37. Linia 10 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval dimineață, tur	63
Fig. 2.38. Linia 10 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval dimineață, tur	64
Fig. 2.39. Linia 10 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval dimineață, retur	64
Fig. 2.40. Linia 10 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval dimineață, retur	65
Fig. 2.41. Linia 10 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval prânz, tur	65
Fig. 2.42. Linia 10 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval prânz, tur	66
Fig. 2.43. Linia 10 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval prânz, retur	66
Fig. 2.44. Linia 10 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval prânz, retur	67
Fig. 2.45. Linia 10 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval după-amiază, tur	67
Fig. 2.46. Linia 10 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval după-amiază, tur	68
Fig. 2.47. Linia 10 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval după-amiază, retur	68
Fig. 2.48. Linia 10 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval după-amiază, retur	69
Fig. 2.49. Linia 51 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval dimineață, tur	69
Fig. 2.50. Linia 51 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval dimineață, tur	70
Fig. 2.51. Linia 51 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval dimineață, retur	70

Fig. 2.52. Linia 51 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval dimineață, retur	71
Fig. 2.53. Linia 51 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval prânz, tur	71
Fig. 2.54. Linia 51 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval prânz, tur	72
Fig. 2.55. Linia 51 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval prânz, retur	72
Fig. 2.56. Linia 51 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval prânz, retur	73
Fig. 2.57. Linia 51 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval după-amiază, tur	73
Fig. 2.58. Linia 51 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval după-amiază, tur	74
Fig. 2.59. Linia 51 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval după-amiază, retur.....	74
Fig. 2.60. Linia 51 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval după-amiază, retur.....	75
Fig. 2.61. Linia 7 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval dimineață, tur	75
Fig. 2.62. Linia 7 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval dimineață, tur	76
Fig. 2.63. Linia 7 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval dimineață, retur	76
Fig. 2.64. Linia 7 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval dimineață, retur	77
Fig. 2.65. Linia 7 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval prânz, tur	77
Fig. 2.66. Linia 7 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval prânz, tur	78
Fig. 2.67. Linia 7 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval prânz, retur	78
Fig. 2.68. Linia 7 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval prânz, retur	79
Fig. 2.69. Linia 7 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval după-amiază, tur	79
Fig. 2.70. Linia 7 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval după-amiază, tur	80
Fig. 2.71. Linia 7 – evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval după-amiază, retur.....	80

Fig. 2.72. Linia 7 – evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval după- amiază, retur.....	81
Fig. 2.73. Linia 1 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	82
Fig. 2.74. Linia 2 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	83
Fig. 2.75. Linia 3 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	83
Fig. 2.76. Linia 7 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	84
Fig. 2.77. Linia 10 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	84
Fig. 2.78. Linia 51 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	85
Fig. 2.79. Linia 1N – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	85
Fig. 2.80. Linia 1V – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	86
Fig. 2.81. Linia 1 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	86
Fig. 2.82. Linia 2 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	87
Fig. 2.83. Linia 3 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	87
Fig. 2.84. Linia 7 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	88
Fig. 2.85. Linia 10 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	88
Fig. 2.86. Linia 51 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	89
Fig. 2.87. Linia 1N – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	89
Fig. 2.88. Linia 1V – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	90
Fig. 2.89. Numărul de călători rămași în stație.....	90
Fig. 2.90. Linia 1 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	91

Fig. 2.91. Linia 4 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	92
Fig. 2.92. Linia 9 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	92
Fig. 2.93. Linia 51 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	93
Fig. 2.94. Linia 1N – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	93
Fig. 2.95. Linia 1V – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	94
Fig. 2.96. Linia 1 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	94
Fig. 2.97. Linia 4 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	95
Fig. 2.98. Linia 9 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	95
Fig. 2.99. Linia 51 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	96
Fig. 2.100. Linia 1N – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	96
Fig. 2.101. Linia 1V – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	97
Fig. 2.102. Numărul de călători rămași în stație.....	97
Fig. 2.103. Linia 3 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	98
Fig. 2.104. Linia 4 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	99
Fig. 2.105. Linia 6 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	99
Fig. 2.106. Linia 7 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	100
Fig. 2.107. Linia 9 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	100
Fig. 2.108. Linia 10 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	101
Fig. 2.109. Linia 3 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	101

Fig. 2.110. Linia 4 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	102
Fig. 2.111. Linia 6 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	102
Fig. 2.112. Linia 7 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	103
Fig. 2.113. Linia 9 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	103
Fig. 2.114. Linia 10 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	104
Fig. 2.115. Numărul de călători rămași în stație.....	104
Fig. 2.116. Linia 3 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	105
Fig. 2.117. Linia 4 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	106
Fig. 2.118. Linia 6 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	106
Fig. 2.119. Linia 7 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	107
Fig. 2.120. Linia 9 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	107
Fig. 2.121. Linia 10 – evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	108
Fig. 2.122. Linia 3 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	108
Fig. 2.123. Linia 4 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	109
Fig. 2.124. Linia 6 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	109
Fig. 2.125. Linia 7 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	110
Fig. 2.126. Linia 9 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	110
Fig. 2.127. Linia 10 – evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate	111
Fig. 2.128. Numărul de călători rămași în stație.....	111
Fig. 2.129. Evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate – interval de dimineață.....	112

Fig. 2.130. Evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate – interval de după-amiază	112
Fig. 2.131. Evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate – interval de dimineață.....	113
Fig. 2.132. Evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate – interval de după-amiază	113
Fig. 2.133. Evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate – interval de dimineață.....	114
Fig. 2.134. Evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate – interval de după-amiază	114
Fig. 2.135. Structura parcului de vehicule în funcție de anul de fabricație	116
Fig. 2.136. Structura parcului de vehicule în funcție de anul de fabricație	116
Fig. 2.137. Starea și dotarea stațiilor de transport public	117
Fig. 4.1. Zonificarea Municipiului Focșani	128
Fig. 4.2. Zonificarea ADI	129

LISTA TABELELOR

Tabel 2.1. Traseele de transport public județean cu plecarea din Autogara Nord Focșani..	16
Tabel 2.2. Societăți comerciale cu peste 500 de angajați, 2017	23
Tabel 2.3. Statistica numărului de călătorii, 2017	56
Tabel 2.4. Statistica numărului de călătorii, 2018 (ian-mai)	56
<i>Tabel 2.5. Trasee transport public interjudețean cu oprire în Autogara Nord Focșani.....</i>	<i>57</i>
Tabel 3.1. Caracteristicile parcului de vehicule	120
Tabel 3.2. Caracteristicile stațiilor de transport public	123
Tabel 4.1. Distribuția pe zone a populației și locurilor de muncă	130
Tabel 4.2. Matricea deplasărilor populației active	132
Tabel 4.3. Matricea deplasărilor populației inactive	133
Tabel 4.4. Matricea deplasărilor interzonale	134
Tabel 4.5. Matricea rezultată după evaluarea liniei 1	136
Tabel 4.6. Matricea rezultată după evaluarea liniei 2	137
Tabel 4.7. Matricea rezultată după evaluarea liniei 3	138
Tabel 4.8. Matricea rezultată după evaluarea liniei 4	139
Tabel 4.9. Matricea rezultată după evaluarea liniei 51	140
Tabel 4.10. Matricea rezultată după evaluarea liniei 6	141
Tabel 4.11. Matricea rezultată după evaluarea liniei 7	142
Tabel 4.12. Matricea rezultată după evaluarea liniei 8	143
Tabel 4.13. Matricea rezultată după evaluarea liniei 9	144
Tabel 4.14. Matricea rezultată după evaluarea liniei 10	145
Tabel 4.15. Matricea rezultată după evaluarea liniei 11	146
Tabel 4.16. Matricea rezultată după evaluarea liniei Focșani-Cîmpineanca	147
Tabel 4.17. Matricea rezultată după evaluarea liniei Focșani-Milcovul	148
Tabel 4.18. Matricea rezultată după evaluarea liniei Focșani-Răstoaca	149
Tabel 4.19. Matricea rezultată după evaluarea liniei Focșani-Vînători-Jorăști/Focșani-Balta Raței/Focșani-Rădulești	150
Tabel 4.21. Fluxuri de călători, pe linii de transport, 2017	153
Tabel 4.22. Fluxuri de călători, pe linii de transport, 2018 (primele 9 luni)	153
Tabel 4.23. Fluxuri de călători, pe linii de transport, ora de vârf AM	154
Tabel 4.24. Calculul necesarului de vehicule (CMZL), ora de vârf AM, 2026	155
Tabel 6.1. Estimarea valorii compensației	168
Tabel 6.2. Estimarea costului/km	168

1. OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI DE OPORTUNITATE

1.1. Oportunitatea și necesitatea studiului

În vederea încheierii contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public conform Regulamentului CE Nr. 1370/2007, se întocmește prezentul studiu de oportunitate, care cuprinde toate elementele necesare, respectiv:

- descrierea și identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată;
- situația economico-financiară actuală a serviciului și starea tehnică a sistemului aferent acestuia;
- inventarul bunurilor mobile și imobile, proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente serviciului
- investițiile necesare pentru îmbunătățirea calitativă și cantitativă, precum și a condițiilor sociale și de mediu și extindere a serviciului;
- motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică modalitatea de delegare a gestiunii;
- analiza modalităților de gestiune a serviciului de transport public
- analiza privind calculul compensației
- analiza privind prețul optim al unei călătorii
- indicatori de performanță pentru serviciul de transport public
- durata estimată a contractului de delegare.

Prezentul studiu de oportunitate are drept scop fundamentarea modalității de gestiune a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate pe raza de competență a *Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „METROPOLITAN TRANS”*.

Studiul de oportunitate va permite luarea unei decizii informate asupra delegării administrării și operării serviciului de transport public, prin analiza tuturor aspectelor tehnice, juridice, economice și financiare specifice, astfel încât să se asigure adoptarea unor soluții optime.

Prin realizarea acestui obiectiv, se urmărește:

- asigurarea pe termen mediu și lung a unui serviciu de transport public de persoane în concordanță cu strategiile de dezvoltare a municipiului, precum și a infrastructurii aferente

- satisfacerea nevoilor populației, precum și ale instituțiilor publice și agenților economici, adică entitățile care sunt deservite prin serviciile de transport
- asigurarea eficienței și competitivității serviciului de transport public local de persoane
- asigurarea capacității suficiente de transport
- asigurarea unei acoperiri suficiente a serviciului de transport public
- asigurarea unui preț optim al călătoriilor realizate
- acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social
- menținerea serviciului de transport public de persoane la indicatorii de performanță stabiliți
- creșterea calității vieții cetățenilor, prin asigurarea unui transport public modern, eficient și de calitate

1.2. Ordonator principal de credite

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „METROPOLITAN TRANS”.

1.3. Beneficiarul lucrării

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „METROPOLITAN TRANS”.

1.4. Elaboratorul studiului de oportunitate

S.C. Urban Scope S.R.L.

CIF: RO35752863

SEDIU: Sos. Pipera, Nr 14, Et 3, Bucuresti, sector 1

Email: office@urbanscope.ro

Telefon/fax: 031.438.2379

Coduri CAEN:

7111 - Activități de arhitectură

5221 - Activități de servicii anexe pentru transporturi terestre

4211 - Lucrări de construcții a drumurilor și autostrăzilor

- 3091 - Fabricarea de motociclete
- 3092 - Fabricarea de biciclete și de vehicule pentru invalizi
- 9529 - Repararea articolelor de uz personal și gospodăresc n.c.a.
- 7112 - Activități de inginerie și consultanță tehnică legate de acestea
- 7022 - Activități de consultanță pentru afaceri și management
- 7021 - Activități de consultanță în domeniul relațiilor publice și al comunicării
- 4764 - Comerț cu amănuntul al echipamentelor sportive, în magazine specializate
- 7490 - Alte activități profesionale, științifice și tehnice n.c.a.
- 7320 - Activități de studiere a pieței și de sondare a opiniei publice
- 6209 - Alte activități de servicii privind tehnologia informației
- 6203 - Activități de management (gestiune și exploatare) a mijloacelor de calcul
- 6201 - Activități de realizare a soft-ului la comandă (software orientat client)
- 4619 - Intermedieri în comerțul cu produse diverse
- 4649 - Comerț cu ridicata al altor bunuri de uz gospodăresc

2. DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI, A ARIEI TERITORIALE ȘI A SISTEMULUI A CĂREI GESTIUNE URMEAZĂ A FI DELEGATĂ

2.1. Prevederi legislative

Conținutul prezentului document este reglementat de următoarele acte normative:

- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23.10.2007, privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de calatori
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, completată și modificată de OUG nr. 58/2016 și actualizată prin Legea nr. 225/2016;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, modificată și completată de Ordinul nr. 182/2011;
- Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului cadru pentru efectuarea transportului public local si a Caietului de sarcini cadru al serviciilor de transport public local
- Ordinul A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea normelor cadru privind stabilirea, ajustarea si modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane.
- Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală;
- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile;
- Legea nr. 37/19 ianuarie 2018 privind promovarea transportului ecologic;
- Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale
- Hotărârea de Guvern nr. 396/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice;
- Hotărârea de Guvern nr. 867/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de concesiune
- Legea nr. 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007

de lucrări și concesiune de servicii Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii;

- Hotărârea Guvernului României nr. 490/2011 privind completarea Regulamentului general de urbanism, aprobat prin Hotărârea Guvernului României nr. 525/1996;
- Hotărârea de Guvern nr. 1460/2008 - Strategia națională pentru dezvoltare durabilă a României - Orizonturi 2013-2020-2030;
- Legea nr. 21/1996 a concurenței;
- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996;
- Legea nr. 20/2015 pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 77/2014;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Hotărârea Guvernului nr. 93/2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Ghidul solicitantului - Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelului de proiecte cu numărul POR/2017/4/4.1/1, Axa prioritară 4, Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specifice 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană

2.2. Corelarea cu documentele strategice relevante

Pentru dezvoltarea sistemului și serviciului de transport public, este necesară și obligatorie încheierea unui contract de delegare a serviciului către un operator de transport public, cu respectarea normelor legale aflate în vigoare și a directivelor europene. În vederea acestui obiectiv sunt necesare următoarele acțiuni:

- Realizarea unui studiu de oportunitate privind delegarea serviciului de transport public local;
- Semnarea contractului de servicii publice asociat serviciilor de transport în comun care să corespundă reglementărilor din Regulamentul CE 1370/2007

Așa cum a fost menționat anterior, scopul prezentului studiu de oportunitate este acela de a asigura luarea unei decizii informate asupra delegării administrării și operării serviciului de transport public, astfel încât să se asigure un serviciu modern, eficient și de calitate, care să satisfacă cererea actuală și viitoare și să conducă la creșterea calității vieții cetățenilor din aria de acoperire.

Aceste obiective sunt conforme cu strategiile relevante de dezvoltare ale Municipiului Focșani, unitatea administrativ-teritorială care furnizează cererea majoritară de călătorie pentru serviciul de transport public de persoane pe raza de competență a *Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „METROPOLITAN TRANS”*.

Astfel, în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Focșani, documentul strategic care definește strategiile, politicile, proiectele și prioritățile pentru asigurarea unui transport durabil, stabilind viziunea pe termen lung inclusiv pentru dezvoltarea transportului public de persoane, au fost evidențiate următoarele probleme principale pentru transportul public de călători:

- Lipsa unor măsuri care să promoveze și să crească eficiența și atractivitatea transportului public, cum ar fi: vehicule moderne, cu consum redus de combustibil; bandă dedicată pentru transportul public; prioritizarea vehiculelor de transport public în locațiile semaforizate; managementul inteligent al transportului public, prin integrarea pe toate rutele a unui sistem de tarifyare tip e-ticketing, informare călători în stații etc.

- Lipsa unui terminal intermodal de călători, ceea ce face la vehiculele de transport public județean să aibă stații intermediare și trasee care se suprapun peste traseele de transport public urban

De asemenea, ca urmare a anchetelor și chestionarelor realizate în cadrul elaborării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, a fost identificată următoarea problemă legată de transportul public local, așa cum este acesta perceput de populație:

- O pondere foarte scăzută de utilizare a transportului public, 14 % din totalul deplasărilor zilnice.

În vederea eliminării disfuncționalităților evidențiate și pentru promovarea principiilor mobilității urbane durabile, în special prin asigurarea unui transport public

modern și eficient, care să reprezinte o opțiune viabilă și atractivă pentru deplasările cu vehiculul personal, în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă au fost propuse ca prioritate următoarele proiecte și măsuri, încadrate în categoria *Investițiilor destinate îmbunătățirii transportului public urban*:

- Încurajarea folosirii transportului în comun
- Crearea unui centru de control și gestionare a traficului, care să permită cu ajutorul infrastructurii specifice (semafoare inteligente, camere video, senzori pentru măsurarea traficului în timp real etc.) fluidizarea circulației prin redirectionarea autovehiculelor de pe arterele aglomerate pe rute alternative, segregarea traficului pe categorii de vehicule pe trasee funcționale
- Trasee noi de transport public care să lege zone care nu sunt deservite corespunzător (zona 1 cuprinsă între B-dul Unirii, B-dul Gării, Str. Anghel Saligny, Str. Longinescu și zona 2 cuprinsă între Str. Cuza Vodă, Str. Brăilei și Calea Moldovei)
- Trasee noi de transport în comun în periurban și urban

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Focșani 2014-2023, document cadru de referință care stabilește direcțiile strategice clare pentru viitorul orașului și al cetățenilor, acordă, de asemenea, o atenție deosebită transportului public, prin măsurile și proiectele propuse pentru implementare în perioada de referință considerată. Astfel, în cadrul Obiectivului strategic D.2: Creșterea eficienței, accesibilității și atractivității transportului public:

- Modernizarea și extinderea infrastructurii de transport public
- Abordare integrată a mobilității pentru creșterea nivelului de utilizare al transportului public

iar în cadrul Obiectivului Strategic D.3: Promovarea și dezvoltarea sistemelor de transport alternative și a intermodalității:

- Stimularea și dezvoltarea soluțiilor intermodale de transport

Prin urmare, oportunitatea prezentului studiu este justificată inclusiv prin strategiile locale, care asigură viziunea pe termen lung necesară oricărei intervenții în domeniul transportului și al mobilității sustenabile, obiectivul final fiind acela al asigurării unui transport public eficient, accesibil și atractiv, modern și conform cu așteptările populației, în vederea creșterii cotei modale a acestui mod de deplasare și reducerii deplasărilor cu vehiculul personal.

2.3. Identificarea și descrierea ariei teritoriale

Prezentul studiu de oportunitate are drept scop fundamentarea modalității de gestiune a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate pe raza de competență a *Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „METROPOLITAN TRANS”*.

Pentru obținerea tuturor datelor necesare pentru documentarea studiului de oportunitate, au fost utilizate următoarele categorii de informații:

- Informații obținute din analiza documentelor strategice relevante: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Focșani
- Informații furnizate de Beneficiar asupra stării actuale și dotării sistemului de transport
- Date colectate din teren

În prezent, ADI „METROPOLITAN TRANS” are în componență următoarele unități administrativ-teritoriale:

- Municipiul Focșani
- Comuna Golești
- Comuna Cîmpineanca
- Comuna Răstoaca
- Comuna Vânători
- Comuna Milcovul.

Prin urmare, analizele realizate în continuare în studiul de oportunitate vor cuprinde toate aceste UAT-uri, astfel încât să poată fi realizată o estimare cât mai exactă a populației care va fi deservită de transportul public de persoane evaluat, estimare care să conducă la o stabilire corectă a indicatorilor de performanță și a dotării tehnice necesare.

2.3.1. Municipiul Focșani

2.3.1.1. Așezare geografică

Municipiul Focșani este reședința județului Vrancea, situat în Regiunea de Dezvoltare Sud-Est a României, în partea sud-estică a județului, având următoarele vecinătăți:

- La nord: comuna Garoafa
- La est: comuna Vânători
- La sud-est: comuna Răstoaca
- La sud: comunele Slobozia, Ciorăști și Milcovul

- La vest: comuna Cotești și Câmpineanca
- La nord-vest: orașul Odobești

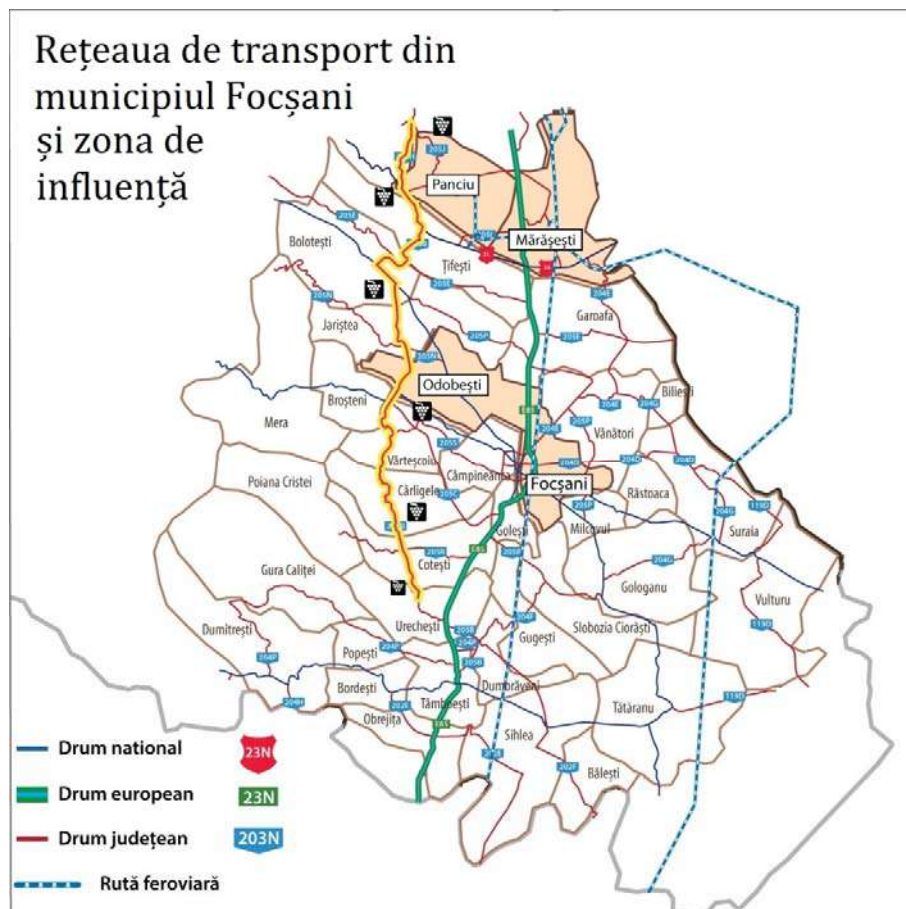


Fig. 2.1. Rețeaua de transport din Municipiul Focșani și zona de influență¹

Municipiul Focșani are două localități componente: Mândrești-Moldova, Mândrești-Munteni.

Municipiul este situat la intersecția latitudinii nordice de $45^{\circ}42''$ cu longitudinea estică de $26^{\circ}13''$ și are o suprafață de 48,15 kmp, ceea ce reprezintă 1% din suprafața județului Vrancea, fiind o localitate de dimensiune medie.

Orașul Focșani se află pe direcția magistralei feroviare București-Ploiești-Buzău-Suceava, iar drumul european 85 (E85) formează centura orașului.

Legăturile cu marile orașe sunt asigurate prin următoarele drumuri principale:

- dinspre sud pe E85 (DN2) din direcția București-Buzău;
- dinspre est, pe DN23 din direcția Brăila-Galați;
- dinspre est, pe DJ 204D din direcția Suraia;

¹ Sursă: Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Focșani

- dinspre nord, pe E85 din direcția Suceava-Bacău-Măreșești sau Iași-Vaslui-Tecuci și pe DJ 204E și DJ 209 din direcția Petrești și Vânători;
- dinspre vest, pe DN2D din direcția Târgu Secuiesc-Vidra-Bolotești-Drumul Vrancei sau pe DJ 205C din direcția Vidra-Bolotești-Odobești-Focșani;
- dinspre est, pe DN2M din direcția Andreiașu de jos;
- dinspre sud, pe DC 141 din direcția comunei Câmpineanca.

2.3.1.2. Populație

Municipiul Focșani reprezintă principalul centru socio-economic și industrial din Județul Vrancea.

Conform datelor *Institutului Național de Statistică*, la data de 1 ianuarie 2018 municipiul avea o populație stabilă totală de **92.936 de locuitori**. Dinamica populației este una negativă, în sensul că la nivelul anului 2002 numărul populației era de 100.475 de locuitori, mai mare cu 8% față de valoarea din 2018. În profil teritorial, variația demografică înregistrată în ultimii 10 ani evidențiază reducerea cu 4,1% a numărului de locuitori cu domiciliul stabil în municipiul Focșani, pondere ridicată comparativ cu variația aceluiași indicator în perioada de timp menționată, specifică județului Vrancea (-1,9%), respectiv României (-1,5%).

Evoluția similară a populației stabile la nivelul Municipiului Focșani, pentru intervalul 2009 - 2018, este evidențiată în graficul următor.

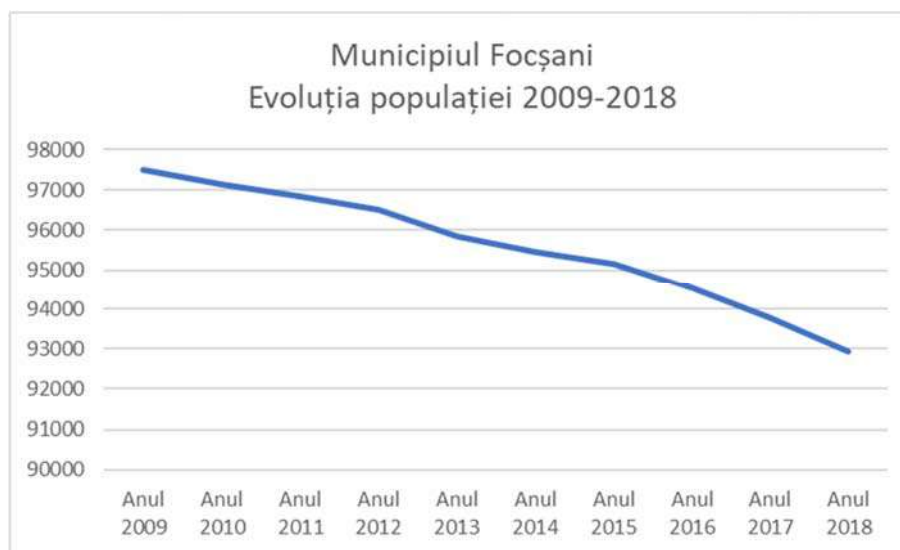


Fig. 2.1. Evoluția populației Municipiului Focșani, 2009 - 2018

Structura populației pe grupe de vârstă relevă o pondere mai ridicată a populației adulte (64%) față de situația la nivel județean (62%). O pondere mai redusă se înregistrează în cazul populației tinere, unde valoarea înregistrată la nivelul municipiului (14%) este mai mică față de cea consemnată la nivel județean (15%). Pentru populația

vârstnică din municipiul Focșani se remarcă, de asemenea, o pondere mai mică (22%) față de nivelul județean (23%).

Această repartitie pe grupe de vârste a populației municipiului are influență asupra caracteristicilor de deplasare ale cetățenilor, atât în privința numărului de deplasări (persoanele adulte contribuie cel mai mult la valoarea acestui indicator), cât și în ceea ce privește scopul și modul de deplasare.

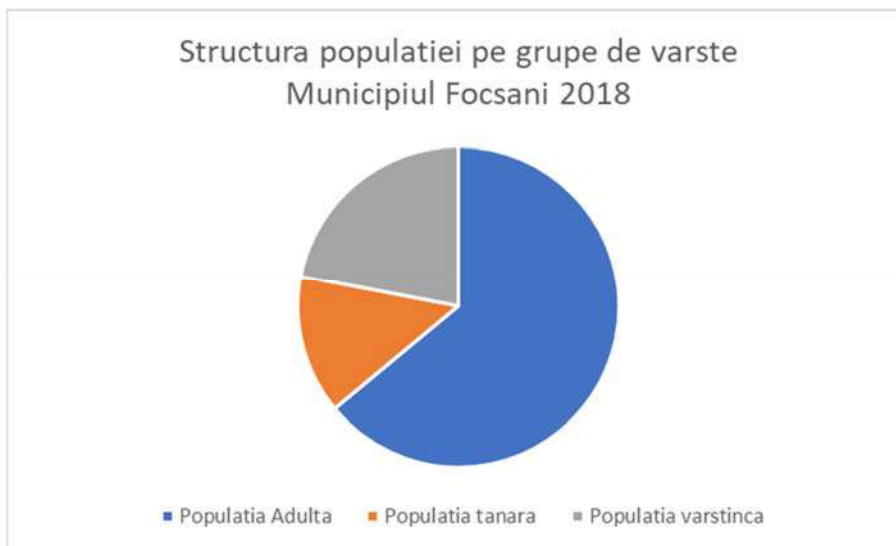


Fig. 2.2. Structura populației Municipiului Focșani pe grupe de vârstă 2018

2.3.1.3. Rețeaua stradală

Rețeaua stradală urbană este țesută pe structura formată din traseele drumurilor naționale și județene, având o dispunere lineară, cu căi de acces majore orientate în proporție de 70% pe direcția nord-sud. Cele mai solicitate din punct de vedere al traficului sunt sectoarele stradale pe care sunt suprapuse traseele drumurilor europene, naționale și județene. Traseul drumului european E85 delimitează zona urbană locuită de cea în care se desfășoară activități economice polarizatoare de trafic urban. Astfel, se formează o suprapunere a fluxurilor de tranzit cu cele locale, ceea ce constituie o disfuncționalitate majoră resimțită de locuitorii municipiului.

O altă deficiență a rețelei majore de circulație din zona Municipiului Focșani este generată de lipsa unei variante ocolitoare, care să ducă la eliminarea din rețeaua urbană a traficului de vehicule de marfă aflate în tranzit.

Rețeaua stradală a Municipiului Focșani este formată din 287 de străzi de categoria II, III și IV, cu o lungime totală de aproximativ 116 km, a căror îmbrăcăminte este din: asfalt, beton/pavele, balast sau pământ.

Conform informațiilor primite de la Beneficiar, în perioada 2017-2018 au fost finalizate următoarele lucrări asupra infrastructurii rutiere:

- Amenajări trotuare și ridicări la cotă pe sectorul de drum cuprins între str. Cuza Vodă de la intersecția cu DN 2 la intrarea în mun. Focșani și până la intersecția cu str. Mărășești, str. Mărășești și pasajul peste calea ferată 500
- Refacere infrastructura strada Păun Pincio
- Refacere infrastructura strada Toader Tardea
- Refacere infrastructura strada Oituz
- Refacere infrastructura strada Troțuș
- Refacere infrastructura str. Cotești, tronson cuprins între B-dul Unirii și str. Vâlcele
- Refacere infrastructura str. Unirea Principatelor

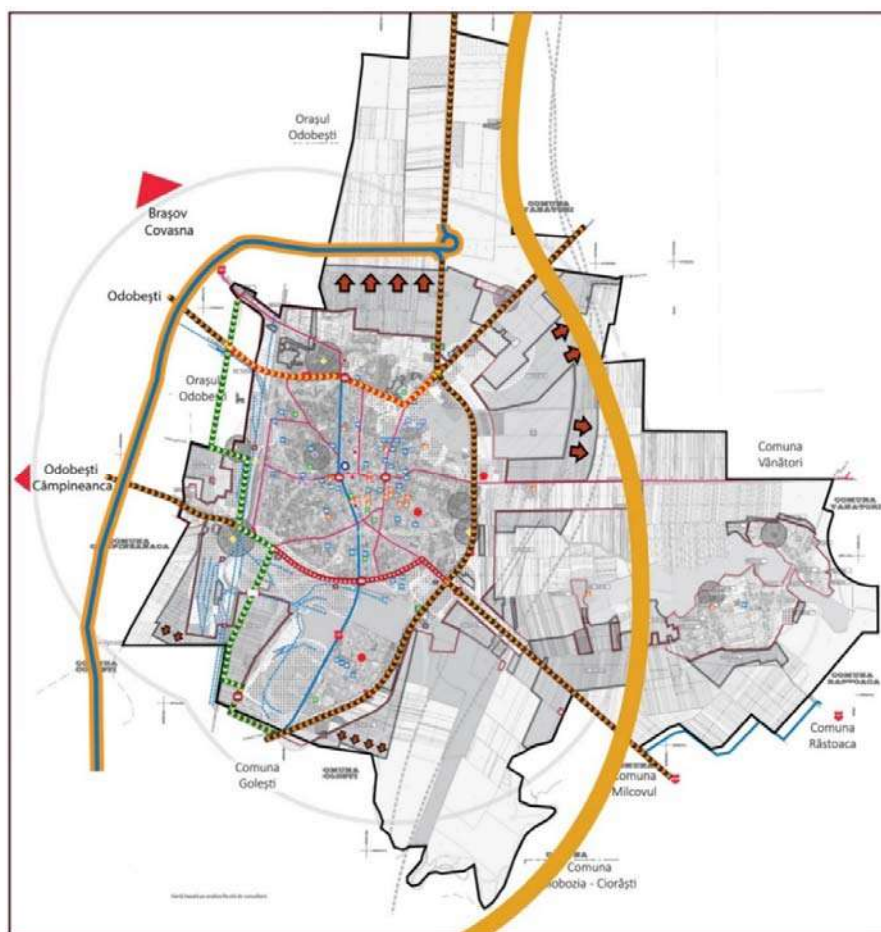


Fig. 2.3. Harta rețelei stradale - Municipiul Focșani¹

De asemenea, în ceea ce privește lucrările în curs de execuție sau a căror execuție este planificată pentru perioada imediat următoare, acestea sunt specificate mai jos:

¹ Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Focșani

- *Lucrări în curs de execuție*
 - o Refacere infrastructură străzi: strada Popa Șapcă; strada George Coșbuc; strada Ghinea Dorinel; strada Ghe. Magheru; strada Dornișoarei și Fundătura Dornișoarei și strada Teiului
- *Lucrări proiectate pentru care urmează începerea execuției*
 - o Refacere infrastructura str. Ion Basgan
 - o Refacere infrastructura str. Panduri cartier Bahne
 - o Refacere infrastructura str. Poligonului
 - o Refacere infrastructura str. Al. Sahia, Fdt. Sahia, str. Lunei
- *Lucrări în curs de achiziție pentru execuție*
 - o Reabilitare si modernizare drumuri locale: Strada Aleea Florilor; Strada Miron Costin; Strada Rodnei; Strada Gheorghe Tatulescu; Strada Diviziei; Strada I. L. Caragiale; Strada Nicolae Titulescu; Strada 1 Mai; Strada Gloriei; Strada Ion Creanga; Strada Moș Ion Roată; Strada Cărăbuș; Strada 13 Decembrie; Strada Mărăști; Strada Albinei; Strada Duiliu Zamfirescu; Strada Emil Racoviță; Strada Transilvaniei; Strada Putnei; Strada Alecu Russo; Strada Cpt. Traian Ionescu; Strada Cartier CFR; Strada Muncitori; Strada Timotei Cipariu; Strada Arh. Ion Mincu; Strada Aleea Scolii; Strada Jiliștei; Strada Podgoriei.
 - o Refacere infrastructura str. Cincinat Pavelescu, str. Nicolae Săveanu si str. Focșa
 - o Refacere infrastructura str. Tănăsescu si str. Tinereții
 - o Refacere infrastructura sistematizare zona Cpt. Stoenescu
 - o Reabilitare si modernizare str. Revoluției, Aleea Sudului, str. Cpt. Crețu Florin, Aleea Parc

De asemenea, în evaluările realizate în prezentul Studiu de oportunitate, vor fi avute în vedere efectele **proiectului complementar**: „*Resistematizarea infrastructurii de transport la nivelul Municipiului Focșani în vederea creșterii atractivității și accesibilității deplasărilor cu transportul public, cu bicicleta și pietonale*”. Astfel, proiectul menționat propune măsuri de reabilitare și resistematizare a infrastructurii rutiere pe căile majore de circulație ale transportului public urban, în scopul creșterii atractivității și confortului acestui mod de transport, precum și al promovării deplasărilor nemotorizate (cu bicicleta și pietonale), după cum urmează:

- o Resistematizarea infrastructurii rutiere pe următoarele artere: Bd. Unirii, Bd. Independenței, Str. Cuza Vodă, str. Bucegi, Bd. București, Str. Brăilei, Str. 1 Decembrie, Str. Anghel Saligny, Str. Vâlcele, Str. Prof. Longinescu, Str. Bârsei, Str. Bicz, Str. Odobești, Str. Mărășești, Calea Moldovei, Calea Munteniei. Proiectul va include crearea/modernizarea/completarea de piste de biciclete, realizarea/reabilitarea/modernizarea trotuarelor, după caz, precum și măsurile specificate mai jos.
- o Reorganizarea circulației prin introducerea de sensuri unice de circulație pe următoarele artere: Bd. Unirii, Bd. Independenței, Str. Cuza Vodă, Str. Bucegi
- o Reorganizarea circulației prin introducerea de benzi dedicate pentru transportul public pe următoarele artere rutiere: Bd. Unirii, Bd. Independenței, Str. Cuza Vodă, Str. Bucegi, Str. 1 Decembrie 1918, Str. Anghel Saligny, Str. Brăilei
- o Reorganizarea circulației pe arterele adiacente, astfel încât să corespundă noilor condiții de circulație (viraje permise, priorități etc.)
- o Resistematizarea intersecțiilor Calea Munteniei - Str. Revoluției și Calea Munteniei - Bd. București și reorganizarea circulației prin introducerea configurației de sens giratoriu și a reglementărilor rutiere aferente.
- o Modernizarea stațiilor de transport public pe arterele rutiere incluse în proiect.
- o Pregătirea infrastructurii pentru introducerea unui sistem de management adaptiv al traficului pe următoarele artere rutiere: Bd. Unirii, Bd. Independenței, Str. Cuza Vodă, Str. Bucegi
- o Pregătirea infrastructurii pentru sistemul de mobilitate urbană alternativă (bike-sharing), având în vedere asigurarea intermodalității acestuia cu transportul public urban.

2.3.1.4. Reglementarea traficului rutier

În Municipiul Focșani, organizarea și controlul traficului sunt realizate prin reglementări pe baza indicatoarelor de circulație și a marcajelor rutiere (semnalizare rutieră statică) și prin reglementări prin semaforizare (semnalizare rutieră dinamică).

Localizarea intersecțiilor semaforizate și a sensurilor giratorii din rețeaua rutieră a Municipiului Focșani este prezentată pe harta de mai jos.

Sistemul de semaforizare funcțional utilizează programe de semaforizare cu ciclu fix, neavând capacitatea de a culege date în timp real asupra volumelor de trafic existente și de a adapta parametrii de semaforizare în consecință.



Fig. 2.4. Localizarea intersecțiilor semaforizate și a sensurilor giratorii¹

În evaluările realizate în prezentul Studiu de oportunitate, vor fi avute în vedere efectele **proiectului complementar: Introducerea unui sistem de management adaptiv al traficului**. În cadrul acestui proiect sunt incluse măsuri de extindere a sistemului de semaforizare existent și reorganizarea corespunzătoare a circulației rutiere pe următoarele artere rutiere: Bd. Unirii, Bd. Independenței, Str. Cuza Vodă, Str. Bucegi. Sistemul va asigura un management adaptiv al traficului, precum și acordarea priorității pentru vehiculele de transport public în locațiile semaforizate, prin această componentă fiind direct interconectat cu componente ale proiectului analizat prin actuala documentație.

¹ Sursa: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Focșani

2.3.1.5. Transport public județean

Sistemul de transport public județean este gestionat de Consiliul Județean Vrancea, prin operatori privați. Numărul total de curse care deserveșc cererea zilnică de transport generată/atrasă de Municipiul Focșani și localitățile învecinate este de 620, acestea fiind distribuite pe 62 de trasee.

Transportul public interjudețean se realizează prin servicii regulate ale unor operatori privați și este gestionat de Autoritatea Rutieră Română. Toate cursele asociate Municipiului Focșani au oprire în Autogara Nord.

Reprezentarea grafică a acestor trasee de transport public este realizată pe harta de mai jos, iar detalii asupra numărului de curse/zi pentru fiecare traseu sunt furnizate în tabelul următor.

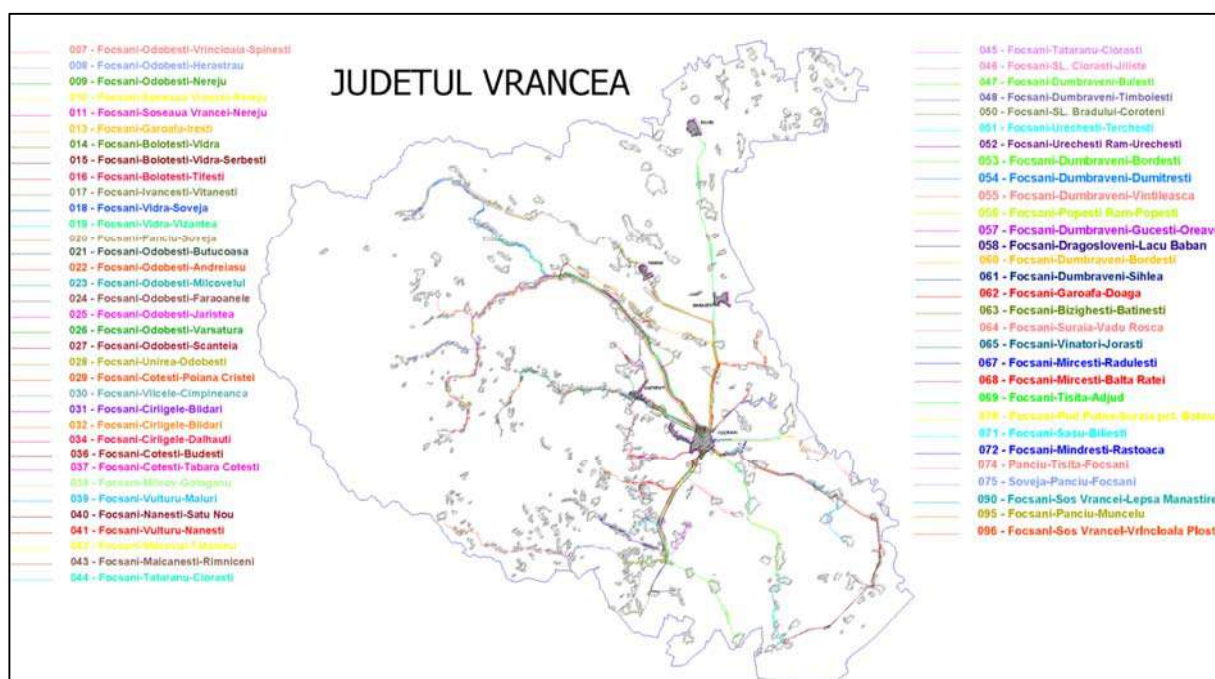


Fig. 2.2. Traseele de transport public județean¹

Tabel 2.1. Traseele de transport public județean cu plecare din Autogara Nord Focșani

Nr. crt.	Localitatea de destinație	Nr. Curse/zi
1	Adjud	25
2	Andreiașu	5
3	Bălești	4
4	Balta raței	5
5	Bilești	13
6	Blidari	8

¹ Sursa: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Focșani

Nr. crt.	Localitatea de destinație	Nr. Curse/zi
7	Bordești	16
8	Budești	17
9	Butucoasa	2
10	Câmpineanca	26
11	Cioraști M.	4
12	Coroteni	3
13	Coza	4
14	Dalhauți	7
15	Doaga	5
16	Dumitrești	2
17	Gologanu	56
18	Gresu	1
19	Herăstrău	2
20	Irești	6
21	Jaristea	38
22	Jiliste	8
23	Joraști	19
24	Lacu Baban	3
25	Lepșa Man.	4
26	Maluri	9
27	Milcovelu	5
28	Muncelu	12
29	Nanești	1
30	Negrilești	1
31	Nereju	7
32	Odobești	76
33	Panciu	1
34	Oreavu	55
35	Păulești	2
36	Pietroasa	8
37	Plostina	3
38	Cristei	7
39	Popești	11
40	Rădulești	6
41	Răstoaca	4
42	Râmniceni	6
43	Satu Nou	2
44	Scânteia	1
45	Serbești	2
46	Sihlea	9
47	Soveja	10
48	Spinești	3
49	Suraia	32
50	Tab. Cotești	4
51	Tătăranu	5

Nr. crt.	Localitatea de destinație	Nr. Curse/zi
52	Terchești	4
53	Tifești	1
54	Timboiești	4
55	Tulnici	2
56	Urechești	11
57	Vadu Roșca	4
58	Vărsătura	1
59	Vidra	18
60	Vintilesaca	3
61	Vitanesti	5
62	Vizantea	2

2.3.1.6. Zone de atragere/generare a deplasărilor

În cadrul PMUD Focșani, prin studiul documentației din cadrul Planul Urbanistic General (parte scrisă, parte desenată), au fost identificate principalele funcțiuni de utilizare a teritoriului și caracteristicile activităților, care au stat la baza modelării comportamentului de deplasare în diferite scopuri. În acest sens, au fost localizate în teritoriu zonele în care se desfășoară activități industriale, de distribuție, comerciale, administrative, educaționale etc.

Unitățile de învățământ reprezintă poli de atragere / generare a călătoriilor la nivelul unei localități, cărora trebuie să li se acorde atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței circulației.

În total, în Municipiul Focșani funcționează 39 unități de învățământ preuniversitar în care sunt înmatriculați 20.568 de elevi și preșcolari, conform listei de mai jos.

Nr. crt	Unitate de învățământ	Adresa	Numar de elevi 2017-2018
1	SCOALA GIMNAZIALA "NICOLAE IORGA" FOCSANI	1 Iunie 6	642
2	SCOALA GIMNAZIALA NR.3 FOCSANI	Dornei 1	673
3	SCOALA GIMNAZIALA NR.7 FOCSANI	Aleea Scolii 47	607
4	GRADINITA CU PROGRAM NORMAL NR.3 FOCSANI	Caian Dimitrie, profesor 9	210
5	SCOALA GIMNAZIALA "STEFAN CEL MARE" FOCSANI	Stefan cel Mare 12	1199

Nr. crt	Unitate de învățământ	Adresa	Numar de elevi 2017-2018
6	GRADINITA CU PROGRAM NORMAL NR.6 FOCSANI	Stefan cel Mare 12	123
7	SCOALA POSTLICEALA SANITARA "HIPPOCRATE" FOCSANI	Moldova 9	545
8	GRADINITA CU PROGRAM NORMAL MINDRESTI-MOLDOVA	Lacramioarei 3	18
9	SCOALA GIMNAZIALA "DUILIU ZAMFIRESCU" FOCSANI	Tineretii 2	1226
10	GRADINITA CU PROGRAM PRELUNGIT NR.7 FOCSANI	Tineretii 7	149
11	SCOALA GIMNAZIALA "ION BASGAN" FOCSANI	Mare a Unirii 64	1252
12	GRADINITA CU PROGRAM NORMAL NR.4 FOCSANI	Alexandru Sahia 2	198
13	GRADINITA CU PROGRAM PRELUNGIT NR.8 FOCSANI	Aurora 7	60
14	CENTRUL SCOLAR PENTRU EDUCATIE INCLUZIVA "ELENA DOAMNA" FOCSANI	Cuza Voda 56	319
15	COLEGIUL ECONOMIC "MIHAIL KOGALNICEANU" FOCSANI	Garii 25	889
16	COLEGIUL NATIONAL "AL. I. CUZA" FOCSANI	Cuza Voda 47	950
17	COLEGIUL NATIONAL "UNIREA" FOCSANI	Cezar Bolliac 15	865
18	COLEGIUL TEHNIC AUTO "TRAIAN VUIA" FOCSANI	Cotesti 52	713
19	COLEGIUL TEHNIC "EDMOND NICOLAU" FOCSANI	1 Decembrie 1918, nr 10	1057
20	COLEGIUL TEHNIC "GHEORGHE ASACHI" FOCSANI	Moldova 9	747
21	COLEGIUL TEHNIC "ION MINCU" FOCSANI	1 Decembrie 1918, nr 32	730
22	COLEGIUL TEHNIC "VALERIU D. COTEA" FOCSANI	Cuza Voda 46	1331
23	GRADINITA CU PROGRAM PRELUNGIT NR.1 FOCSANI	Aleea 1 Iunie 1	190

Nr. crt	Unitate de învățământ	Adresa	Numar de elevi 2017-2018
24	GRADINITA CU PROGRAM PRELUNGIT NR.13 FOCSANI	Aleea Echitatii 1	250
25	GRADINITA CU PROGRAM NORMAL NR.10 FOCSANI	Aleea Echitatii 33	75
26	GRADINITA CU PROGRAM PRELUNGIT NR.16 FOCSANI	Aleea Caminului 1	214
27	GRADINITA CU PROGRAM PRELUNGIT NR.17 FOCSANI	NR.17 FOCSANI	200
28	GRADINITA CU PROGRAM NORMAL NR.19 FOCSANI	Bulevardul Unirii 2A	65
29	GRADINITA CU PROGRAM PRELUNGIT NR.18 FOCSANI	Popa Sapca 4	250
30	GRADINITA CU PROGRAM PRELUNGIT NR.2 FOCSANI	Alecu Sihleanu 6	210
31	GRADINITA CU PROGRAM PRELUNGIT NR.23 FOCSANI	Nicolae Bălcescu 20	171
32	LICEUL CU PROGRAM SPORTIV FOCSANI	1 Decembrie 1918, nr 33	486
33	LICEUL DE ARTA "GHEORGHE TATTARESCU" FOCSANI	Alecu Sihleanu 40	461
34	LICEUL PEDAGOGIC "SPIRU HARET" FOCSANI	Timotei Cipariu 5	1000
35	LICEUL TEHNOLOGIC "G.G. LONGINESCU" FOCSANI	Marasesti 50	624
36	GRADINITA CU PROGRAM PRELUNGIT NR.15 FOCSANI	Birsei 8	145
37	SCOALA GIMNAZIALA "ALEXANDRU VLAHUTA" FOCSANI	Aleea 1 Iunie 6	535
38	SCOALA GIMNAZIALA "ANGHEL SALIGNY" FOCSANI	Moldova 8	1135
39	GRADINITA CU PROGRAM NORMAL NR.21 FOCSANI	Str.Dornei nr.1	54

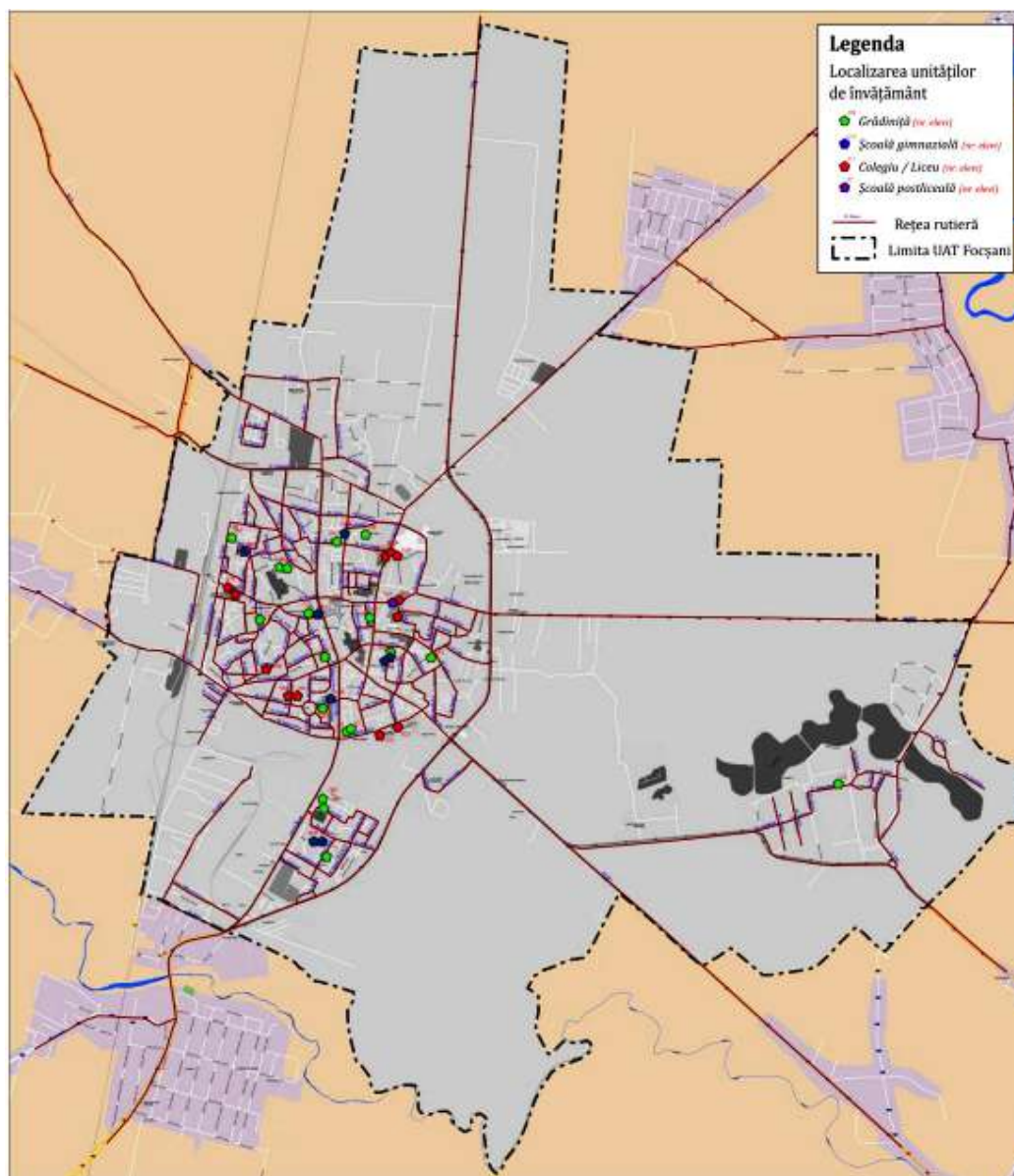


Fig. 2.3. Localizarea unităților de învățământ pe teritoriul Municipiului Focșani¹

În zonele rezidențiale există o corelație stânsă între caracteristicile deplasărilor (număr, distribuție în timp, mod de transport utilizat) și caracteristicile populației rezidențiale (numărul de locuitori, vârstă, venit).

¹ Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Focșani

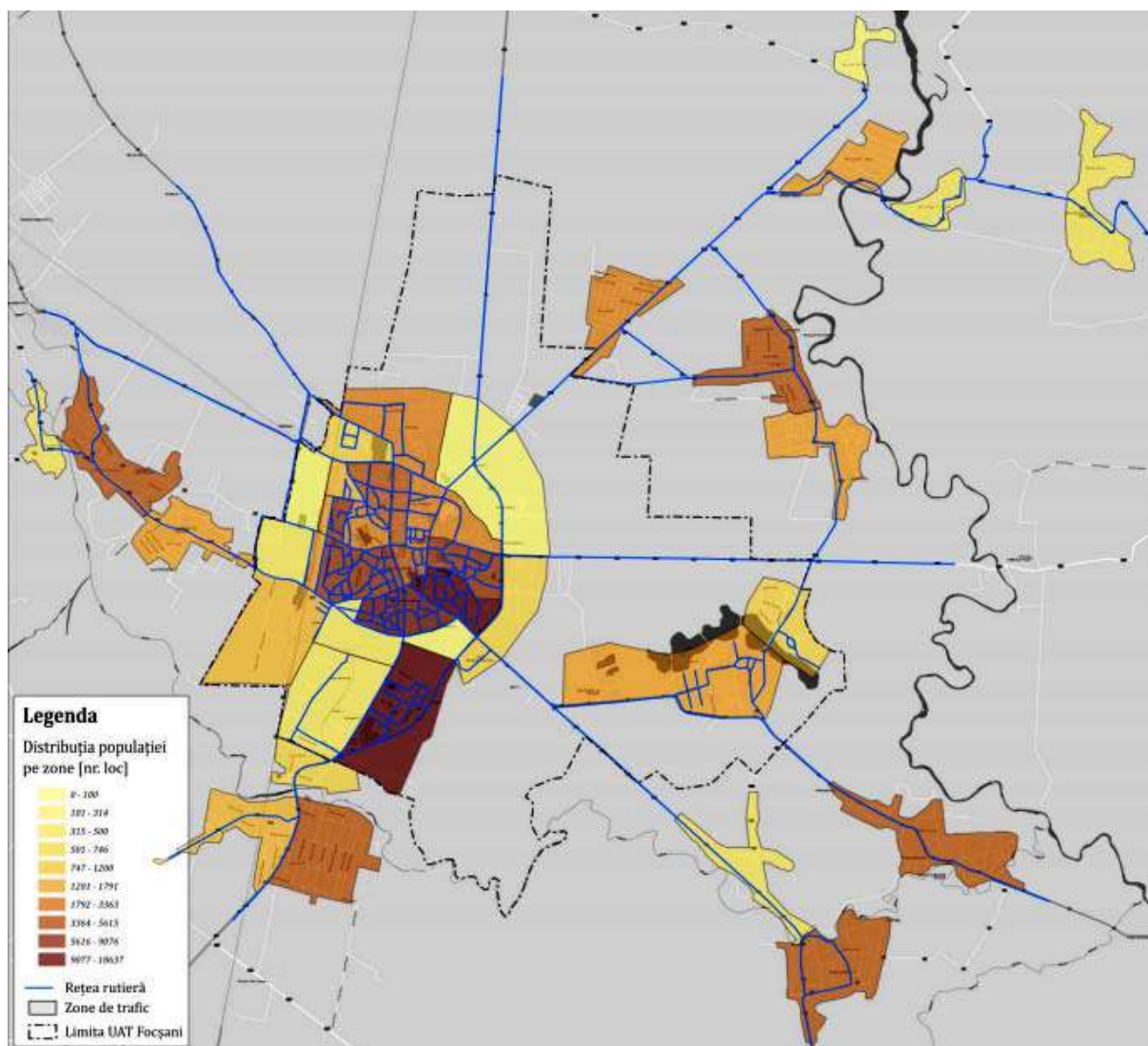


Fig. 2.4. Distribuția populației la nivelul zonelor de trafic¹

În Municipiul Focșani, principalii angajatori (categorie în care sunt considerați cei cu peste 500 de salariați) activează în industria textilă, aceasta reprezentând ramura industrială cea mai dezvoltată din zonă. Din rândul instituțiilor publice, Spitalul Județean de Urgență Sf. Pantelimon Focșani se înscrie în categoria marilor angajatori, în anul 2015 având 1324 salariați activi.

¹ Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Focșani

Tabel 2.2. Societăți comerciale cu peste 500 de angajați, 2017¹

Angajator	Forma Proprietate	Număr Salariți Activi
S.C ARTIFEX S.R.L	Privată	1435
Spitalul Județean de Urgență Sf. Pantelimon Focșani	Stat	1324
S.C ROSCA CONF S.R.L	Privată	988
S.C PANDORA PROD S.R.L	Privată	937
S.C INCOM-VRANCO S.R.L	Privată	604



Fig. 2.5. Locația principalilor angajatori, Mun. Focșani

¹ Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Focșani



Fig. 2.6. Locația principalelor centre comerciale, Mun. Focșani

2.3.2. Comuna Golești

Comuna se află în partea central-estică a județului, la sud de orașul Focșani, pe malurile râului Milcov. Este traversată de șoseaua națională DN2, care leagă Focșaniul de Buzău. La Cerdac, din acest drum se ramifică șoseaua națională DN2D care trece prin Focșani și duce la Târgu Secuiesc, iar la Golești DN2 se intersectează cu șoseaua

județeană DJ205C, care duce spre est la Slobozia Ciorăști și Gologanu și spre nord-vest la Vârteșcoiu și Broșteni.

Comuna Golești are în componență satul Ceardac și satul Golești(reședința).



Fig. 2.7. Așezarea geografică a Comunei Golești¹

Suprafața comunei este de aproximativ 12,2 km², iar populația la 1 ianuarie 2018 este de 4.632 locuitori.

Evoluția populației Comunei Golești, conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică pentru intervalul 2010-2018, este prezentată în graficul următor.

¹ Sursă: www.maps.google.ro

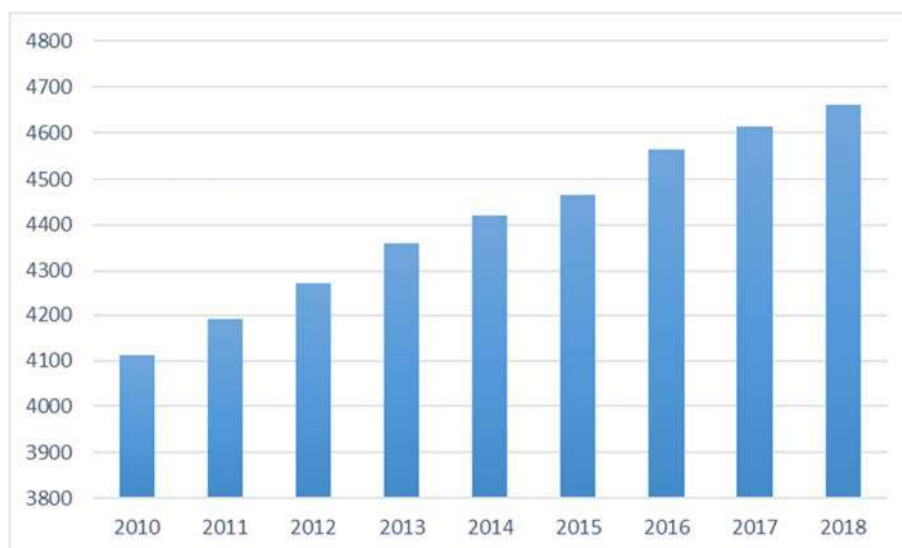


Fig. 2.8. Evoluția populației Comunei Golești, 2010 - 2018¹

După cum se observă, populația comunei prezintă o creștere cu aproximativ 13%, în perioada menționată.

2.3.3. Comuna Cîmpineanca

Comuna se află în zona estică a județului, la vest de orașul Focșani, pe malurile râului Milcov. Este traversată de șoseaua județeană DJ205S, care o leagă spre est de Focșani și spre nord-vest de Vârteșcoiu.

Comuna Cîmpineanca are în componență satul Cîmpineana (reședința), satul Pietroasa și satul Vâlcele.



Fig. 2.9. Așezarea geografică a Comunei Cîmpineanca²

¹ Sursă: Institutul Național de Statistică, <http://statistici.insse.ro>

² Sursă: www.maps.google.ro

Suprafața comunei este de aproximativ 16 km², iar populația la 1 ianuarie 2018 este de 4.150 locuitori.

Evoluția populației Comunei Cîmpineanca, conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică pentru intervalul 2010-2018, este prezentată în graficul următor.

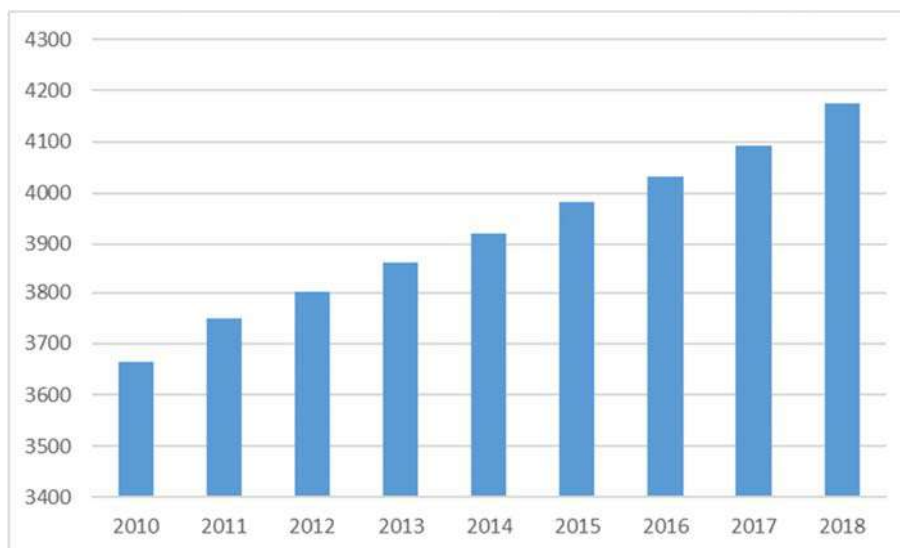


Fig. 2.10. Evoluția populației Comunei Cîmpineanca, 2010 - 2018¹

După cum se observă, populația comunei prezintă o creștere cu aproximativ 14%, în perioada menționată.

2.3.4. Comuna Răstoaca

Comuna se află în estul județului, la vărsarea Milcovului în Putna. Este traversată de șoseaua națională DN23, care leagă Focșaniul de Brăila.

Comuna Răstoaca are în componență numai satul de reședință cu același nume.

¹ Sursă: Institutul Național de Statistică, <http://statistici.INSSE.ro>



Fig. 2.11. Așezarea geografică a Comunei Răstoaca¹

Suprafața comunei este de aproximativ 1,62 km², iar populația la 1 ianuarie 2018 este de 2.447 locuitori.

Evoluția populației Comunei Răstoaca, conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică pentru intervalul 2010-2018, este prezentată în graficul următor.

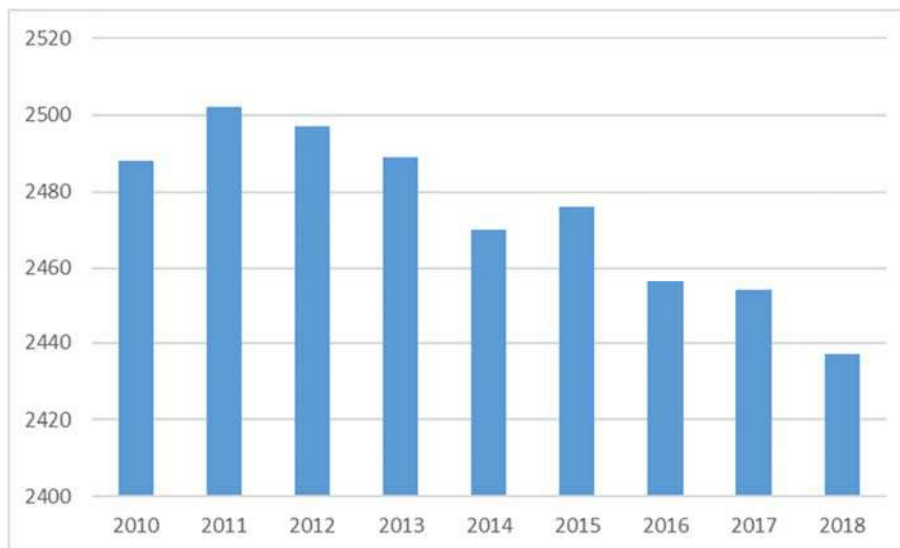


Fig. 2.12. Evoluția populației Comunei Răstoaca, 2010 - 2018²

¹ Sursă: www.maps.google.ro

² Sursă: Institutul Național de Statistică, <http://statistici.insse.ro>

După cum se observă, populația comunei prezintă o scădere cu aproximativ 2%, în perioada menționată.

2.3.5. Comuna Vînători

Comuna se află în estul județului, la est de orașul Focșani.

Comuna Vînători are în componență satul Vînători (reședința), satul Balta Raței, satul Jorăști, satul Mirceștii Noi, satul Mirceștii Vechi, satul Petrești și satul Rădulești.



Fig. 2.13. Așezarea geografică a Comunei Vînători¹

Suprafața comunei este de aproximativ 78,22 km², iar populația la 1 ianuarie 2018 este de 6.616 locuitori.

Evoluția populației Comunei Vînători, conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică pentru intervalul 2010-2018, este prezentată în graficul următor.

¹ Sursă: www.maps.google.ro

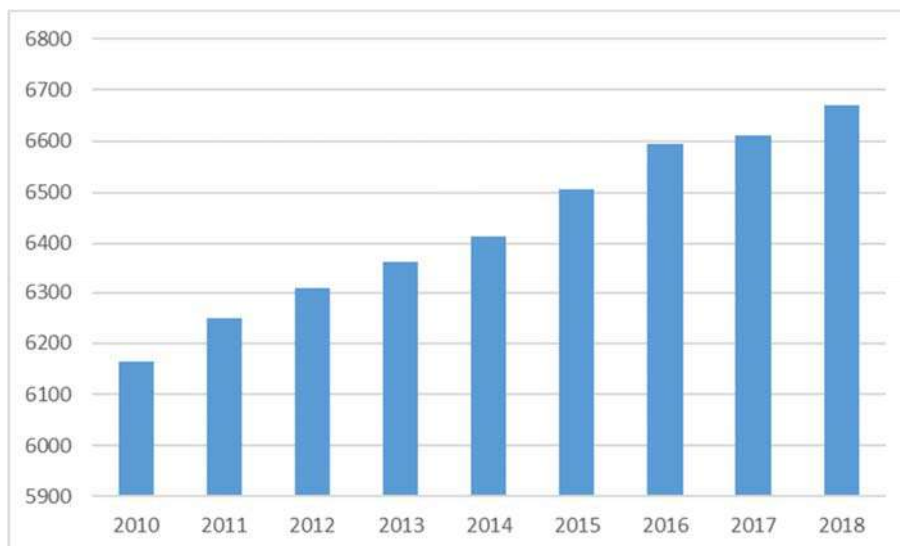


Fig. 2.14. Evoluția populației Comunei Vinători, 2010 - 2018¹

După cum se observă, populația comunei prezintă o creștere cu aproximativ 8%, în perioada menționată.

2.3.6. Comuna Milcovul

Comuna se află în estul județului, pe malul drept al râului Milcov, aproape de vărsarea acestuia în Putna. Este străbătută de șoseaua națională DN23A, care o leagă spre nord-vest de Focșani și spre sud de Gologanu, Tătăranu și Ciorăști.

Comuna Milcovul are în componență satul Milcovul (reședința) și satul Lămotești.



Fig. 2.15. Așezarea geografică a Comunei Milcovul¹

¹ Sursă: Institutul Național de Statistică, <http://statistici.INSSE.ro>

Suprafața comunei este de aproximativ 2,14 km², iar populația la 1 ianuarie 2018 este de 3.610 locuitori.

Evoluția populației Comunei Milcovul, conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică pentru intervalul 2010-2018, este prezentată în graficul următor.

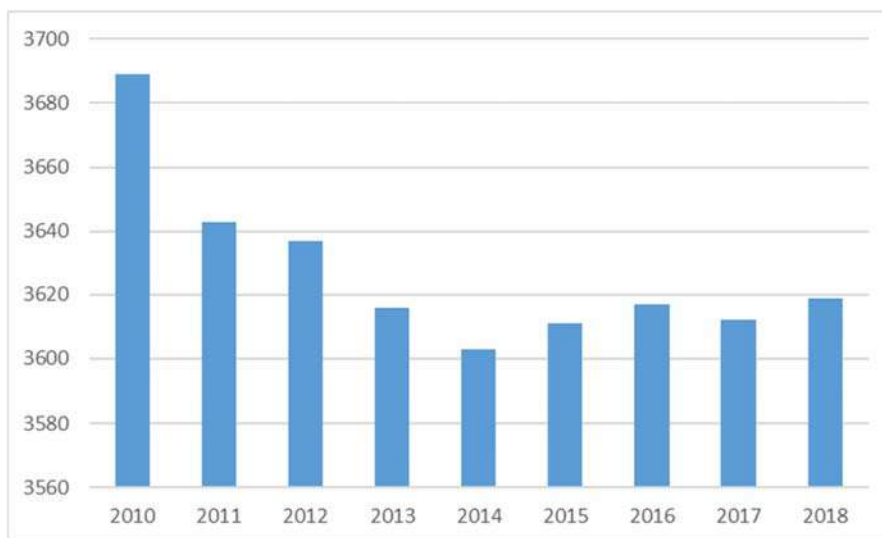


Fig. 2.16. Evoluția populației Comunei Milcovul, 2010 - 2018²

După cum se observă, populația comunei prezintă o scădere cu aproximativ 2%, în perioada menționată.

2.4. Identificarea și descrierea serviciului de transport public și a sistemului de transport aferent

Pentru analiza situației actuale a serviciului de transport public și a sistemului de transport aferent au fost utilizate mai multe metode, după cum urmează:

- Solicitarea și analiza informațiilor și datelor existente de la Beneficiar și de la operatorul de transport public
- Analiza informațiilor de pe site-ul operatorului de transport public
- Analiza informațiilor de pe site-ul Primăriei Municipiului Focșani și de pe site-urile celorlalte UAT-uri care vor intra în componența ADI
- Analiza actelor normative, a contractului de delegare a gestiunii transportului public local
- Analiza Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Focșani

¹ Sursă: www.maps.google.ro

² Sursă: Institutul Național de Statistică, <http://statistici.INSSE.ro>

- Analiza Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană Durabilă a Municipiului Focșani
- Colectarea de date din teren asupra fluxurilor de călători
- Colectarea de date din teren asupra stațiilor de călători care deservește transportul public de persoane.

În continuare sunt prezentate succint rezultatele extrase ca urmare a procesului de colectare a datelor, prin metodele specificate mai sus.

2.4.1. Linii de transport. Grafice de circulație

2.4.1.1. Transport intern

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

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate este serviciul ce îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare;
- se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către Consiliul Local;
- se efectuează de către operatorul de transport rutier cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze deținute 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 stații sau autogări, după caz;
- pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini.

Conform Legii nr. 92/2007, serviciile de transport public local se realizează prin intermediul unei **infrastructuri tehnico-edilitare specifice** care, împreună cu **mijloacele de transport**, formează **Sistemul de Transport Public**.

Serviciul de transport public în Municipiul Focșani este asigurat de operatorul SC Transport Public SA Focșani, companie al cărei acționar unic este Consiliul Local al Municipiului Focșani. Aceasta operează în Municipiul Focșani și localitățile componente Mândrești-Munteni și Mândrești-Moldova.

Rețeaua de transport public este formată din 9 linii, cu o lungime totală a traseelor (dus-întors) de 143 km.

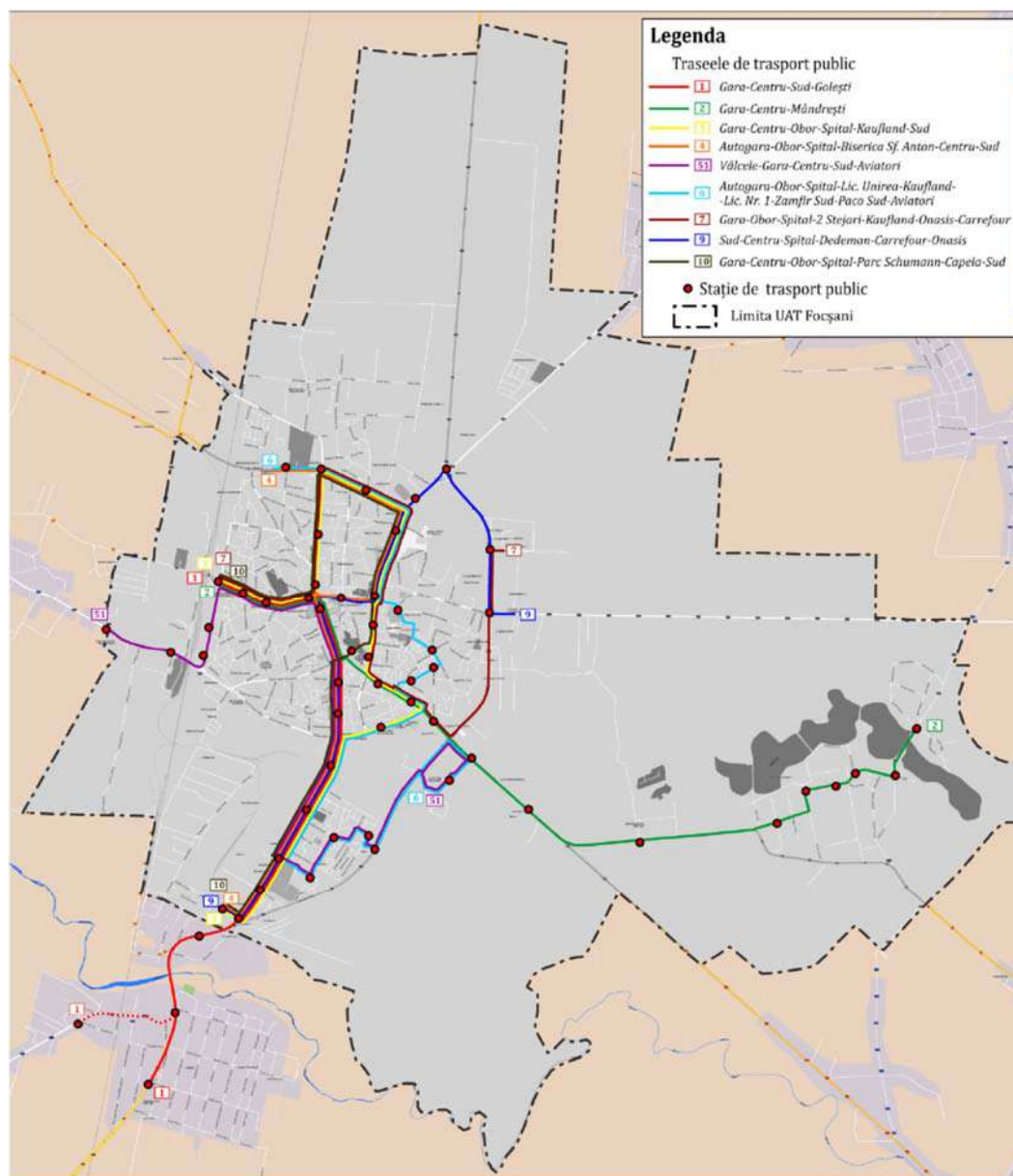


Fig. 2.5. Harta traseelor de transport public¹

În continuare sunt prezentate detalii asupra liniilor de transport și graficelor de circulație aferente.

¹ Sursa: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Focșani

2.4.2. Linii de transport. Grafice de circulație

LINIA 1

TUR : GARA - CENTRU - GOLEȘTI

Program :

L-V :

05:30	05:40	05:50	6:00*	06:10	06:20	06:30	6:40*	06:50	7:00*	07:10	07:20	07:30	07:40	07:50	8:00*
08:10	08:20	08:30	08:40	08:50	9:00*	09:10	09:20	09:30	09:40	09:50	10:00*	10:10	10:20	10:30	10:40
10:50	11:00*	11:10	11:20	11:30	11:40	11:50	12:00*	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00*	13:10	13:20
13:30	13:40	13:50	14:00*	14:10	14:20	14:30	14:40	14:50	15:00*	15:10	15:20	15:30	15:40	15:50	16:00*
16:10	16:20	16:30	16:40	16:50	17:00*	17:10	17:20	17:30	17:40	17:50	18:00*	18:10	18:20	18:30	18:40
18:50	19:00*	19:10	19:20	19:30	19:40	19:50	20:10	20:30	20:50	21:10	21:30				

S-D:

05:55	06:10	06:25	06:40	06:55	07:10	07:25	07:40	07:55	08:10	08:25	08:40	08:55	09:10	09:25	09:40
09:55	10:10	10:25	10:40	10:55	11:10	11:25	11:40	11:55	12:10	12:25	12:40	12:55	13:10	13:25	13:40
13:55	14:10	14:25	14:40	14:50	15:10	15:25	15:40	15:50	16:10	16:25	16:40	16:55	17:10	17:25	17:40
17:55	18:10	18:25	18:40	18:55	19:10	19:25	19:40	19:55	20:10	20:25					

Cursele marcate cu " * " se prelungesc la Complexul de locuințe

RETUR : GOLEȘTI - CENTRU - GARA

Program :

L-V :

06:00	06:05	06:17	6:25*	06:40	06:45	07:00	07:05	07:17	7:25*	07:40	07:45	08:00	08:05	08:17	8:25*
08:40	08:45	09:00	09:05	09:17	9:25*	09:40	09:45	10:00	10:05	10:17	10:25*	10:40	10:45	11:00	11:05
11:17	11:25*	11:40	11:45	12:00	12:05	12:17	12:25*	12:40	12:45	13:00	13:05	13:17	13:25*	13:40	13:45
14:00	14:05	14:17	14:25*	14:40	14:45	15:00	15:05	15:17	15:25*	15:40	15:45	16:00	16:05	16:17	16:25*
16:40	16:45	17:00	17:05	17:17	17:25*	17:40	17:45	18:00	18:05	18:17	18:25*	18:40	18:45	19:00	19:05
19:17	19:25*	19:40	19:45	20:00	20:05	20:17	20:35	21:00	21:17	21:35	22:00				

S-D:

	06:20	06:35	06:50	07:05	07:20	07:35	07:50	08:05	08:20	08:35	08:50	09:05	09:20	09:35	09:50
10:05	10:20	10:35	10:50	11:05	11:20	11:35	11:50	12:05	12:20	12:35	12:50	13:05	13:20	13:35	13:50
14:05	14:20	14:35	14:50	15:05	15:20	15:35	15:50	16:05	16:20	16:35	16:50	17:05	17:20	17:35	17:50
18:05	18:20	18:35	18:50	19:05	19:20	19:35	19:50	20:05	20:20	20:35	20:50				

Cursele marcate cu " * " se prelungesc la Complexul de locuințe

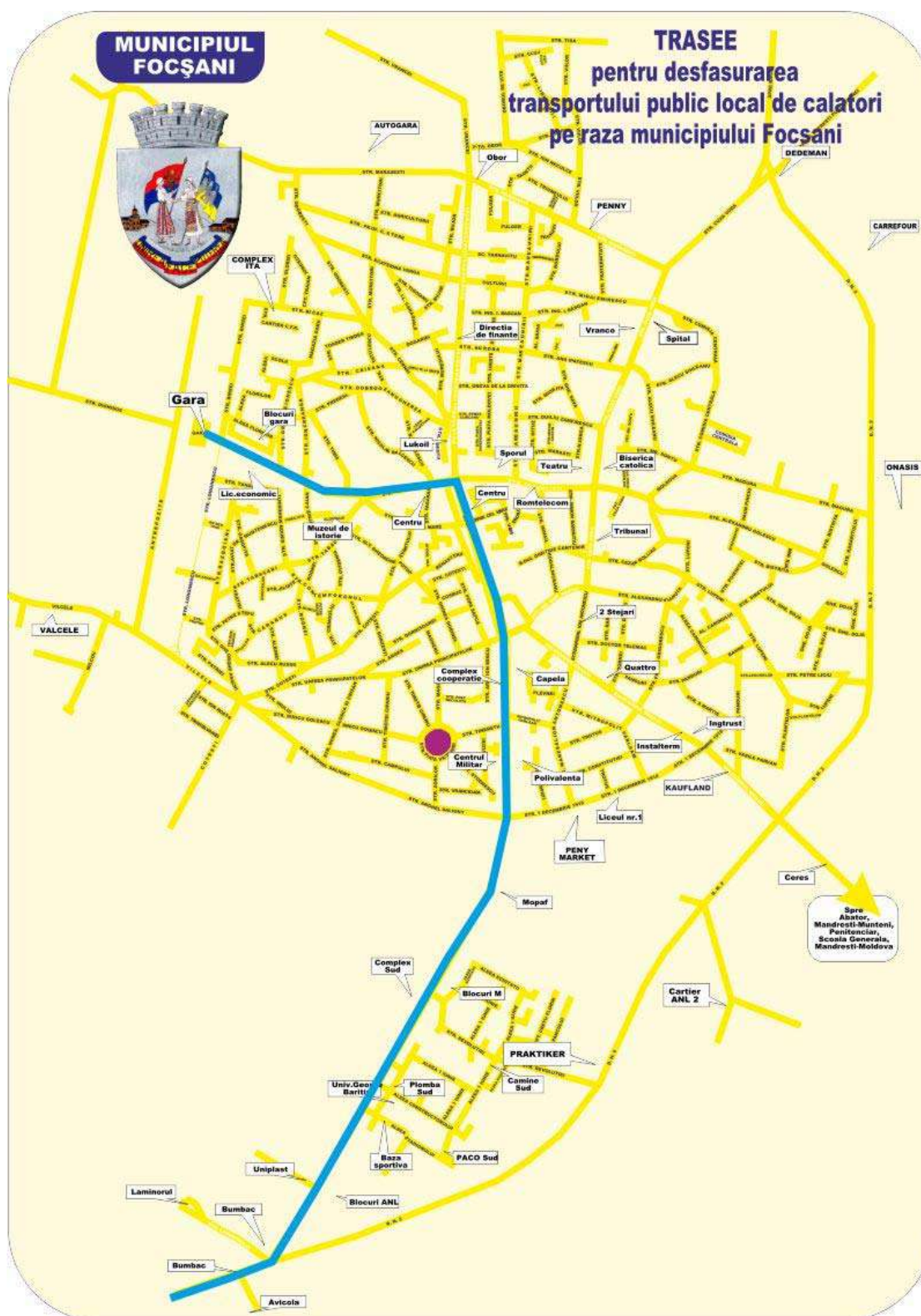


Fig. 2.17. Traseul liniei 1

LINIA 2

TUR : GARA - CENTRU - MÎNDREȘTI

Program :

L-V :

05:30	06:30	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00
18:30	19:00	20:00													

S:

06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	18:00	20:00
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

D:

06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	16:00	18:00	20:00
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

RETUR : MÎNDREȘTI - CENTRU - GARA

Program :

L-V :

06:00	07:00	07:30	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30
19:00	19:30	20:30													

S :

06:30	07:30	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	18:30	20:30
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

D :

06:30	07:30	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	16:30	18:30	20:30
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

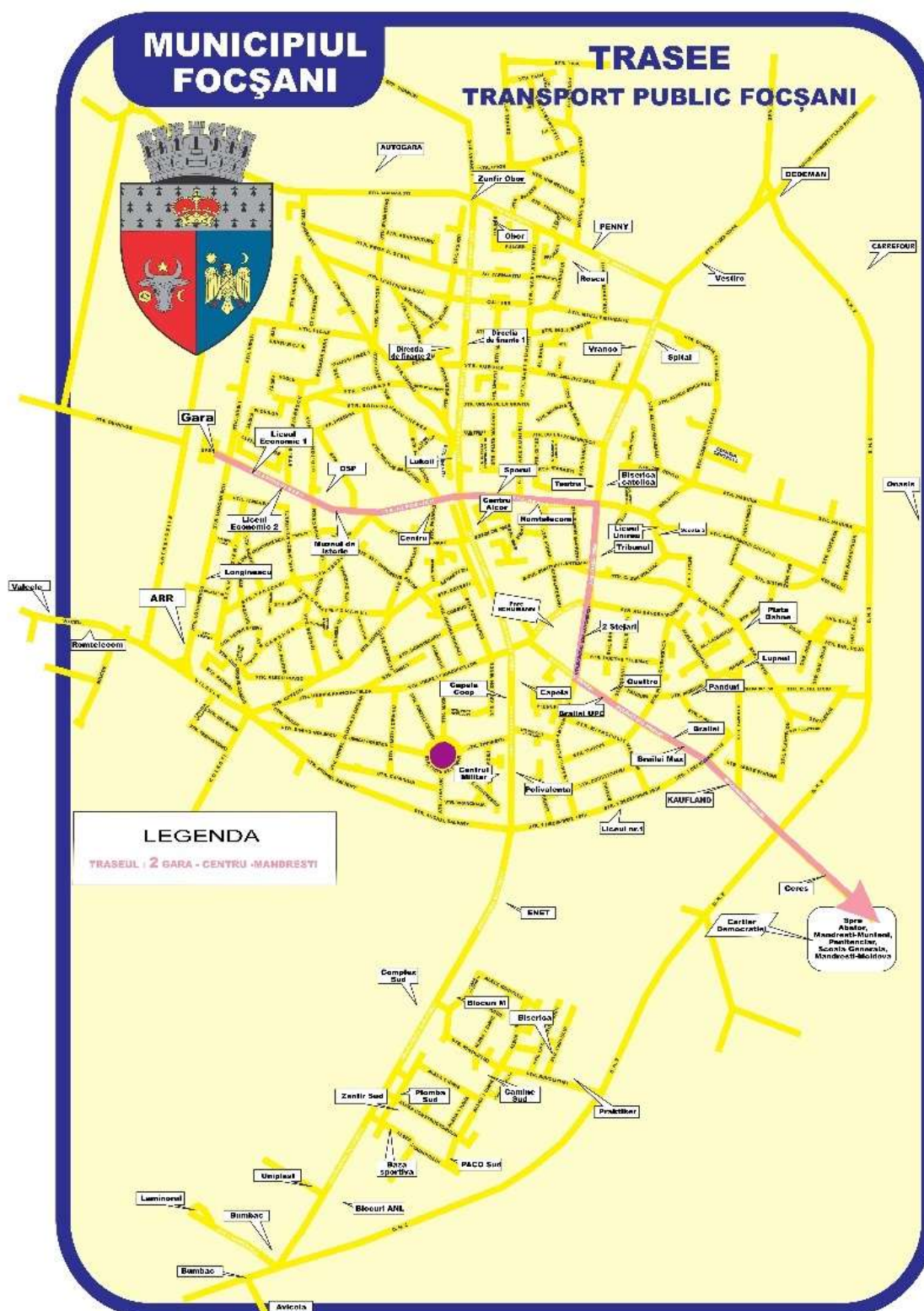


Fig. 2.18. Traseul liniei 2

LINIA 3

TUR : GARA - OBOR - KAUF LAND - SUD

Program :

L-V :

05:35	05:55	06:15	06:35	06:55	07:15	07:35	07:55	08:15	08:45	09:15	09:45	10:15	10:45	11:15	11:45
12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	19:45

S-D :

06:10	07:10	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

RETUR : SUD - KAUF LAND - OBOR - GARA

Program :

L-V :

06:05	06:25	06:45	07:05	07:25	07:45	08:05	08:25	08:45	09:15	09:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15
12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	19:45	20:15

S :

06:40	07:40	08:40	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

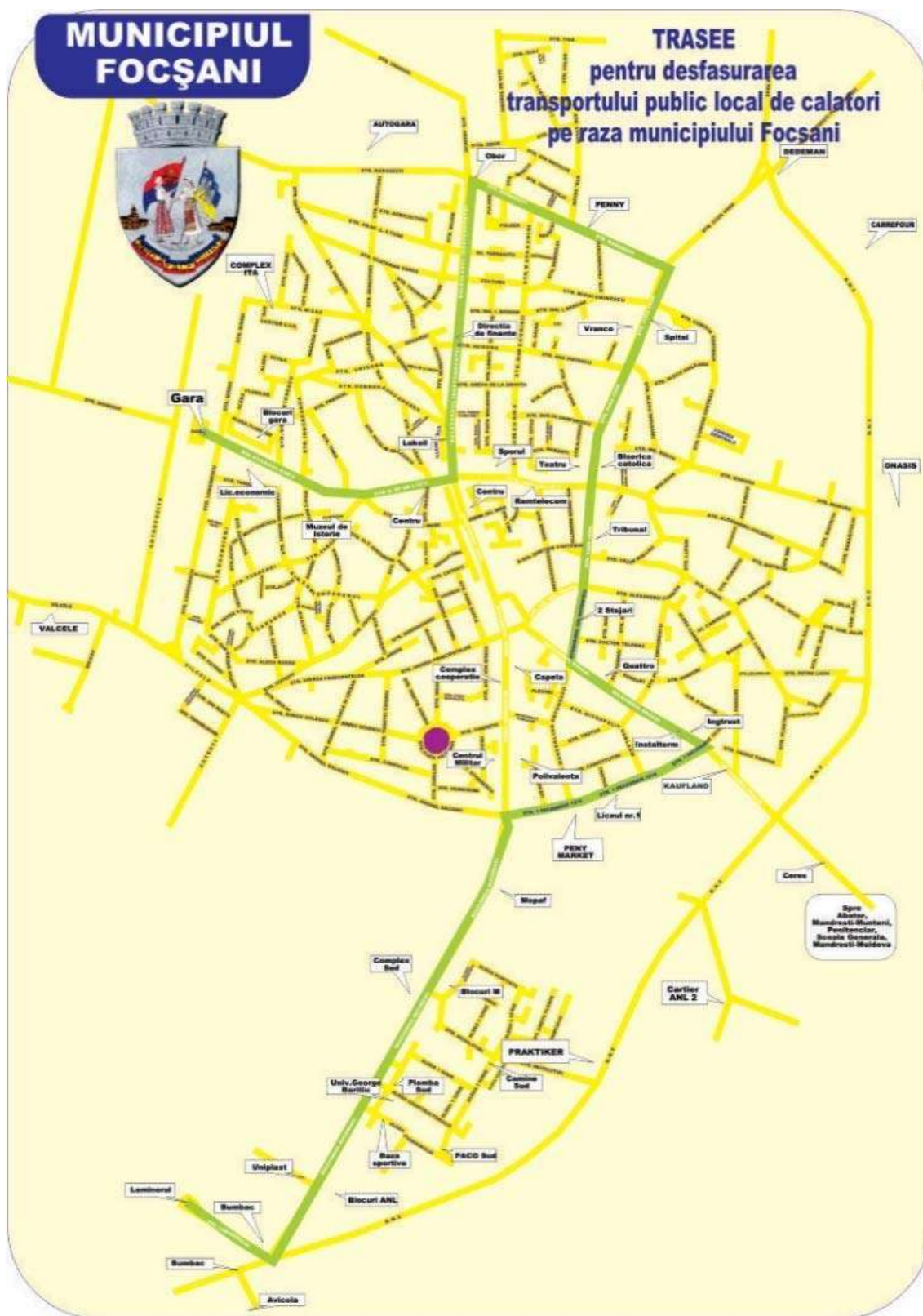


Fig. 2.19. Traseul liniei 3

LINIA 4

TUR : AUTOGARA - OBOR - SPITAL - CENTRU - SUD

Program :

L-V :

05:20	05:30	05:40	05:50	06:00	06:10	06:20	06:30	06:40	06:50	07:00	07:10	07:20	07:30	07:40	07:50
08:10	08:20	08:40	08:50	09:10	09:20	09:40	09:50	10:10	10:20	10:40	10:50	11:10	11:20	11:40	11:50
12:10	12:20	12:40	12:50	13:10	13:20	13:40	13:50	14:10	14:20	14:40	14:50	15:10	15:20	15:40	15:50
16:10	16:20	16:40	16:50	17:10	17:20	17:40	17:50	18:10	18:20	18:40	18:50	19:10	19:20		

S :

06:00	06:40	06:45	07:00	07:15	07:45	08:00	08:15	08:45	09:00	09:15	09:45	10:00	10:15	10:45	11:00
11:15	11:45	12:00	12:15	12:45	13:00	13:15	13:45	14:00*	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45		

D :

06:00	06:40	06:45	07:00	07:15	07:45	08:00	08:15	08:45	09:00	09:15	09:45	10:00	10:15	10:45	11:00
11:15	11:45	12:00	12:15	12:45	13:00	13:15	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45			

RETUR : SUD - CENTRU - SPITAL - OBOR - AUTOGARA

Program :

L-V :

05:50	06:00	06:10	06:20	06:30	06:40	06:50	06:55	07:10	07:20	07:30	07:40	07:50	07:55	08:10	08:20
08:40	08:50	09:10	09:20	09:40	09:50	10:10	10:20	10:40	10:50	11:10	11:20	11:40	11:50	12:10	12:20
12:40	12:50	13:10	13:20	13:40	13:50	14:10	14:20	14:40	14:50	15:10	15:20	15:40	15:50	16:10	16:20
16:40	16:50	17:10	17:20	17:40	17:50	18:10	18:20	18:40	18:50	19:10	19:20	19:40	19:50		

S :

06:22	07:07	07:22	07:37	08:07	08:22	08:37	09:07	09:22	09:37	10:07	10:22	10:37	11:07	11:22	11:37
12:07	12:22	12:37	13:07	13:22	13:37	14:07	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22			

D :

06:22	07:07	07:22	07:37	08:07	08:22	08:37	09:07	09:22	09:37	10:07	10:22	10:37	11:07	11:22	11:37
12:07	12:22	12:37	13:07	13:22	13:37	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22				

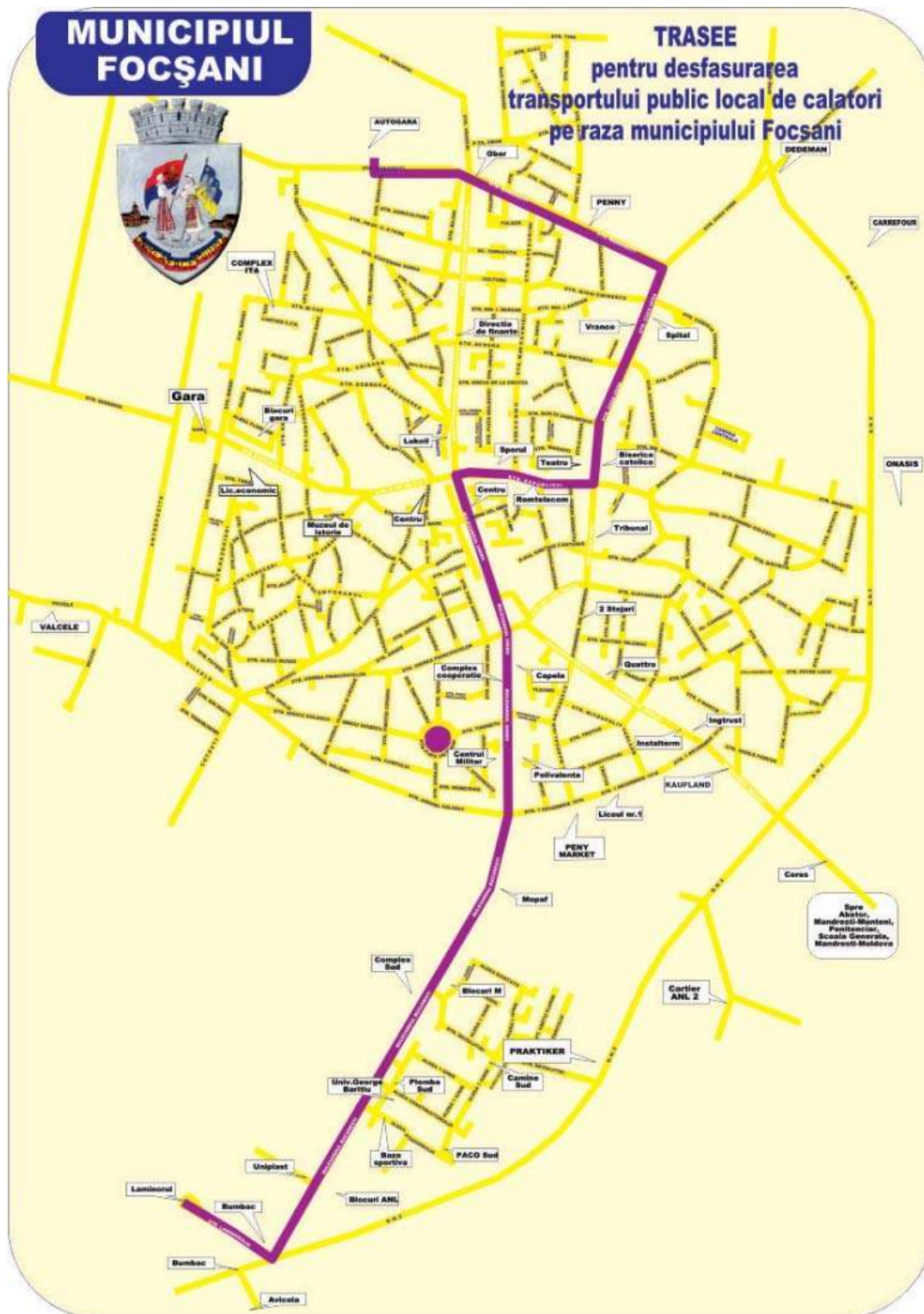


Fig. 2.20. Traseul liniei 4

LINIA 6

TUR : AUTOGARA/CARREFOUR - ANL II

Program :

L-D :

din AUTOGARA			din CARREFOUR													
05:55	06:55		07:55	08:55	09:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55		
Tr. 6 nu circula sambata, duminica si in sarbatori legale																

RETUR : ANL II (CARTIERUL DEMOCRATIEI) - AUTOGARA/CARREFOUR

Program :

L-D :

spre Autogara			spre Carrefour													
06:25	07:25		08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25			
Tr. 6 nu circula sambata, duminica si in sarbatori legale																

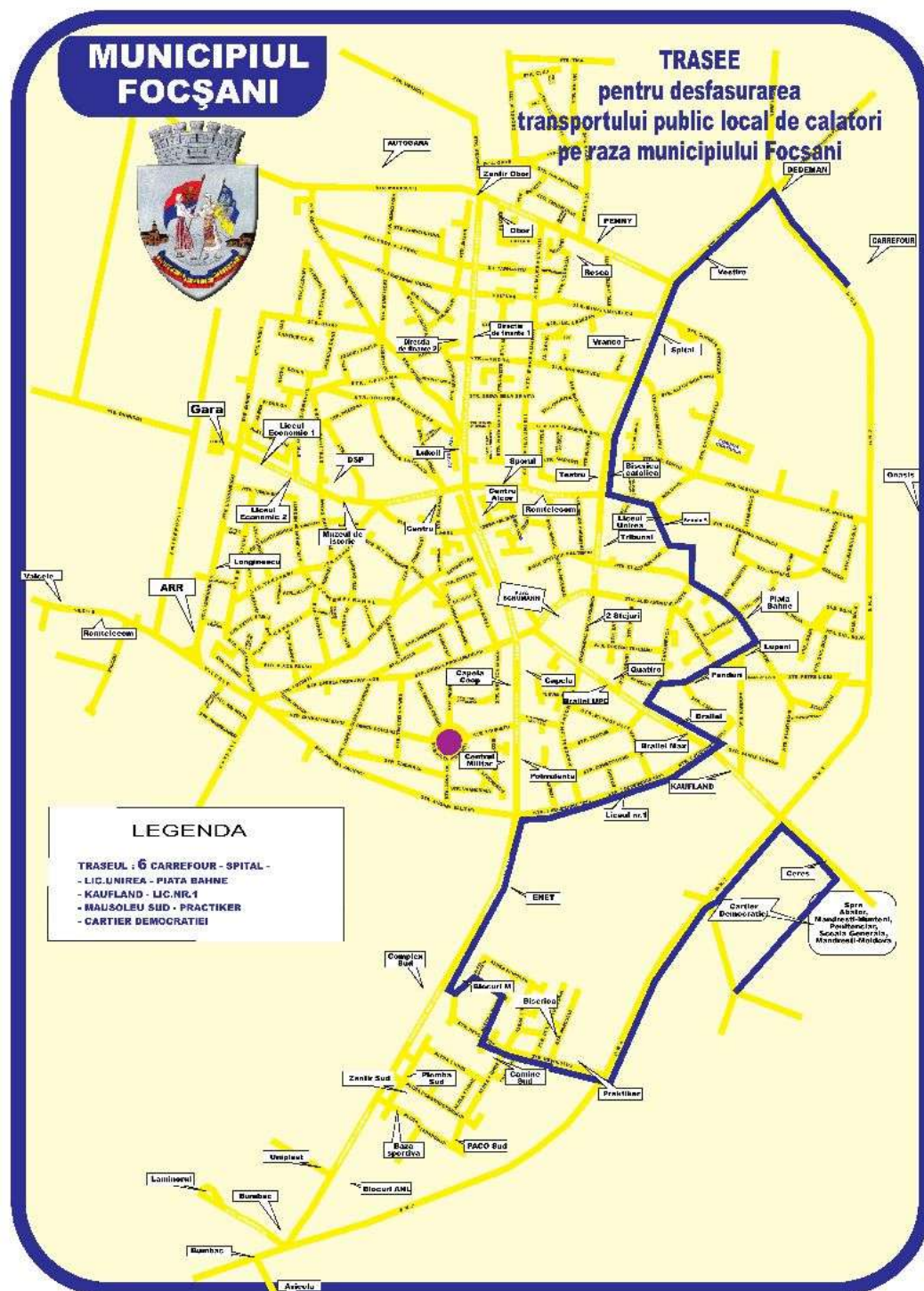


Fig. 2.21. Traseul liniei 6

LINIA 7

TUR : GARA - KAUF LAND - CARREFOUR

Program :

L-D :

07:30	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

RETUR : CARREFOUR - KAUF LAND - GARA

Program :

L-D :

08:05	09:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

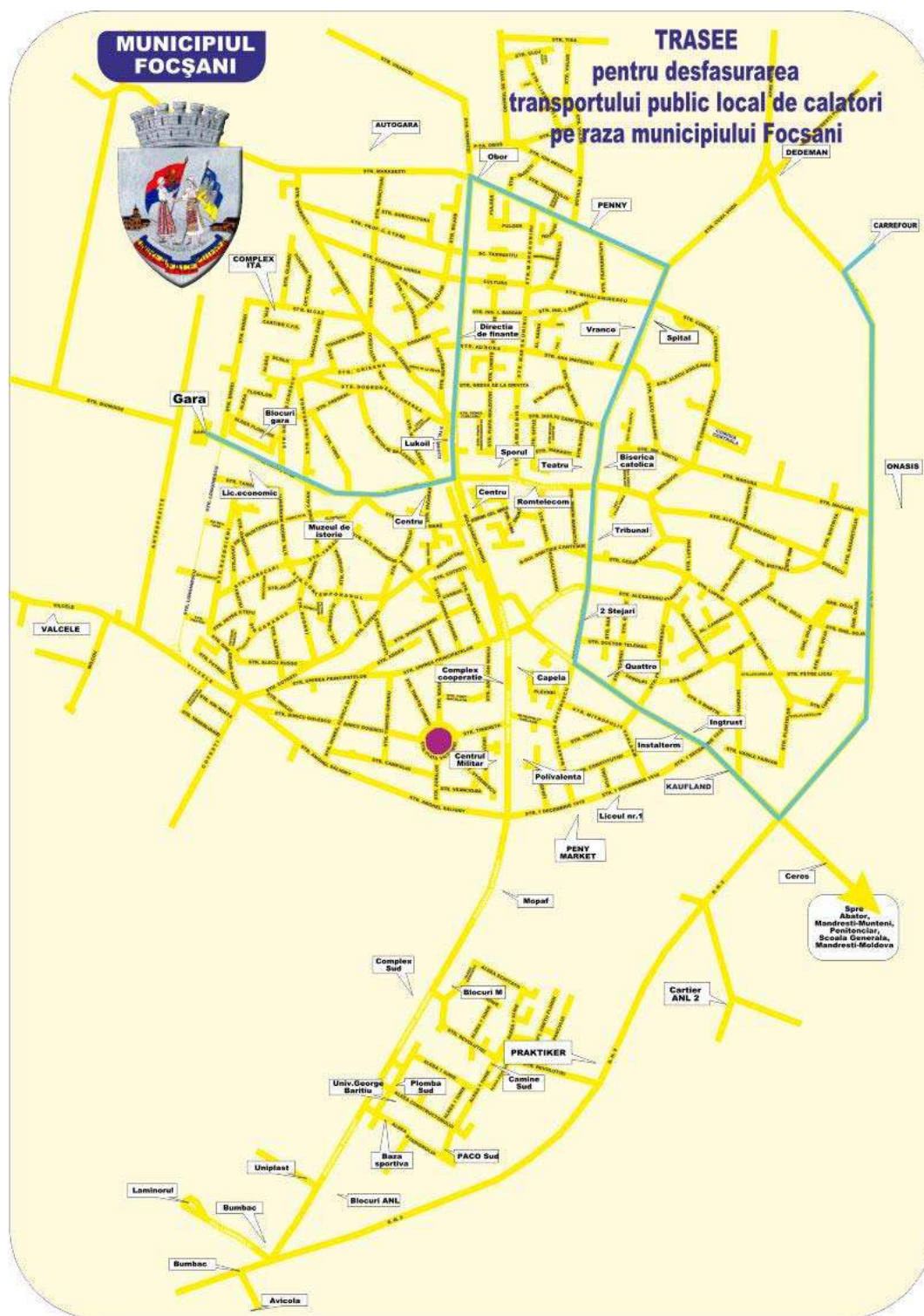


Fig. 2.22. Traseul liniei 7

LINIA 8

TUR : AUTOGARA - CARREFOUR

Program :

L-D :

6:45	7:45	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45
------	------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

RETUR : CARREFOUR - AUTOGARA

Program :

L-D :

7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15
------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

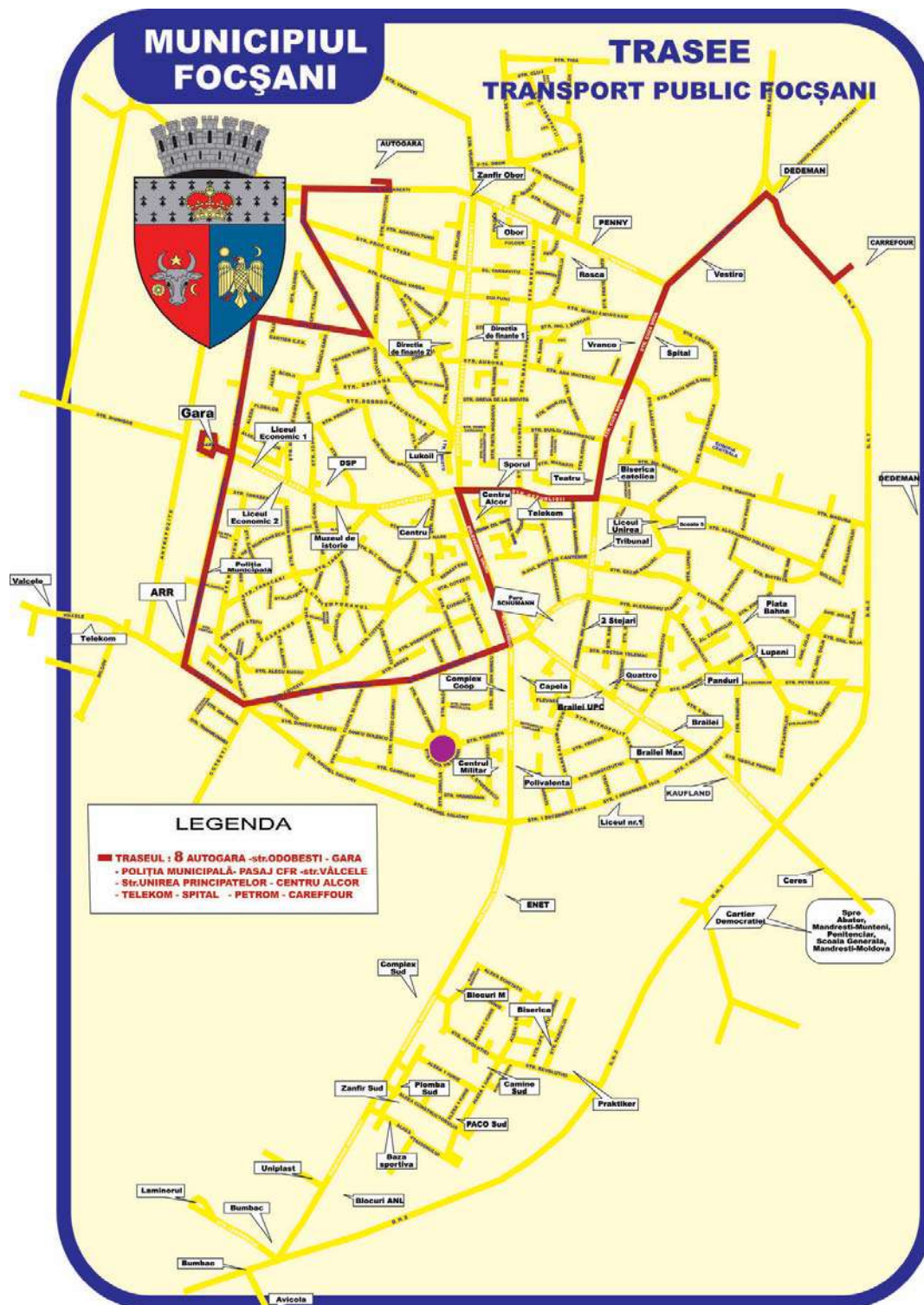


Fig. 2.23. Traseul liniei 8

LINIA 9

TUR : CARREFOUR - SPITAL - CENTRU - SUD

Program :

L-D :

07:30	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:15
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

RETUR : SUD - CENTRU - SPITAL - CARREFOUR

Program :

L-D :

07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

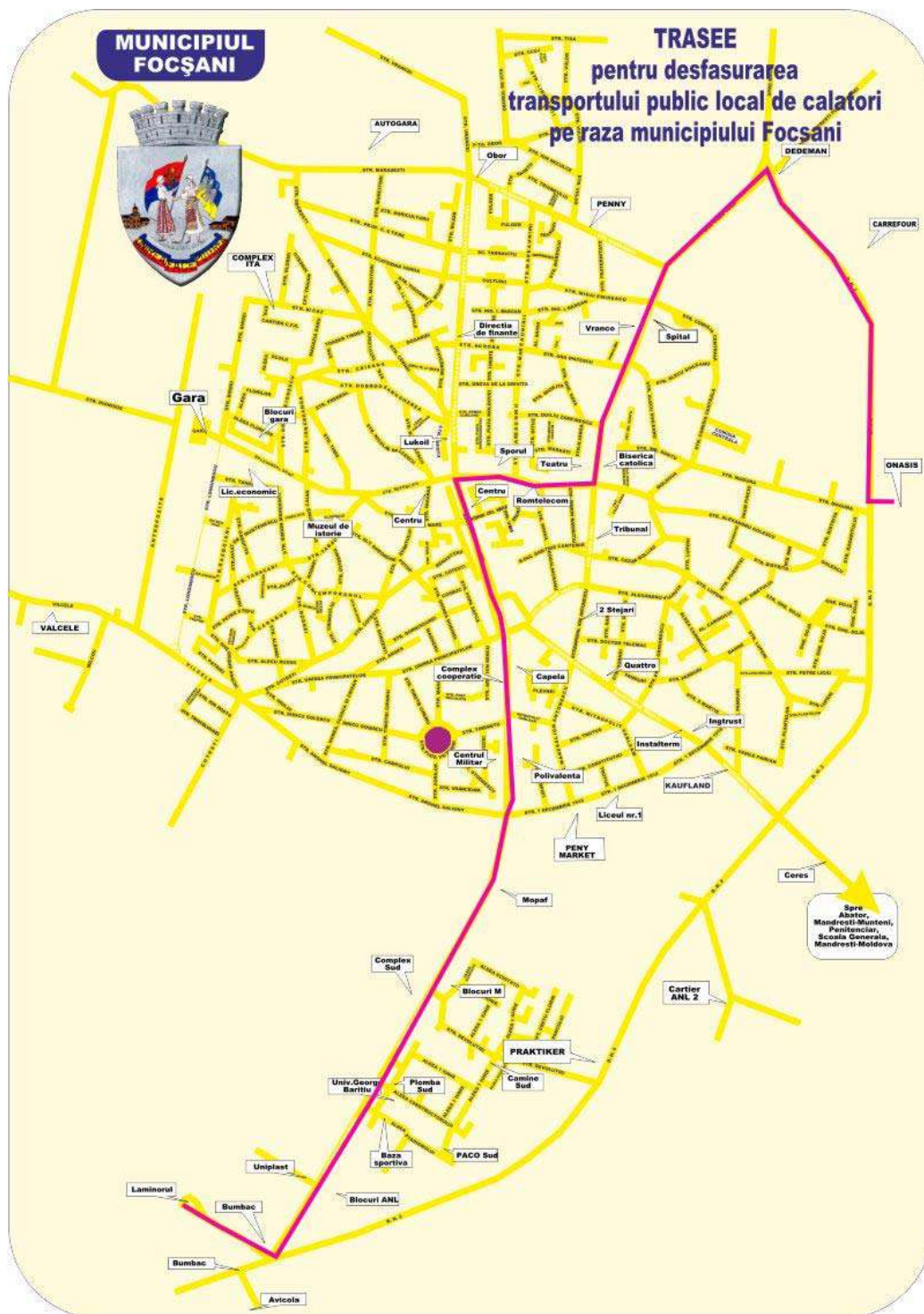


Fig. 2.24. Traseul liniei 9

LINIA 10

TUR : GARA - OBOR - CAPELA - SUD

Program :

L-V :

05:45	6:05*	06:45	7:05*	07:45	08:00	9:00*	10:00	11:00*	12:00*	13:00*	14:00	15:00*	16:00	17:00*	18:00
19:00*	20:00														

S :

05:50	06:50	7:50*	8:50*	09:50	10:50	11:50*	12:50*
-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------

D :

06:50	7:50*	8:50*	09:50	10:50	11:50*	12:50*
-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------

RETUR : SUD - CAPELA - OBOR - GARA

Program :

L-V :

06:15	6:35*	07:15	7:35*	08:15	8:30*	9:30*	10:30	11:30*	12:30	13:30*	14:30	15:30*	16:30	17:30*	18:30
19:30*	20:30														

S :

06:20	07:20	8:20*	9:20*	10:20	11:20	12:20	13:20
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

D :

07:20	8:20*	9:20*	10:20	11:20	12:20	13:20
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Cursele marcate cu " * " se prelungesc pe Strada Militari

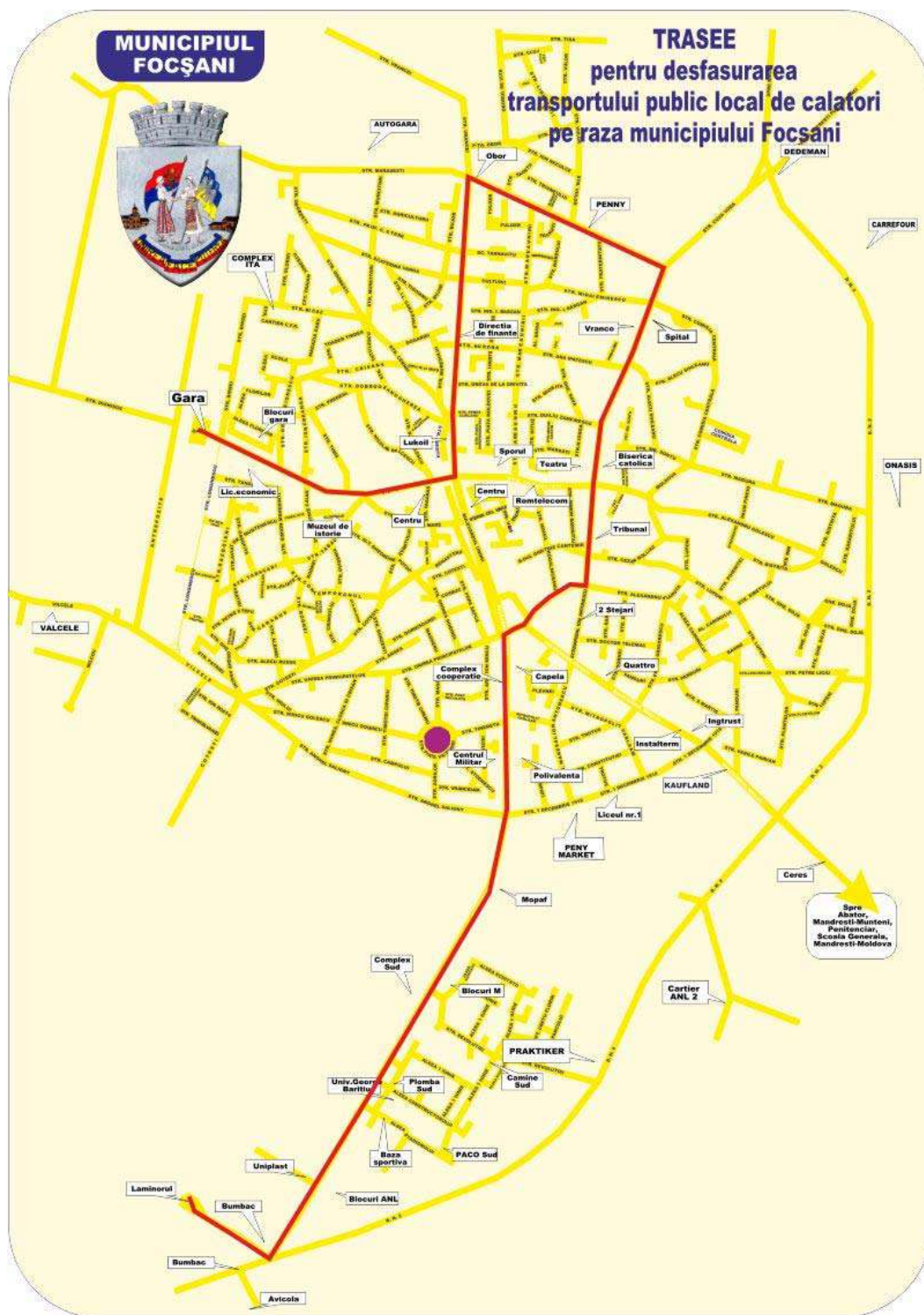


Fig. 2.25. Traseul liniei 10

LINIA 11

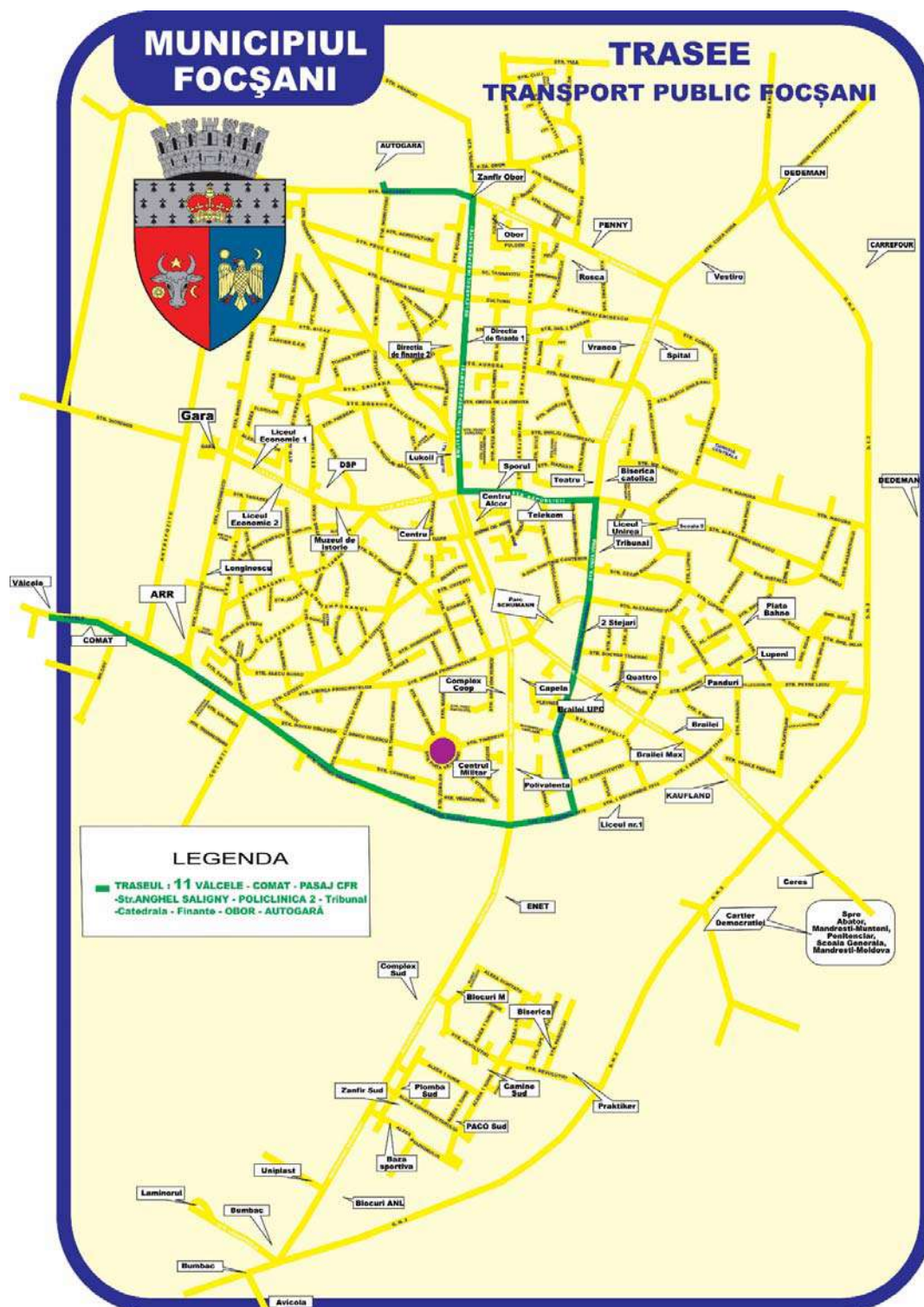


Fig. 2.26. Traseul liniei 11

LINIA 51

TUR : VÎLCELE - GARA- CENTRU - SUD - PRAKTIKER

Program :

L-V :

05:50	6:20*	6:50*	07:20	07:50	08:20	08:50	09:20	09:50	10:20*	10:50	11:20*	11:50*	12:20*	12:50	13:20
13:50	14:20*	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50*	18:20*	18:50*	19:20	19:50			

S-D :

07:25	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

RETUR : PRAKTIKER - DEMOCRĂȚIEI - SUD - CENTRU - GARA - VÎLCELE

Program :

L-V :

06:25	6:55*	7:25*	07:55	08:25	08:55	09:25	09:55	10:25	10:55*	11:25	11:55*	12:25*	12:55*	13:25	13:55
14:25	14:55*	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25*	18:55	19:25*	19:55	20:25			

S-D :

07:55	08:55	09:55	10:55	11:55	12:55	13:55
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Cursele marcate cu ” * ” se prelungesc în Cartierul Democrației (ANL II)

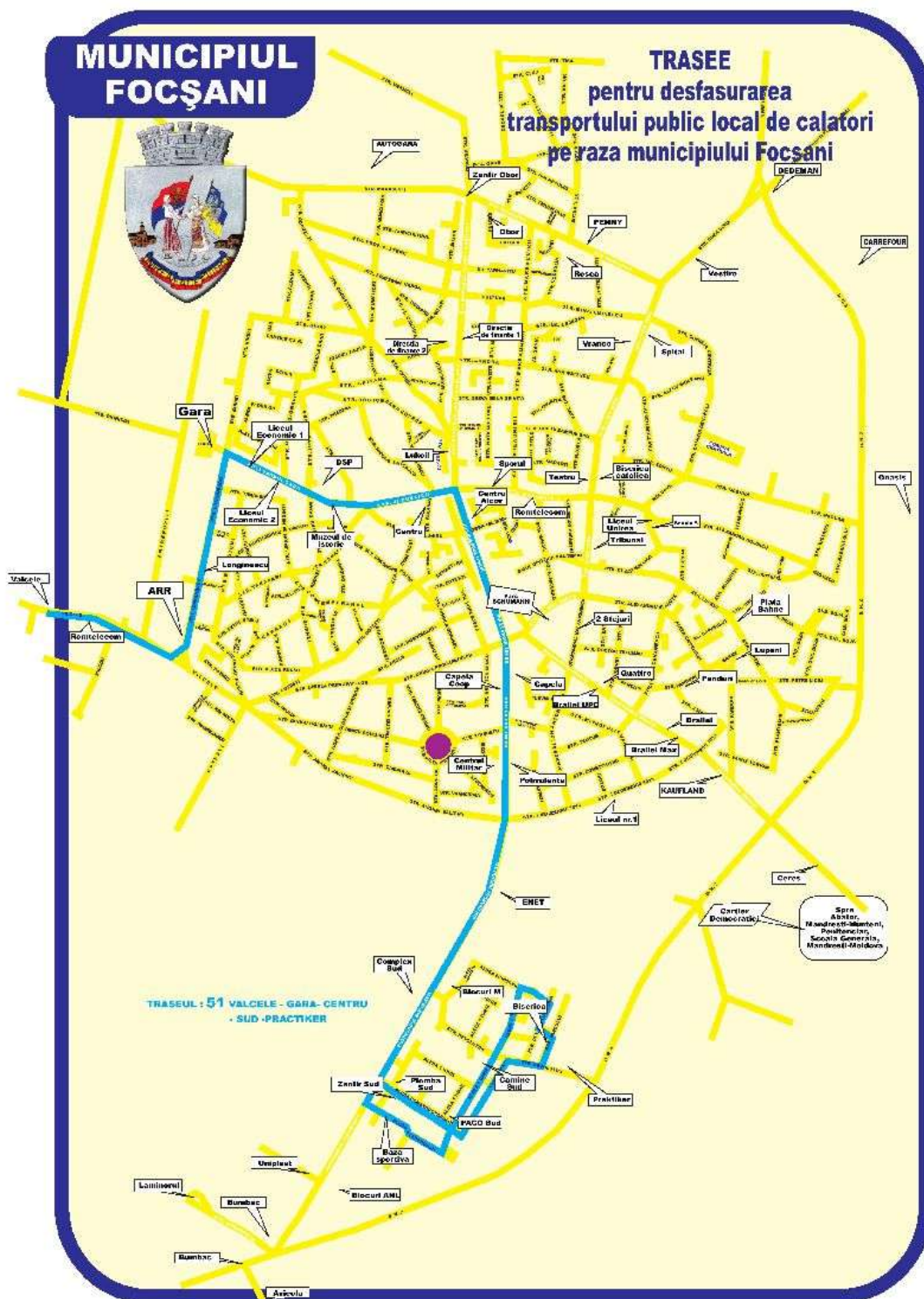


Fig. 2.27. Traseul liniei 51

2.4.2.1. Statistica numărului de călătorii

Din datele primite de la operatorul de transport public, statistica numărului de călătorii pentru anul 2017 și prima parte a anului 2018 este cea prezentată în tabelele de mai jos. În tabel sunt prezentați și numărul mediu de kilometri parcurși de vehiculele de transport public.

Tabel 2.3. Statistica numărului de călătorii, 2017

Nr. traseu	Călătorii/zi		Călătorii/ lună	Călătorii/ an	Km/Zi		Km/lună	Km/an
	L-Vi	S-D			L-Vi	S-D		
1	5574	2180	135642	1627701	1355	860	36005	432054
2	898	460	22849	274191	295	217	8107	97286
3	1639	274	36513	438159	499	279	12905	154856
4	3374	832	77640	931677	797	333	19596	235154
6	407	0	8441	101296	225	0	4670	56034
7	986	478	24839	298069	200	200	5985	71820
9	1520	1086	41490	497879	272	272	8123	97478
10	971	211	22077	264929	325	162	8227	98721
51	1363	208	30190	362282	433	104	9931	119172
TOTAL	16731	5728	399682	4796183	4400	2426	113549	1362575

Tabel 2.4. Statistica numărului de călătorii, 2018 (ian-mai)

Nr. traseu	Călătorii/zi		Călătorii/ lună	Călătorii/ an	Km/Zi		Km/lună	Km/ 5 luni
	L-Vi	S-D			L-Vi	S-D		
1	5677	2505	138365	691824	1419	900	37046	185231
2	905	497	22931	114656	319	235	8626	43132
3	1826	381	40676	203378	523	293	13294	66470
4	3573	969	81611	408053	854	357	20637	103187
6	506	0	10324	51621	269	0	5490	27450
7	826	662	22817	114086	190	190	5572	27862
9	1399	1291	40165	200823	267	267	7856	39280
10	1031	261	23386	116928	356	177	8849	44243
51	1443	224	31460	157301	402	168	9704	48520
TOTAL	17186	6791	411735	2058670	4598	2586	117074	585375

2.4.2.2. *Transport interurban*

Serviciul de transport public interjudețean prin servicii regulate este gestionat de Autoritatea Rutieră Română, având operatori privați. Cele mai importante legături, din punct de vedere al numărului de curse zilnice, se realizează între Focșani și localitățile București, Iași, Brăila

Tabel 2.5. Trasee transport public interjudețean cu oprire în Autogara Nord Focșani

Nr.crt	Localitatea de destinație	Nr. curse/zi
1	Brăilela	8
2	Brașov	2
3	București	17
4	Galați	6
5	Iași	14
6	Tulcea	1
7	Sovata	1

Conform prevederilor Consiliului Local Focșani, toate cursele asociate Municipiului Focșani au oprire în Autogara Nord Focșani.

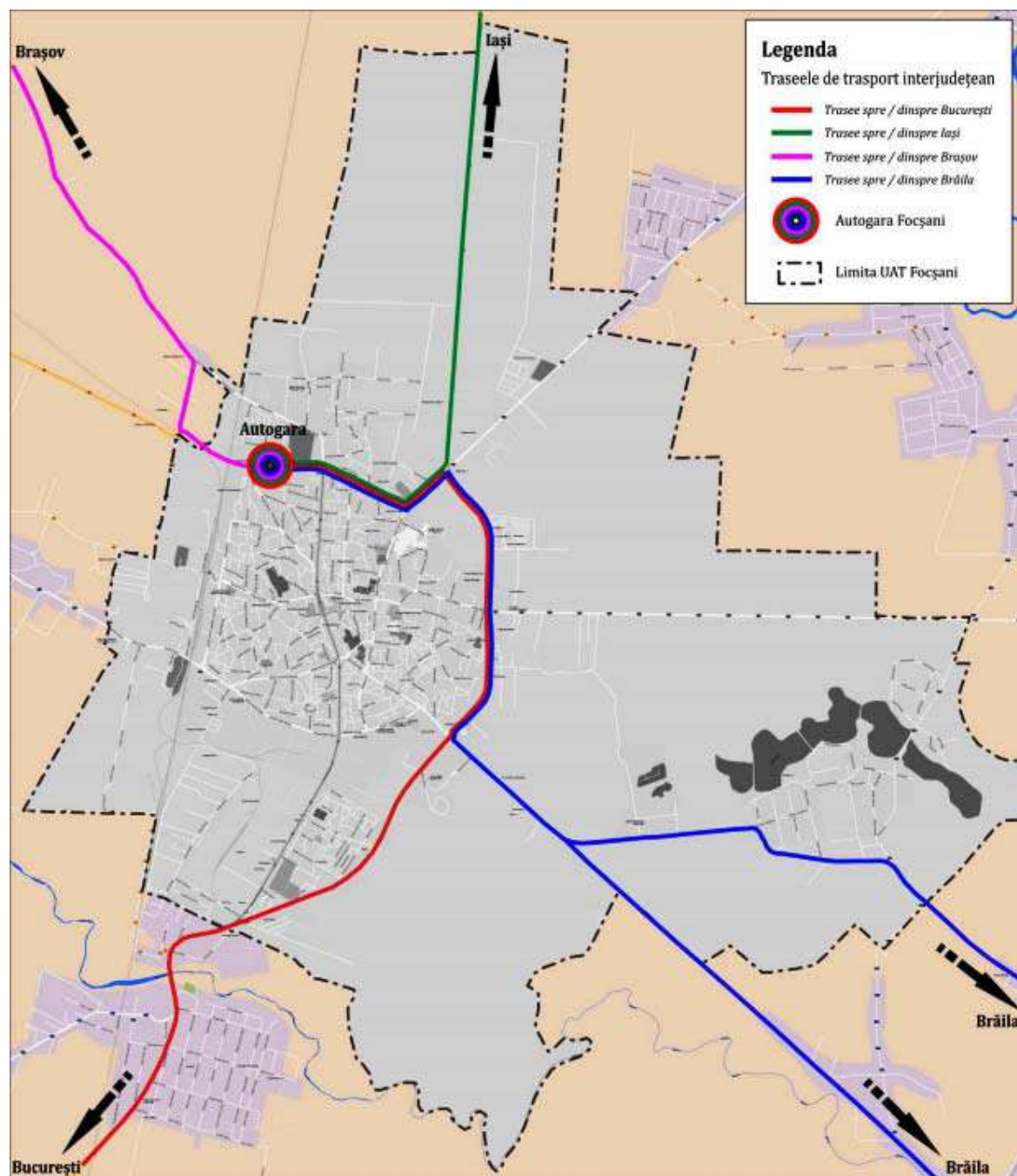


Fig. 2.28. Trasee pe care este permis accesul vehiculelor de transport pulic interjudețean

2.4.3. Prezentarea datelor colectate din teren

În procesul de elaborare a studiului de oportunitate, a fost realizată colectarea de date din teren, care au fost integrate cu datele rezultate din analiza documentelor existente, prezentate în subcapitolele anterioare.

Astfel, pentru identificarea fluxurilor de călători au fost culese date în două variante:

1. Din mijloacele de transport: s-au efectuat deplasări cu mijloacele de transport de pe liniile selectate pentru eșantionare și s-au notat călătorii care au urcat, respectiv coborât în fiecare stație de pe traseu.
2. Din stații: au fost selectate stații din zona centrală, deservind un număr mare de linii de transport, pentru care s-au notat: numărul de călători urcați, respectiv coborâți din fiecare mijloc de transport, precum și gradul de încărcare al acestora.

Toate contorizările de călători au fost realizate în intervalele de vârf 7-9, 12-14, 16-18, sau în intervalele 7-8 și 16-17.

Rezultatele obținute sunt prezentate în continuare.

2.4.3.1. Evaluarea călătorilor din vehicul

Pentru linia 1 variația numărului de călători este prezentată în graficele următoare:

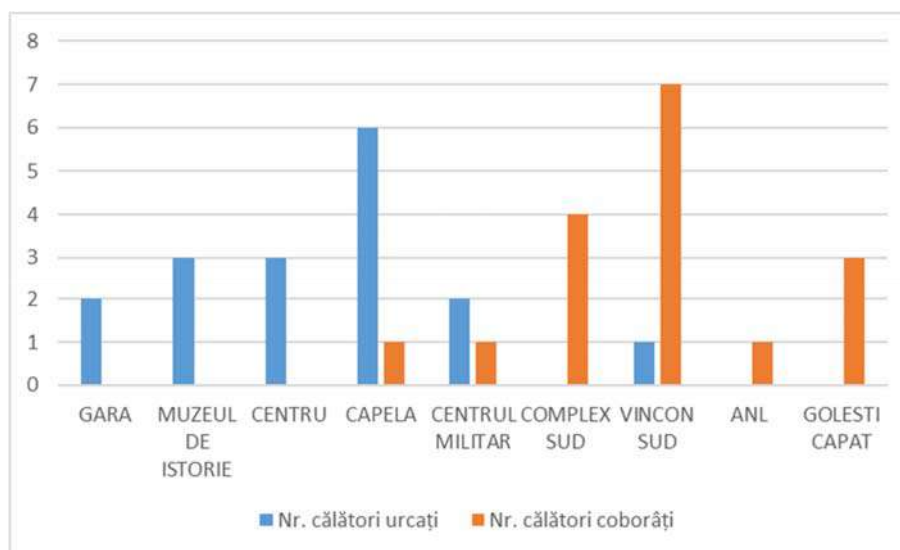


Fig. 2.29. Linia 1 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval dimineață, tur

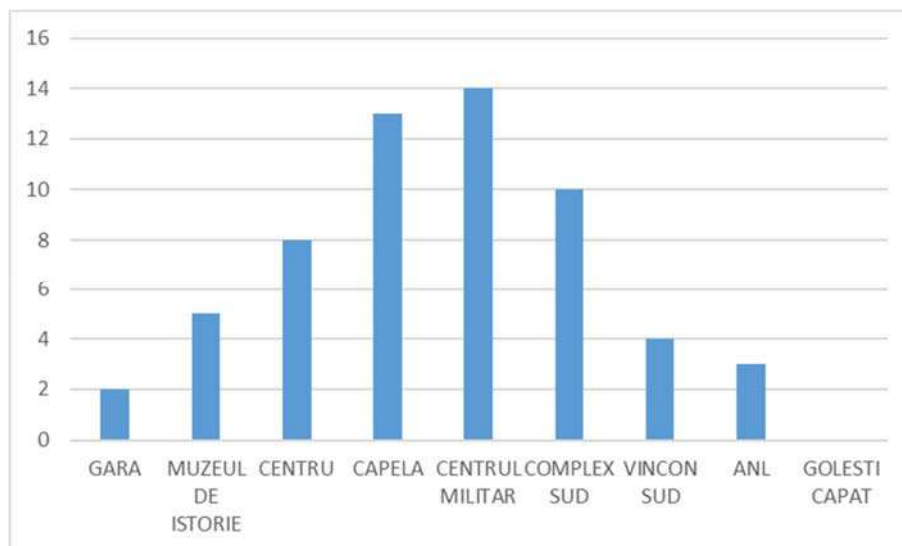


Fig. 2.30. Linia 1 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval dimineață, tur

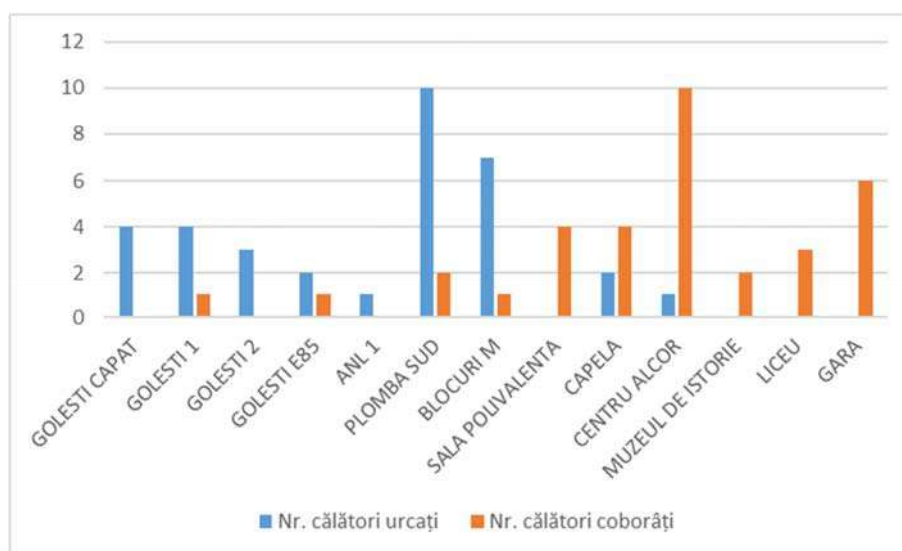


Fig. 2.31. Linia 1 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval dimineață, retur

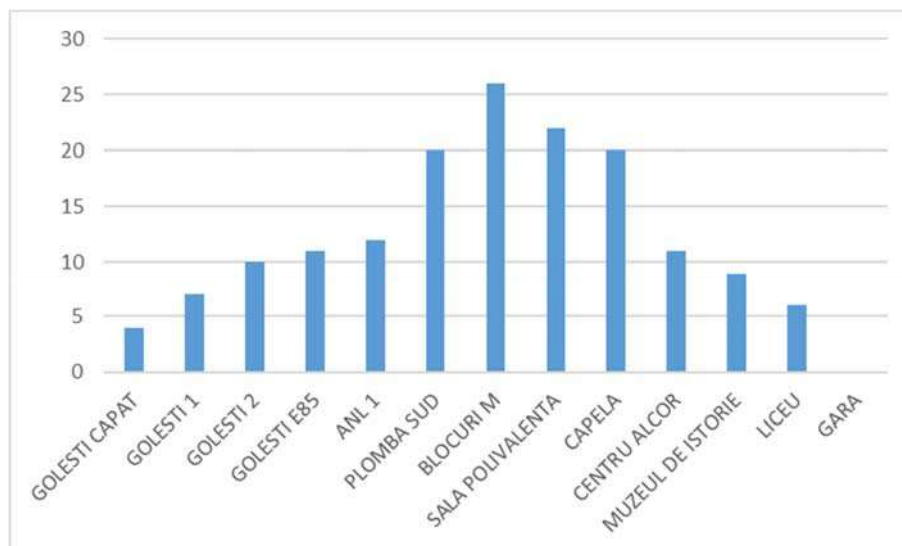


Fig. 2.32. Linia 1 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval dimineată, retur

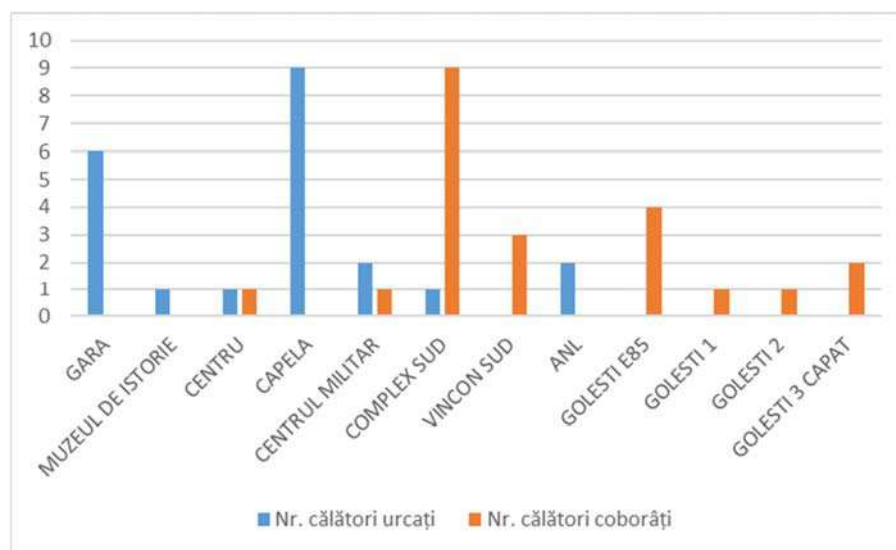


Fig. 2.33. Linia 1 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval după-amiază, tur

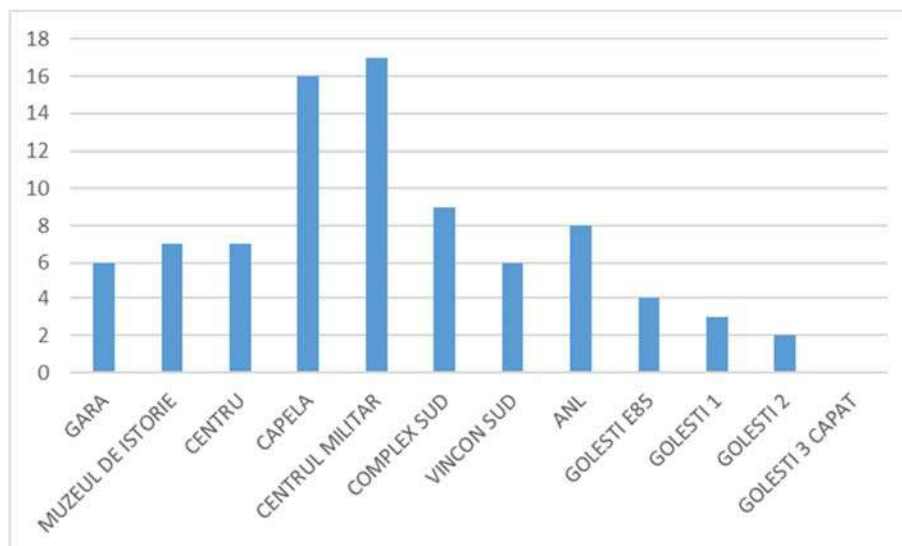


Fig. 2.34. Linia 1 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval după-amiază, tur

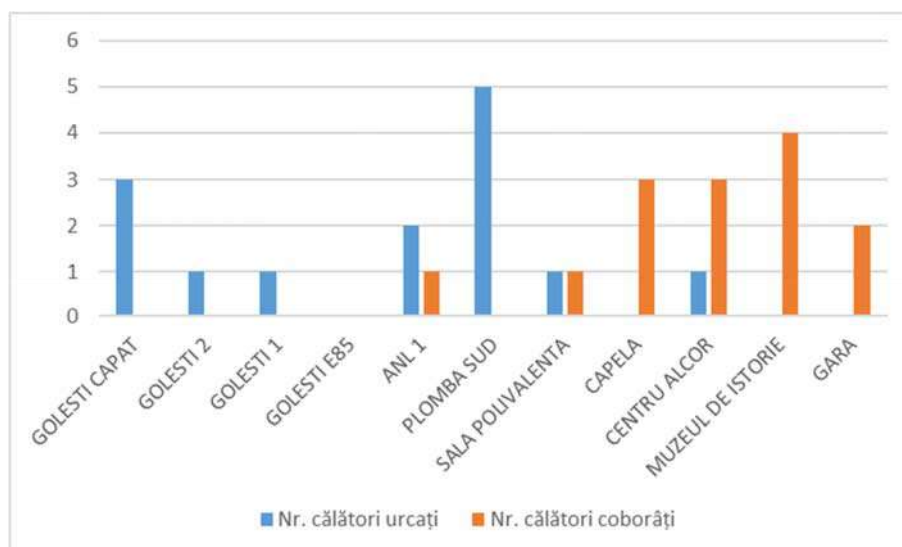


Fig. 2.35. Linia 1 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval după-amiază, retur

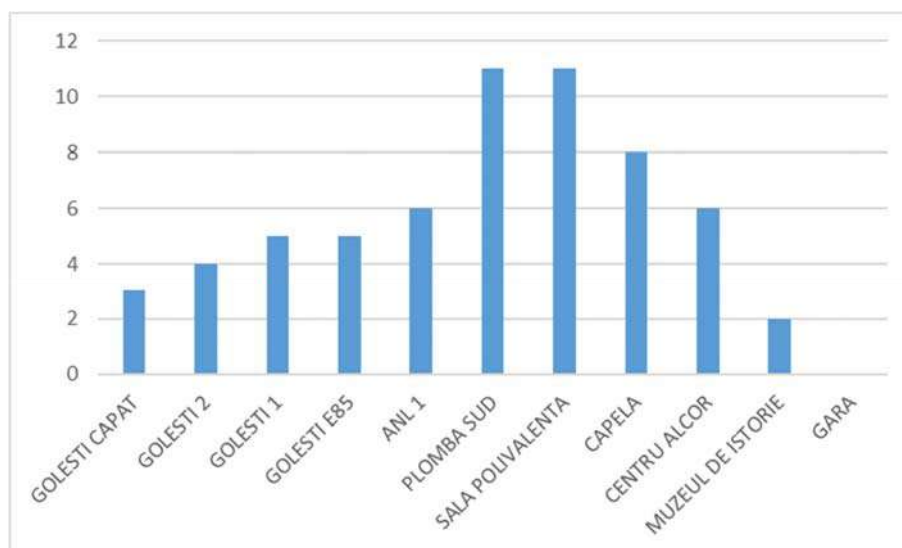


Fig. 2.36. Linia 1 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval după-amiază, retur

Pentru linia 10 variația numărului de călători este prezentată în graficele următoare:

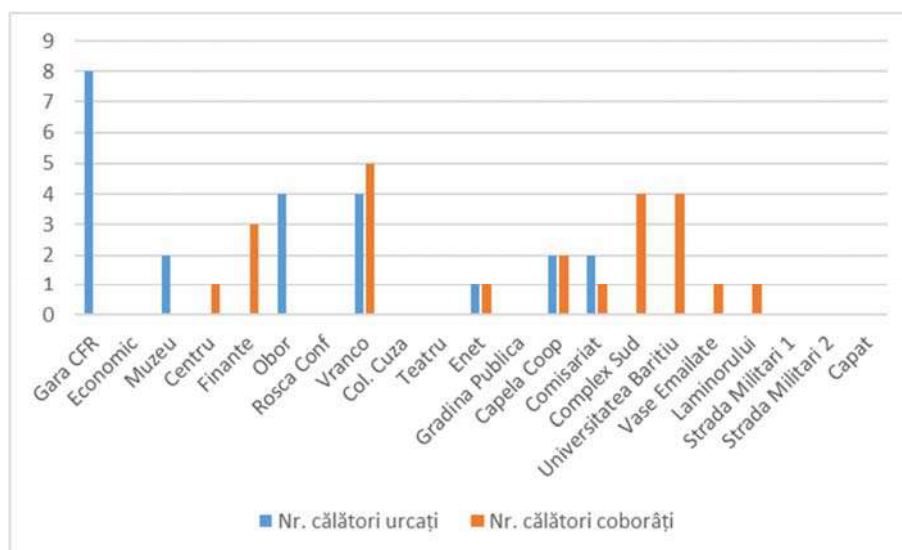


Fig. 2.37. Linia 10 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval dimineață, tur

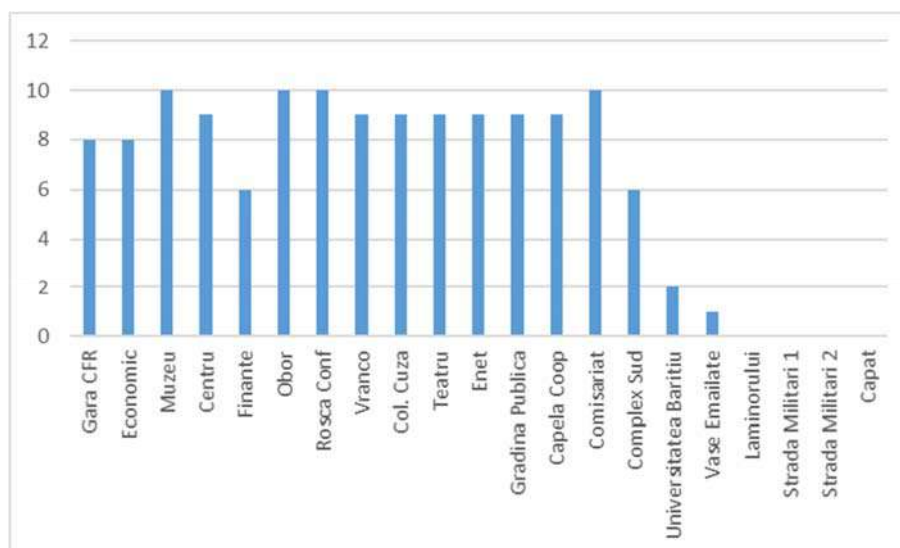


Fig. 2.38. Linia 10 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval dimineață, tur

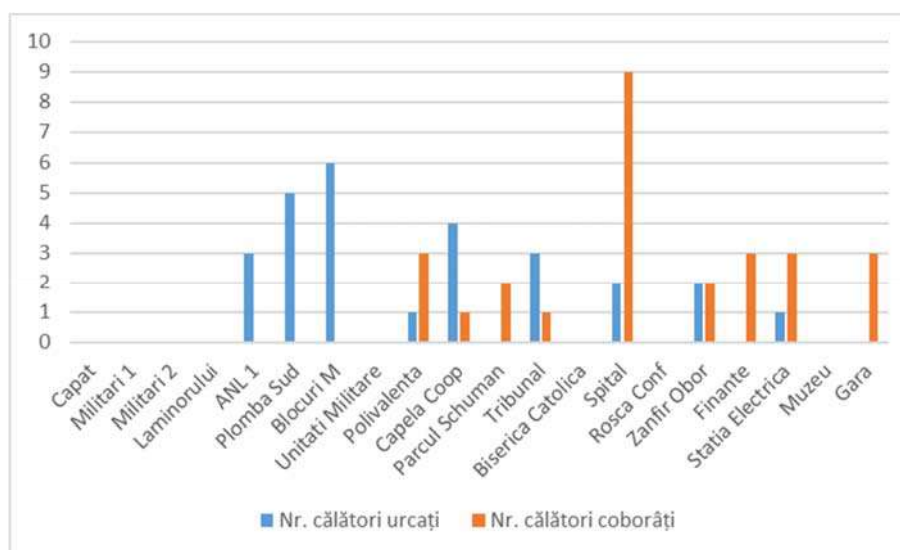


Fig. 2.39. Linia 10 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval dimineață, retur

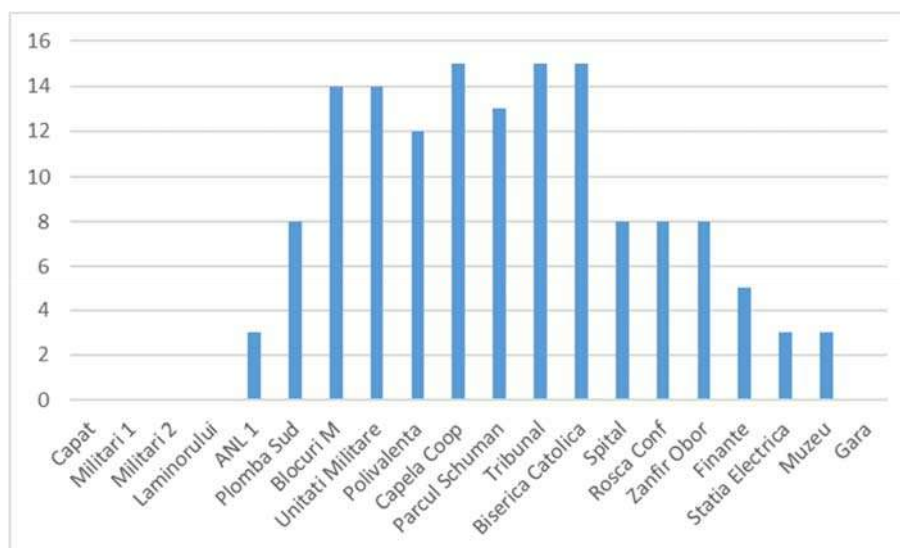


Fig. 2.40. Linia 10 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval dimineață, retur

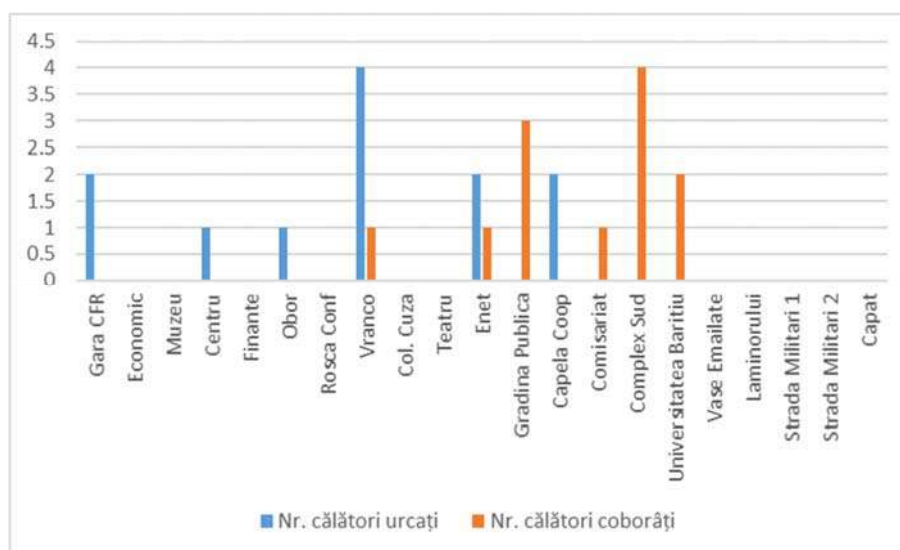


Fig. 2.41. Linia 10 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval prânz, tur

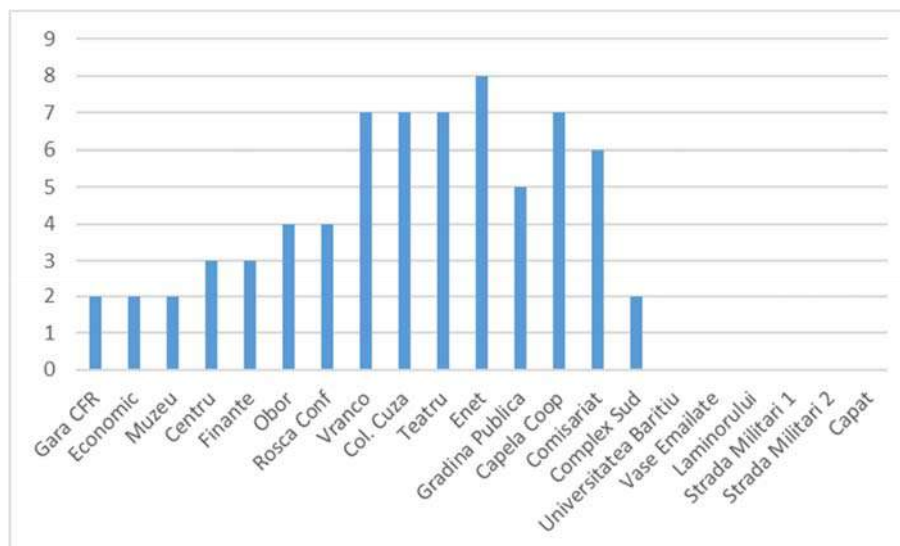


Fig. 2.42. Linia 10 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval prânz, tur

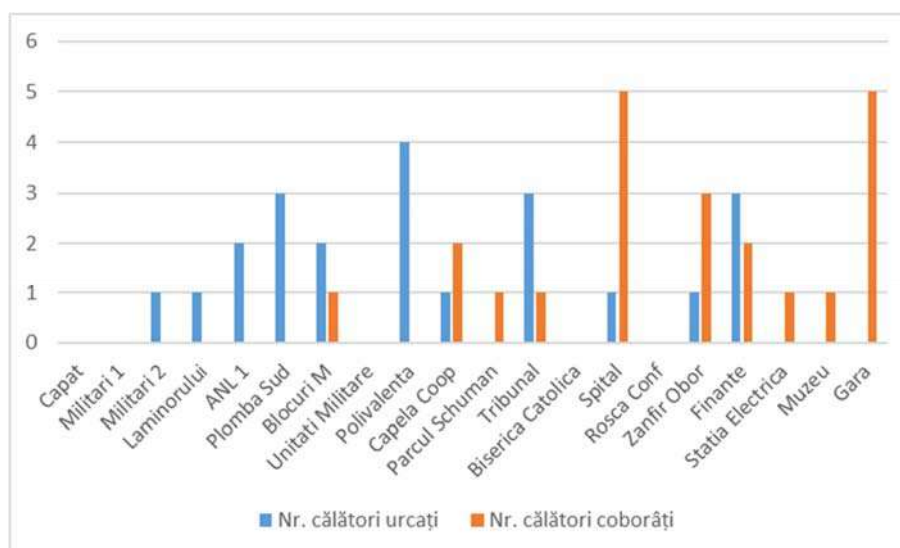


Fig. 2.43. Linia 10 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval prânz, retur

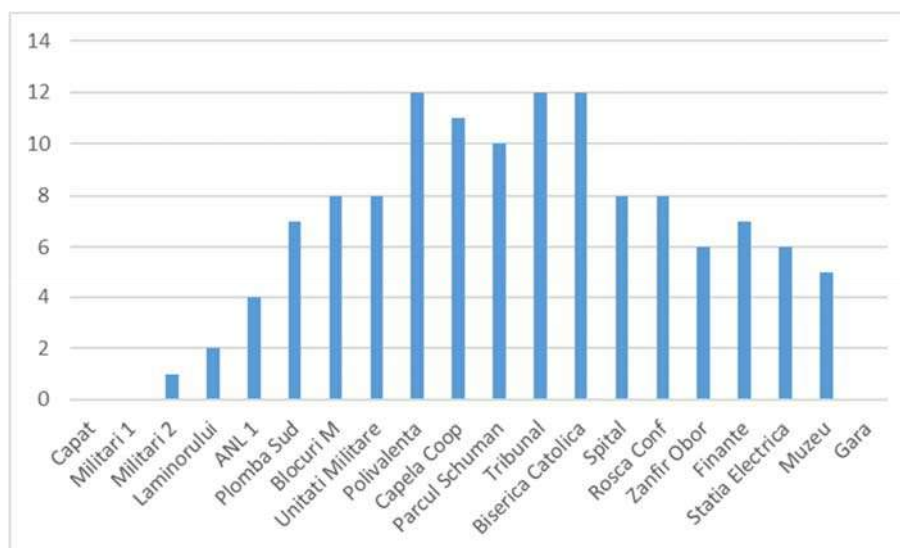


Fig. 2.44. Linia 10 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval prânz, retur

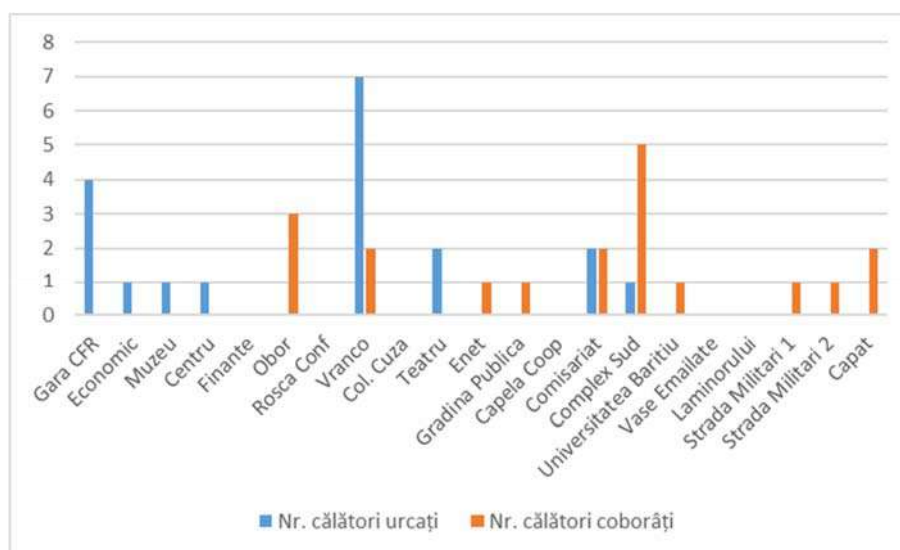


Fig. 2.45. Linia 10 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval după-amiază, tur

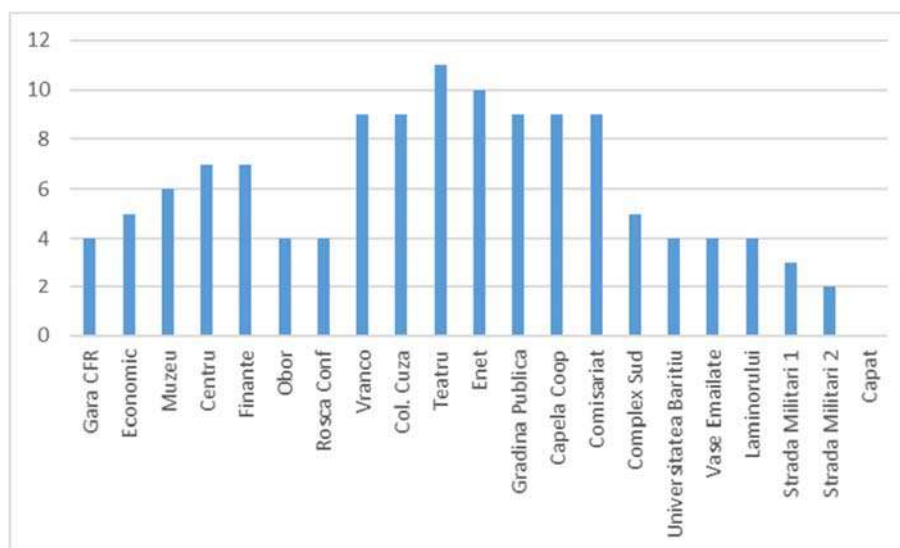


Fig. 2.46. Linia 10 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval după-amiază, tur

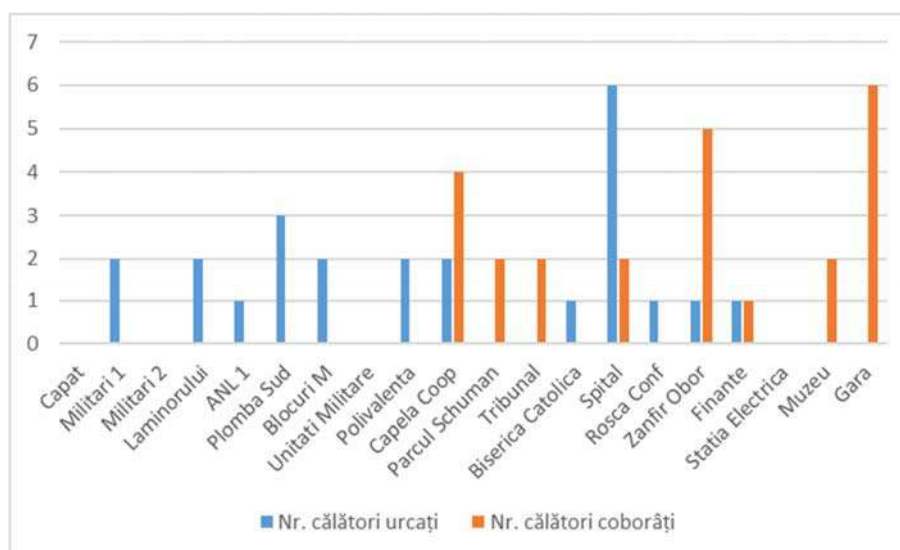


Fig. 2.47. Linia 10 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval după-amiază, retur

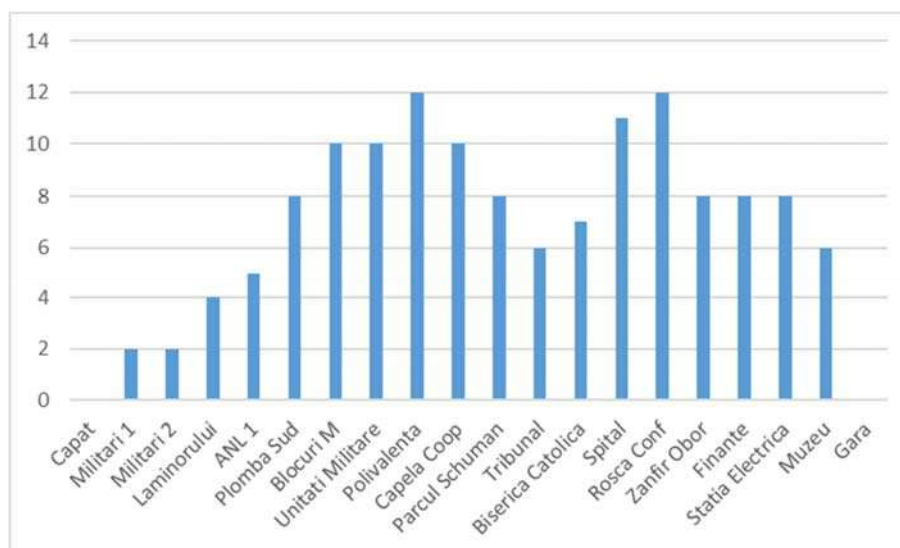


Fig. 2.48. Linia 10 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval după-amiază, retur

Pentru linia 51 variația numărului de călători este prezentată în graficele următoare:

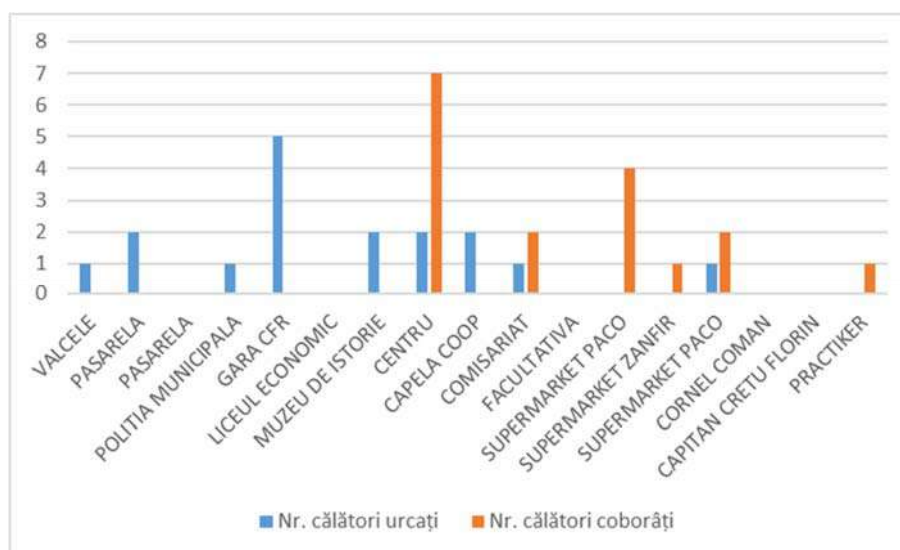


Fig. 2.49. Linia 51 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval dimineață, tur

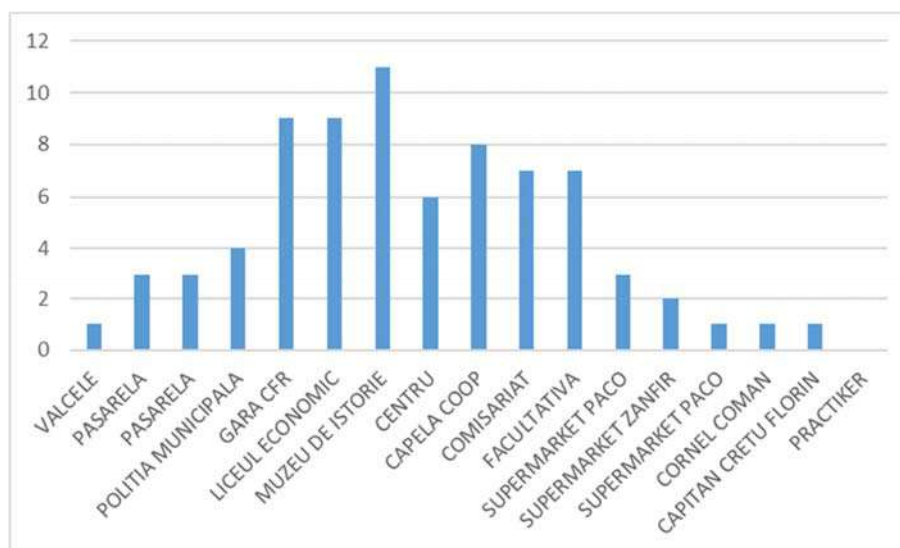


Fig. 2.50. Linia 51 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval dimineață, tur

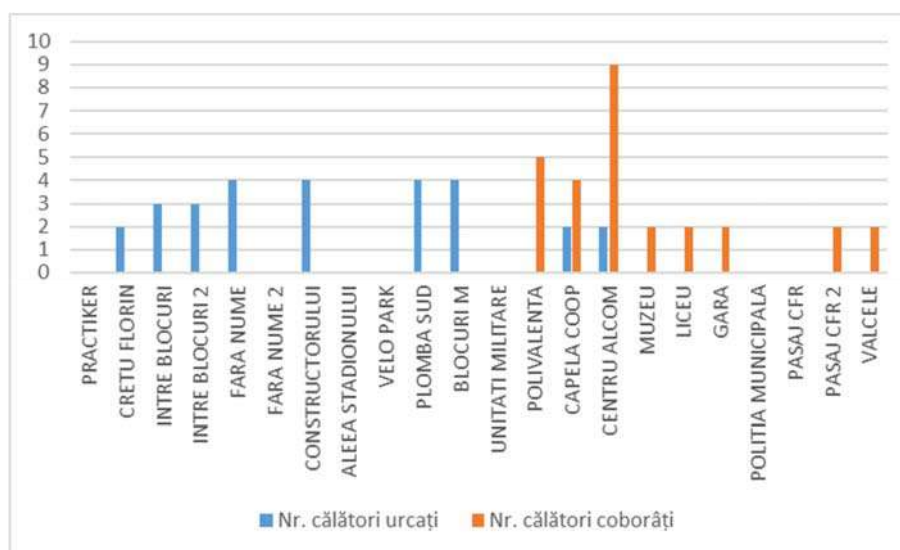


Fig. 2.51. Linia 51 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval dimineață, retur

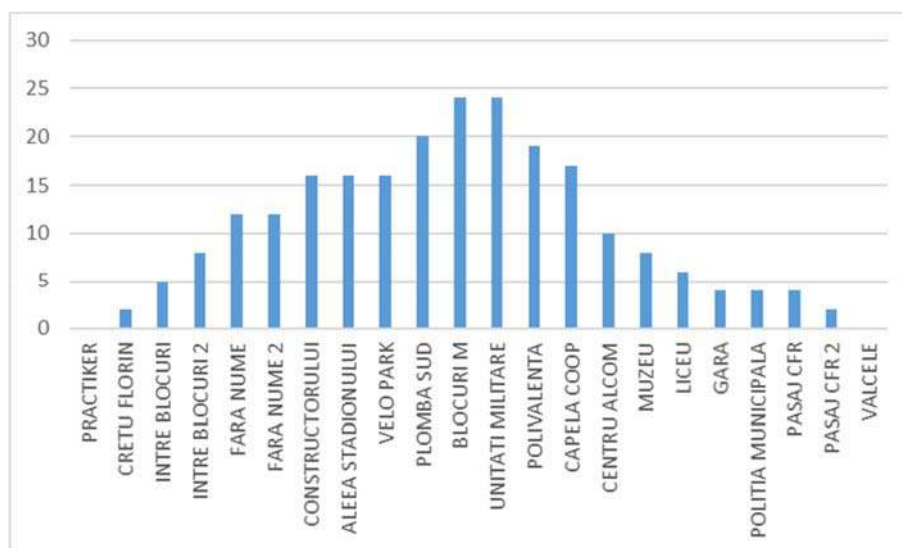


Fig. 2.52. Linia 51 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval dimineață, retur

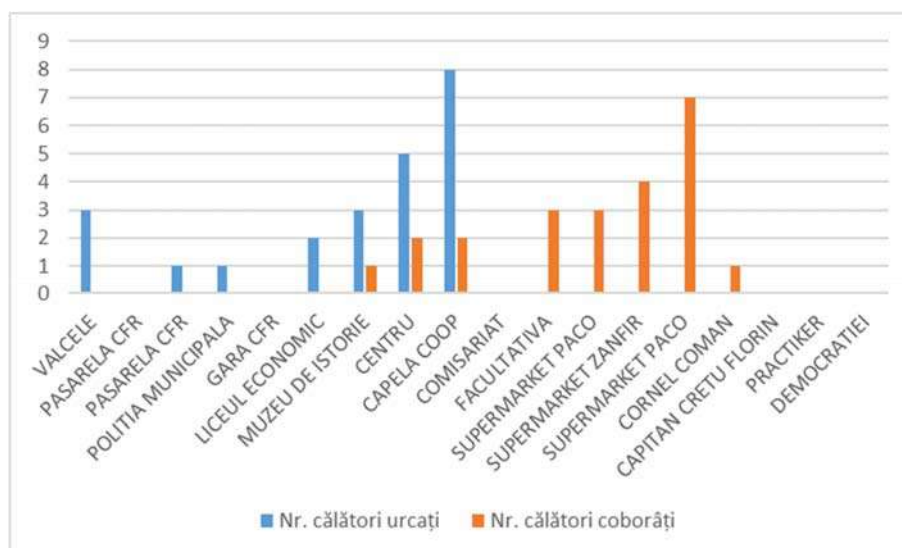


Fig. 2.53. Linia 51 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval prânz, tur

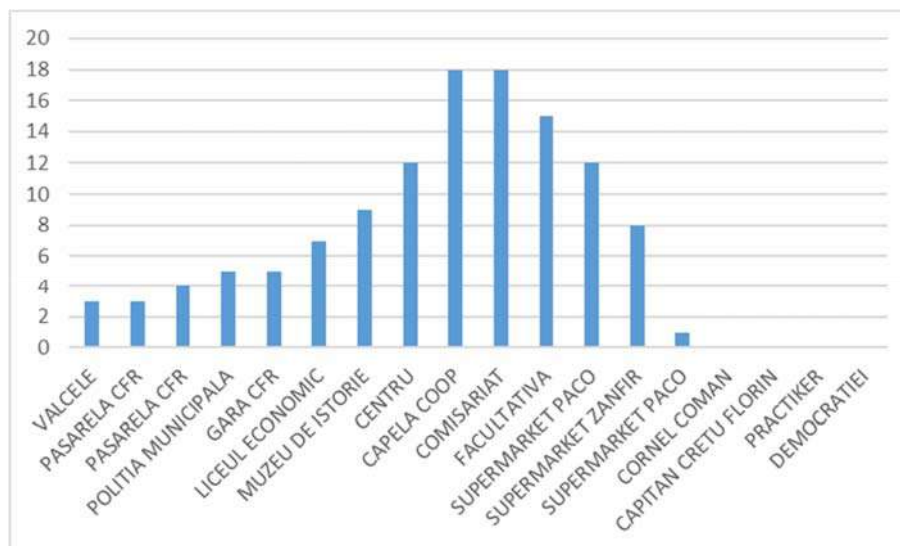


Fig. 2.54. Linia 51 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval prânz, tur

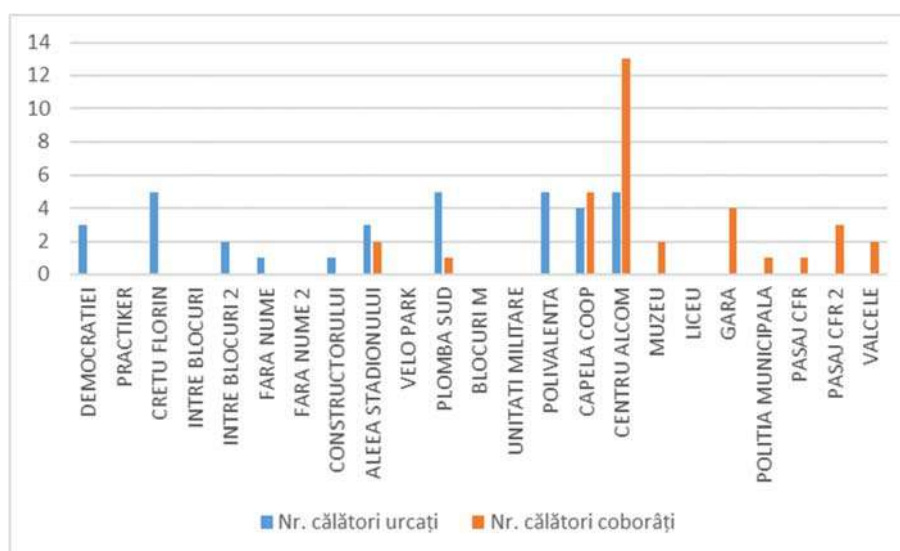


Fig. 2.55. Linia 51 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval prânz, retur

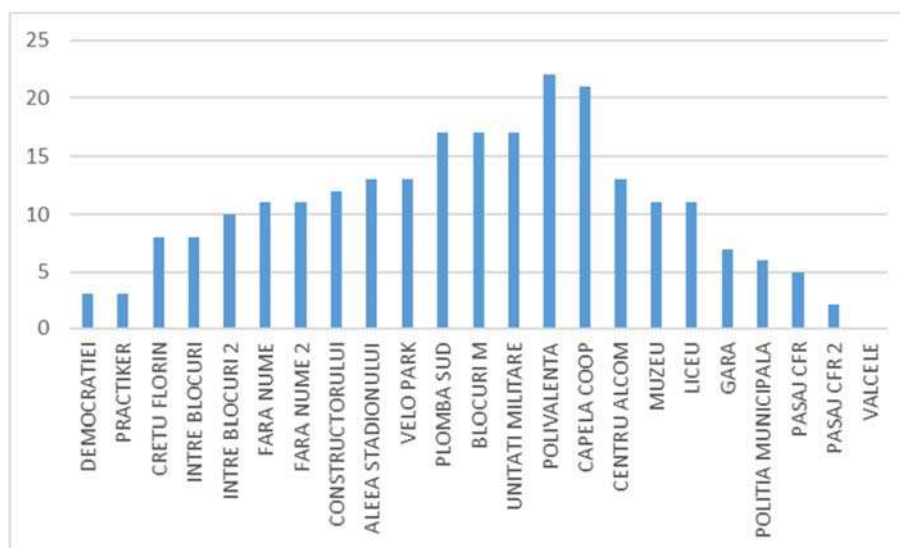


Fig. 2.56. Linia 51 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval prânz, retur

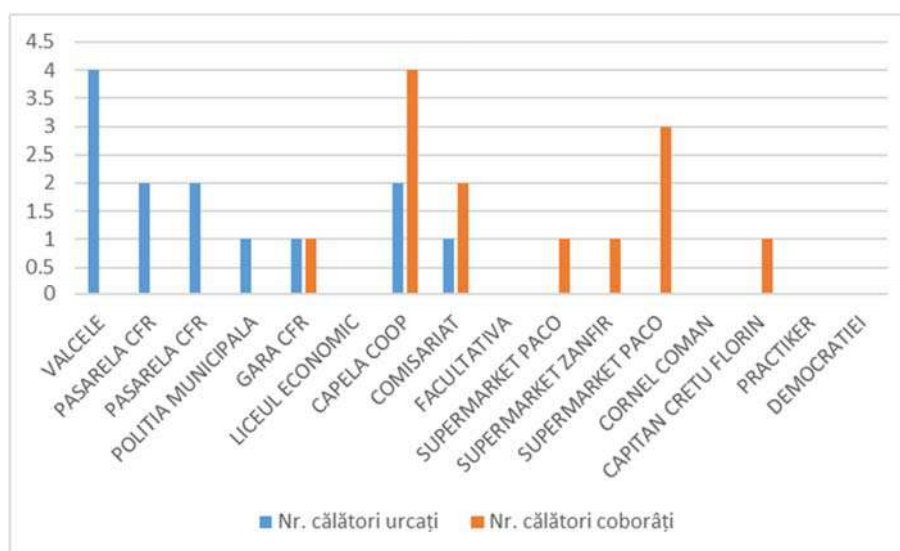


Fig. 2.57. Linia 51 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval după-amiază, tur

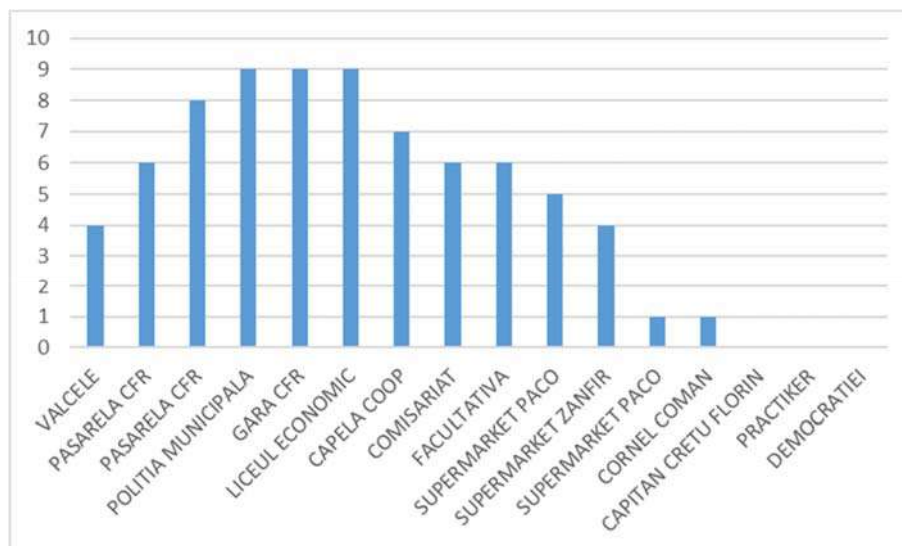


Fig. 2.58. Linia 51 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval după-amiază, tur

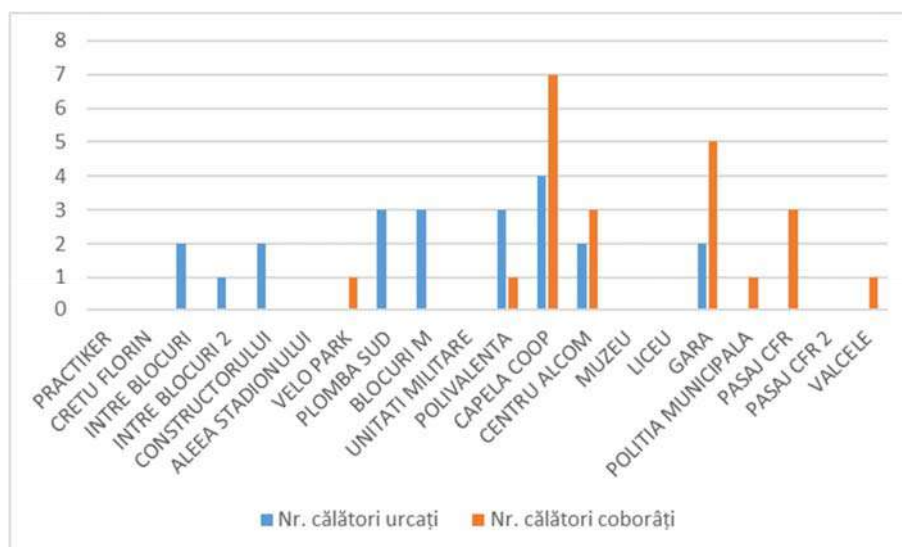


Fig. 2.59. Linia 51 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval după-amiază, retur

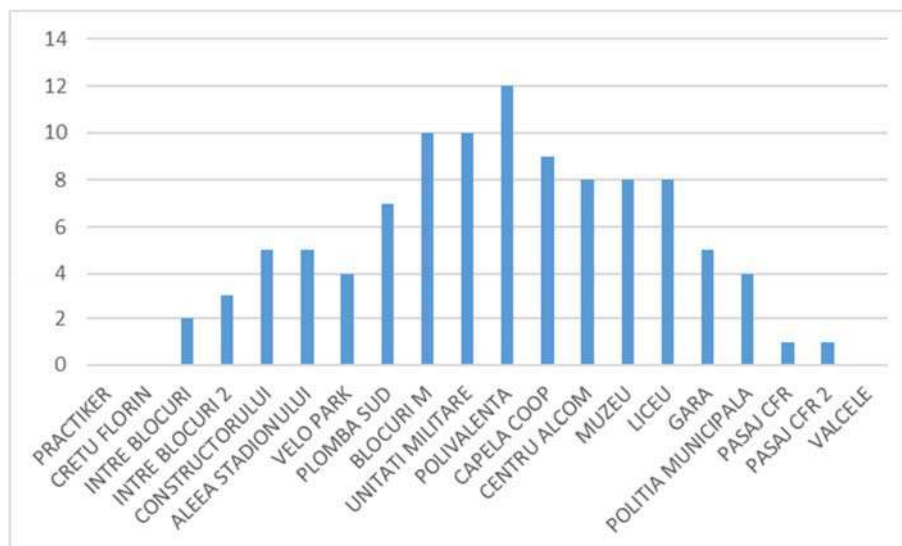


Fig. 2.60. Linia 51 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval după-amiază, retur

Pentru linia 7 variația numărului de călători este prezentată în graficele următoare:

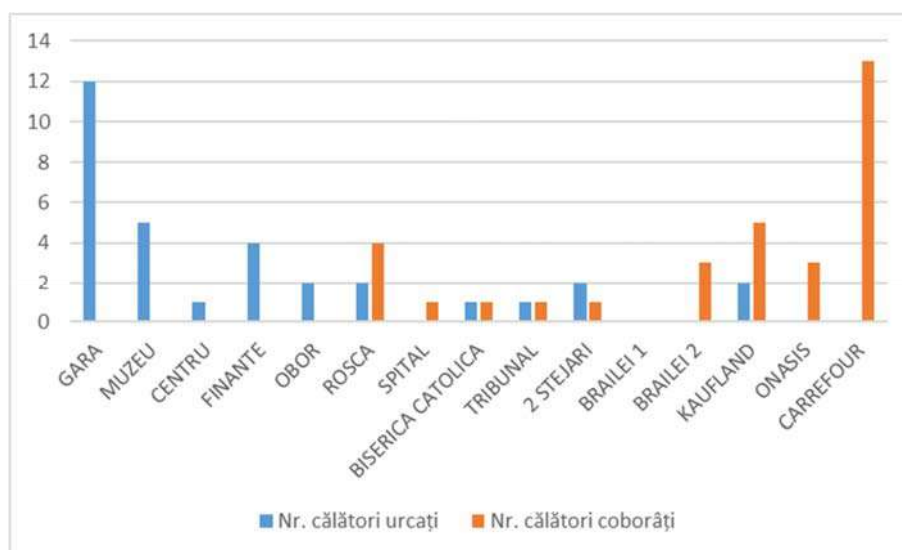


Fig. 2.61. Linia 7 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval dimineață, tur

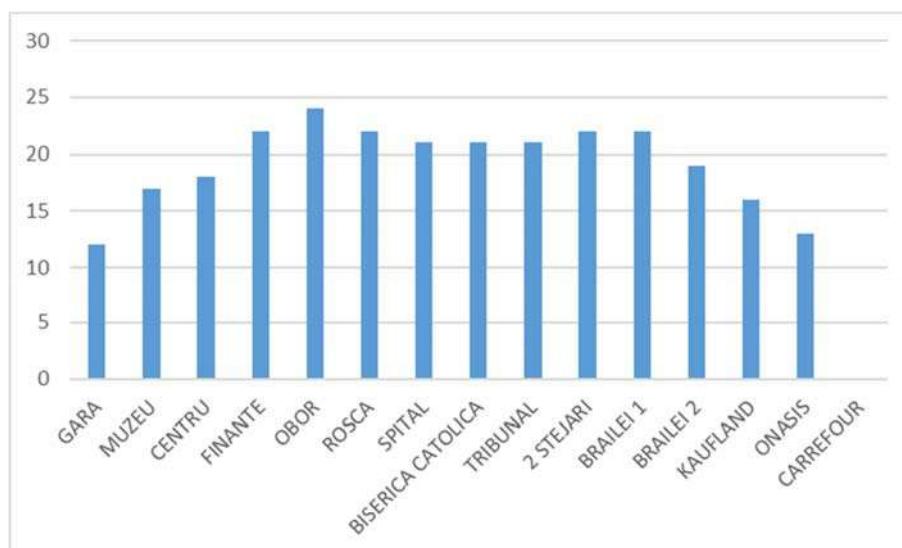


Fig. 2.62. Linia 7 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval dimineață, tur

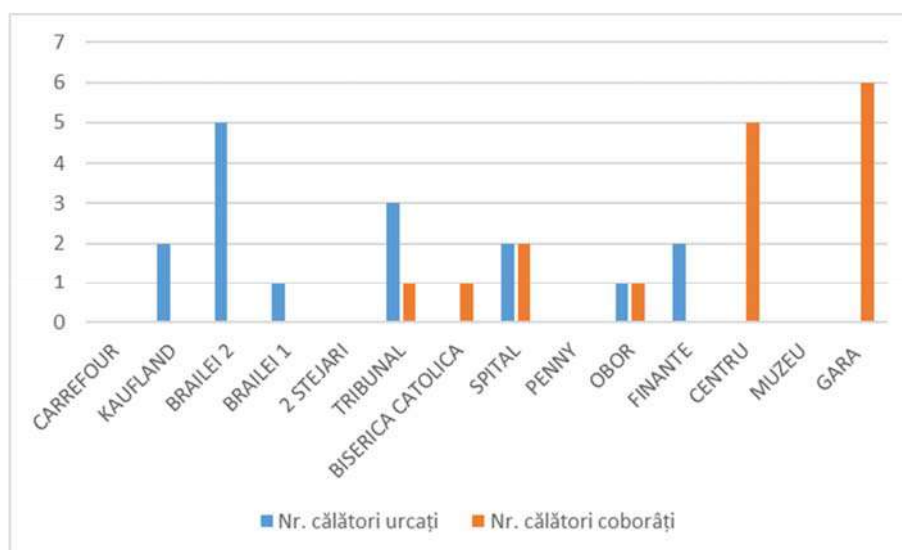


Fig. 2.63. Linia 7 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval dimineață, retur

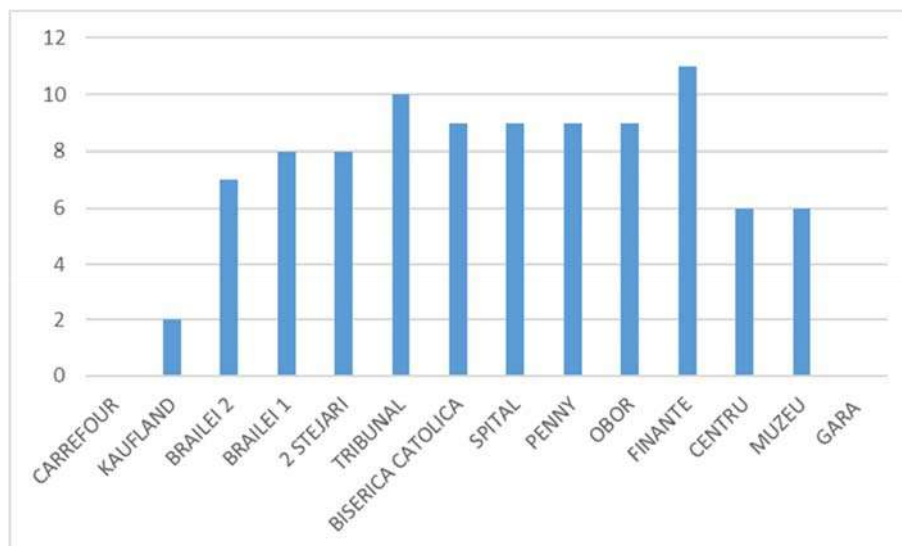


Fig. 2.64. Linia 7 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval dimineață, retur

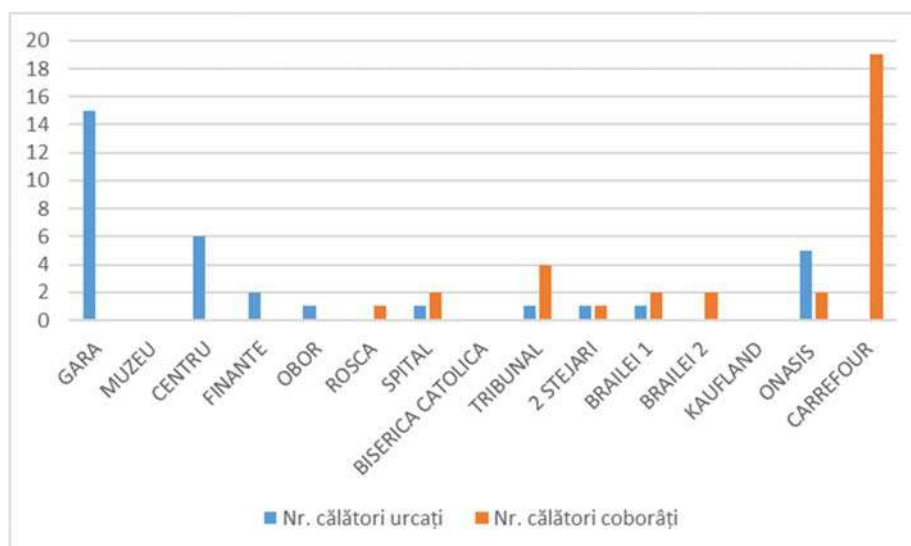


Fig. 2.65. Linia 7 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval prânz, tur

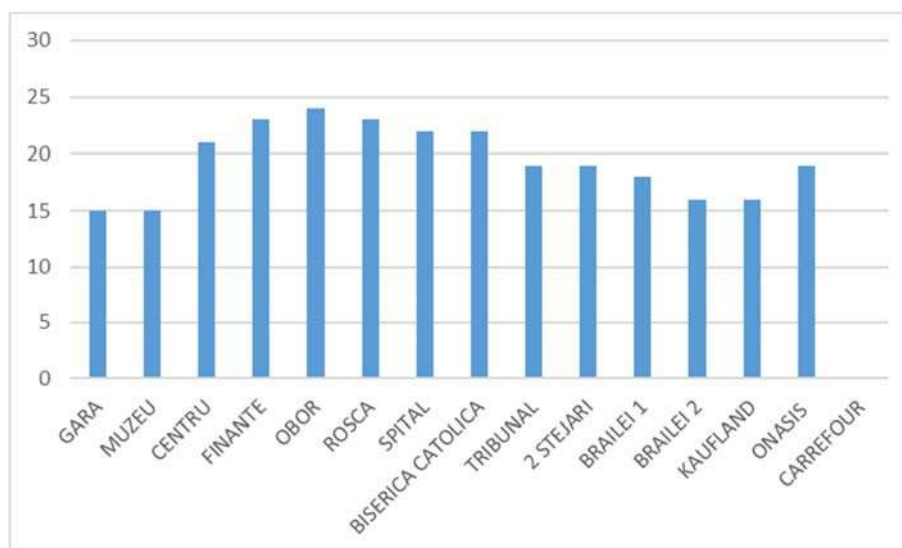


Fig. 2.66. Linia 7 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval prânz, tur

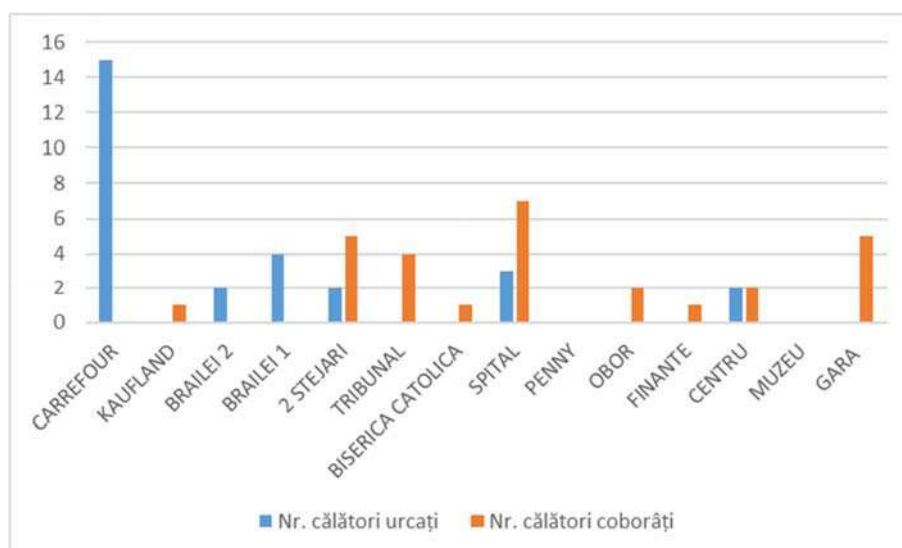


Fig. 2.67. Linia 7 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval prânz, retur

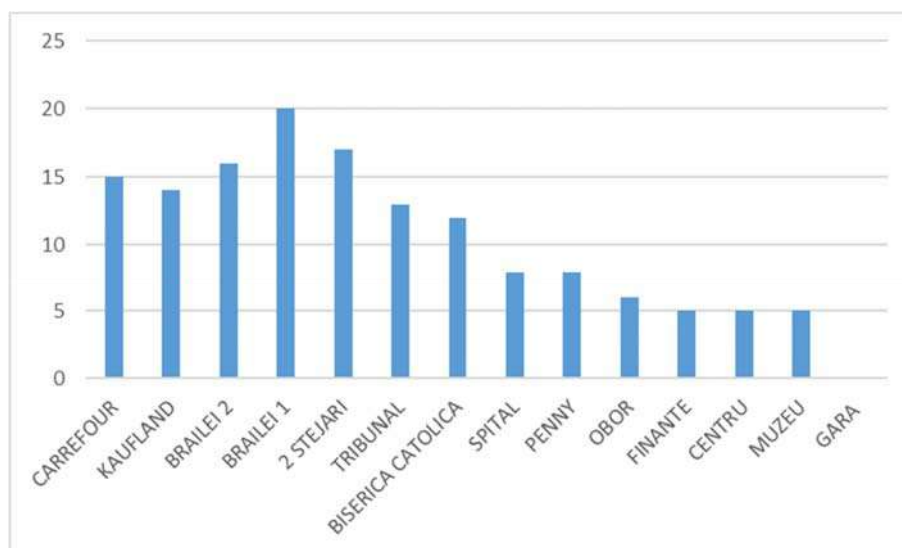


Fig. 2.68. Linia 7 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval prânz, retur

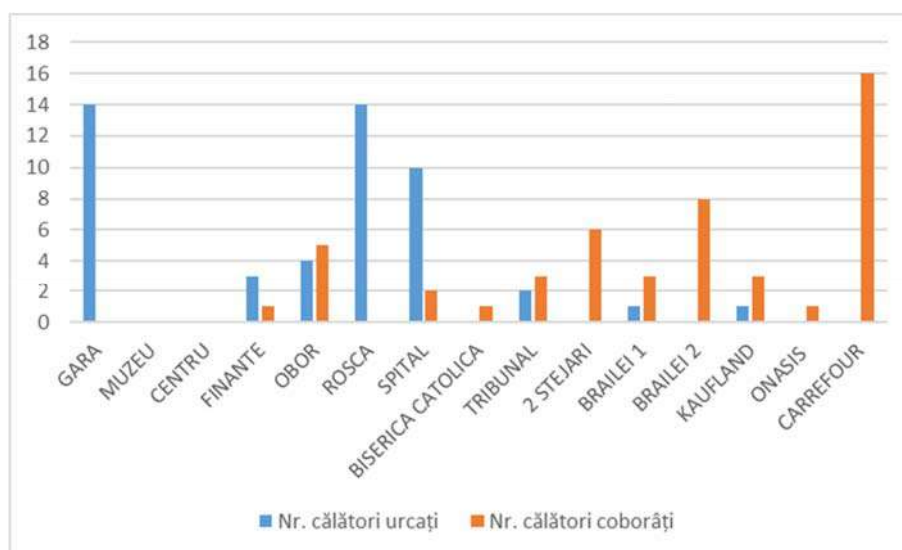


Fig. 2.69. Linia 7 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval după-amiază, tur

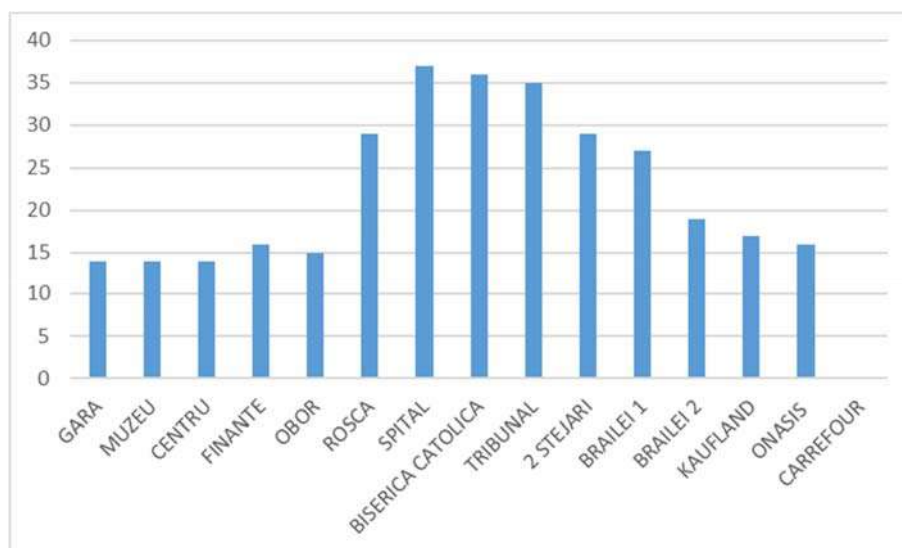


Fig. 2.70. Linia 7 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval după-amiază, tur

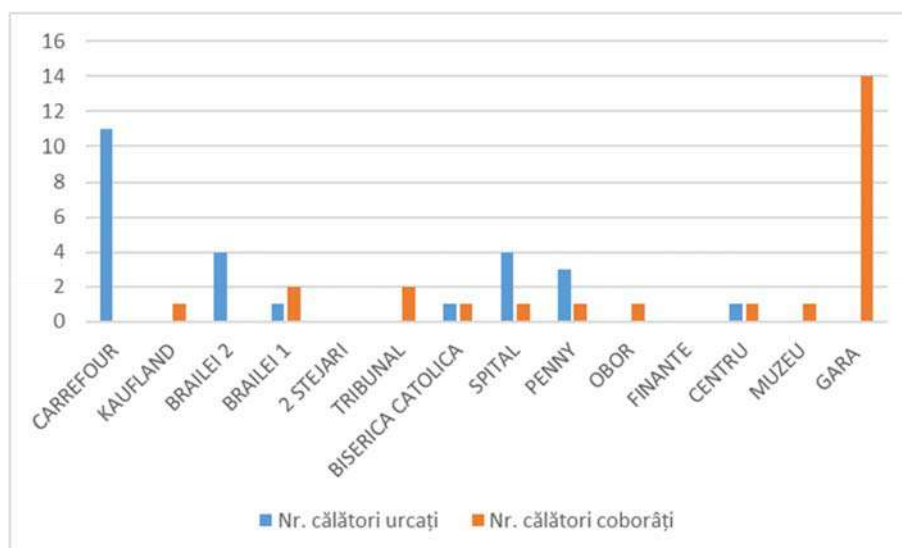


Fig. 2.71. Linia 7 - evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval după-amiază, retur

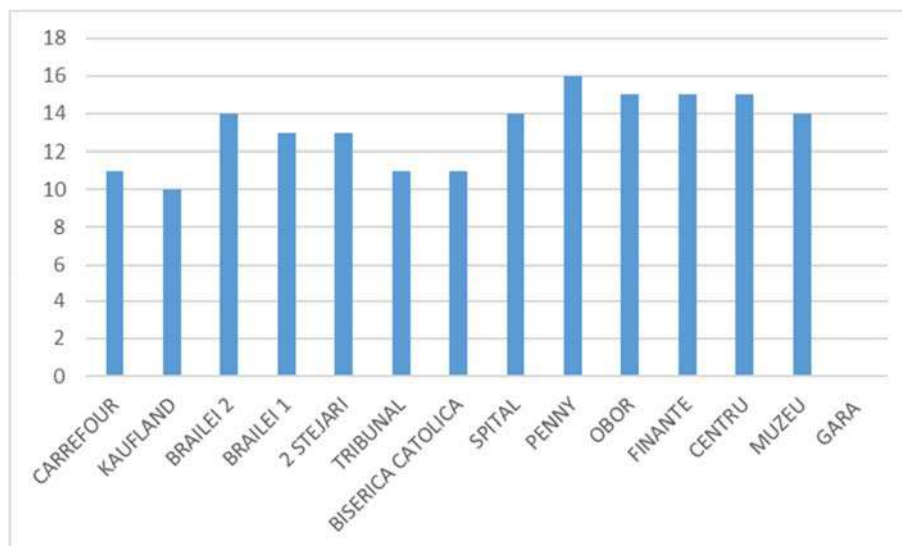


Fig. 2.72. Linia 7 - evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval după-amiază, retur

2.4.3.2. Evaluarea călătorilor din stații

Pentru evaluarea stațiilor au fost efectuate contorizări ale călătorilor urcați și coborâți din vehicule, precum și a gradului de încărcare al acestora, în intervalele orare 7-9, 12:30-13:30 și 16-18. Pentru anumite trasee (interjudețene) s-a putut realiza doar evaluarea gradului de încărcare a vehiculelor care au tranzitat zona de monitorizare.

Rezultatele obținute sunt prezentate în continuare.

Time	Călători coborâți	Călători urcați
7:23	0	4
7:34	0	1
7:44	2	5
8:14	1	8
12:12	0	11
16:01	0	4
16:11	0	18
16:31	0	8
16:44	0	14

82

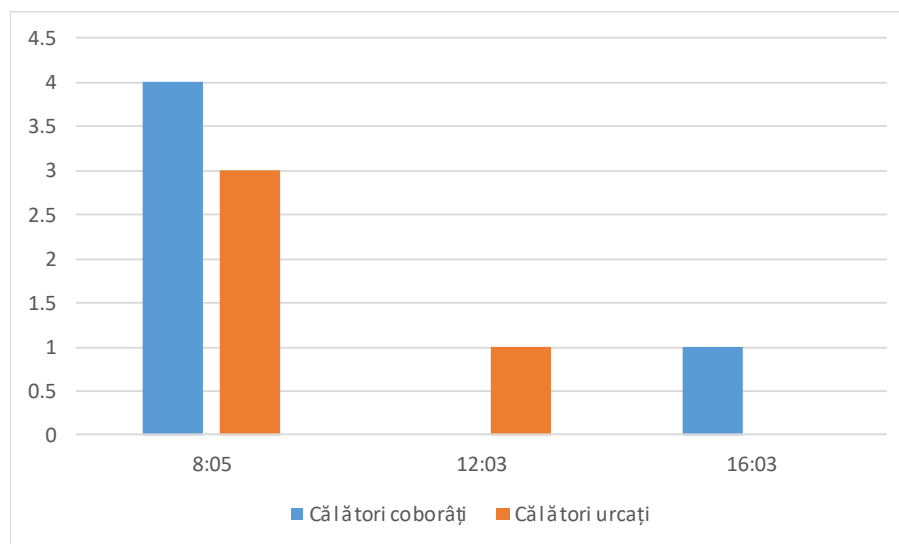


Fig. 2.74. Linia 2 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

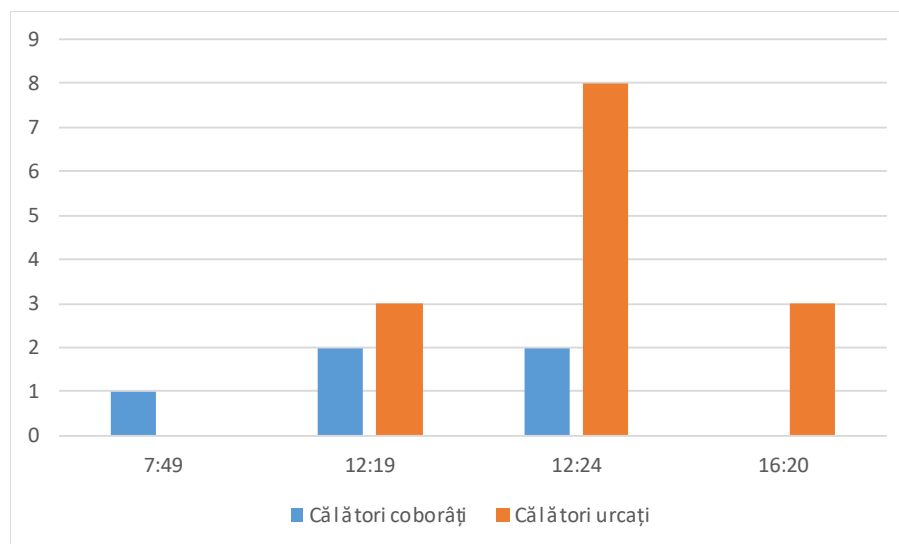


Fig. 2.75. Linia 3 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

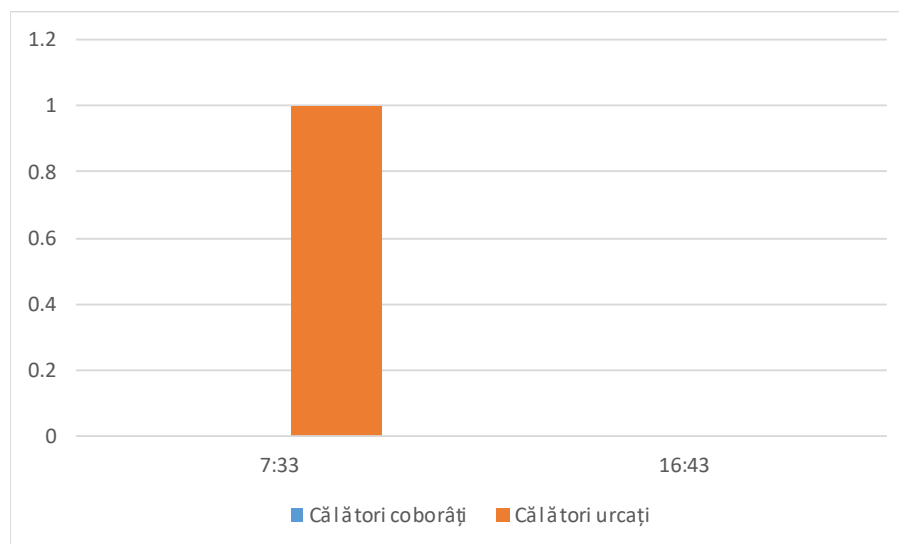


Fig. 2.76. Linia 7 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

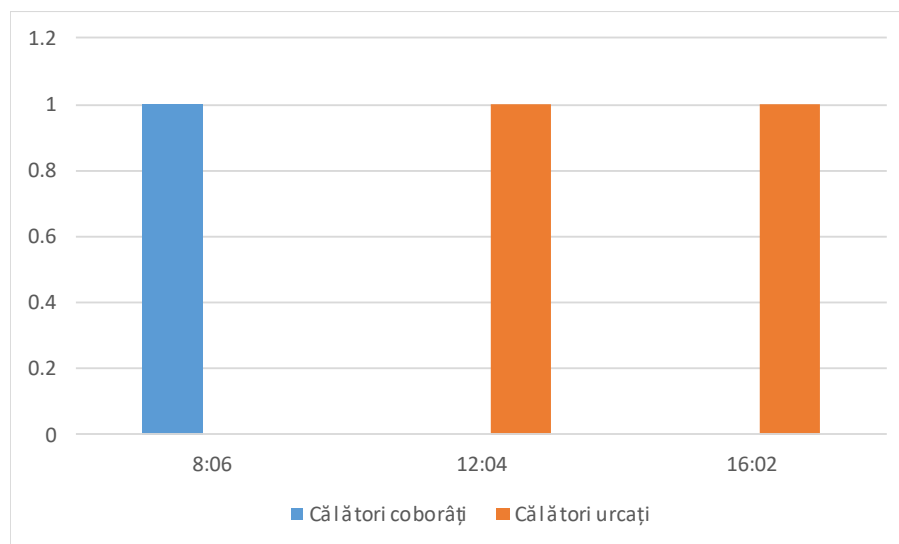


Fig. 2.77. Linia 10 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

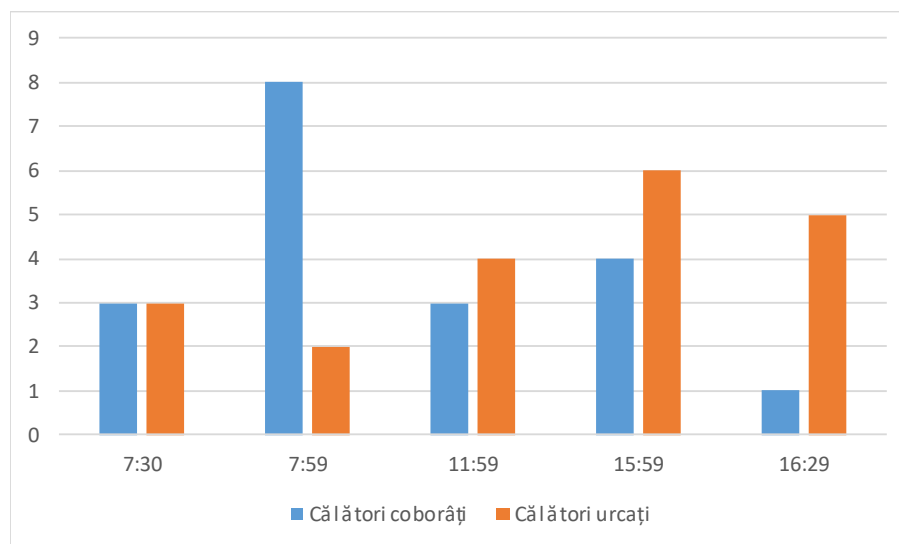


Fig. 2.78. Linia 51 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

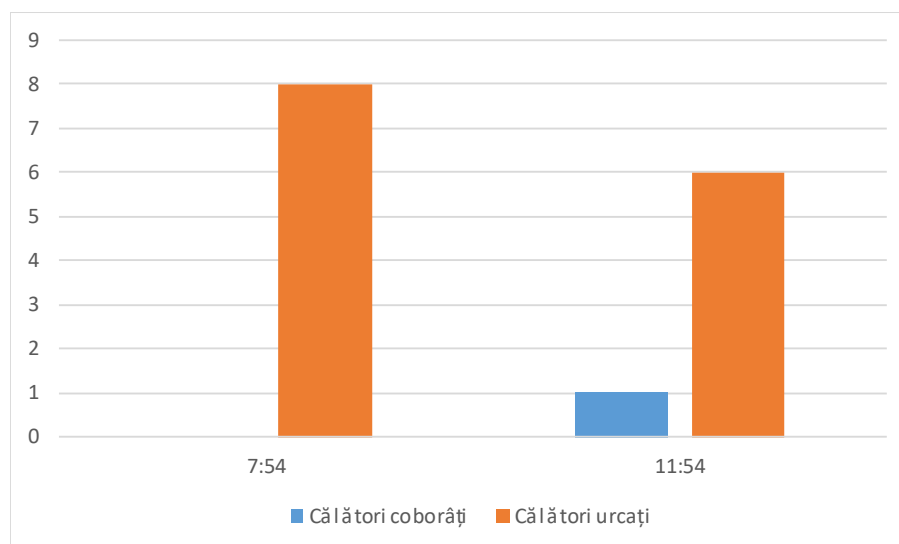


Fig. 2.79. Linia 1N - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

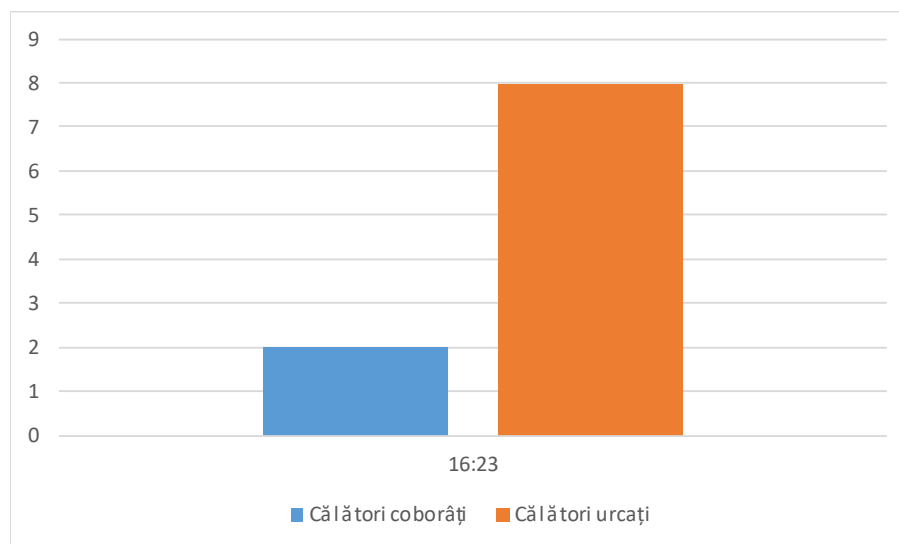


Fig. 2.80. Linia 1V - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

Gradul de umplere al autobuzelor monitorizate este prezentat în figurile următoare (valorile sunt exprimate în procente).

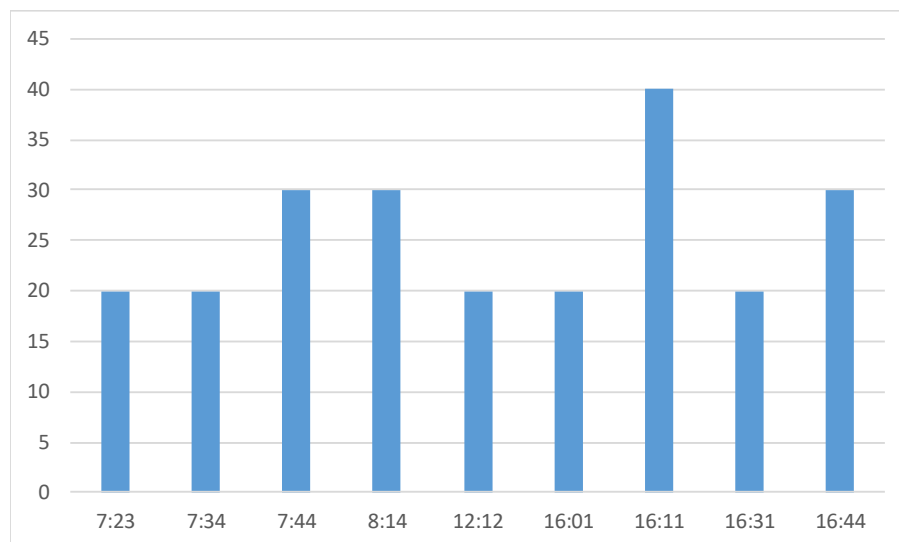


Fig. 2.81. Linia 1 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

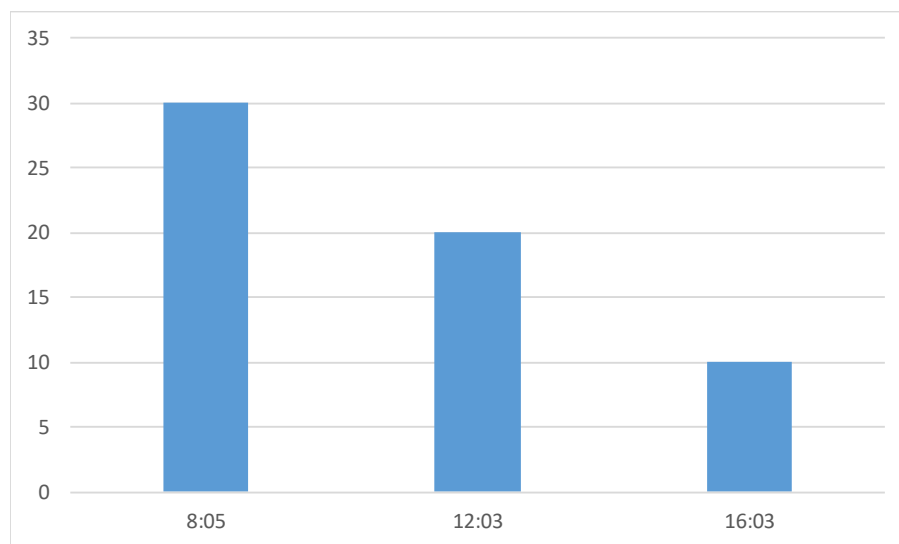


Fig. 2.82. Linia 2 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

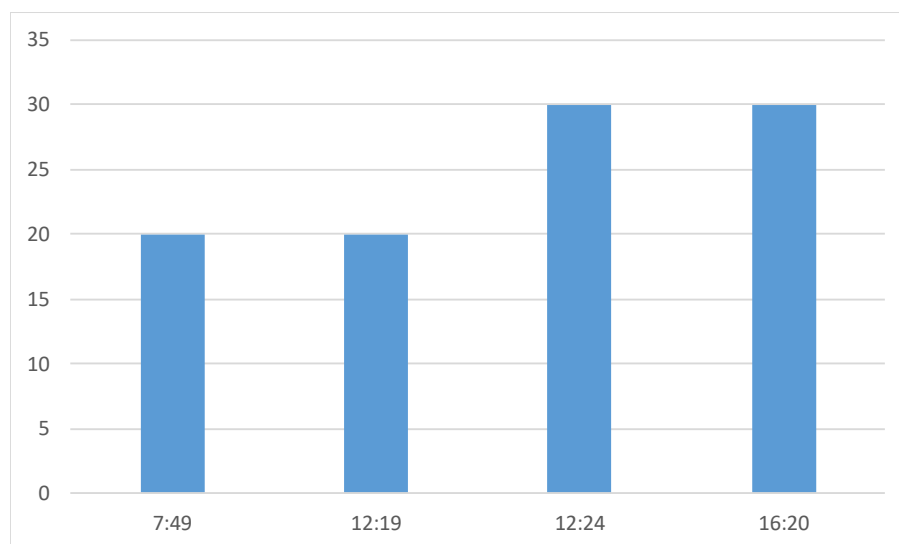


Fig. 2.83. Linia 3 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

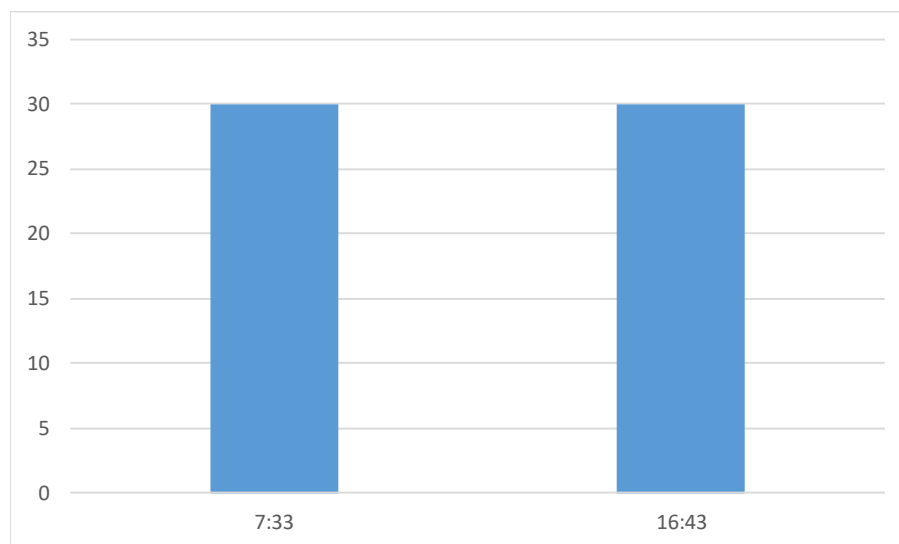


Fig. 2.84. Linia 7 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

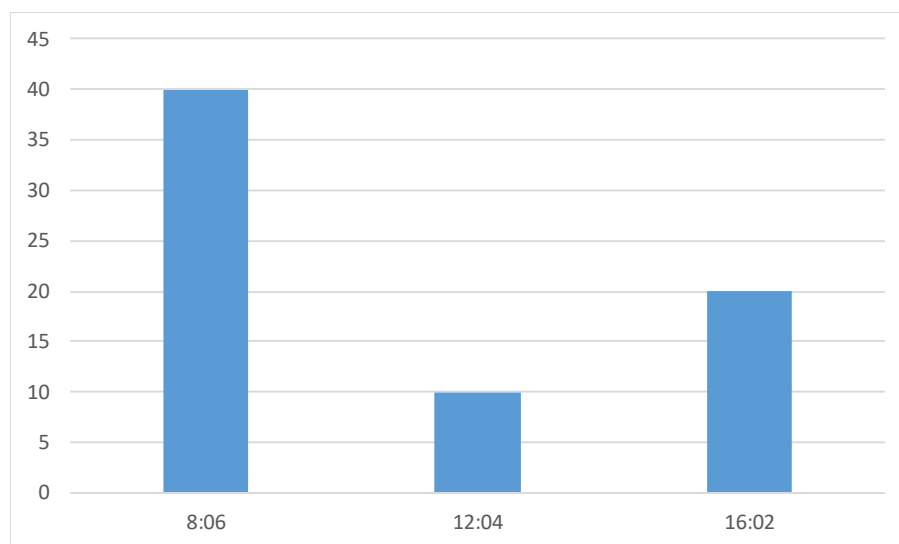


Fig. 2.85. Linia 10 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

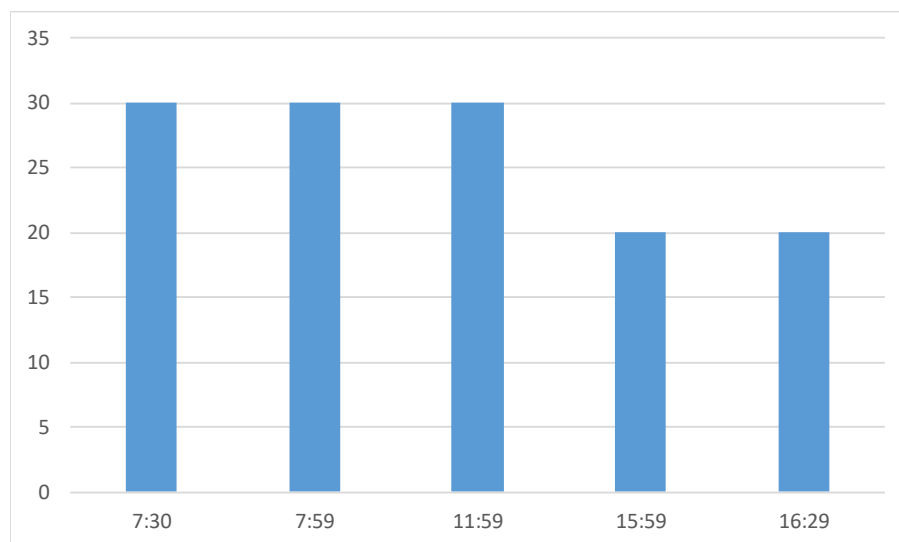


Fig. 2.86. Linia 51 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

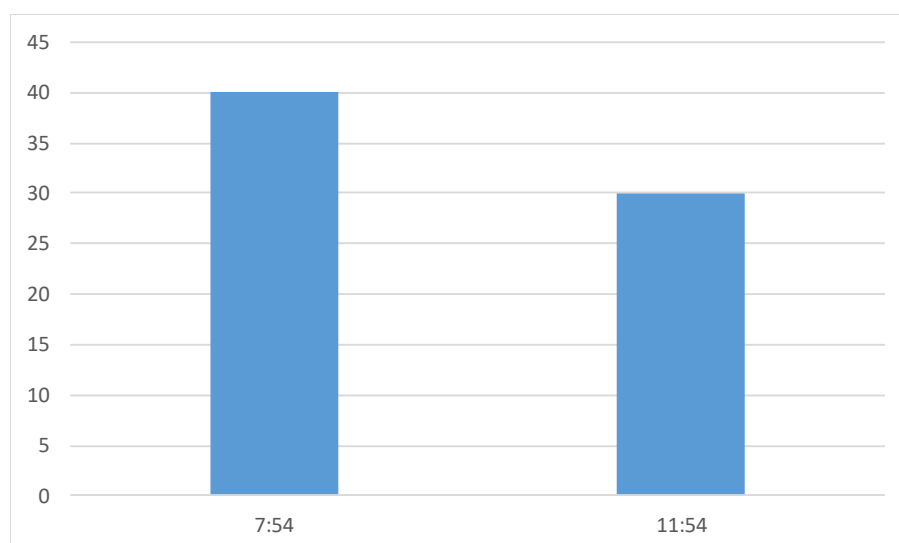


Fig. 2.87. Linia 1N - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

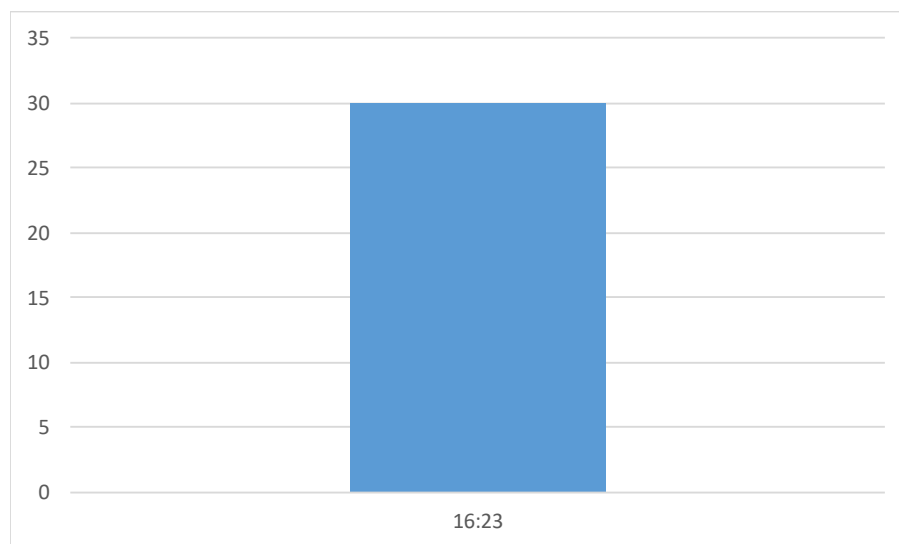


Fig. 2.88. Linia 1V - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

În ceea ce privește numărul de călători rămași în stație după trecerea fiecărui mijloc de transport monitorizat, rezultatele sunt prezentate în figura următoare.

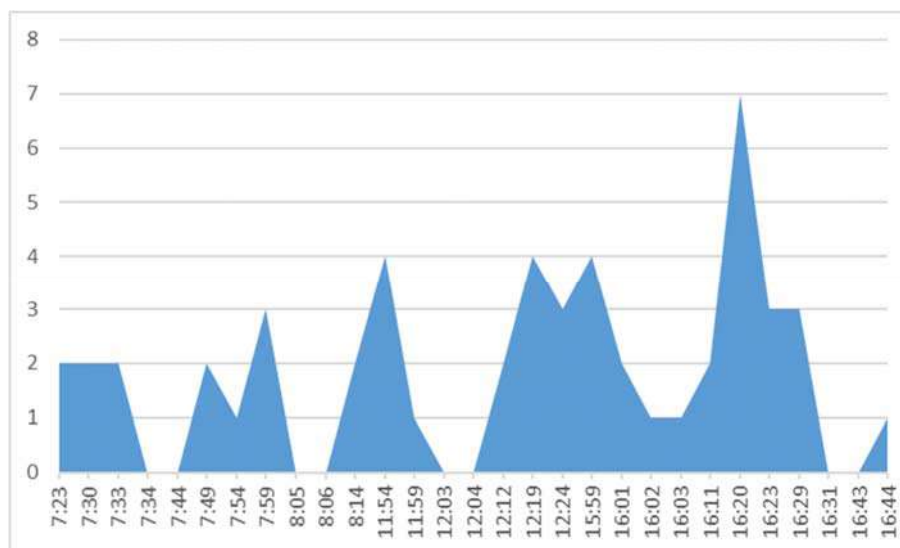


Fig. 2.89. Numărul de călători rămași în stație

2.4.3.2.1. Evaluarea stației Centru Alcor

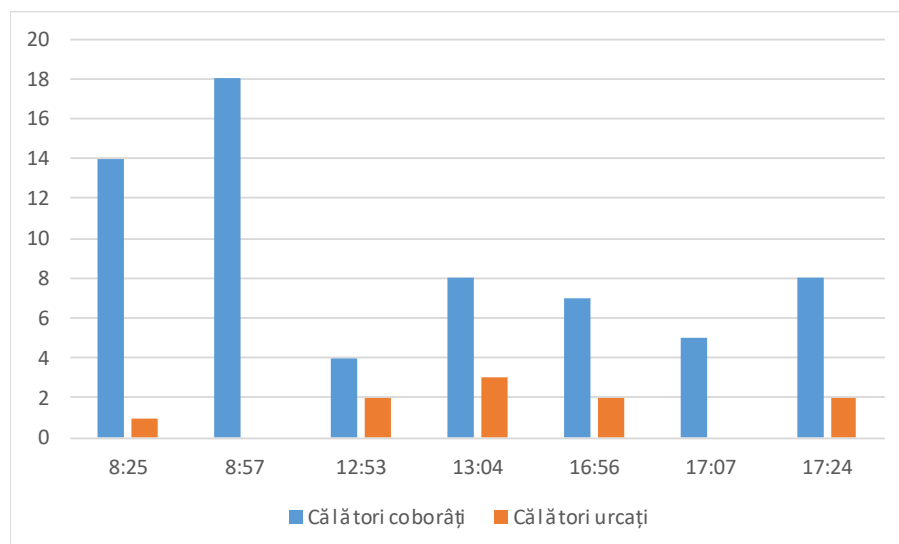


Fig. 2.90. Linia 1 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

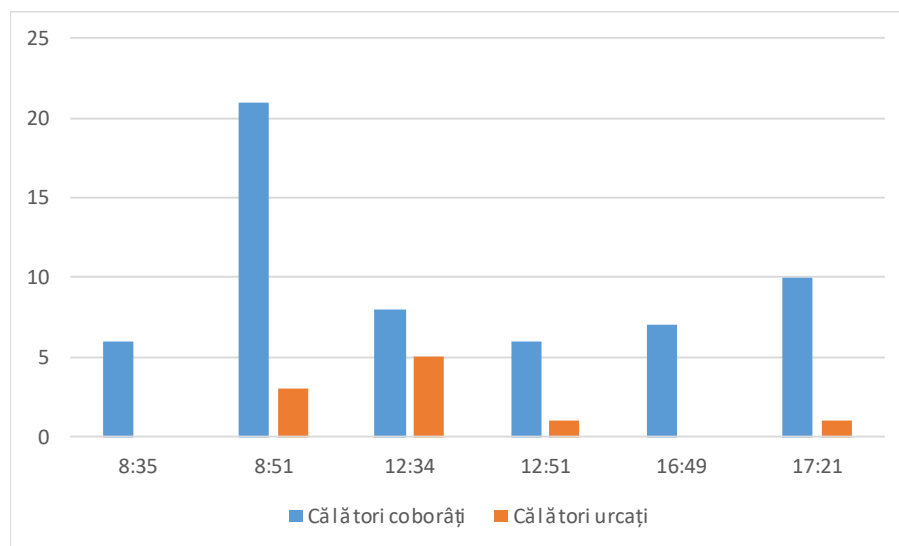


Fig. 2.91. Linia 4 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

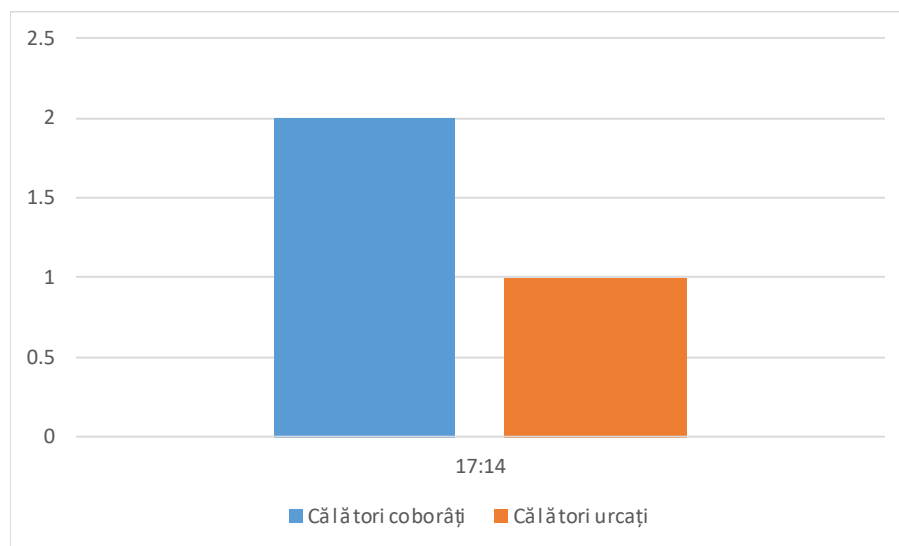


Fig. 2.92. Linia 9 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

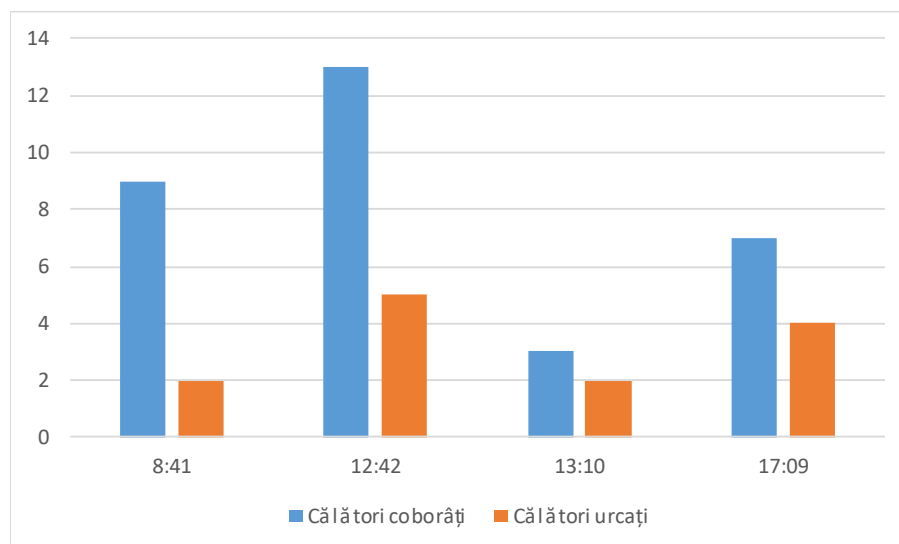


Fig. 2.93. Linia 51 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

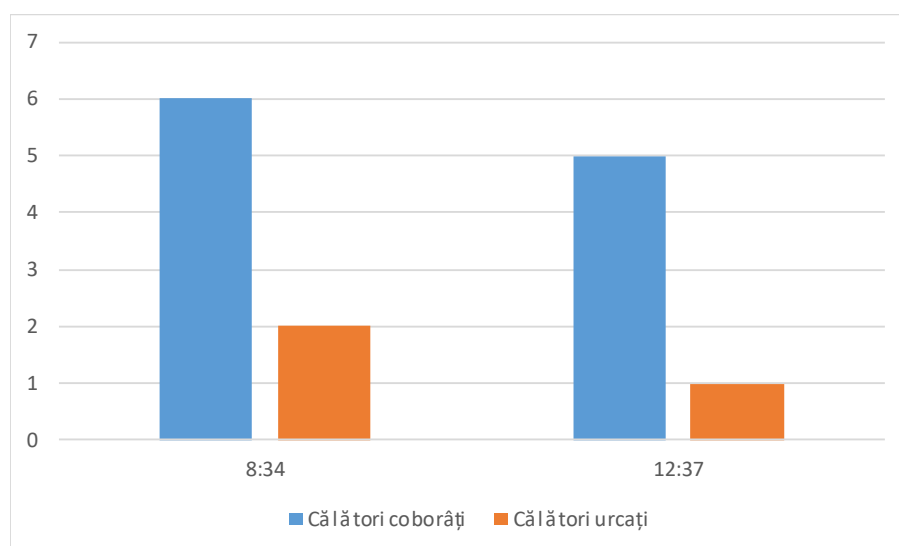


Fig. 2.94. Linia 1N - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

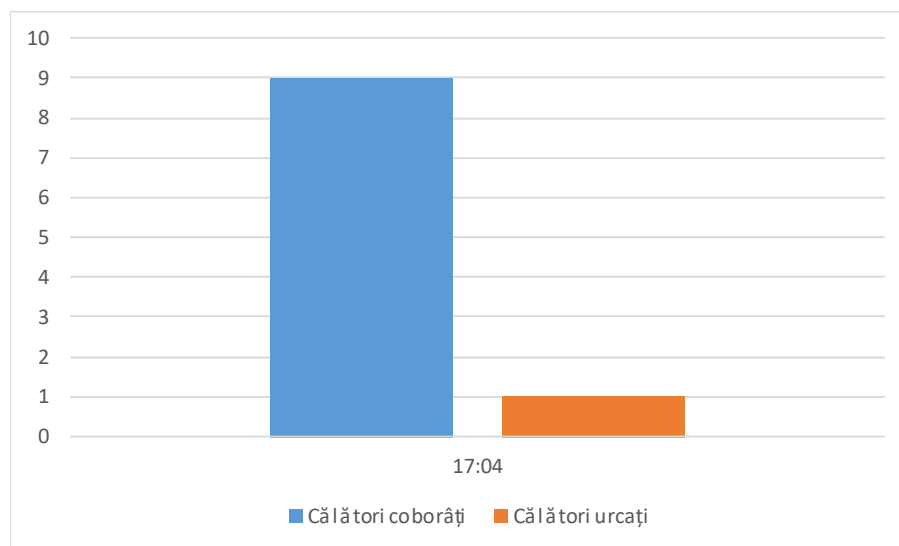


Fig. 2.95. Linia 1V - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

Gradul de umplere al autobuzelor monitorizate este prezentat în figurile următoare (valorile sunt exprimate în procente).

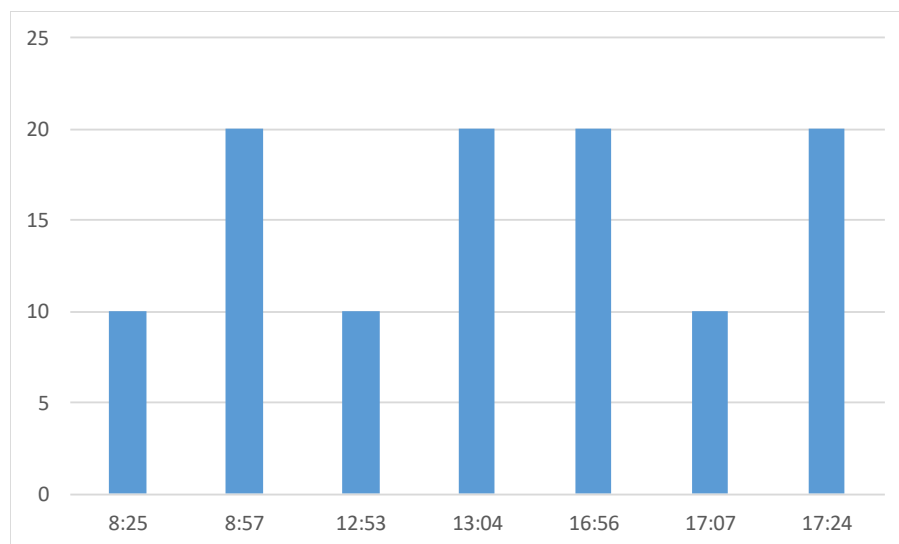


Fig. 2.96. Linia 1 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

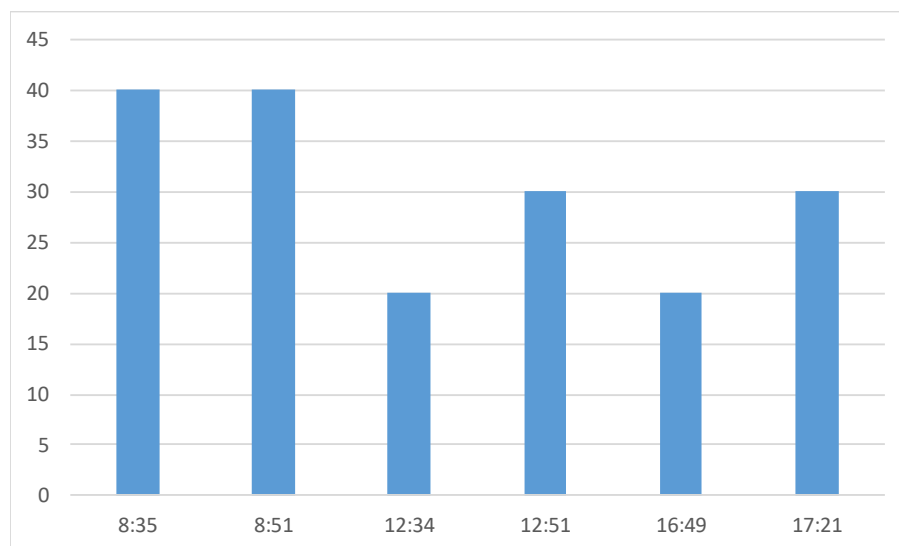


Fig. 2.97. Linia 4 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

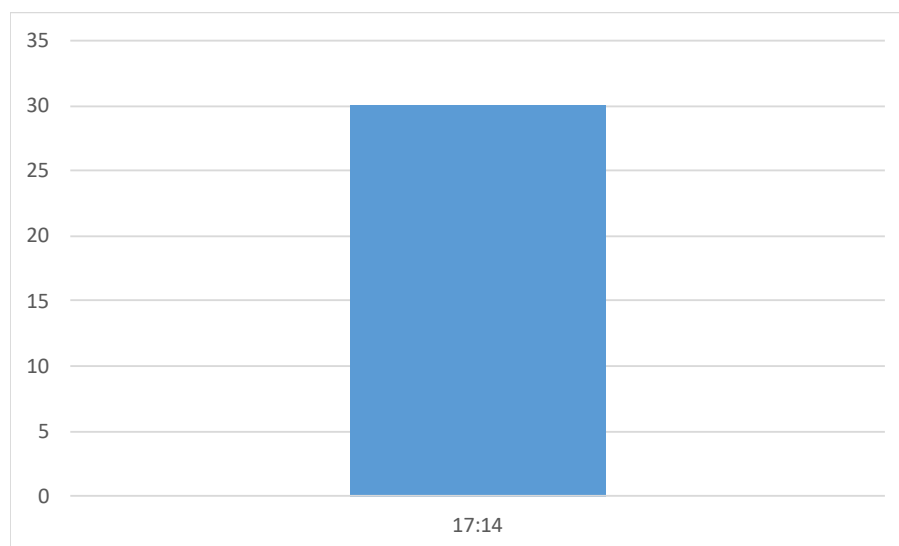


Fig. 2.98. Linia 9 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

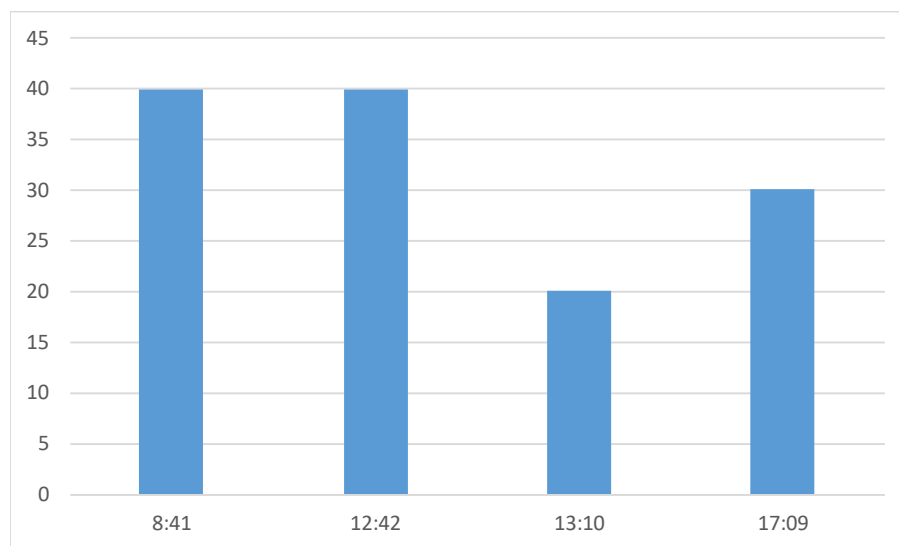


Fig. 2.99. Linia 51 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

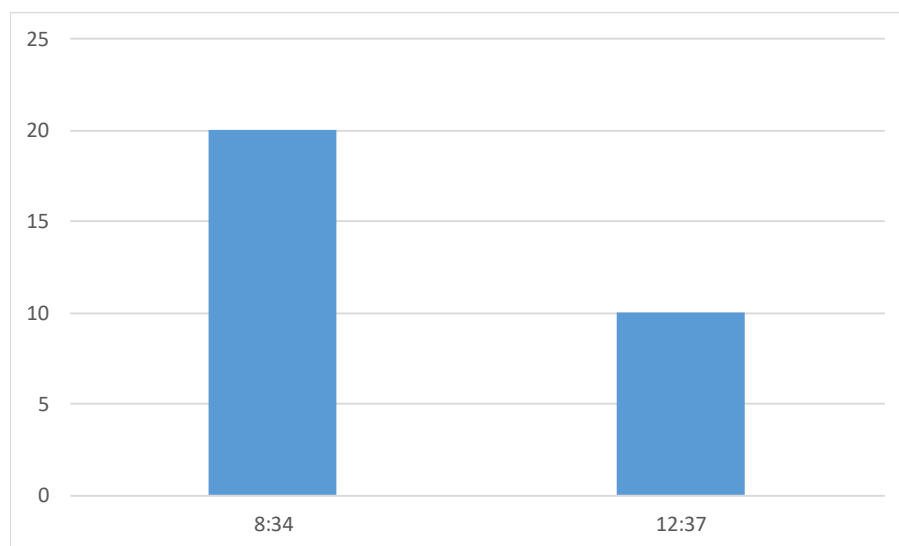


Fig. 2.100. Linia 1N - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

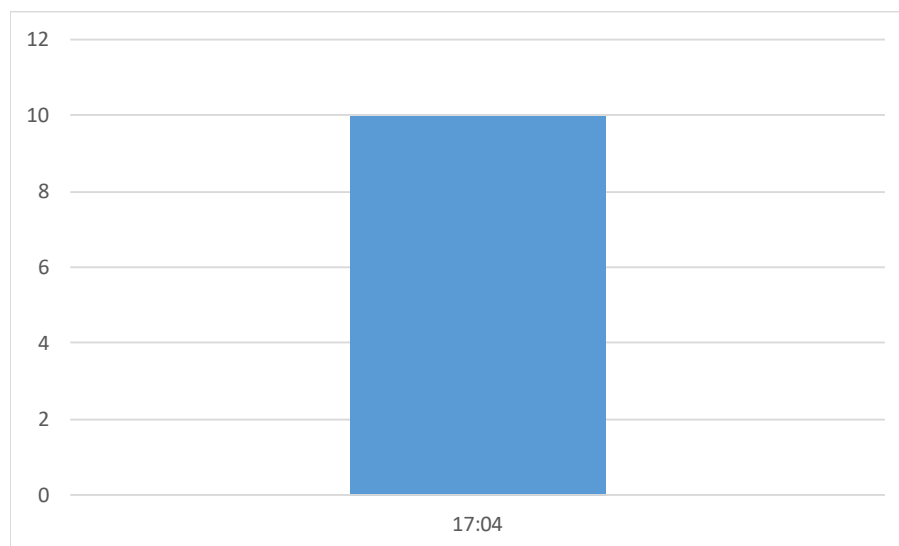


Fig. 2.101. Linia 1V - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

În ceea ce privește numărul de călători rămași în stație după trecerea fiecărui mijloc de transport monitorizat, rezultatele sunt prezentate în figura următoare.

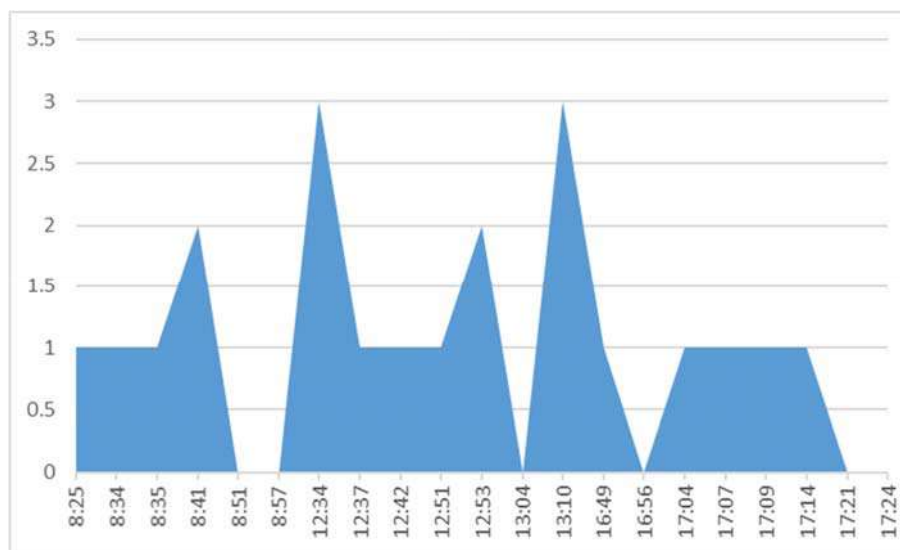


Fig. 2.102. Numărul de călători rămași în stație

2.4.3.2.2. Evaluarea stației Teatru

S.C. TRANSPORT PUBLIC S.A. FOCȘANI

TEATRU

Traseele 3, 7, 10, 4, 6, 9.

TRASEUL	PROGR.	GRAFICUL ORAR AL PLECĂRILOR DIN GARA FOCȘANI
3 GARĂ - OBOR KAUFELD - SUD	L - V	8:30 8:55 9:15 9:45 10:15 10:45 11:15 11:45 12:15 12:45 13:15 13:45 14:15 14:45 15:15 15:45 16:15 16:45 17:15 17:45 18:15 18:45 19:15 19:45
	S - D	6:10 7:10 8:10 9:10 10:10 11:10 12:10 13:10 14:00 15:00 16:00 17:00 18:00 19:00
7 GARĂ - KAUFELD CARREFOUR	L - D	7:30 8:30 9:30 10:30 11:30 12:30 13:30 14:30 15:30 16:30 17:30 18:30
	S - D	5:45 6:45 7:45 8:45 9:45 10:45 11:45 12:45 13:45 14:45 15:45 16:45 17:45 18:45 19:45 20:45
10 GARĂ - OBOR - SUD	L - V	5:45 6:45 7:45 8:45 9:45 10:45 11:45 12:45 13:45 14:45 15:45 16:45 17:45 18:45 19:45 20:45
	S - D	5:45 6:45 7:45 8:45 9:45 10:45 11:45 12:45 13:45 14:45 15:45 16:45 17:45 18:45 19:45 20:45

Calea mareșalilor nr. 1011 se prelungeste pe strada Mihaili.

Calea mareșalilor nr. 1011 deviază spre dreapta.

TRASEUL	PROGR.	GRAFICUL ORAR AL PLECĂRILOR DIN AUTOGARĂ
4 AUTOGARĂ OBOR - SPITAL CENTRU - SUD	L - V	5:10 5:30 5:50 6:10 6:30 6:50 7:10 7:30 7:50 8:10 8:30 8:50 9:10 9:30 9:50 10:10 10:30 10:50 11:10 11:30 11:50 12:10 12:30 12:50 13:10 13:30 13:50 14:10 14:30 14:50 15:10 15:30 15:50 16:10 16:30 16:50 17:10 17:30 17:50 18:10 18:30 18:50 19:10 19:30
	S - D	6:00 6:40 7:20 8:00 8:40 9:20 10:00 10:40 11:20 12:00 12:40 13:20 14:00 14:40 15:20 16:00 16:40 17:20 18:00 18:40 19:20 20:00 20:40 21:20 22:00 22:40 23:20 24:00
6 AUTOGARĂ - BAINE CART. DEMOCRATIE	L - V	5:45 6:45 7:45 8:45 9:45 10:45 11:45 12:45 13:45 14:45 15:45 16:45 17:45 18:45 19:45 20:45 21:45 22:45 23:45 24:45
	S - D	6:00 6:40 7:20 8:00 8:40 9:20 10:00 10:40 11:20 12:00 12:40 13:20 14:00 14:40 15:20 16:00 16:40 17:20 18:00 18:40 19:20 20:00 20:40 21:20 22:00 22:40 23:20 24:00

Calea mareșalilor nr. 1011 deviază spre dreapta.

Tr. 6 nu circulă sâmbătă, duminică și în sărbători legale.

TRASEUL	PROGR.	GRAFICUL ORAR AL PLECĂRILOR DE LA CARREFOUR
9 CARREFOUR - SPITAL CENTRU - SUD	L - D	7:30 8:30 9:30 10:30 11:30 12:30 13:30 14:30 15:30 16:30 17:30 18:30 19:30 20:30 21:30 22:35

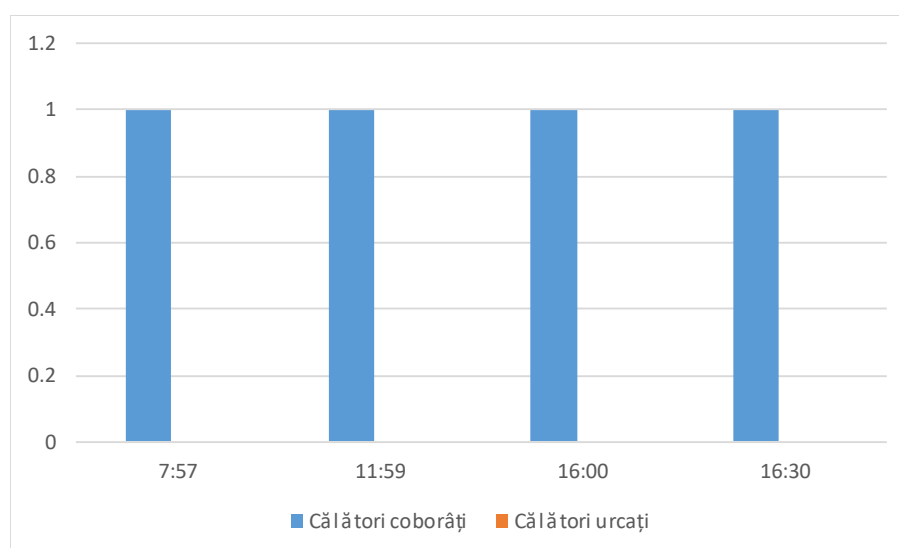


Fig. 2.103. Linia 3 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

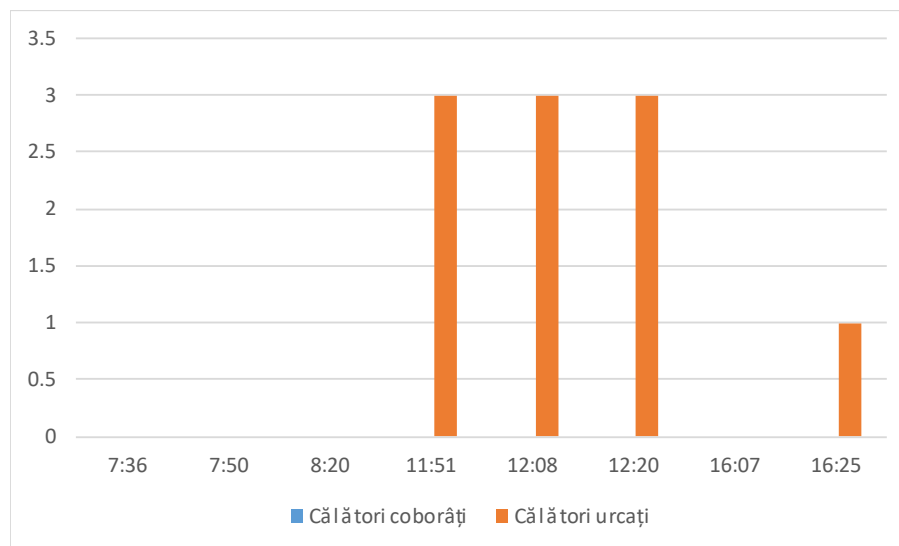


Fig. 2.104. Linia 4 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

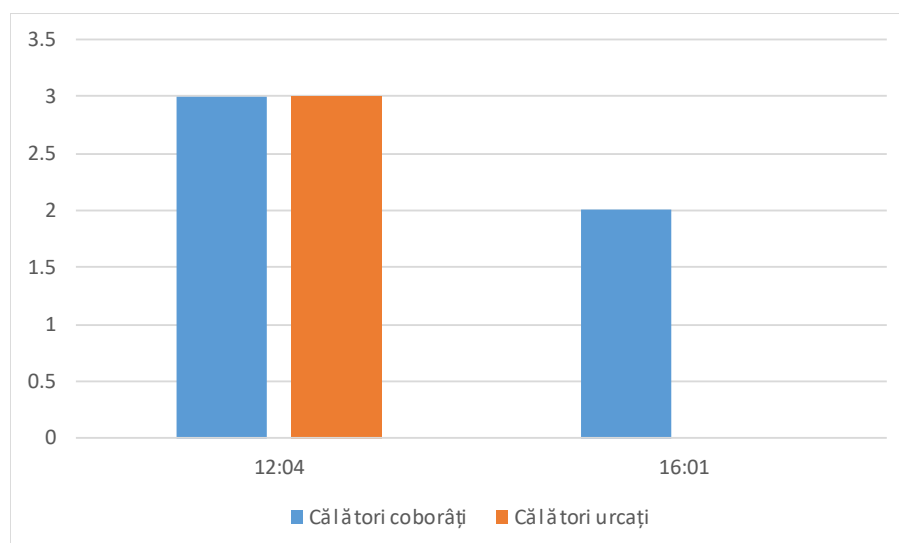


Fig. 2.105. Linia 6 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

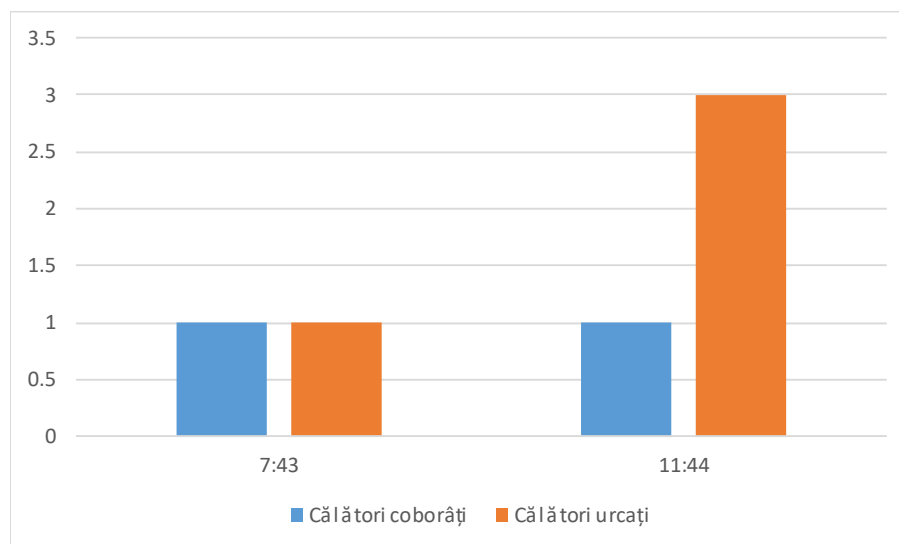


Fig. 2.106. Linia 7 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

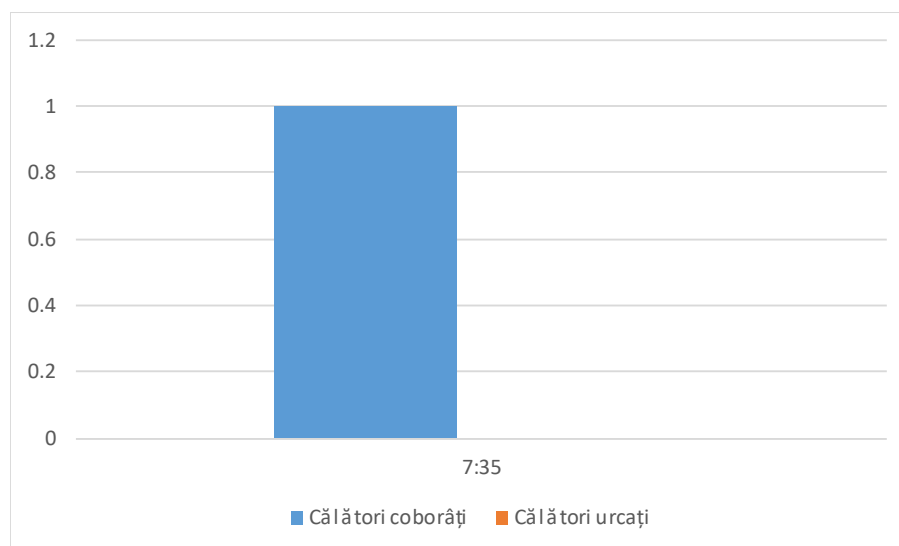


Fig. 2.107. Linia 9 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

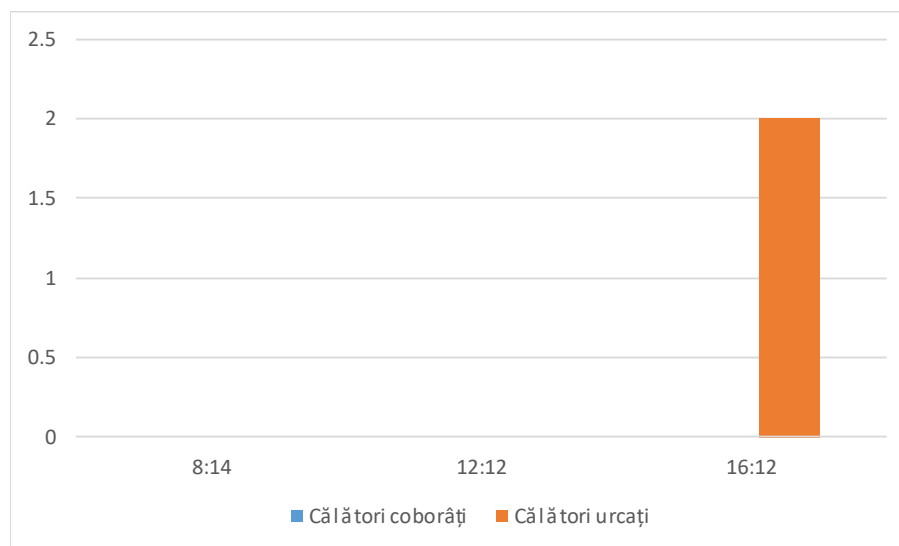


Fig. 2.108. Linia 10 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

Gradul de umplere al autobuzelor monitorizate este prezentat în figurile următoare (valorile sunt exprimate în procente).

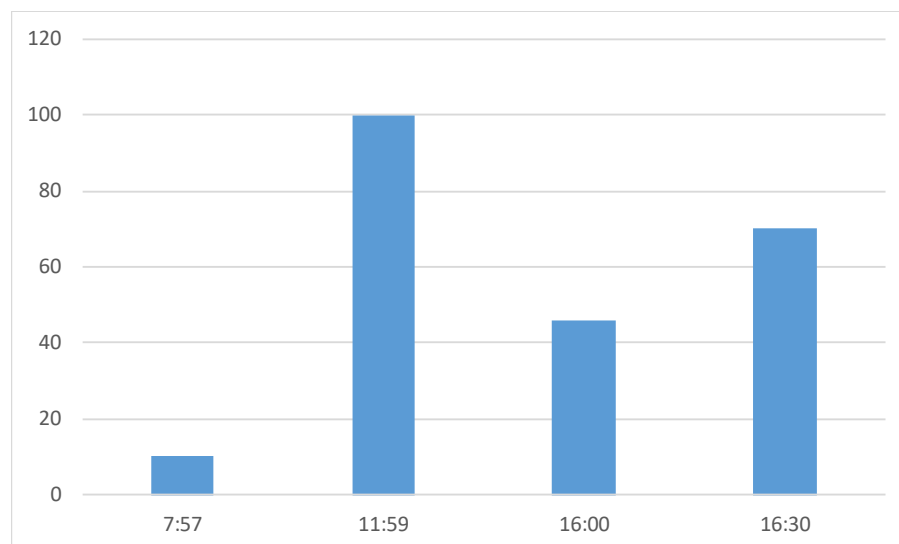


Fig. 2.109. Linia 3 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

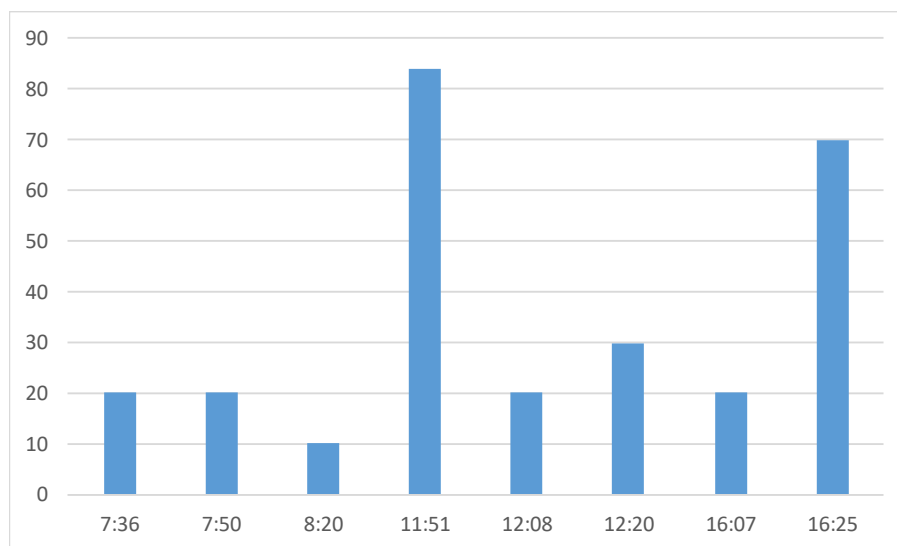


Fig. 2.110. Linia 4 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

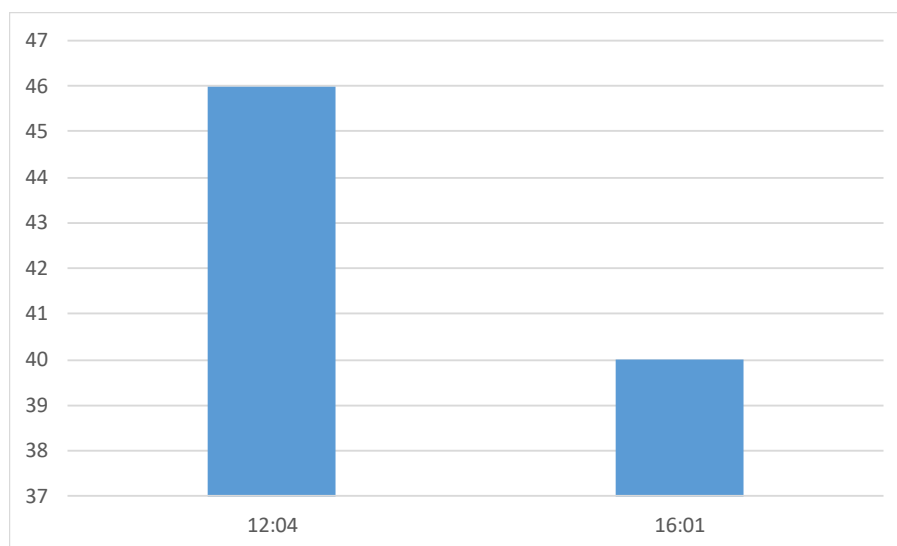


Fig. 2.111. Linia 6 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

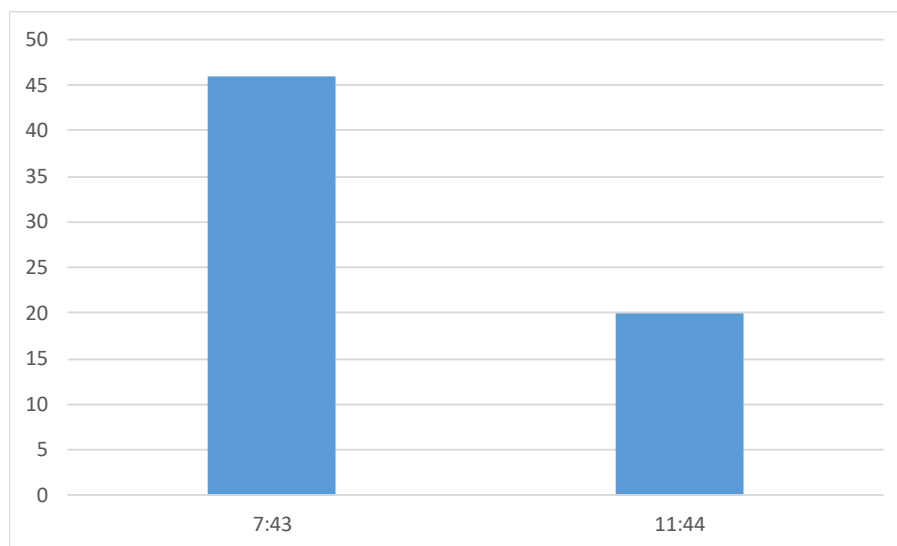


Fig. 2.112. Linia 7 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

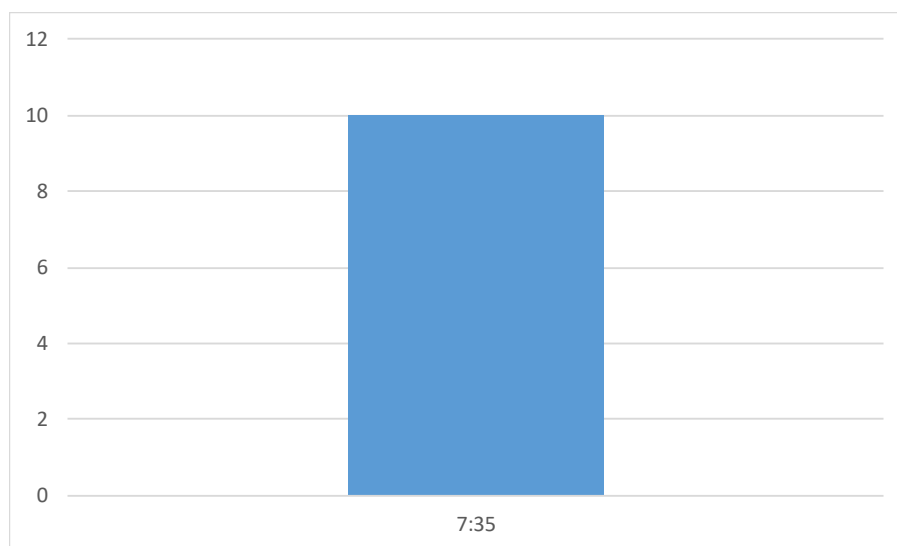


Fig. 2.113. Linia 9 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

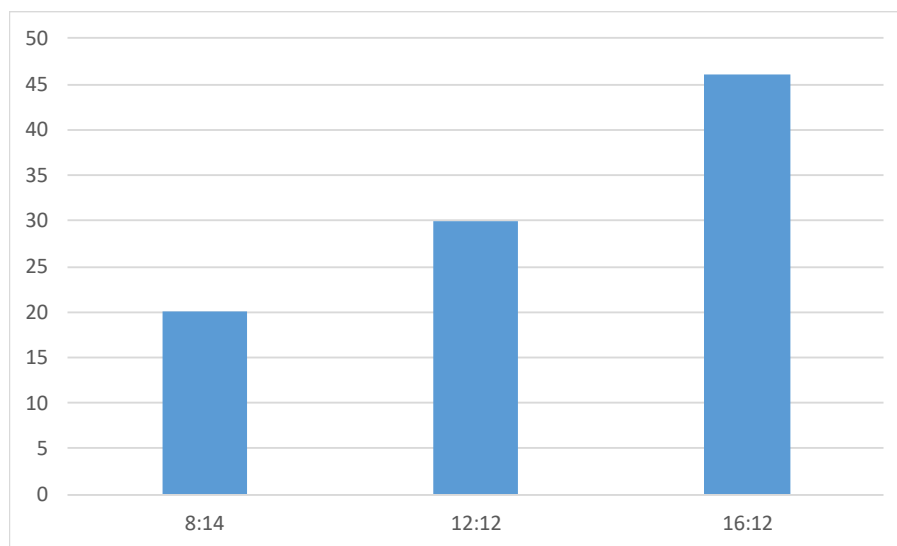


Fig. 2.114. Linia 10 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

În ceea ce privește numărul de călători rămași în stație după trecerea fiecărui mijloc de transport monitorizat, rezultatele sunt prezentate în figura următoare.

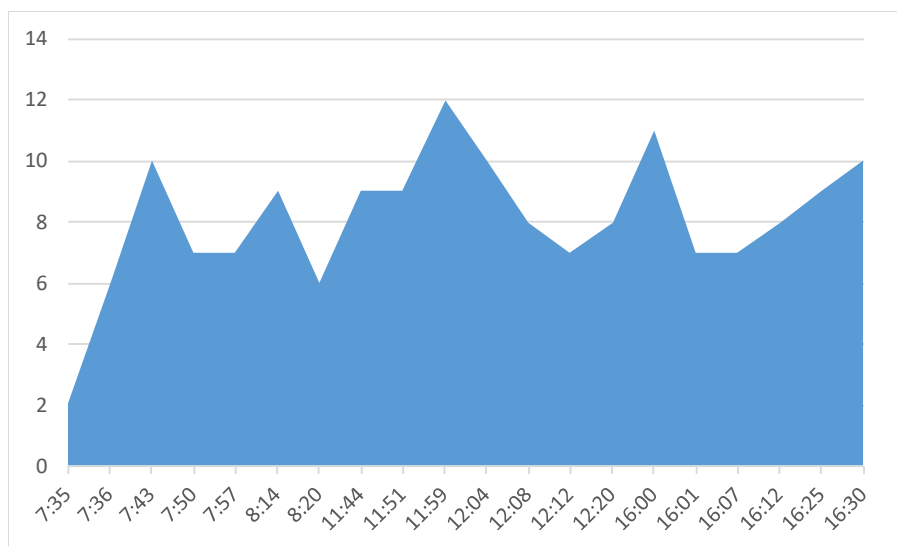


Fig. 2.115. Numărul de călători rămași în stație

2.4.3.2.3. Evaluarea stației Biserica Catolică

S.C. TRANSPORT PUBLIC S.A. FOCȘA

BISERICA CATOLICĂ

Traseele 3, 4, 9, 10, 6, 7.

TRASEUL	PROGR.	GRAFICUL ORAR AL PLECĂRILOR DIN SUD
3	L - V	6:05 6:25 6:45 7:05 7:25 7:45 8:05 8:25 8:45 9:05 10:15 10:45 11:15 11:45 12:15 12:45 13:15 13:45 14:15 14:45 15:15 15:45 16:15 16:45 17:15 17:45 18:15 18:45 19:15 19:45 20:15
SUD - KAUFAND OBOR - GARĂ	S - D	6:40 7:40 8:40 9:40 10:40 11:40 12:40 13:40 14:30 15:30 16:30 17:30 18:30 19:30
TRASEUL	PROGR.	GRAFICUL ORAR AL PLECĂRILOR DIN SUD
4	L - V	5:30 5:50 6:00 6:10 6:20 6:30 6:40 6:50 6:55 7:10 7:20 7:30 7:40 7:50 7:55 8:10 8:20 8:40 8:50 9:10 9:20 9:40 9:50 10:10 10:20 10:40 10:50 11:10 11:20 11:40 11:50 12:10 12:20 12:40 12:50 13:10 13:20 13:40 13:50 14:10 14:20 14:40 14:50 15:10 15:20 15:40 15:50 16:10 16:20 16:40 16:50 17:10 17:20 17:40 17:50 18:10 18:20 18:40 18:50 19:10 19:20 19:40 19:50
SUD - CENTRU SPITAL - OBOR AUTOGARĂ	S - D	6:22 7:07 7:22 7:37 8:07 8:22 8:37 9:07 9:22 9:37 10:07 10:22 10:37 11:07 11:22 11:37 12:07 12:22 12:37 13:07 13:22 13:37 14:07 14:22 15:22 16:22 17:22 18:22 19:22
Cursă marcată cu *** circulează numai săptămâna.		
9	L - D	7:00 8:00 9:00 10:00 11:00 12:00 13:00 14:00 15:00 16:00 17:00 18:00 19:00 20:00 21:00
SUD - CENTRU SPITAL - CARREFOUR		
TRASEUL	PROGR.	GRAFICUL ORAR AL PLECĂRILOR DIN SUD
10	L - V	6:15 6:35* 7:15 7:35* 8:15 8:30* 9:30* 10:30 11:30* 12:30 13:30* 14:30 15:30* 16:30 17:30* 18:30 19:30* 20:30
SUD - OBOR GARĂ	S - D	6:20** 7:20 8:20* 9:20* 10:20 11:20 12:20* 13:20*
Cursă marcată cu * ** se desfășoară pe Strada Mihaili		
Cursă marcată cu *** circulează numai săptămâna.		
TRASEUL	PROGR.	GRAFICUL ORAR AL PLECĂRILOR DIN ANI II (CARTIERUL DEMOCRATIEI)
6	L - V	6:25* 7:25* 8:25 9:25 10:25 11:25 12:25 13:25 14:25 15:25 16:25 17:25 18:25
CART. DEMOCRATIEI BAHNE - AUTOGARĂ		
Tr. 6 nu circulează săptămâna, duminică și în sărbătorile legale.		
Cursă marcată cu * ** merge la AUTOGARĂ.		
TRASEUL	PROGR.	GRAFICUL ORAR AL PLECĂRILOR DIN CARREFOUR
7	L - D	8:05 9:05 10:05 11:05 12:05 13:05 14:05 15:05 16:05 17:05 18:05 19:05
CARREFOUR KAUFAND - GARĂ		

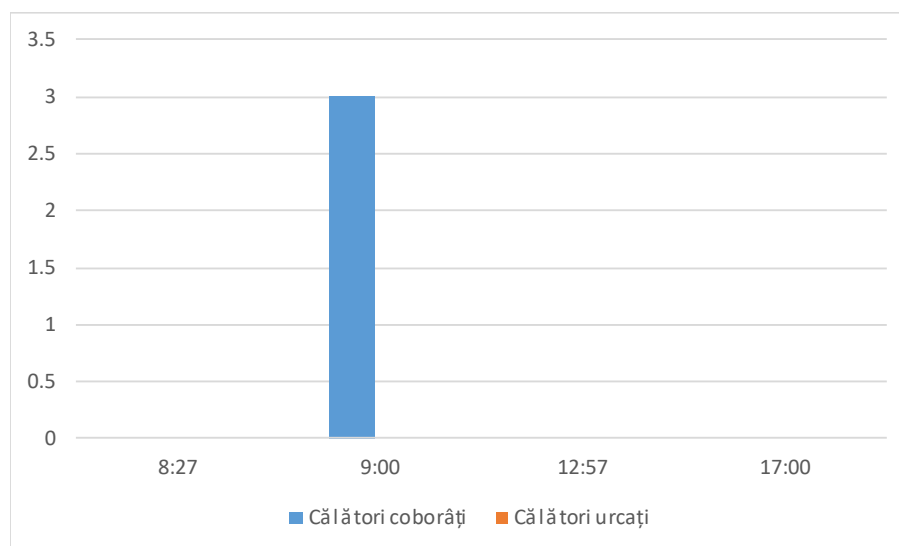


Fig. 2.116. Linia 3 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

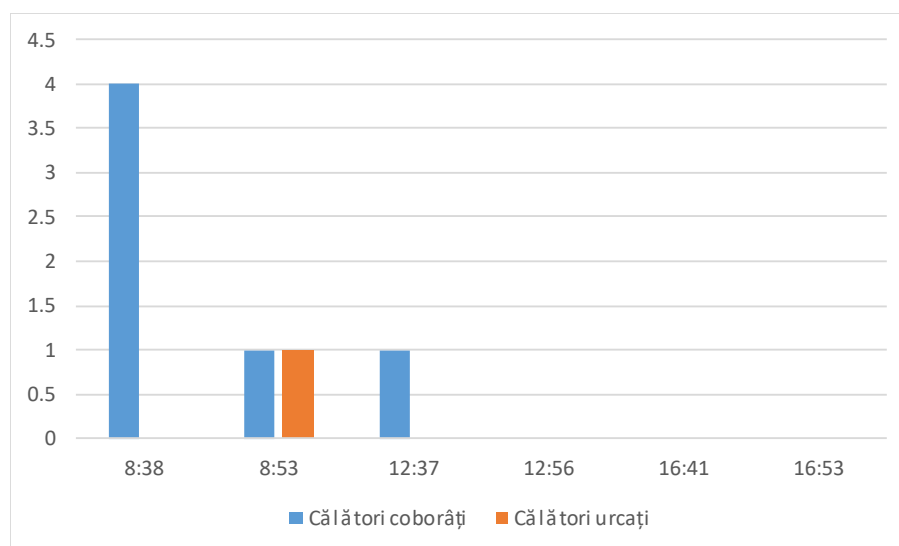


Fig. 2.117. Linia 4 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

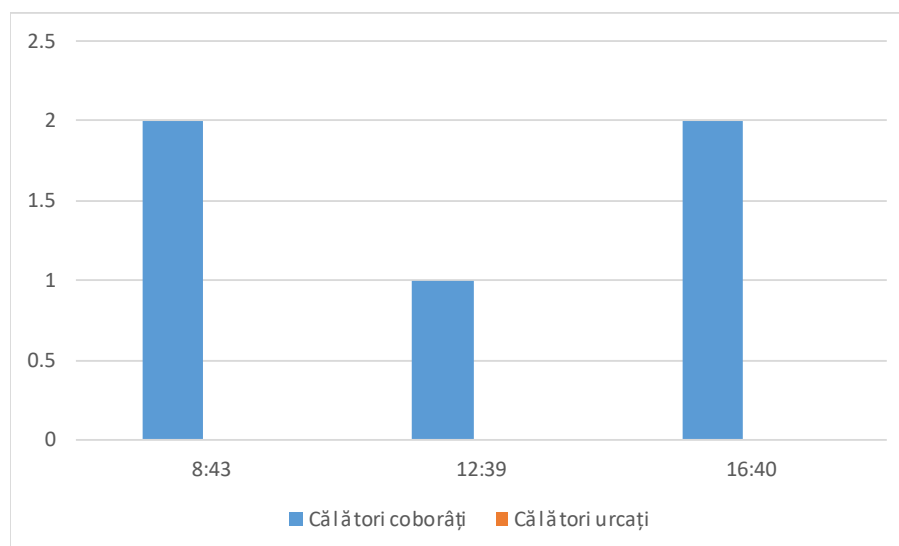


Fig. 2.118. Linia 6 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

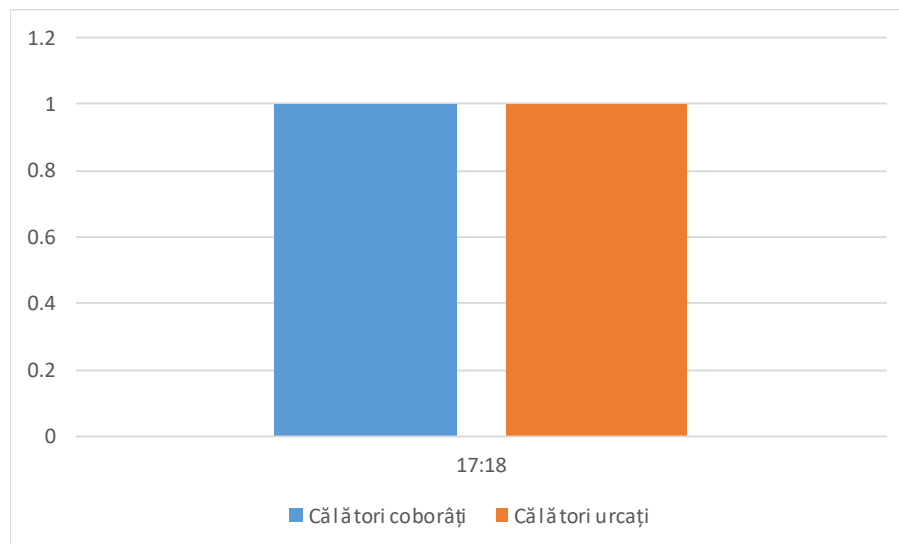


Fig. 2.119. Linia 7 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

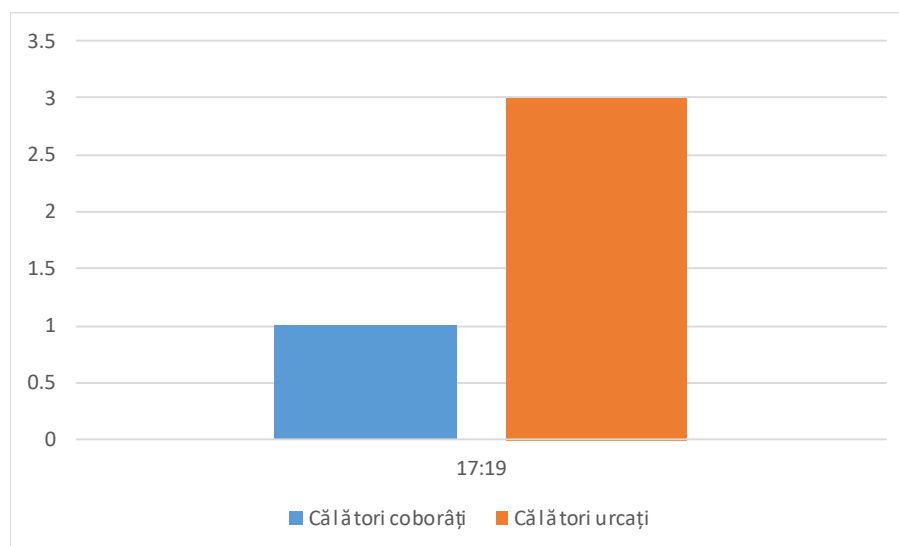


Fig. 2.120. Linia 9 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

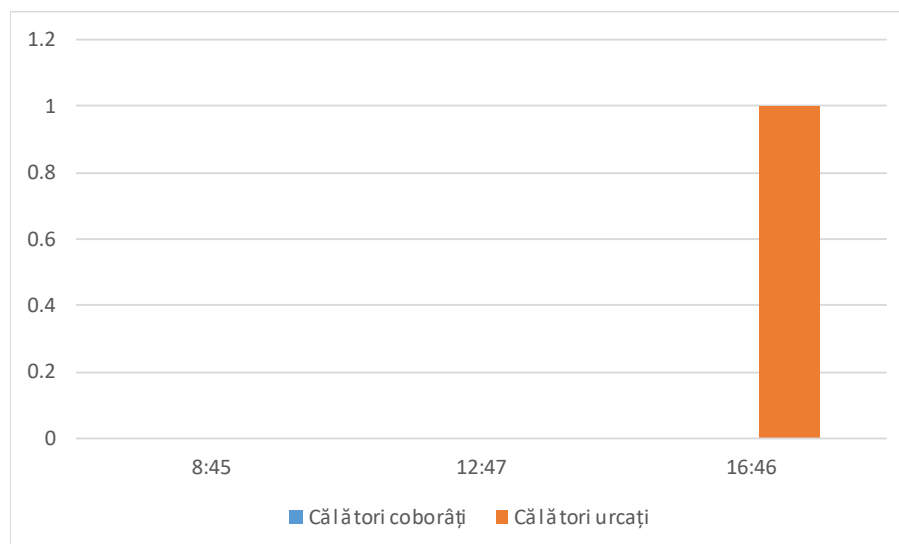


Fig. 2.121. Linia 10 - evoluția numărului de călători de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

Gradul de umplere al autobuzelor monitorizate este prezentat în figurile următoare (valorile sunt exprimate în procente).

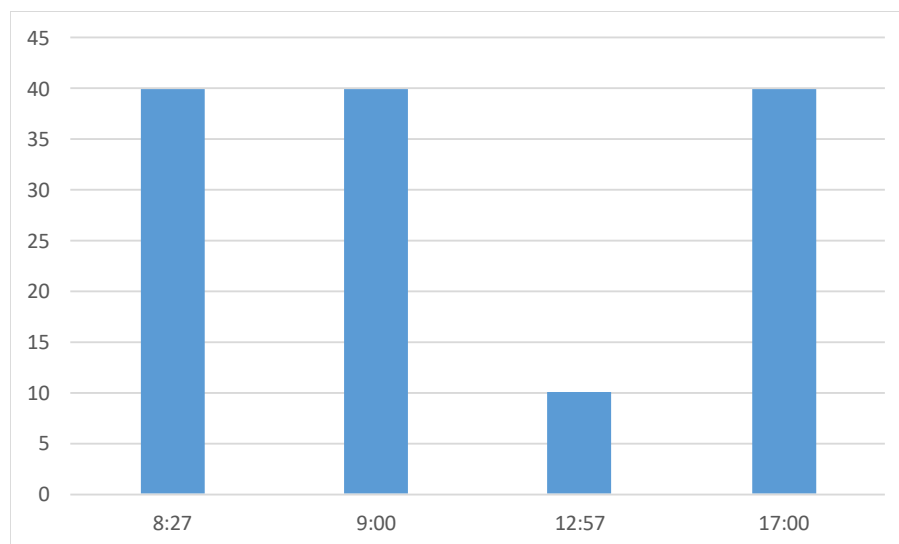


Fig. 2.122. Linia 3 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

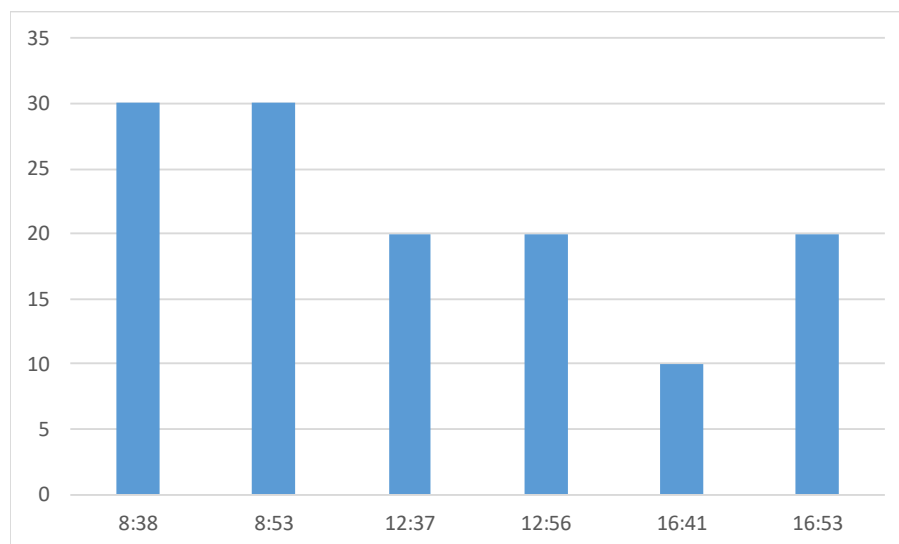


Fig. 2.123. Linia 4 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

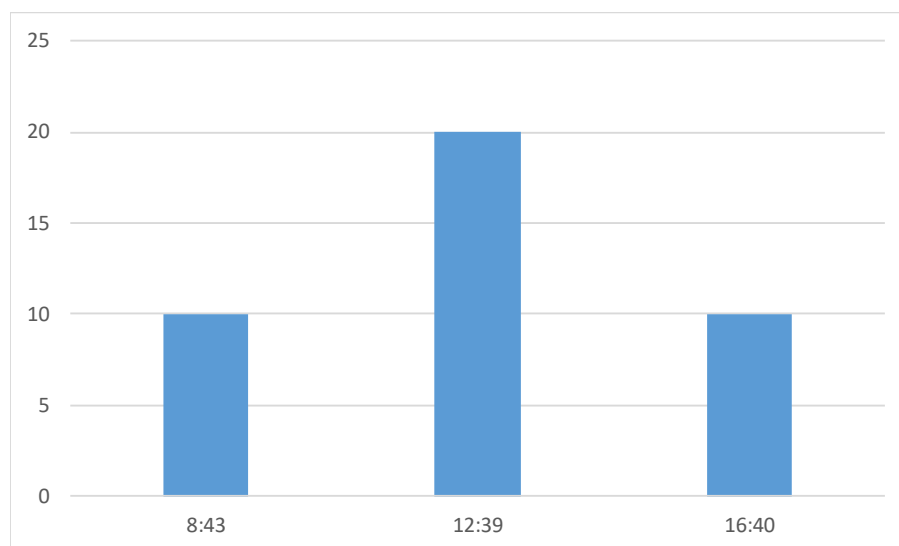


Fig. 2.124. Linia 6 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

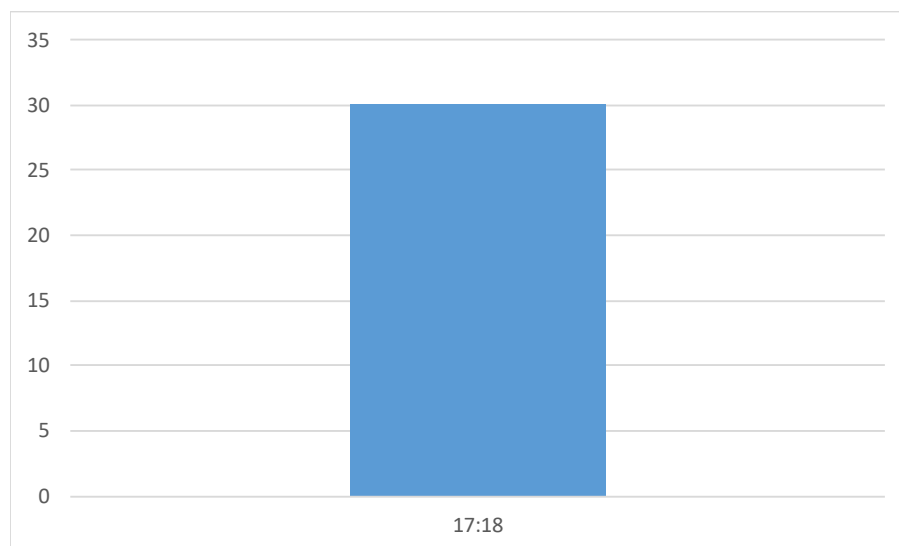


Fig. 2.125. Linia 7 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

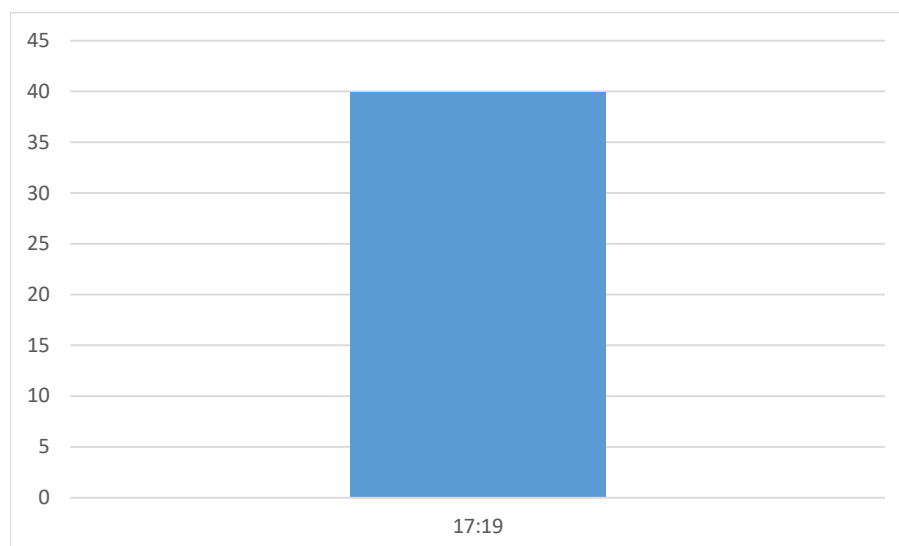


Fig. 2.126. Linia 9 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

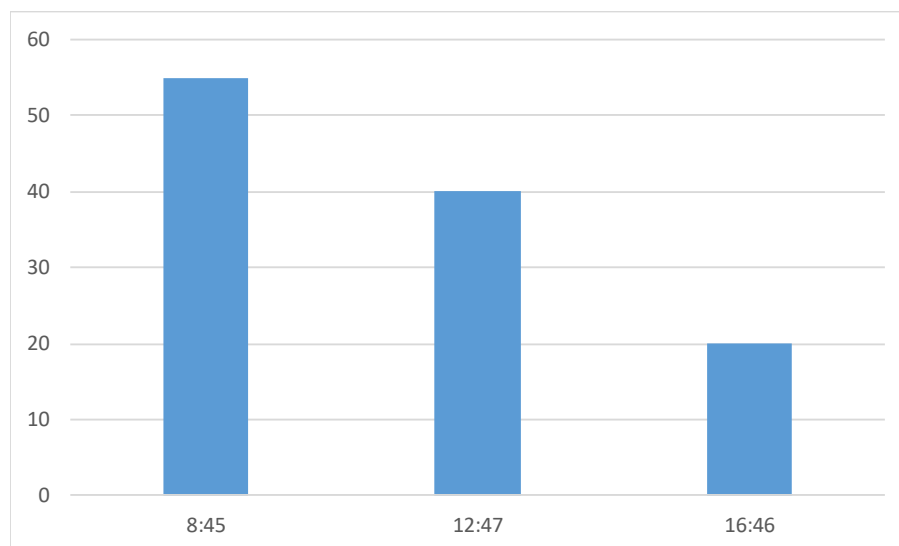


Fig. 2.127. Linia 10 - evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate

În ceea ce privește numărul de călători rămași în stație după trecerea fiecărui mijloc de transport monitorizat, rezultatele sunt prezentate în figura următoare.

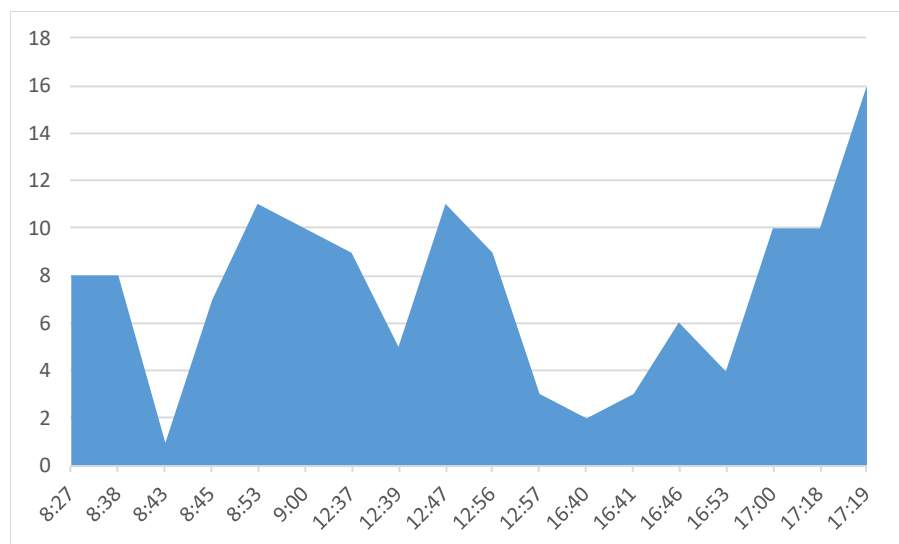


Fig. 2.128. Numărul de călători rămași în stație

2.4.3.2.1. Evaluarea stației DN23

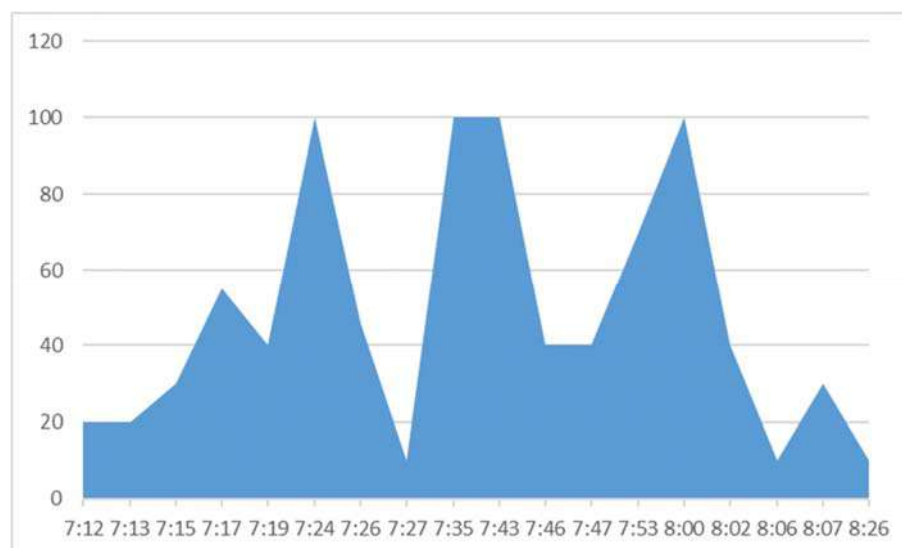


Fig. 2.129. Evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate - interval de dimineață

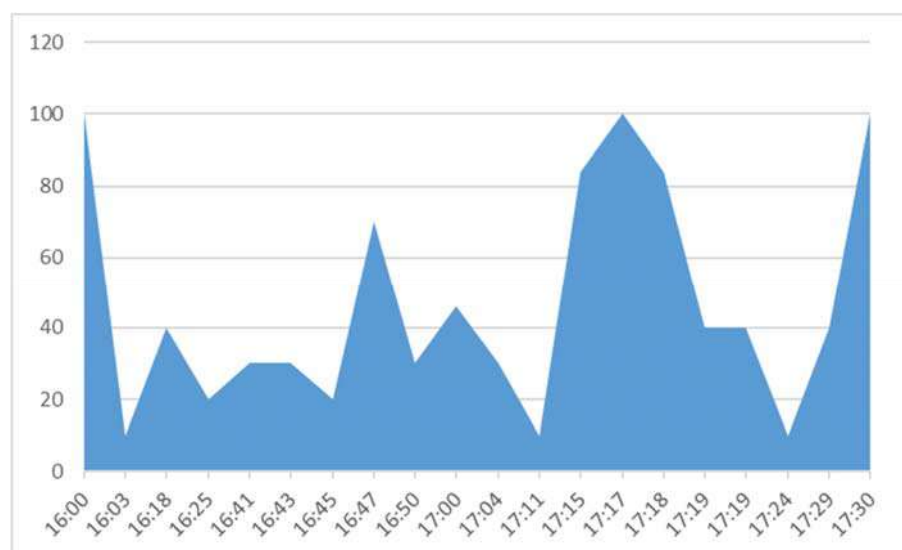


Fig. 2.130. Evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate - interval de după-amiază

2.4.3.2.1. Evaluarea stației DJ204E

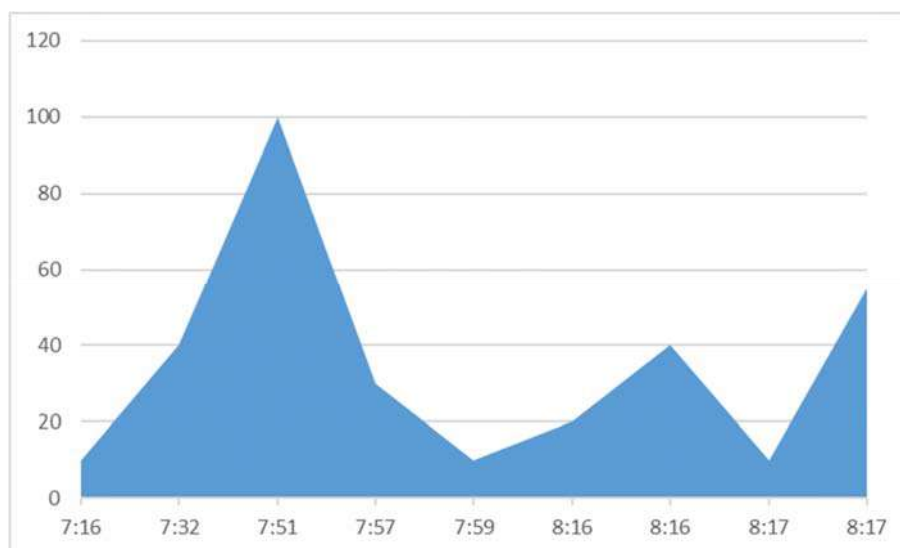


Fig. 2.131. Evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate - interval de dimineață

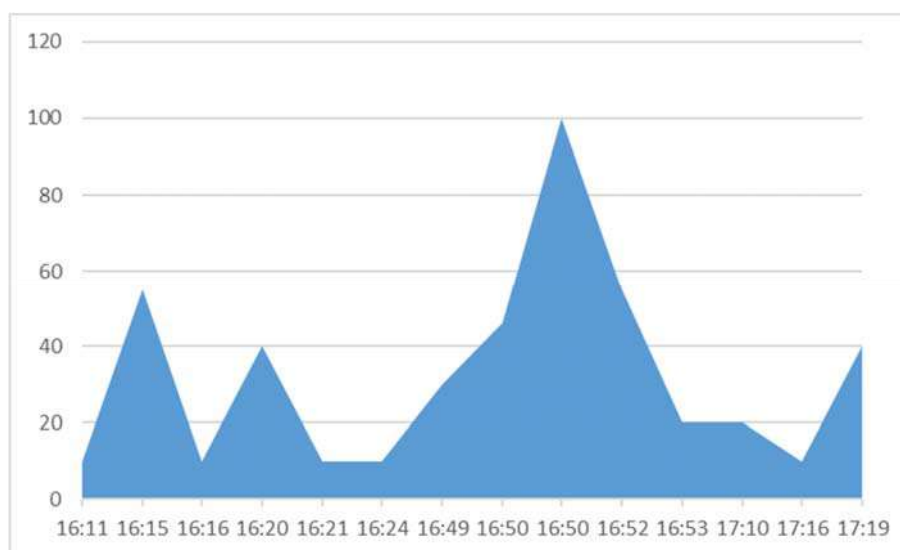


Fig. 2.132. Evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate - interval de după-amiază

2.4.3.2.1. Evaluarea stației Vâlcele

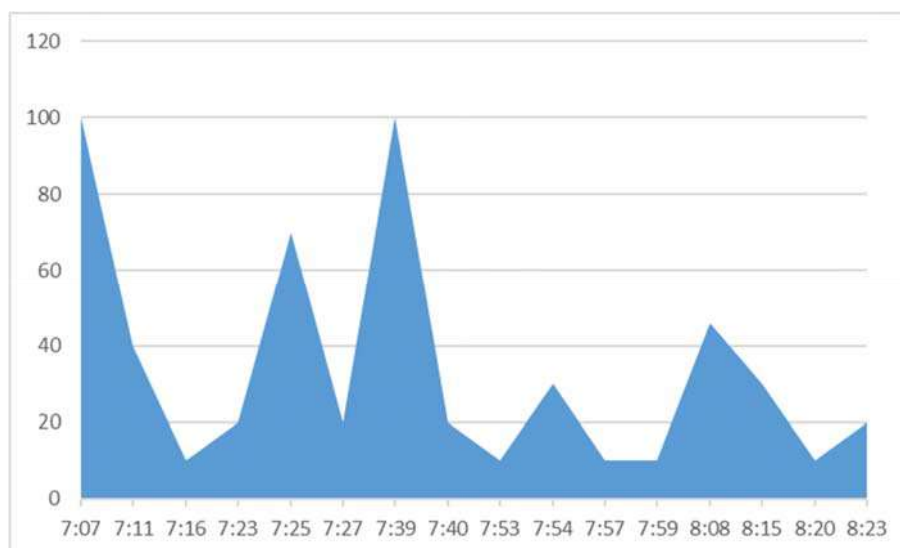


Fig. 2.133. Evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate - interval de dimineață

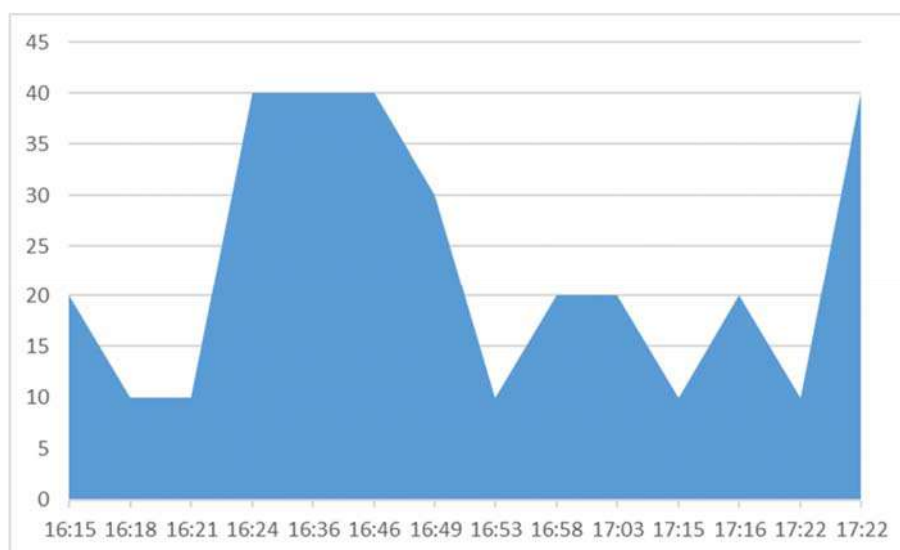


Fig. 2.134. Evoluția gradului de umplere a vehiculelor de-a lungul intervalelor de timp monitorizate - interval de după-amiază

2.5. Evidențierea principalelor probleme și nevoi

Principalele disfuncționalități în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă, identificate în urma analizelor realizate, sunt următoarele:

- Procentul redus de utilizare a transportului public (14%) și a mersului pe bicicletă (2%), în raport cu gradul de utilizare a vehiculelor (42%) pentru deplasările zilnice impune implementarea unor măsuri care să stimuleze preferarea mijloacelor de transport public și alternative, în defavoarea utilizării vehiculului personal.
- Existența unor sectoare stradale care se suprapun traseelor drumurilor europene, naționale și județene, ceea ce conduce la valori mari de trafic
- Existența unor sectoare ale rețelei pe care se suprapun un număr ridicat de linii de transport public urban, inter și intrajudețean
- Nivelul redus de atractivitate și confort al transportului public, inclusiv datorită vechimii parcului de vehicule de transport public
- Lipsa unui sistem de e-ticketing modern
- Lipsa unor măsuri care să conducă la reducerea duratei de deplasare a transportului public: benzi dedicate, prioritate în intersecțiile semaforizate.
- Inexistența unui sistem eficient de trafic management
- Problemele de siguranță a circulației pentru traficul pietonal, din cauza vehiculelor parcate neregulamentar pe trotuare
- Insuficiența locurilor de parcare
- Politica de parcare existentă încurajează deplasarea cu autovehiculul în zona centrală
- Lipsa unei rețele integrate de piste de biciclete la nivelul întregului municipiu, care să asigure legătura între principalele puncte de atragere/generare a deplasărilor conduce la o accesibilitate și atractivitate scăzută a acestui mod de deplasare nepoluant.
- Starea necorespunzătoare a trotuarelor pe anumite tronsoane conduce la lipsa de atractivitate și la o siguranță scăzută a deplasărilor pietonale, inclusiv prin lipsa adaptărilor specifice pentru persoanele cu dizabilități.
- Lipsa unor elemente care să conducă la promovarea intermodalității și la creșterea nivelului de utilizare a deplasărilor cu transportul public, bicicleta și pietonale: terminale intermodale, sistem bike-sharing etc.

În ceea ce privește problemele și nevoile specifice transportului public urban, acestea sunt:

1. Vechimea parcului de vehicule

Conform inventarului parcului de vehicule, prezentat în capitolul anterior, acesta are următoarea structură, în funcție de anul de fabricație:

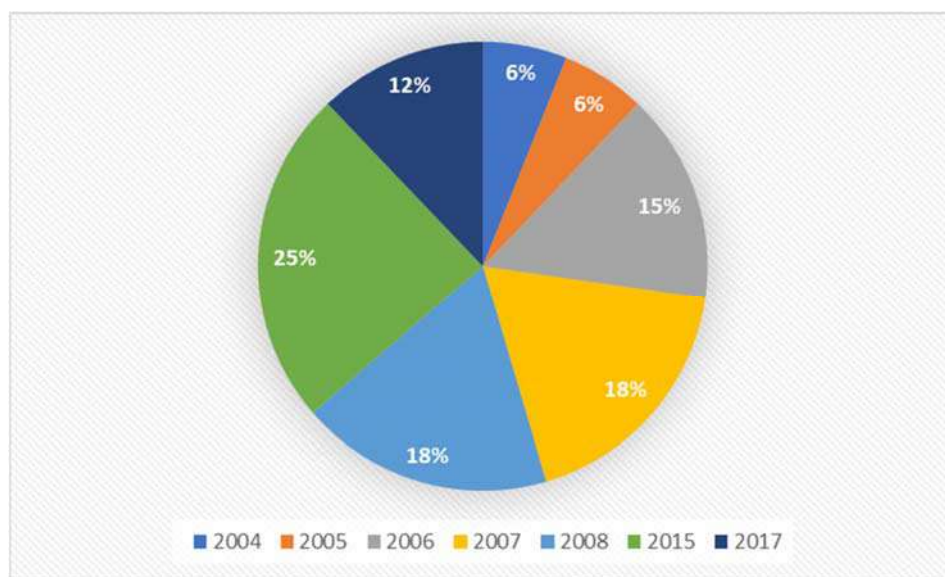


Fig. 2.135. Structura parcului de vehicule în funcție de anul de fabricație

Vechimea parcului de vehicule se reflectă și în clasa de emisii corespunzătoare, structura din acest punct de vedere fiind prezentată mai jos:

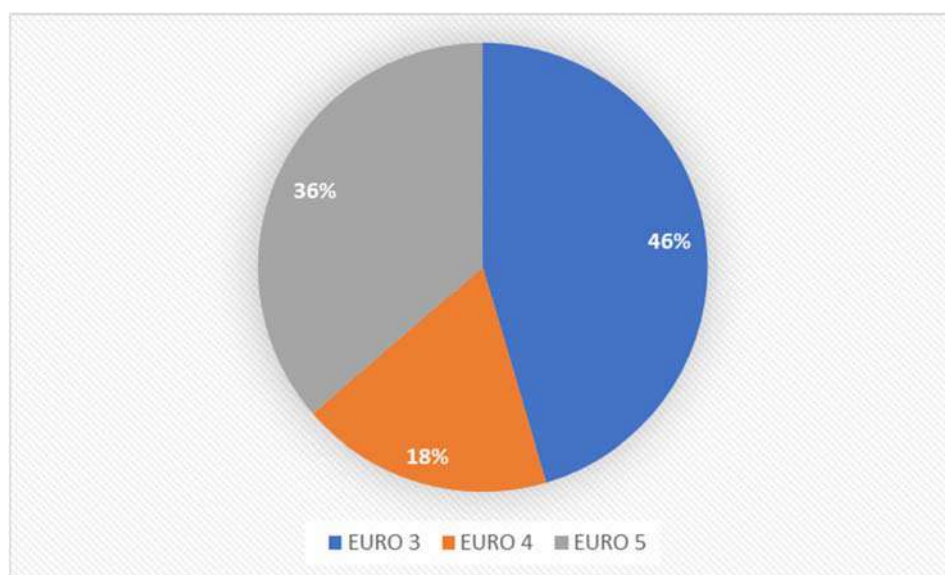


Fig. 2.136. Structura parcului de vehicule în funcție de anul de fabricație

După cum se observă, doar 12 vehicule au o vechime de funcționare mai mică de 10 ani și clasă de emisii EURO 5.

Vechimea parcului de vehicule de transport public are efecte negative asupra următoarelor elemente:

- Nivelul de atractivitate și confort al transportului public
- Nivelul de siguranță al deplasărilor cu transportul public
- Cota modală redusă a transportului public
- Nivelul de poluare și emisii de gaze cu efect de seră

2. Starea și dotarea stațiilor de transport public

Conform informațiilor existente, starea și dotarea stațiilor de transport public este reprezentată grafic mai jos:

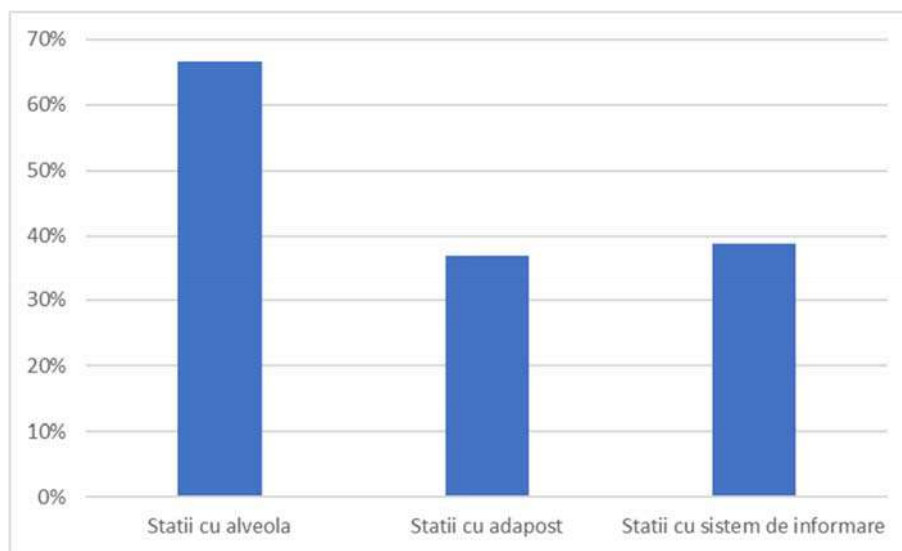


Fig. 2.137. Starea și dotarea stațiilor de transport public

Starea necorespunzătoare și lipsa dotărilor în cazul unor stații de transport public au efecte negative asupra următoarelor elemente:

- Nivelul de atractivitate și confort al transportului public
- Nivelul de siguranță al deplasărilor cu transportul public
- Cota modală redusă a transportului public
- Gradul redus de informații disponibile în timp real
- Imposibilitatea realizării unei planificări a călătoriei pe baza unor informații actualizate

3. Lipsa unor sisteme inteligente de transport specifice transportului public

- Lipsa de eficiență a operării sistemului de transport public, datorită lipsei unui sistem de ticketing modern, care să ofere informații pentru reorganizarea fluxului de trafic al autobuzelor și asigurarea unor orare de călătorie care să corespundă cererii reale de deplasare a locuitorilor
- Lipsa unui sistem de management al traficului, care să asigure prioritate pentru vehiculele de transport public la trecerea prin locațiile semaforizate, cu un efect optim în cazul asigurării de benzi dedicate pentru transportul public, rezultatul final fiind creșterea vitezei comerciale, reducerea duratei de călătorie și o mai bună respectare a graficului de circulație.

3. SITUAȚIA ECONOMICO-FINANCIARĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ȘI STAREA TEHNICĂ A SISTEMULUI AFERENT ACESTUIA

3.1. Inventarul bunurilor mobile și imobile, proprietate publică sau privată a unităților administrativ- teritoriale, aferente serviciului

3.1.1. Informații mijloace transport

Parcul de vehicule al operatorului TRANSPORT PUBLIC SA este format din 33 de autobuze, cu următoarele caracteristici:

- Capacitate : 12 autobuze BMC PROBUS cu 66 locuri (25 locuri pe scaune, 41 locuri în picioare), 2 autobuze ROBUS cu 56 de locuri (18 locuri pe scaune, 38 locuri în picioare), 7 AUTOSAN autobuze cu 51 locuri (19 locuri pe scaune, 32 locuri în picioare), 8 microbuze KARSAN JEST cu 22 locuri (12 locuri pe scaune și 10 locuri în picioare), 4 autobuze KARSAN ATAK cu 61 locuri (24 locuri pe scaune și 37 locuri în picioare).
- Dimensiune: 12 autobuze de 9.1 metri, 2 autobuze de 7.8 metri, 7 autobuze de 7.3 metri, 8 microbuze de 5.8 metri și 4 autobuze de 8,1 metri
- An de fabricație : 2 autobuze fabricate în 2004, 2 autobuze fabricate în 2005, 5 autobuze fabricate în 2006, 6 autobuze fabricate în 2007, 6 autobuze fabricate în 2008, 8 microbuze fabricate în 2015 și 4 autobuze fabricate în 2017.
- Norma de poluare: 15 autobuze Euro 3, 6 autobuze Euro 4, 8 microbuze Euro 5 și 4 autobuze Euro 5.
- Toate autobuzele au dotări pentru accesul persoanelor cu dizabilități.

Tabel 3.1. Caracteristicile parcului de vehicule

Nr. crt.	Numar	Marca	Tip	Podea coborata (D,N,P)	Lungime (m)	Lățime (m)	Anul fabricației	Anul introducerii în serviciu	Locuri pe scaune	Locuri în picioare	Clasă emisii EURO	Consum mediu litri/100km	Dotari
1	VN 03 TPF	BMC PROBUS	autobuz	N	9.1	2.4	2007	2010	25	42	EURO 3	26	GPS, CCTV
2	VN 04 TPF	BMC PROBUS	autobuz	N	9.1	2.4	2005	2011	25	41	EURO 3	26	GPS, CCTV
3	VN 05 TPF	BMC PROBUS	autobuz	N	9.1	2.4	2007	2010	25	42	EURO 3	26	GPS, CCTV
4	VN 06 TPF	BMC PROBUS	autobuz	N	9.1	2.4	2005	2011	25	41	EURO 3	26	GPS, CCTV
5	VN 07 TPF	BMC PROBUS	autobuz	N	9.1	2.4	2007	2010	25	41	EURO 3	26	GPS, CCTV
6	VN 08 TPF	BMC PROBUS	autobuz	N	9.1	2.4	2007	2010	25	41	EURO 3	26	GPS, CCTV
7	VN 31 TPF	BMC PROBUS	autobuz	N	9.1	2.4	2008	2008	25	41	EURO 4	26	GPS, CCTV
8	VN 32 TPF	BMC PROBUS	autobuz	N	9.1	2.4	2008	2008	25	41	EURO 4	26	GPS, CCTV
9	VN 33 TPF	BMC PROBUS	autobuz	N	9.1	2.4	2008	2008	25	41	EURO 4	26	GPS, CCTV
10	VN 34 TPF	BMC PROBUS	autobuz	N	9.1	2.4	2008	2011	25	41	EURO 4	26	GPS, CCTV
11	VN 35 TPF	BMC PROBUS	autobuz	N	9.1	2.4	2008	2011	25	41	EURO 4	26	GPS, CCTV
12	VN 36 TPF	BMC PROBUS	autobuz	N	9.1	2.4	2008	2011	25	41	EURO 4	26	GPS, CCTV
13	VN 14 TPF	ROBUS	autobuz	P	7.8	2.5	2007	2012	18	38	EURO 3	25	GPS, CCTV
14	VN 15 TPF	ROBUS	autobuz	P	7.8	2.5	2007	2012	18	38	EURO 3	25	GPS, CCTV

Nr. crt.	Numar	Marca	Tip	Podea coborata (D,N,P)	Lungime (m)	Lățime (m)	Anul fabricației	Anul introducerii în serviciu	Locuri pe scaune	Locuri în picioare	Clasă emisii EURO	Consum mediu litri/100km	Dotari
15	VN 24 TPF	AUTOSAN	autobuz	N	7.3	2.4	2004	2004	19	32	EURO 3	21	GPS, CCTV
16	VN 25 TPF	AUTOSAN	autobuz	N	7.3	2.4	2004	2004	19	32	EURO 3	21	GPS, CCTV
17	VN 26 TPF	AUTOSAN	autobuz	N	7.3	2.4	2006	2006	19	32	EURO 3	21	GPS, CCTV
18	VN 27 TPF	AUTOSAN	autobuz	N	7.3	2.4	2006	2006	19	32	EURO 3	21	GPS, CCTV
19	VN 28 TPF	AUTOSAN	autobuz	N	7.3	2.4	2006	2006	19	32	EURO 3	21	GPS, CCTV
20	VN 29 TPF	AUTOSAN	autobuz	N	7.3	2.4	2006	2006	19	32	EURO 3	21	GPS, CCTV
21	VN 30 TPF	AUTOSAN	autobuz	N	7.3	2.4	2006	2006	19	32	EURO 3	21	GPS, CCTV
22	VN 09 TPF	KARSAN JEST	microbuz	P	5.8	2.0	2015	2015	12	10	EURO 5	14,5	GPS, CCTV, monitor informare
23	VN 10 TPF	KARSAN JEST	microbuz	P	5.8	2.0	2015	2016	12	10	EURO 5	14,5	GPS, CCTV, monitor informare
24	VN 12 TPF	KARSAN JEST	microbuz	P	5.8	2.0	2015	2015	12	10	EURO 5	14,5	GPS, CCTV, monitor informare
25	VN 13 TPF	KARSAN JEST	microbuz	P	5.8	2.0	2015	2015	12	10	EURO 5	14,5	GPS, CCTV, monitor informare
26	VN 37 TPF	KARSAN JEST	microbuz	P	5.8	2.0	2015	2016	12	10	EURO 5	14,5	GPS, CCTV, monitor informare
27	VN 38 TPF	KARSAN JEST	microbuz	P	5.8	2.0	2015	2016	12	10	EURO 5	14,5	GPS, CCTV, monitor informare
28	VN 39 TPF	KARSAN JEST	microbuz	P	5.8	2.0	2015	2016	12	10	EURO 5	14,5	GPS, CCTV, monitor informare

Nr. crt.	Numar	Marca	Tip	Podea coborata (D,N,P)	Lungime (m)	Lățime (m)	Anul fabricației	Anul introducerii în serviciu	Locuri pe scaune	Locuri în picioare	Clasă emisii EURO	Consum mediu litri/100km	Dotari
29	VN 40 TPF	KARSAN JEST	microbuz	P	5.8	2.0	2015	2016	12	10	EURO 5	14,5	GPS, CCTV, monitor informare
30	VN 41 TPF	KARSAN ATAK	autobuz	P	8.1	2.4	2017	2017	24	37	EURO 5	25	GPS, CCTV, monitor informare
31	VN 42 TPF	KARSAN ATAK	autobuz	P	8.1	2.4	2017	2017	24	37	EURO 5	25	GPS, CCTV, monitor informare
32	VN 43 TPF	KARSAN ATAK	autobuz	P	8.1	2.4	2017	2017	24	37	EURO 5	25	GPS, CCTV, monitor informare
33	VN 44 TPF	KARSAN ATAK	autobuz	P	8.1	2.4	2017	2017	24	37	EURO 5	25	GPS, CCTV, monitor informare

Așa cum se observă, autobuzele sunt echipate cu GPS și cameră video de supraveghere, iar 12 dintre acestea sunt prevăzute cu monitor de informare a călătorilor cu privire la stația următoare și legăturile cu alte trasee.

3.1.2. Informații stații

În tabelul următor sunt prezentate informațiile referitoare la stațiile de transport public, respectiv traseele deservite de acestea și dotările existente, detalii rezultate ca urmare a colectării datelor din teren.

Tabel 3.2. Caracteristicile stațiilor de transport public

Nr. crt.	Denumire stație	Dotări		
		Alveolă	Adăpost	Sistem Informare
1	Polivalenta	X	X	X
2	Comisariat	X	X	X
3	Capela	X	X	X
4	Capela Coop	X		X
5	Centru Alcor	X	X	X
6	Lukoil	X	X	
7	Finanțe MOL	X		X
8	Finanțe	X	X	X
9	Spital	X	X	X
10	Vranco	X	X	X
11	Liceul Cuza			
12	Liceul Cotea	X		
13	Biserica Catolica	X		
14	Teatru	X	X	X
15	Tribunal	X	X	X
16	Casierie Enet			
17	2 Stejari	X	X	
18	Colegii Tehnice			
19	Colegii Tehnice partea de la blocuri			
20	Kaufland 1	X		
21	Kaufland 2	X		
22	ANL Democrației 1			
23	ANL Democrației 2			
24	Aqua Land			
25	Olitex: ANL Democrației			
26	Obor	X	X	X
27	Obor Zanfir			
28	Penny	X		
29	Rosca Conf			
30	Politia Municipala 1 (Longinescu)			
31	Politia Municipala 2			
32	Pasaj CFR 1 (ARR)			

Nr. crt.	Denumire stație	Dotări		
		Alveolă	Adăpost	Sistem Informare
33	Pasaj CFR 2			
34	Bumbac			
35	ANL 1	X	X	
36	Uniplast	X		
37	Universitatea Barițiu	X	X	
38	Plomba	X	X	X
39	Complex Sud	X		
40	Blocuri M	X	X	X
41	Enet	X		
42	Unități militare	X		
43	Brăilei UPC	X		X
44	Brăilei Quattro	X		X
45	Brăilei Max	X		x
46	Brăilei	X	X	X
47	Gara	X	X	
48	Liceul Economic 1			
49	Liceul Economic 2			
50	Muzeu 1	X		
51	Muzeu 2(DSP)	X	X	
52	Centru		X	X
53	Sporul	X		X
54	Telekom	X		X

3.2. Situația economico-financiară a serviciului de transport public local

Liniile de transport public operate de Transport Public SA au fost descrise detaliat în capitolele anterioare.

Din analiza economico-financiară a serviciului de transport public de persoane au fost înregistrate următoarele valori, corespunzătoare **anului 2017**:

3.2.1. Venituri

Veniturile obținute în anul 2017 au fost:

- Vânzări bilete: 3.051.120 lei + TVA
- Vânzări abonamente: 816.642 lei + TVA
- Vânzări gratuități: 1.993.769 lei + TVA
- Alte venituri: 309.381 lei + TVA

Tarifele practicate pentru transportul public de persoane sunt:

- Bilet: 2 lei
- Abonament cu 30 de călătorii: 50 lei.

3.2.2. Cheltuieli

Cheltuielile raportate de operatorul de transport public **pentru anul 2017** au fost următoarele:

- Chelt. totale salarii, inclusiv taxe: 3.580.316 lei
- Chelt. cu combustibilul: 1.217.835 lei
- Chelt. cu reparațiile: 891.693 lei
- Costuri cu credite: 42.853 lei
- Alte costuri: 946.160 lei.
- TOTAL costuri transport: 6.678.857 lei.

Pentru realizarea estimărilor pentru cheltuielile pe anii de prognoză, în condițiile extinderii parcului de vehicule și a distanței parcurse de acestea pentru efectuarea serviciului de transport public, datorită aderării la ADI a UAT-urilor menționate anterior, se va ține cont de următoarele informații, aferente cheltuielilor de mai sus:

- Consum mediu de combustibil: 35,15 l/100 km
- Număr angajați: 84 persoane, din care

- o Șoferi: 48
- o Personal TESA: 10
- o Taxatori: 0
- o Controlori: 4
- o Alte categorii: 22

3.2.3. Cost/km

Numărul de kilometri parcurși pentru realizarea serviciului de transport public în anul 2017 a fost de 1.362.575.

Ținând cont de valoarea totală a cheltuielilor și de numărul de kilometri parcurși, rezultă pentru anul 2017 un **cost de 4,90 lei/km**.

3.2.4. Valoarea compensației

Regulamentul nr. 1370/2007 definește "*compensația de serviciu public*" ca fiind „*orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă*”.

Art. 6 alin. (1) din Regulamentul nr. 1370/2007 prevede că, în cazul contractelor de servicii publice atribuite direct sau în cel al normelor generale, compensația trebuie să fie conformă cu dispozițiile sale și ale anexei la acesta, pentru a garanta absența supracompensării.

Astfel, compensația trebuie să se limiteze la efectul financiar net al obligației de serviciu public. Acesta se calculează conform formulei: costuri, minus venituri generate de exploatarea serviciului public, minus veniturile potențiale induse de efectele de rețea, plus un profit rezonabil.

Pentru calcularea compensației este utilizată în prezent următoarea formulă:

$$\text{Compensație (lei)} = \text{Cheltuieli (lei)} - \text{Venituri (lei)}$$

Compensația primită de operator pentru efectuarea serviciului de transport public în anul 2017 a avut valoarea de 0 lei.

4. INVESTIȚIILE NECESARE PENTRU ÎMBUNĂȚĂȚIREA CALITATIVĂ ȘI CANTITATIVĂ A SERVICIULUI, PRECUM ȘI A CONDIȚIILOR SOCIALE ȘI DE MEDIU ȘI EXTINDERE A SERVICIULUI

Pentru determinarea investițiilor necesare pentru îmbunătățirea calitativă și cantitativă a serviciului, precum și a previziunilor în cazul extinderii serviciului, a fost realizată o analiză detaliată, fiind parcurse următoarele etape:

1. Stabilirea zonificării ariei de studiu
2. Determinarea populației din fiecare zonă și identificarea locurilor de muncă cu potențial de atragere a populației
3. Analiza cererii previzionate de transport
4. Stabilirea necesarului parcului de vehicule.

În analizele realizate s-a ținut cont de prognozele și estimările realizate în *Planul de Mobilitate Urbană al Municipiului Focșani* și în *Studiul de trafic la nivelul Municipiului Focșani*.

4.1. Zonificare

Zonificarea ariei de studiu s-a realizat conform planului reprezentat în figura următoare, pornind de la macheta utilizată la elaborarea Planului de Mobilitate.

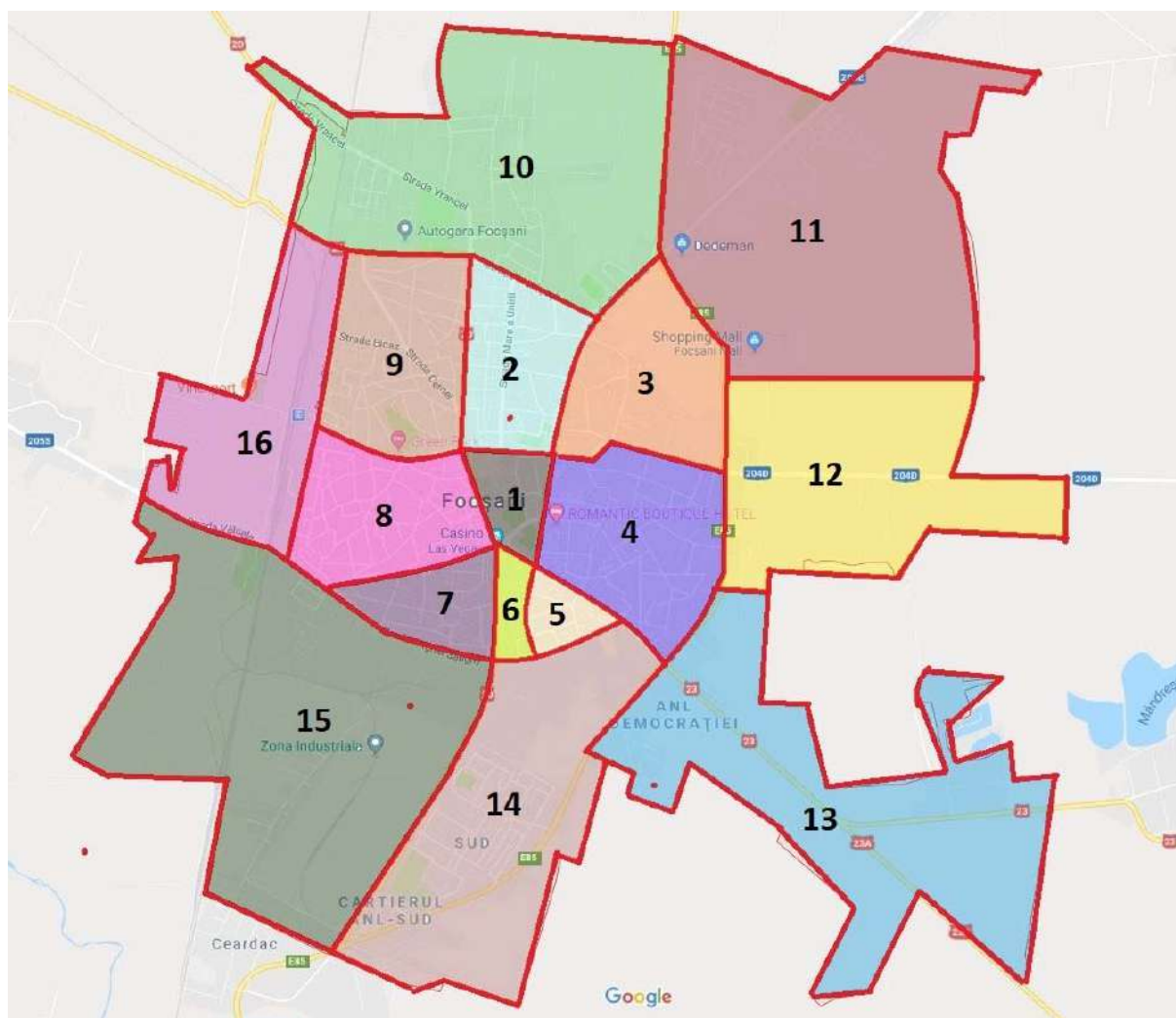


Fig. 4.1. Zonificarea Municipiului Focșani

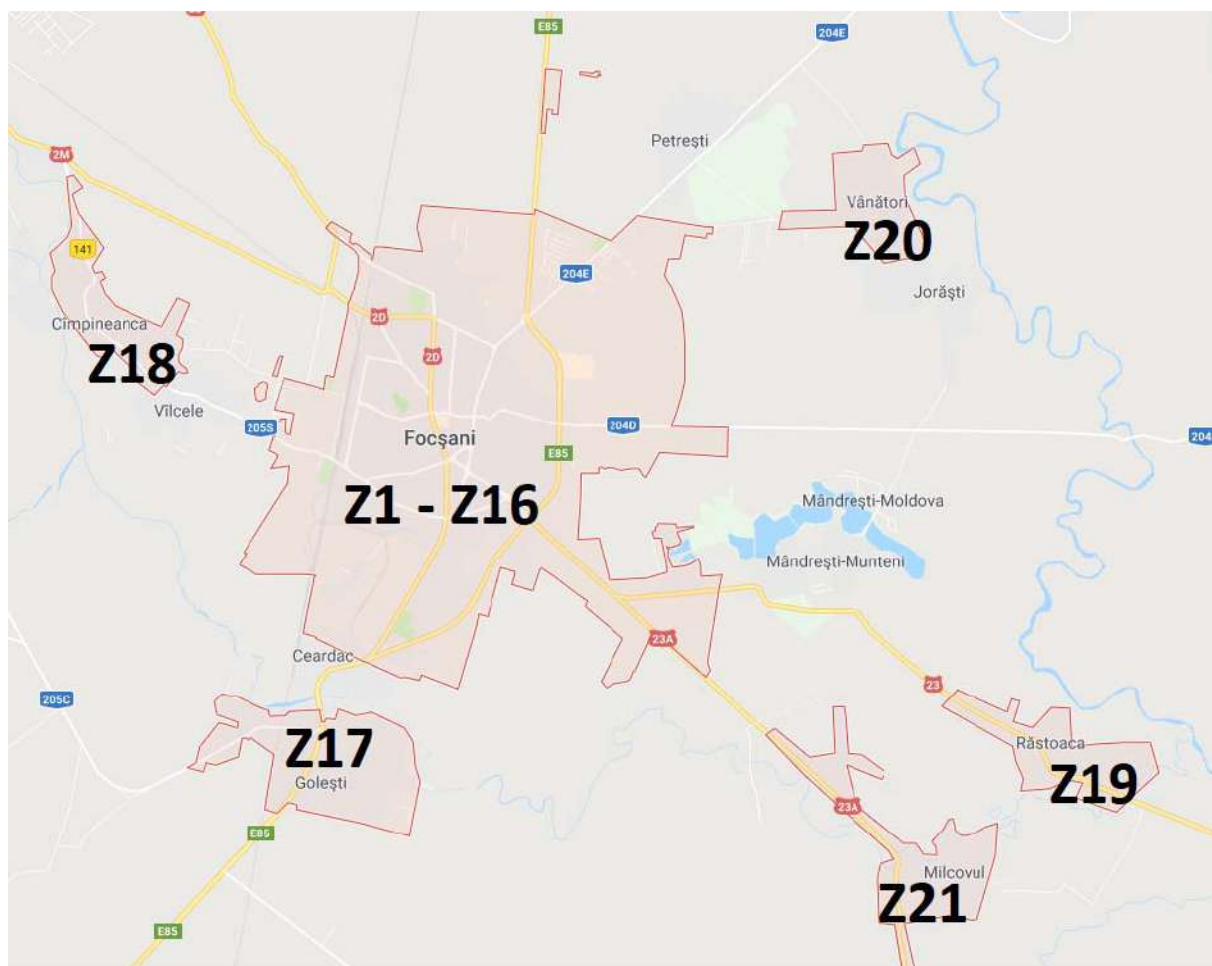


Fig. 4.2. Zonificarea ADI

4.2. Determinarea populației din fiecare zonă și identificarea locurilor de muncă cu potențial de atragere a populației

Rezultatele obținute din corelarea datelor furnizate de Institutul Național de Statistică cu informațiile obținute din PMUD, sunt prezentate în tabelul următor:

Tabel 4.1. Distribuția pe zone a populației și locurilor de muncă

Denumirea zonei	Cod	Populație	Locuri de muncă
FOCȘANI	Z1	5,626	1,944
	Z2	8,952	1,280
	Z3	2,080	3,814
	Z4	15,435	2,254
	Z5	2,310	1,763
	Z6	5,665	5,288
	Z7	6,984	1,997
	Z8	10,814	4,400
	Z9	9,322	962
	Z10	2,665	1,541
	Z11	5	1,622
	Z12	5	671
	Z13	398	761
	Z14	18,058	2,689
	Z15	2,805	3,609
	Z16	2,017	241
Golești	Z17	4,645	492
Cîmpineanca	Z18	4,166	616
Răstoaca	Z19	2,439	88
Vînători	Z20	6,622	473
Milcovul - Gologanu ¹	Z21	3,604	134

Datele prezentate mai sus vor fi utilizate pentru stabilirea potențialelor de transport ale fiecărei zone și la nivelul întregii arii de studiu.

4.3. Analiza cererii de transport previzionate

Pentru analiza cererii previzionate s-a utilizat calculul potențialelor zonelor analizate, pe baza formulelor:

- Potențialul activ al zonei este: $U_j^d = \frac{P_j * M}{P}$, unde U_j^d este potențialul activ al zonei j , P_j = populația din zona j , P = populația totală, iar M = numărul total de locuri de muncă.

- Potențialul inactiv al zonei este: $U_j^i = \frac{P_j * (P - M)}{P}$, unde U_j^i este potențialul inactiv al zonei j , P_j = populația din zona j , P = populația totală, iar M = numărul total de locuri de muncă.

Valorile (existente și calculate pentru ADI) sunt:

- Populație totală: 114.617 locuitori

¹ Având în vedere perspectivele aderării comunei Gologanu la ADI, zona 21 poate fi reprezentativă pentru ambele localități

- Numărul locurilor de muncă: 36.639
- Potențialul activ (rezultat din formula prezentată anterior): $U^d = 73.361$
- Potențialul inactiv (rezultat din formula prezentată anterior): $U^i = 41.256$.

Cererea de transport se poate determina, pe baza unui factor (k), în funcție de potențialele activ și inactiv, conform formulei: $C = k * (2 * U^d + U^i)$.

Un prim pas în determinarea cererii de transport este calcularea valorii necalibrate, rezultată fără implicarea factorului de corecție k . În acest caz $C = 187.978$, rezultând un număr de călătorii medii zilnice de $187.978 / 114.617 = 1,64$.

Valorile obținute din datele actuale legate de transportul public indică un număr mediu zilnic de călătorii de 26.317. Prin urmare, din raportul celor două valori rezultă $k = 0,14$.

Tabelele următoare prezintă etapele de calcul pentru determinarea matricei schimburilor de călătorii între zonele selectate, fiind eliminate călătoriile efectuate în cadrul aceleiași zone.

Tabel 4.2. Matricea deplasărilor populației active

	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	Z11	Z12	Z13	Z14	Z15	Z16	Z17	Z18	Z19	Z20	Z21	Σ
Z1	0	106	316	187	146	439	166	365	80	128	135	56	63	223	299	20	24	30	4	23	7	2817
Z2	257	0	504	298	233	698	264	581	127	203	214	89	101	355	476	32	38	48	7	37	10	4572
Z3	60	39	0	69	54	162	61	135	30	47	50	21	23	82	111	7	9	11	2	9	2	984
Z4	442	291	868	0	401	1204	454	1002	219	351	369	153	173	612	821	55	66	83	12	64	18	7658
Z5	66	44	130	77	0	180	68	150	33	52	55	23	26	92	123	8	10	12	2	10	3	1164
Z6	162	107	319	188	147	0	167	368	80	129	136	56	64	225	301	20	24	30	4	23	7	2557
Z7	200	132	393	232	182	545	0	453	99	159	167	69	78	277	372	25	30	38	5	29	8	3493
Z8	310	204	608	359	281	843	318	0	153	246	259	107	121	429	575	38	46	58	8	45	13	5021
Z9	267	176	524	310	242	727	274	605	0	212	223	92	105	370	496	33	40	50	7	38	11	4802
Z10	76	50	150	89	69	208	78	173	38	0	64	26	30	106	142	9	11	14	2	11	3	1349
Z11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z13	11	8	22	13	10	31	12	26	6	9	10	4	0	16	21	1	2	2	0	2	0	206
Z14	518	341	1016	600	469	1408	532	1172	256	410	432	179	203	0	961	64	78	97	14	75	21	8846
Z15	80	53	158	93	73	219	83	182	40	64	67	28	31	111	0	10	12	15	2	12	3	1336
Z16	58	38	113	67	52	157	59	131	29	46	48	20	23	80	107	0	9	11	2	8	2	1060
Z17	133	88	261	154	121	362	137	301	66	106	111	46	52	184	247	17	0	25	4	19	5	2439
Z18	119	79	234	138	108	325	123	270	59	95	100	41	47	165	222	15	18	0	3	17	5	2183
Z19	70	46	137	81	63	190	72	158	35	55	58	24	27	97	130	9	10	13	0	10	3	1288
Z20	190	125	372	220	172	516	195	430	94	150	158	66	74	263	352	24	28	36	5	0	8	3478
Z21	103	68	203	120	94	281	106	234	51	82	86	36	40	143	192	13	15	19	3	15	0	1904
Σ	3122	1995	6328	3295	2917	8495	3169	6736	1495	2544	2742	1136	1281	3830	5948	400	470	592	86	447	129	57157

Tabel 4.3. Matricea deplasărilor populației inactive

	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	Z11	Z12	Z13	Z14	Z15	Z16	Z17	Z18	Z19	Z20	Z21	Σ
Z1	0	299	69	515	77	189	233	361	311	89	0	0	13	603	94	67	155	139	81	221	120	3636
Z2	299	0	111	820	123	301	371	575	495	142	0	0	21	960	149	107	247	221	130	352	192	5616
Z3	69	111	0	191	29	70	86	134	115	33	0	0	5	223	35	25	57	51	30	82	44	1390
Z4	515	820	191	0	212	519	640	991	854	244	0	0	36	1654	257	185	426	382	223	607	330	9086
Z5	77	123	29	212	0	78	96	148	128	37	0	0	5	248	38	28	64	57	33	91	49	1541
Z6	189	301	70	519	78	0	235	364	313	90	0	0	13	607	94	68	156	140	82	223	121	3663
Z7	233	371	86	640	96	235	0	448	386	110	0	0	16	749	116	84	193	173	101	275	149	4461
Z8	361	575	134	991	148	364	448	0	598	171	0	0	26	1159	180	129	298	267	157	425	231	6662
Z9	311	495	115	854	128	313	386	598	0	147	0	0	22	999	155	112	257	231	135	366	199	5823
Z10	89	142	33	244	37	90	110	171	147	0	0	0	6	286	44	32	73	66	39	105	57	1771
Z11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Z12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Z13	13	21	5	36	5	13	16	26	22	6	0	0	0	43	7	5	11	10	6	16	9	270
Z14	603	960	223	1654	248	607	749	1159	999	286	1	1	43	0	301	216	498	447	261	710	386	10352
Z15	94	149	35	257	38	94	116	180	155	44	0	0	7	301	0	34	77	69	41	110	60	1861
Z16	67	107	25	185	28	68	84	129	112	32	0	0	5	216	34	0	56	50	29	79	43	1349
Z17	78	123	29	213	32	78	96	149	129	37	0	0	5	249	39	28	0	57	34	91	50	1517
Z18	70	111	26	191	29	70	86	134	115	33	0	0	5	223	35	25	57	0	30	82	45	1367
Z19	41	65	15	112	17	41	51	78	67	19	0	0	3	131	20	15	34	30	0	48	26	813
Z20	111	176	41	303	45	111	137	213	183	52	0	0	8	355	55	40	91	82	48	0	71	2122
Z21	60	96	22	165	25	61	75	116	100	29	0	0	4	193	30	22	50	45	26	71	0	1190
Σ	3280	5045	1259	8102	1395	3302	4015	5974	5229	1601	1	1	243	9201	1683	1222	2800	2517	1486	3954	2182	64492

Tabel 4.4. Matricea deplasărilor interzonale

	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	Z11	Z12	Z13	Z14	Z15	Z16	Z17	Z18	Z19	Z20	Z21	Σ
Z1	0	99	64	170	42	114	88	152	98	43	19	8	12	200	68	22	47	43	23	65	35	1412
Z2	120	0	102	271	67	182	141	242	156	68	30	12	20	319	108	34	74	69	37	104	55	2211
Z3	28	37	0	63	16	42	33	56	36	16	7	3	5	74	25	8	17	16	9	24	13	528
Z4	206	270	175	0	116	314	243	418	270	117	52	21	34	549	187	60	129	119	64	179	95	3618
Z5	31	41	26	70	0	47	36	62	40	18	8	3	5	82	28	9	19	18	10	27	14	594
Z6	76	99	64	172	42	0	89	153	99	43	19	8	13	201	68	22	47	43	24	66	35	1383
Z7	93	122	79	212	52	142	0	189	122	53	23	10	15	249	85	27	58	54	29	81	43	1738
Z8	144	190	123	328	81	220	170	0	189	82	36	15	24	385	131	41	90	83	45	125	67	2569
Z9	124	163	106	283	70	189	146	252	0	71	31	13	21	332	113	36	78	72	39	108	57	2304
Z10	36	47	30	81	20	54	42	72	46	0	9	4	6	95	32	10	22	20	11	31	16	684
Z11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z13	5	7	4	12	3	8	6	11	7	3	1	1	0	14	5	2	3	3	2	5	3	105
Z14	241	317	205	547	135	367	284	489	316	137	61	25	40	0	219	69	150	139	75	209	111	4136
Z15	38	49	32	85	21	57	44	76	49	21	9	4	6	100	0	11	23	21	12	32	17	707
Z16	27	35	23	61	15	41	32	54	35	15	7	3	5	72	25	0	17	16	8	23	12	526
Z17	40	47	45	81	26	73	46	84	45	25	16	6	9	95	46	10	0	19	10	28	15	766
Z18	36	42	40	73	23	65	41	75	40	23	14	6	8	86	41	9	18	0	9	25	13	687
Z19	21	25	23	43	14	38	24	44	24	13	8	3	5	50	24	5	11	10	0	15	8	408
Z20	58	67	64	116	37	103	66	120	64	36	22	9	13	136	65	15	29	28	14	0	21	1083
Z21	31	36	35	63	20	56	36	65	35	20	12	5	7	74	35	8	16	15	8	22	0	599
Σ	1355	1693	1240	2731	800	2112	1567	2614	1671	804	384	159	248	3113	1305	398	848	788	429	1169	630	26058
Potențial total:	2767	3904	1768	6349	1394	3495	3305	5183	3975	1488	384	159	353	7249	2012	924	1614	1475	837	2252	1229	

Se observă din tabelul de mai sus că zonele care reprezintă punctele principale de atragere/generare a călătoriilor sunt Z4, Z8, Z14. Acestea trebuie considerate cu prioritate pentru stabilirea ulterioară a traseelor transportului public.

4.3.1. Situația evaluată

Pornind de la relațiile de cerere dintre zone, s-a realizat evaluarea liniilor curente de transport, după cum urmează: au fost marcate zonele deservite de fiecare linie în parte și s-a considerat un sistem de transport eficient proiectat, capabil să preia întreaga cerere de călătorie din fiecare zonă. Astfel, pentru fiecare linie introdusă se reduce cererea din zonele tranzitate.

Este important de subliniat faptul că sunt tratate toate zonele care fac parte în prezent din ADI, respectiv zonele Z1 - Z16 (Municipiul Focșani), zona Z17 (Golești), zona Z18 (Cîmpineanca), zona Z19 (Răstoaca), zona Z20 (Vînători) și zona Z21 (Milcovul - Gologanu).

Tabelele rezultate, obținute succesiv pentru fiecare linie în parte, sunt prezentate în continuare.

Tabel 4.5. Matricea rezultată după evaluarea liniei 1

	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	Z11	Z12	Z13	Z14	Z15	Z16	Z17	Z18	Z19	Z20	Z21	
Z1		99	64	170	42					43	19	8	12					43	23	65	35	623
Z2	120	0	102	271	67	182	141	242	156	68	30	12	20	319	108	34	74	69	37	104	55	2211
Z3	28	37	0	63	16	42	33	56	36	16	7	3	5	74	25	8	17	16	9	24	13	528
Z4	206	270	175	0	116	314	243	418	270	117	52	21	34	549	187	60	129	119	64	179	95	3618
Z5	31	41	26	70	0	47	36	62	40	18	8	3	5	82	28	9	19	18	10	27	14	594
Z6		99	64	172	42					43	19	8	13					43	24	66	35	628
Z7		122	79	212	52					53	23	10	15					54	29	81	43	773
Z8		190	123	328	81					82	36	15	24					83	45	125	67	1199
Z9		163	106	283	70					71	31	13	21					72	39	108	57	1034
Z10	36	47	30	81	20	54	42	72	46	0	9	4	6	95	32	10	22	20	11	31	16	684
Z11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z13	5	7	4	12	3	8	6	11	7	3	1	1	0	14	5	2	3	3	2	5	3	105
Z14		317	205	547	135					137	61	25	40					139	75	209	111	2001
Z15		49	32	85	21					21	9	4	6					21	12	32	17	309
Z16		35	23	61	15					15	7	3	5					16	8	23	12	223
Z17		47	45	81	26					25	16	6	9					19	10	28	15	327
Z18	36	42	40	73	23	65	41	75	40	23	14	6	8	86	41	9	18	0	9	25	13	687
Z19	21	25	23	43	14	38	24	44	24	13	8	3	5	50	24	5	11	10	0	15	8	408
Z20	58	67	64	116	37	103	66	120	64	36	22	9	13	136	65	15	29	28	14	0	21	1083
Z21	31	36	35	63	20	56	36	65	35	20	12	5	7	74	35	8	16	15	8	22	0	599
	572	1693	1240	2731	800	909	668	1165	718	804	384	159	248	1479	550	160	338	788	429	1169	630	17634

Tabel 4.6. Matricea rezultată după evaluarea liniei 2

	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	Z11	Z12	Z13	Z14	Z15	Z16	Z17	Z18	Z19	Z20	Z21	
Z1			64							43	19	8						43	23	65	35	300
Z2			102			182	141			68	30	12			108		74	69	37	104	55	982
Z3	28	37	0	63	16	42	33	56	36	16	7	3	5	74	25	8	17	16	9	24	13	528
Z4			175			314	243			117	52	21			187		129	119	64	179	95	1695
Z5			26			47	36			18	8	3			28		19	18	10	27	14	254
Z6		99	64	172	42					43	19	8	13					43	24	66	35	628
Z7		122	79	212	52					53	23	10	15					54	29	81	43	773
Z8			123							82	36	15						83	45	125	67	576
Z9			106							71	31	13						72	39	108	57	497
Z10	36	47	30	81	20	54	42	72	46	0	9	4	6	95	32	10	22	20	11	31	16	684
Z11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z13			4			8	6			3	1	1			5		3	3	2	5	3	44
Z14			205							137	61	25						139	75	209	111	962
Z15		49	32	85	21					21	9	4	6					21	12	32	17	309
Z16			23							15	7	3						16	8	23	12	107
Z17		47	45	81	26					25	16	6	9					19	10	28	15	327
Z18	36	42	40	73	23	65	41	75	40	23	14	6	8	86	41	9	18	0	9	25	13	687
Z19	21	25	23	43	14	38	24	44	24	13	8	3	5	50	24	5	11	10	0	15	8	408
Z20	58	67	64	116	37	103	66	120	64	36	22	9	13	136	65	15	29	28	14	0	21	1083
Z21	31	36	35	63	20	56	36	65	35	20	12	5	7	74	35	8	16	15	8	22	0	599
	210	571	1240	989	271	909	668	432	245	804	384	159	87	515	550	55	338	788	429	1169	630	11443

Tabel 4.7. Matricea rezultată după evaluarea liniei 3

	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	Z11	Z12	Z13	Z14	Z15	Z16	Z17	Z18	Z19	Z20	Z21	
Z1											19	8						43	23	65	35	193
Z2							141				30	12					74	69	37	104	55	522
Z3							33				7	3	5				17	16	9	24	13	127
Z4							243				52	21					129	119	64	179	95	902
Z5							36				8	3					19	18	10	27	14	135
Z6											19	8	13					43	24	66	35	208
Z7		122	79	212	52					53	23	10	15					54	29	81	43	773
Z8											36	15						83	45	125	67	371
Z9											31	13						72	39	108	57	320
Z10							42				9	4	6				22	20	11	31	16	161
Z11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z13			4			8	6			3	1	1			5		3	3	2	5	3	44
Z14											61	25						139	75	209	111	620
Z15											9	4	6					21	12	32	17	101
Z16											7	3						16	8	23	12	69
Z17		47	45	81	26					25	16	6	9					19	10	28	15	327
Z18	36	42	40	73	23	65	41	75	40	23	14	6	8	86	41	9	18	0	9	25	13	687
Z19	21	25	23	43	14	38	24	44	24	13	8	3	5	50	24	5	11	10	0	15	8	408
Z20	58	67	64	116	37	103	66	120	64	36	22	9	13	136	65	15	29	28	14	0	21	1083
Z21	31	36	35	63	20	56	36	65	35	20	12	5	7	74	35	8	16	15	8	22	0	599
	146	339	290	588	172	270	668	304	163	173	384	159	87	346	170	37	338	788	429	1169	630	7650

Tabel 4.8. Matricea rezultată după evaluarea liniei 4

	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	Z11	Z12	Z13	Z14	Z15	Z16	Z17	Z18	Z19	Z20	Z21	
Z1											19	8						43	23	65	35	193
Z2											30	12					74	69	37	104	55	381
Z3											7	3	5				17	16	9	24	13	94
Z4							243				52	21					129	119	64	179	95	902
Z5							36				8	3					19	18	10	27	14	135
Z6											19	8	13					43	24	66	35	208
Z7				212	52						23	10	15					54	29	81	43	519
Z8											36	15						83	45	125	67	371
Z9											31	13						72	39	108	57	320
Z10											9	4	6				22	20	11	31	16	119
Z11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z13			4			8	6			3	1	1			5		3	3	2	5	3	44
Z14											61	25						139	75	209	111	620
Z15											9	4	6					21	12	32	17	101
Z16											7	3						16	8	23	12	69
Z17		47	45	81	26					25	16	6	9					19	10	28	15	327
Z18	36	42	40	73	23	65	41	75	40	23	14	6	8	86	41	9	18	0	9	25	13	687
Z19	21	25	23	43	14	38	24	44	24	13	8	3	5	50	24	5	11	10	0	15	8	408
Z20	58	67	64	116	37	103	66	120	64	36	22	9	13	136	65	15	29	28	14	0	21	1083
Z21	31	36	35	63	20	56	36	65	35	20	12	5	7	74	35	8	16	15	8	22	0	599
	146	217	211	588	172	270	452	304	163	120	384	159	87	346	170	37	338	788	429	1169	630	7180

Tabel 4.9. Matricea rezultată după evaluarea liniei 51

	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	Z11	Z12	Z13	Z14	Z15	Z16	Z17	Z18	Z19	Z20	Z21	
Z1											19	8						43	23	65	35	193
Z2											30	12					74	69	37	104	55	381
Z3											7	3	5				17	16	9	24	13	94
Z4							243				52	21					129	119	64	179	95	902
Z5							36				8	3					19	18	10	27	14	135
Z6											19	8	13					43	24	66	35	208
Z7				212	52						23	10	15					54	29	81	43	519
Z8											36	15						83	45	125	67	371
Z9											31	13						72	39	108	57	320
Z10											9	4	6				22	20	11	31	16	119
Z11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z13			4			8	6			3	1	1			5		3	3	2	5	3	44
Z14											61	25						139	75	209	111	620
Z15											9	4	6					21	12	32	17	101
Z16											7	3						16	8	23	12	69
Z17		47	45	81	26					25	16	6	9					19	10	28	15	327
Z18	36	42	40	73	23	65	41	75	40	23	14	6	8	86	41	9	18	0	9	25	13	687
Z19	21	25	23	43	14	38	24	44	24	13	8	3	5	50	24	5	11	10	0	15	8	408
Z20	58	67	64	116	37	103	66	120	64	36	22	9	13	136	65	15	29	28	14	0	21	1083
Z21	31	36	35	63	20	56	36	65	35	20	12	5	7	74	35	8	16	15	8	22	0	599
	146	217	211	588	172	270	452	304	163	120	384	159	87	346	170	37	338	788	429	1169	630	7180

Tabel 4.10. Matricea rezultată după evaluarea liniei 6

	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	Z11	Z12	Z13	Z14	Z15	Z16	Z17	Z18	Z19	Z20	Z21	
Z1											19	8						43	23	65	35	193
Z2												12					74	69	37	104	55	351
Z3												3					17	16	9	24	13	82
Z4							243					21					129	119	64	179	95	850
Z5							36					3					19	18	10	27	14	127
Z6												8						43	24	66	35	176
Z7				212	52						23	10	15					54	29	81	43	519
Z8											36	15						83	45	125	67	371
Z9											31	13						72	39	108	57	320
Z10												4					22	20	11	31	16	104
Z11	0						0	0	0			0				0	0	0	0	0	0	0
Z12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z13							6					1					3	3	2	5	3	23
Z14												25						139	75	209	111	559
Z15												4						21	12	32	17	86
Z16											7	3						16	8	23	12	69
Z17		47	45	81	26					25	16	6	9					19	10	28	15	327
Z18	36	42	40	73	23	65	41	75	40	23	14	6	8	86	41	9	18	0	9	25	13	687
Z19	21	25	23	43	14	38	24	44	24	13	8	3	5	50	24	5	11	10	0	15	8	408
Z20	58	67	64	116	37	103	66	120	64	36	22	9	13	136	65	15	29	28	14	0	21	1083
Z21	31	36	35	63	20	56	36	65	35	20	12	5	7	74	35	8	16	15	8	22	0	599
	146	217	207	588	172	262	452	304	163	117	188	159	57	346	165	37	338	788	429	1169	630	6934

Tabel 4.11. Matricea rezultată după evaluarea liniei 7

	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	Z11	Z12	Z13	Z14	Z15	Z16	Z17	Z18	Z19	Z20	Z21	
Z1																		43	23	65	35	166
Z2																	74	69	37	104	55	339
Z3																	17	16	9	24	13	79
Z4							243										129	119	64	179	95	829
Z5							36										19	18	10	27	14	124
Z6												8						43	24	66	35	176
Z7				212	52							23	10	15				54	29	81	43	519
Z8											36							83	45	125	67	356
Z9											31							72	39	108	57	307
Z10																	22	20	11	31	16	100
Z11							0	0	0								0	0	0	0	0	0
Z12						0	0								0		0	0	0	0	0	0
Z13							6										3	3	2	5	3	22
Z14																		139	75	209	111	534
Z15												4						21	12	32	17	86
Z16																		16	8	23	12	59
Z17		47	45	81	26					25	16	6	9					19	10	28	15	327
Z18	36	42	40	73	23	65	41	75	40	23	14	6	8	86	41	9	18	0	9	25	13	687
Z19	21	25	23	43	14	38	24	44	24	13	8	3	5	50	24	5	11	10	0	15	8	408
Z20	58	67	64	116	37	103	66	120	64	36	22	9	13	136	65	15	29	28	14	0	21	1083
Z21	31	36	35	63	20	56	36	65	35	20	12	5	7	74	35	8	16	15	8	22	0	599
	146	217	207	588	172	262	452	304	163	117	162	51	57	346	165	37	338	788	429	1169	630	6800

Tabel 4.12. Matricea rezultată după evaluarea liniei 8

	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	Z11	Z12	Z13	Z14	Z15	Z16	Z17	Z18	Z19	Z20	Z21	
Z1																		43	23	65	35	166
Z2																	74	69	37	104	55	339
Z3																	17	16	9	24	13	79
Z4							243										129	119	64	179	95	829
Z5							36										19	18	10	27	14	124
Z6												8						43	24	66	35	176
Z7				212	52							10	15					54	29	81	43	496
Z8																		83	45	125	67	320
Z9																		72	39	108	57	276
Z10																	22	20	11	31	16	100
Z11																	0	0	0	0	0	0
Z12						0	0								0		0	0	0	0	0	0
Z13							6										3	3	2	5	3	22
Z14																		139	75	209	111	534
Z15												4						21	12	32	17	86
Z16																		16	8	23	12	59
Z17		47	45	81	26					25	16	6	9					19	10	28	15	327
Z18	36	42	40	73	23	65	41	75	40	23	14	6	8	86	41	9	18	0	9	25	13	687
Z19	21	25	23	43	14	38	24	44	24	13	8	3	5	50	24	5	11	10	0	15	8	408
Z20	58	67	64	116	37	103	66	120	64	36	22	9	13	136	65	15	29	28	14	0	21	1083
Z21	31	36	35	63	20	56	36	65	35	20	12	5	7	74	35	8	16	15	8	22	0	599
	146	217	207	588	172	262	452	304	163	117	72	51	57	346	165	37	338	788	429	1169	630	6710

Tabel 4.13. Matricea rezultată după evaluarea liniei 9

	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	Z11	Z12	Z13	Z14	Z15	Z16	Z17	Z18	Z19	Z20	Z21	
Z1																		43	23	65	35	166
Z2																	74	69	37	104	55	339
Z3																	17	16	9	24	13	79
Z4							243										129	119	64	179	95	829
Z5							36										19	18	10	27	14	124
Z6																		43	24	66	35	168
Z7				212	52								15					54	29	81	43	486
Z8																		83	45	125	67	320
Z9																		72	39	108	57	276
Z10																	22	20	11	31	16	100
Z11																	0	0	0	0	0	0
Z12																	0	0	0	0	0	0
Z13							6										3	3	2	5	3	22
Z14																		139	75	209	111	534
Z15																		21	12	32	17	82
Z16																		16	8	23	12	59
Z17		47	45	81	26					25	16	6	9					19	10	28	15	327
Z18	36	42	40	73	23	65	41	75	40	23	14	6	8	86	41	9	18	0	9	25	13	687
Z19	21	25	23	43	14	38	24	44	24	13	8	3	5	50	24	5	11	10	0	15	8	408
Z20	58	67	64	116	37	103	66	120	64	36	22	9	13	136	65	15	29	28	14	0	21	1083
Z21	31	36	35	63	20	56	36	65	35	20	12	5	7	74	35	8	16	15	8	22	0	599
	146	217	207	588	172	262	452	304	163	117	72	29	57	346	165	37	338	788	429	1169	630	6688

Tabel 4.14. Matricea rezultată după evaluarea liniei 10

	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	Z11	Z12	Z13	Z14	Z15	Z16	Z17	Z18	Z19	Z20	Z21	
Z1																		43	23	65	35	166
Z2																	74	69	37	104	55	339
Z3																	17	16	9	24	13	79
Z4																	129	119	64	179	95	586
Z5							36										19	18	10	27	14	124
Z6																		43	24	66	35	168
Z7					52													54	29	81	43	274
Z8																		83	45	125	67	320
Z9																		72	39	108	57	276
Z10																	22	20	11	31	16	100
Z11																	0	0	0	0	0	0
Z12																	0	0	0	0	0	0
Z13							6										3	3	2	5	3	22
Z14																		139	75	209	111	534
Z15																		21	12	32	17	82
Z16																		16	8	23	12	59
Z17		47	45	81	26					25	16	6	9					19	10	28	15	327
Z18	36	42	40	73	23	65	41	75	40	23	14	6	8	86	41	9	18	0	9	25	13	687
Z19	21	25	23	43	14	38	24	44	24	13	8	3	5	50	24	5	11	10	0	15	8	408
Z20	58	67	64	116	37	103	66	120	64	36	22	9	13	136	65	15	29	28	14	0	21	1083
Z21	31	36	35	63	20	56	36	65	35	20	12	5	7	74	35	8	16	15	8	22	0	599
	146	217	207	376	172	262	209	304	163	117	72	29	57	346	165	37	338	788	429	1169	630	6233

Tabel 4.15. Matricea rezultată după evaluarea liniei 11

	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	Z11	Z12	Z13	Z14	Z15	Z16	Z17	Z18	Z19	Z20	Z21	
Z1																		43	23	65	35	166
Z2																	74	69	37	104	55	339
Z3																	17	16	9	24	13	79
Z4																	129	119	64	179	95	586
Z5																	19	18	10	27	14	88
Z6																		43	24	66	35	168
Z7													15					54	29	81	43	222
Z8																		83	45	125	67	320
Z9																		72	39	108	57	276
Z10																	22	20	11	31	16	100
Z11																	0	0	0	0	0	0
Z12																	0	0	0	0	0	0
Z13																	3	3	2	5	3	22
Z14																		139	75	209	111	534
Z15																		21	12	32	17	82
Z16																		16	8	23	12	59
Z17																		19	10	28	15	327
Z18																		0	9	25	13	687
Z19																		10	0	15	8	408
Z20																		28	14	0	21	1083
Z21																		15	8	22	0	599

Tabel 4.16. Matricea rezultată după evaluarea liniei Focșani-Câmpineanca

	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	Z11	Z12	Z13	Z14	Z15	Z16	Z17	Z18	Z19	Z20	Z21	
Z1																		43	23	65	35	166
Z2																	74		37	104	55	270
Z3																	17	16	9	24	13	79
Z4																	129	119	64	179	95	586
Z5																	19	18	10	27	14	88
Z6																		43	24	66	35	168
Z7													15					54	29	81	43	222
Z8																			45	125	67	237
Z9																			39	108	57	204
Z10																	22		11	31	16	80
Z11																	0	0	0	0	0	0
Z12																	0	0	0	0	0	0
Z13							6										3	3	2	5	3	22
Z14																		139	75	209	111	534
Z15																			12	32	17	61
Z16																			8	23	12	43
Z17		47	45	81	26					25	16	6	9					19	10	28	15	327
Z18	36		40	73	23	65	41				14	6	8	86			18		9	25	13	457
Z19	21	25	23	43	14	38	24	44	24	13	8	3	5	50	24	5	11	10	0	15	8	408
Z20	58	67	64	116	37	103	66	120	64	36	22	9	13	136	65	15	29	28	14	0	21	1083
Z21	31	36	35	63	20	56	36	65	35	20	12	5	7	74	35	8	16	15	8	22	0	599
	146	175	207	376	120	262	173	229	123	94	72	29	57	346	124	28	338	507	429	1169	630	5634

Tabel 4.17. Matricea rezultată după evaluarea liniei Focșani-Milcovul¹

	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	Z11	Z12	Z13	Z14	Z15	Z16	Z17	Z18	Z19	Z20	Z21	
Z1																		43	23	65		131
Z2																	74		37	104		215
Z3																	17	16	9	24		66
Z4																	129	119	64	179		491
Z5																	19	18	10	27		74
Z6																		43	24	66	35	168
Z7																		54	29	81	43	222
Z8																			45	125	67	237
Z9																			39	108		147
Z10																	22		11	31		64
Z11																	0	0	0	0	0	0
Z12																	0	0	0	0	0	0
Z13																	3	3	2	5		19
Z14																		139	75	209		423
Z15																			12	32	17	61
Z16																			8	23	12	43
Z17																		19	10	28	15	327
Z18																			9	25	13	457
Z19																			0	15	8	408
Z20																			14	0	21	1083
Z21																			8	22		278

¹ Cu perspectiva prelucrării liniei de transport până la comuna Gologanu

Tabel 4.18. Matricea rezultată după evaluarea liniei Focșani-Răstoaca

	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	Z11	Z12	Z13	Z14	Z15	Z16	Z17	Z18	Z19	Z20	Z21	
Z1																		43		65		108
Z2																	74			104		178
Z3																	17	16		24		57
Z4																	129	119		179		427
Z5																	19	18		27		64
Z6																		43	24	66	35	168
Z7													15					54	29	81	43	222
Z8																			45	125	67	237
Z9																				108		108
Z10																	22			31		53
Z11																	0	0	0	0	0	0
Z12																	0	0	0	0	0	0
Z13							6										3	3		5		17
Z14																				209		348
Z15																				32	17	61
Z16																				23	12	43
Z17		47	45	81	26					25	16	6	9					19	10	28	15	327
Z18	36		40	73	23	65	41				14	6	8	86			18		9	25	13	457
Z19						38	24	44			8	3			24	5	11	10		15	8	190
Z20	58	67	64	116	37	103	66	120	64	36	22	9	13	136	65	15	29	28	14	0	21	1083
Z21						56	36	65			12	5			35	8	16	15	8	22		278
	94	114	149	270	86	262	173	229	64	61	72	29	45	222	124	28	338	507	159	1169	231	4426

Tabel 4.19. Matricea rezultată după evaluarea liniei Focșani-Vânători-Jorăști/Focșani-Balta Raței/Focșani-Rădulești¹

	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	Z11	Z12	Z13	Z14	Z15	Z16	Z17	Z18	Z19	Z20	Z21	
Z1																		43				43
Z2																	74					74
Z3																	17	16				33
Z4																	129	119		179		427
Z5																	19	18		27		64
Z6																		43	24	66	35	168
Z7													15					54	29	81	43	222
Z8																			45	125	67	237
Z9																						0
Z10																	22					22
Z11																	0	0	0	0	0	0
Z12																	0	0	0	0	0	0
Z13							6										3	3		5		17
Z14																		139		209		348
Z15																			12	32	17	61
Z16																			8	23	12	43
Z17		47	45	81	26					25	16	6	9					19	10	28	15	327
Z18	36		40	73	23	65	41				14	6	8	86			18		9	25	13	457
Z19						38	24	44			8	3			24	5	11	10		15	8	190
Z20				116	37	103	66	120				9	13	136	65	15	29	28	14		21	772
Z21						56	36	65			12	5			35	8	16	15	8	22		278
	36	47	85	270	86	262	173	229	0	25	50	29	45	222	124	28	338	507	159	837	231	3783

¹ Deoarece toate comunele cap de linie fac parte din zona 20, cererea de transport este satisfăcută în mod similar

Din analiza realizată rezultă o cerere de transport mare care nu este satisfăcută, și anume relația cu zona Z20 (com. Vânători), în special legăturile cu zonele Z14, Z4, Z8.

Prin urmare, se recomandă o analiză detaliată a cererilor nesatisfăcute în prezent și considerarea pe viitor a unor noi trasee, sau extinderi ale traseelor actuale, pentru satisfacerea acestor cereri.

4.4. Stabilirea necesarului pentru parcul de vehicule de transport public

Pentru determinarea necesarului de vehicule de transport public, precum și a capacității acestora, s-a ținut cont de următoarele obiective specifice:

- Creșterea numărului de pasageri cu 10% într-o perioadă de 3 ani de la implementarea proiectului
- Accesarea de bazine de călători în zone în care transportul public nu este opțiunea principală de călătorie
- Creșterea frecvenței autobuzelor pe rutele definite ca linii prioritare la nivelul proiectului cu cel puțin 20%
- Creșterea calității și atractivității sistemului de transport public
- Diversificarea modalităților de plată și asigurarea unui sistem integrat între soluțiile de transport cu autobuzul și soluțiile de mobilitate urbană alternativă
- Îmbunătățirea conectivității la nivelul rețelei studiate.

De asemenea, alte aspecte importante pentru stabilirea necesarului de vehicule sunt:

- Fluxurile actuale și prognozate de pasageri
- Cererea maximă de vehicule de transport public, într-o zi de lucru tipică, în cazul unei exploatare judicioase și eficiente a parcului de vehicule, și ținând cont de impactul altor activități complementare.
- Parametrii și durata de viață remanentă a echipamentelor/mijloacelor de transport deja aflate în exploatare.

În analizele prezentate în continuare, s-a ținut cont de toate aceste aspecte și a fost realizată o integrare a informațiilor primite de la Beneficiar cu informațiile culese din teren și cu datele rezultate din studiul de trafic anexat, inclusiv cele referitoare la previziunile asupra fluxurilor de călători.

Fluxurile actuale de călători rezultă din statisticile puse la dispoziție de Beneficiar, pentru anul 2017 și primele 9 luni ale anului 2018, prezentate în tabelele următoare.

Tabel 4.20. Fluxuri de călători, pe linii de transport, 2017

Număr traseu	Călătorii/zi		Călătorii/lună	Călătorii/an
	zi lucrătoare	zi sărbătoare		
1	5.574	2.180	135.642	1.627.701
2	898	460	22.849	274.191
3	1.639	274	36.513	438.159
4	3.374	832	77.640	931.677
51	1.363	208	30.190	362.282
6	407	0	8.441	101.296
7	986	478	24.839	298.069
9	1.520	1.086	41.490	497.879
10	971	211	22.077	264.929
TOTAL	16.731	5.728	399.682	4.796.183

Tabel 4.21. Fluxuri de călători, pe linii de transport, 2018 (primele 9 luni)

Număr traseu	Călătorii/zi		Călătorii/lună	Călătorii/ 9 luni
	zi lucrătoare	zi sărbătoare		
1	5.468	2.475	243.010	1.215.050
2	910	513	42.058	210.291
3	1.715	367	69.667	348.336
4	3.354	933	139.693	698.463
51	1.369	218	54.430	272.152
6	457	0	16.983	84.913
7	852	700	42.871	214.357
9	1.419	1.343	74.271	371.356
10	910	236	37.640	188.199
TOTAL	16.454	6.785	720.623	3.603.117

Pentru calcularea necesarului de vehicule de transport public pentru acoperirea cererii existente și previzionate, trebuie luat în calcul intervalul în care se înregistrează cererea maximă de deplasare, respectiv intervalul de vârf de dimineață (07.00 - 08.00), stabilit în urma analizelor realizate în PMUD și în Studiul de trafic.

În tabelul următor este prezentată evoluția fluxurilor de călători pentru anii de prognoză analizați în Studiul de trafic, ținându-se cont de previziunile de creștere a numărului de călătorii în cazul scenariului optim, respectiv 14% pentru anul 2021 și 34% pentru anul 2026. Trebuie specificat faptul că scenariul respectiv include impactul următoarelor activități complementare:

- Resistematizarea infrastructurii de transport la nivelul Municipiului Focșani în vederea creșterii atractivității și accesibilității deplasărilor cu transportul public, cu bicicleta și pietonale
- Introducerea unui sistem de management adaptiv al traficului

- Achiziția a 20 de vehicule electrice prin proiectele cofinanțate de MDRAP.

Tabel 4.22. Fluxuri de călători, pe linii de transport, ora de vârf AM

Număr traseu	2018 (cf situației la 9 luni)	2021	2026
1	820	935	1099
2	137	156	183
3	257	220	259
4	503	430	506
51	205	234	275
6	69	78	92
7	128	109	128
8	0	146	172
9	213	243	285
10	137	156	183
11	0	146	172
Focsani-Campineanca	0	86	101
Focsani-Milcovul	0	114	134
Focsani-Rastoaca	0	57	67
Focsani-Vinatori-Jorasti	0	86	101
Focsani-Balta Raței	0	29	34
Focsani-Rădulești	0	29	34
TOTAL	2,468	3,254	3,825

În tabelul de mai jos este prezentat necesarul de vehicule, așa cum a fost convenit cu beneficiarul, luând în considerare toate traseele (inclusiv cele din ADI) , pentru situația care prezintă o valoare maximă a cererii de călătorie, respectiv ora de vârf AM, anul 2026 (CMZL - cererea maximă de vehicule într-o zi de lucru).

Tabel 4.23. Calculul necesarului de vehicule (CMZL), ora de vârf AM, 2026

Traseu	Lungime (km)	Număr curse interval vârf AM		Interval succedare (min)	Capacitate vehicul	Număr maxim pasageri transportați	Durată tur/retur + capăt (min)	Nr. vehicule necesare (CMZL)
		Tur	Retur					
1	16,0	6	6	10	70	840	63	6
2	18,0	2	2	30	70	280	60	2
3	17,0	4	4	15	70	560	60	4
4	13,2	9	9	6	70	1,120	54	9
51	16,0	2	2	20	25	150	60	3
6	19,0	2	2	30	25	100	60	2
7	16,0	1	1	60	70	140	60	1
8	16,5	2	2	30	25	100	60	2
9	15,0	2	2	60	70	140	60	1
10	19,8	2	2	30	70	280	60	2
11	12,6	2	2	30	25	100	60	2
Focsani-Campineanca	16,0	2	2	30	70	280	60	2
Focsani-Milcovul ¹	20,0	2	2	30	70	280	60	2
Focsani-Rastoaca	24,0	1	1	60	70	140	60	1
Focsani-Vinatori-Jorasti	16,0	2	2	30	70	280	60	2
Focsani-Balta Raței	30,0	1	1	45	25	50	90	1
Focsani-Rădulești	26,0	1	1	45	70	140	90	1
TOTAL								43

Din analiza rezultatele obținute, se constată următoarele:

- O încărcare medie a vehiculelor de transport public de 76%, considerată drept eficientă, având în vedere posibilele diferențe înregistrate pentru cererea de călătorie în intervalul orar considerat, precum și necesarul asigurării unui confort al deplasării, pentru utilizatori.
- Din evaluările realizate în teren asupra numărului de călători din vehicule și din stații, au fost sesizate pentru intervalul AM cazuri de încărcare mare la capetele de linie, descărcarea producându-se în zona centrală sau la celălalt capăt al liniei. În această situație, este necesară asigurarea satisfacerii cererii maxime de călătorie pe fiecare linie, în situația considerată cea mai defavorabilă (a unei cereri de călătorie concentrată într-o anumită zonă a traseului, și nu distribuită pe mai multe stații).

¹ Cu perspectiva menținerii valorilor la aderarea comunei Gologanu la ADI și prelungirea liniei de transport până la această localitate

5. ANALIZA MODALITĂȚILOR DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC

5.1. Definirea opțiunilor de gestiune a serviciului de transport public

Definirea opțiunilor de gestiune se supune Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, modificat de Regulamentul (UE) nr.2338/2016 (în cazul acelor servicii care pot fi încadrate ca servicii de interes economic general, respectiv a contractelor care se încadrează în Domeniul de aplicare al regulamentului);

Domenii de aplicare:

- Se aplică doar acelor servicii de transport public local care pot fi definite ca SIEG (serviciu de interes economic general).
- Se aplică concesiunilor de servicii publice de transport de călători cu autobuzul sau cu tramvaiul.
- Se aplică contractelor de achiziții publice de servicii, precum și concesiunilor de servicii publice pentru transportul de călători pe calea ferată sau cu metroul.
- Poate fi aplicat transportului în comun pe căi navigabile interioare (NU pentru scop turistic sau istoric). Aplicarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în cazul serviciilor de transport de călători pe căile navigabile interioare poate fi utilă în special atunci când respectivele servicii sunt integrate într-o rețea mai largă de transport în comun de călători la nivel urban, suburban sau regional.
- Nu se aplică contractelor de servicii și, respectiv, contractelor de achiziții publice de servicii de transport public de călători cu autobuzul sau cu tramvaiul, astfel cum sunt definite în Directivele 2004/17/CE sau 2004/18/CE.

Legislație națională aplicabilă:

- Cadrul general - Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare
- Cadrul special - Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, alte legi speciale
- Cadrul secundar - regulamente și instrucțiuni emise de ANRSC și de Ministerul Transporturilor
 - Legea nr. 51/2006 stabilește cadrul juridic și instituțional unitar, obiectivele, competențele, atribuțiile și instrumentele specifice necesare înființării, organizării, gestionării, finanțării, exploatării,

monitorizării și controlului furnizării/prestării reglementate a serviciilor comunitare de utilități publice.

- Legea nr. 92/2007 stabilește cadrul juridic privind înființarea, autorizarea, organizarea, exploatarea, gestionarea, finanțarea și controlul funcționării serviciilor de transport public în comune, orașe, municipii, județe și în zonele asociațiilor de dezvoltare comunitară.

Moduri de Administrare a Serviciilor de Transport Public

Documentul de față descrie trei structuri care pot fi aplicate în conformitate cu legislația UE și legislația națională în ceea ce privește organizarea Transportului Public Urban, acolo unde nevoile cetățenilor sunt satisfăcute de Municipality (sau o Asociație care reprezintă Municipality). Prezenta secțiune stabilește următoarele:

- i. Principalele caracteristici ale fiecărui tip de abordare a gestiunii serviciilor;
- ii. Modul în care serviciul public este încredințat unui operator;
- iii. Cerințele Obligației de Serviciu Public; și
- iv. Procesul de selectare a Operatorului

Mecanismele descrise pornesc de la premisa că nu va exista o situație în care o Companie Municipală s-ar angaja într-o licitație competitivă în jurisdicția autorității sale locale. În cazul în care are apărerea o astfel de situație, Operatorul Intern ar fi considerat a fi Operator Extern supus condițiilor prezentate mai jos, aplicabile Operatorilor Externi.

Prezentul rationament este destinat atât Autorităților Locale sau al Asociațiilor de Dezvoltare Intercomunitară care doresc să înființeze structuri, în scopul prestării de noi servicii de transport public de călători sau acelor Autorități în care structurile existente nu sunt conforme cu dispozițiile în vigoare și unde, prin urmare, este nevoie de restructurare pentru a face posibilă încadrarea în una din aceste structuri.

Abordarea 1: Gestiune Directă

Sarcina de a satisface nevoile de transport public local ale cetățenilor poate fi efectuată de o autoritate locală, pe cont propriu, printr-un compartiment de resort, din cadrul aparatului propriu al autorităților locale, conform articolul 30 alineatul (4) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public. Gestiunea directă se realizează prin intermediul operatorilor care fac parte din structurile proprii ale Autorității Locale (sau ale unei Asociații care reprezintă Autoritățile Locale), create în conformitate cu Legea nr 51/2006 și care dețin o licență sau autorizație de transport.

Activitatea din cadrul compartimentului de specialitate este tratată ca o linie bugetară distinctă în cadrul Autorității Locale, cu contabilizarea separată a tuturor activităților legate de funcționarea serviciului public.

Procedura de încredințare a Serviciului Public

În cazul gestiunii directe, Autoritatea Locală își asumă direct prestarea serviciului de transport public local, precum și toate sarcinile și responsabilitățile în ceea ce privește organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea, controlul și administrarea furnizării de servicii de transport public local. Gestiunea directă se realizează prin hotărâri adoptate sub forma unui act de dispoziție intern, emis de Autoritatea Locală, care face referire la atribuirea și gestionarea serviciului. Cerințele obligațiilor de serviciu public impuse compartimentului specializat se stabilesc prin actul de dispoziție intern.

În conformitate cu Regulamentul (CE) Nr.1370/2007, *cerințele Obligației de Serviciu Public* sunt:

- i. să definească în mod clar obligațiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză;
- ii. să stabilească în prealabil, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces;
- iii. să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii; și
- iv. să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități.

Procesul de selectare a Operatorului

Întreaga responsabilitate pentru furnizarea de servicii, în cazul gestiunii directe printr-un compartiment specializat, revine autorității locale, după cum rezultă din decizia internă și independentă a autorității locale respective. Ca atare, nu se organizează niciun proces de selecție a operatorului.

Abordarea 2: Gestiunea Delegată către o Companie Municipală

Sarcina de satisfacere a nevoilor de transport ale cetățenilor pentru transportul public local poate fi îndeplinită de o Autoritate Locală care acționează prin intermediul

unei societăți cu răspundere limitată sau unei societăți pe acțiuni, (denumită în continuare” companie municipală”).

Compania Municipală se înființează prin hotărâre adoptată de către autoritatea locală și este o societate de drept comun, care funcționează în conformitate cu Legea 31/1990 privind societățile, la fel ca orice companie privată. Sarcinile îndeplinite de Compania Municipală sunt finanțate din capitalurile sale proprii. Autoritatea locală poate furniza active companiei municipale, astfel încât compania să poată îndeplini sarcini municipale.

Activitatea din cadrul Companiei Municipale este contabilizată de către Compania Municipală. În cazul în care Compania Municipală efectuează și alte activități, care nu sunt legate de Obligația de Serviciu Public, acele alte activități trebuie contabilizate separat, astfel încât să fie excluse din calculul Compensăției pentru serviciu public.

Companiile municipale sunt Operatori Interni în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Un astfel de operator intern își va păstra statutul de operator intern atâta timp cât nu participă la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității sale contractante, conform articolului 5 alineatul (2) litera b) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Compania municipală care nu este operator intern poate participa la proceduri competitive pe raza teritorială a autorității sale contractante, precum și pe alte teritorii, în acest scop având același statut ca și o companie privată.

Procedura de atribuire a Serviciului Public

Conform Legii române nr. 51/2006, Contractul de servicii publice se atribuie unei Societăți Comerciale. Aceasta poate fi o societate comercială nou înființată sau (în conformitate cu Legea 92/2007) o Societate Comercială creată prin restructurarea unei Regii Autonome, al cărei capital social este deținut integral sau parțial de către autoritatea publică (Operator Intern). Obligația de serviciu public, în cazul atribuirii directe, este impusă unei Companii Municipale prin Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii, conform articolului 27 din Legea 92/2007 privind transportul public local. Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală.

Cerințele Obligației de Serviciu Public

Domeniul de aplicabilitate a obligațiilor de serviciu public impuse unei companii municipale este definit în detaliu în Contractul de servicii publice, reprezentat de Contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea 92/2007 privind transportul public local .

În conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, contractele de servicii publice trebuie:

- i. să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză,
- ii. să stabilească, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces,
- iii. să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii;
- iv. să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități;
- v. să stabilească standardele de calitate a serviciului,
- vi. să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, dacă da, în ce măsură; și
- vii. să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura;

Durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine. Durata contractelor de servicii publice care vizează mai multe moduri de transport este limitată la 15 ani, în cazul în care transportul feroviar sau cu alte moduri de transport pe șine reprezintă peste 50% din valoarea serviciilor în cauză.

În cazul atribuirii directe, mecanismul de calculare a compensației care urmează a fi plătită operatorului intern sau în baza unei norme generale este cel descris în Anexa la Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, astfel:

$$\begin{aligned} \text{Efect financiar net} = & \text{Costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public} \\ & \text{Minus eventualele efecte financiare pozitive generate în} \\ & \text{cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/obligațiilor} \\ & \text{de serviciu public în cauză} \\ & \text{Minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri} \\ & \text{generate în îndeplinirea obligației/obligațiilor de serviciu} \\ & \text{public în cauză} \\ & \text{Plus un profit rezonabil} \end{aligned}$$

Procesul de selectare a Operatorului

Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite expres, la Articolul 5 alin. (2), dacă legislația națională nu interzice acest lucru, atribuirea contractelor de servicii publice direct unui operator intern.

Această posibilitate de atribuire directă este prevăzută și de legislația națională, în speță la Articolul 30 alin. (2) lit. a) și b) și la Articolul 30 alin (3) lit. a) și b) din Legea 92/2007 privind serviciile de transport public local și în Ordinul nr. 263/2007 al președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice de aprobare a Normelor metodologice de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport publice locale, la Articolul 8 lit. c).

Atribuirea directă se supune cerințelor de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 respectiv. Autoritățile contractante au obligația de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă, cel puțin informații referitoare la numele și adresa autorității competente tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.

Abordarea 3: Gestiune Delegată către un Operator Extern

Caracteristicile gestiunii delegate unui Operator Extern

O autoritate a administrației publice locale poate încredința îndeplinirea sarcinilor sale unei entități care nu are calitatea de Operator Intern. O astfel de entitate poate fi o companie privată sau o companie municipală care nu a făcut obiectul unei Atribuirii Directe în acea jurisdicție sau în orice altă jurisdicție. Sarcinile se încredințează în baza unui contract de drept civil, executat în conformitate cu principiile generale. Un astfel de acord se numește Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public, și, în sensul Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, este un contract de servicii publice.

Sarcinile efectuate de un operator extern sunt finanțate din capitalurile proprii ale companiei respective. Autoritatea administrației publice locale poate furniza active operatorului extern, astfel încât societatea respectivă să poate îndeplini sarcinile municipale.

Procedura de atribuire a Serviciului Public

Un operator extern trebuie să își asume obligația de serviciu public în cadrul unui contract de servicii încheiat cu Autoritatea Locală, vizând îndeplinirea sarcinilor legate de satisfacerea nevoilor de transport public local ale cetățenilor. Un operator extern își asumă obligația de serviciu public, în schimbul veniturilor pe care urmează să le obțină de la călători și/sau în schimbul unei Compensatii pentru serviciu public.

Cerințele Obligației de Serviciu Public

Sfera de aplicare a obligației de serviciu public asumată de un operator extern este descrisă în detaliu în contractul de servicii publice, care este reprezentat de contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea 92/2007 privind transportul public local.

În conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, contractele de servicii publice:

- i. să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză,
- ii. să stabilească, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces,
- iii. să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii,
- iv. să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorităților competente sau partajate de cele două entități;
- v. să stabilească standardele de calitate a serviciului,
- vi. să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, dacă da, în ce măsură; și
- vii. să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura;

Durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine. Durata contractelor de servicii publice care vizează mai multe moduri de transport este limitată la 15 ani, în cazul în care transportul feroviar sau cu alte moduri de transport pe șine reprezintă peste 50% din valoarea serviciilor în cauză

Procesul de selectare a Operatorului

Operatorul extern se selectează pe baza unei licitații organizată de Autoritatea Locală responsabilă. Un contract de servicii publice cu un operator extern poate fi încheiat fără o procedură de licitație, în cazul în care există o perturbare a serviciilor sau un risc iminent ca o astfel de situație să apară. În astfel de situații, autoritatea administrației publice locale poate lua una din următoarele trei măsuri de urgență: (i) o măsură sub forma unei atribuirii directe sau (ii) un acord de prelungire a contractului de servicii publice sau (iii) o cerință impusă operatorului de a presta anumite servicii

publice (în limita sferei de competență a acestuia). Aplicarea unei măsuri de urgență nu poate depăși doi ani.

Cu toate că Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite încheierea contractului de servicii publice în cazul în care valoarea medie anuală a contractului este estimată la mai puțin de 1.000.000 Euro sau în cazul în care contractul vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300.000 de kilometri (aceste plafoane pot fi mărite, în cazul contractelor de servicii atribuite direct unei întreprinderi mici sau mijlocii, la 2.000.000 de Euro și, respectiv, la 600.000 de kilometri), nu există o atare dispoziție în legislația națională.

Atribuirea directă în Situație de Urgență, care se desfășoară în conformitate cu cerințele Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, este scutită de obligația notificare privind ajutoarele de stat. Tot astfel, atribuirea rezultată în urma unor proceduri competitive de atribuire este scutită de notificare, cu condiția ca compensația acordată pentru exploatarea serviciului să fie plătită în conformitate cu Regulamentul (CE) 1370/2007.

Abordarea 4 - Regie Autonomă

În cazul Regiilor Autonome, se cuvine menționat faptul că Regiile sunt, în prezent, asimilate regimului de Gestiune directă, în sensul Legii 51/2006. Ca atare, acestea operează în cadrul structurii autorității publice locale, ca Entitate Publică, toate raportările financiare efectuându-se prin intermediul autorității locale-mamă. Cu toate acestea, Regiile Autonome sunt structuri similare cu societatea comercială, au director general și consiliu de administrație, și funcționează, de obicei, fără un contract de servicii publice. Ca atare, deși regiile autonome sunt contabilizate în cadrul structurii autorității administrației publice locale, ele funcționează autonom față de autoritatea locală.

Această structură nu mai este permisă de legea română privind transportul public (92/2007), ceea ce înseamnă că entitățile de acest gen trebuie să fie transformate în societăți comerciale.

5.2. Stabilirea și recomandarea variantei optime pentru gestiunea serviciului de transport public

Având în vedere existența asociației cu dezvoltare comunitară având ca scop prestarea serviciilor de serviiilor public în numele unor autorități publice locale precum și existența unui operator intern regional se distinge ca și soluție rezonabilă abordarea 1 gestiune directă.

ATRIBUIREA DIRECTĂ CĂTRE UN OPERATOR INTERN.

CONDIȚII:

- Serviciul se încredințează unui operator intern de către o autoritate/un grup de autorități locale competente care prestează servicii publice de transport de călători integrate.
- Serviciile de transport public de călători din cadrul unui contract atribuit, în mod direct, de un grup de autorități locale competente, trebuie să fie integrate atât din punct de vedere geografic, cât și din punctul de vedere al transportului sau al tarifului, pe tot cuprinsul teritoriului de care este responsabil grupul de autorități în cauză.
- Domeniul de aplicare geografic al unor astfel de servicii furnizate sub responsabilitatea unei autorități locale competente sau a unui grup de astfel de autorități ar trebui să fie definit astfel încât, în mod normal, aceste servicii locale să răspundă necesităților unei aglomerări urbane și/sau ale unei diviziuni administrative rurale.

OPERATORUL INTERN:

- Operatorul intern trebuie să fie „o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea competentă exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente”.
- Criterii care trebuie luate în considerare pentru stabilirea controlului:
 - gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere,
 - dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv,
 - participarea la capitalul social,
 - influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale”.
- În ceea ce privește criteriul proprietății, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu impune autorităților competente să dețină 100 % din capitalul operatorului intern, cu condiția să exercite o influență publică dominantă și să se poată stabili controlul pe baza altor criterii.

CONDIȚIA DE CONTROL

Pentru a respecta condiția de control, trebuie întreprinse cumulativ, următoarele măsuri administrative:

- numirea adunării generale a acționarilor și a consiliului de administrație, ca rezultat al deținerii majorității capitalului social al operatorului intern;
- exercitarea unui control prealabil asupra regulamentului de organizare și funcționare a operatorului propriu de drept privat;

- înlăturarea posibilității operatorului propriu de drept privat de a avea o orientare proprie spre piață și o marjă de autonomie care ar periclita controlul exercitat de UAT, realizată prin instituirea următoarelor măsuri:
- controlul deciziilor strategice privind politica comercială a societății, exercitat prin: a) numirea conducerii superioare și stabilirea bugetului; b) stabilirea planului de afaceri, respectiv a investițiilor; c) exercitarea unor drepturi specifice pieței, de exemplu, decizia asupra tehnologiei ce va fi folosită de întreprindere în situația în care aceasta este un element cheie pentru activitățile sale pe piețele pe care acționează;
- actul de încredințare a serviciului trebuie să precizeze, în mod concret, modalitatea prin care va asigura un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice privind politica comercială și asupra deciziilor manageriale ale operatorului intern.
- Activitățile de transport ale operatorului intern, precum și ale oricărei alte entități asupra căreia respectivul operator exercită chiar și o influență minimă sunt limitate geografic la teritoriul autorității competente sau controlate în comun de către o autoritate locală competentă;
- Acești operatori sau organisme nu pot participa la procedurile competitive de atribuire a contractelor de servicii de transport public de călători organizate în afara teritoriului autorității competente (excepție: perioada de 2 ani până la expirarea propriului contract atribuit direct, în condițiile în care s-a luat decizia că nu îi va fi reînnoit prin încredințare directă și nu a încheiat niciun alt contract de serviciu public atribuit direct);
- Operatorul intern sau entitatea influențată de acesta nu trebuie să exploateze servicii publice de transport de călători, nici chiar în calitate de subcontractant ori să participe la proceduri de atribuire în afara teritoriului autorității competente, fie între granițele Uniunii, fie în alte regiuni ale lumii, având în vedere posibilitatea producerii unor efecte indirecte asupra pieței interne.
- Operatorul poate subcontracta parțial serviciul, dar prestarea celei mai importante părți din acesta îi revine; fără a aduce atingere unei analize de la caz la caz, ar fi rezonabil să se considere că subcontractarea a mai mult de o treime din serviciile de transport public ar necesita o justificare solidă.
- Subcontractarea de către operatorii interni trebuie să fie efectuată cu respectarea legislației privind achizițiile publice.

CONTRACTUL DE SERVICIU PUBLIC DE TRANSPORT DE CĂLĂTORI

Furnizorul poate alege forma sau denumirea contractului de serviciu public de transport de călători:

- "contractul de serviciu public" - unul sau mai multe acte obligatorii din punct de vedere juridic, ce confirmă acordul încheiat între o autoritate competentă și un operator, cu scopul de a încredința respectivului operator gestionarea și

exploatarea serviciului public de transport de călători, sub rezerva unor obligații de serviciu public. În funcție de sistemul de drept național, contractul poate consta, de asemenea, într-o decizie adoptată de către autoritatea competentă:

- sub forma unui act cu putere de lege sau a unor acte administrative speciale, sau
- care cuprinde condițiile în care autoritatea competentă însăși prestează serviciile sau încredințează prestarea unor astfel de servicii unui operator intern;
- Sunt incluse deciziile adoptate de furnizor prin care se precizează condițiile în care autoritatea însăși prestează
- serviciile sau încredințează prestarea acestora unui operator intern;
- Furnizorul are dreptul de a institui criterii sociale și calitative menite să mențină și să ridice standardele de calitate pentru obligațiile de serviciu public, de exemplu, cu privire la condițiile minime de lucru, drepturile călătorilor, nevoile persoanelor cu mobilitate redusă, protecția mediului, securitatea pasagerilor și a angajaților, precum și obligațiile aferente contractului colectiv și alte norme și acorduri privind locurile de muncă și protecția socială la locul în care este prestat serviciul.
- În cazul în care o autoritate competentă decide să acorde unui operator un drept exclusiv și/sau o compensație în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public, trebuie încheiat un contract de serviciu public.
- Dreptul exclusiv = „un drept care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de călători de către un operator de servicii publice pe o anumită rută sau rețea ori într-o anumită zonă, cu excluderea oricărui alt asemenea operator”.
- Exclusivitatea protejează întreprinderea de concurența altor operatori pe o piață specifică, în măsura în care nicio altă întreprindere nu poate furniza același serviciu.

6. ANALIZĂ PRIVIND CALCULUL COMPENSAȚIEI

Așa cum a fost specificat anterior, Regulamentul nr. 1370/2007 definește *"compensația de serviciu public"* ca fiind *„orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă”*.

Art. 6 alin. (1) din Regulamentul nr. 1370/2007 prevede că, în cazul contractelor de servicii publice atribuite direct sau în cel al normelor generale, compensația trebuie să fie conformă cu dispozițiile sale și ale anexei la acesta, pentru a garanta absența supracompensării.

Astfel, compensația trebuie să se limiteze la efectul financiar net al obligației de serviciu public. Acesta se calculează conform formulei: costuri, minus venituri generate de exploatarea serviciului public, minus veniturile potențiale induse de efectele de rețea, plus un profit rezonabil.

În consecință, formula propusă pentru calcularea compensației este următoarea:

$$\text{Compensație (lei)} = \text{Cheltuieli (lei)} - \text{Venituri (lei)} + \text{Profit 4\% (lei)}$$

Pentru evaluarea nivelului compensației în condițiile analizate anterior, pentru anii 2018 și 2021, au fost luate în calcul următoarele ipoteze:

- Valoarea cheltuielilor, veniturilor și compensației pentru anii 2017 și 2018
- Creșterea parcului de vehicule cu 4 vehicule de 70 de locuri în anul 2018
- Creșterea veniturilor estimate pentru anii de prognoză, datorită creșterii numărului de călătorii, ca urmare a suplimentării parcului de vehicule
- Creșterea veniturilor estimate pentru anul 2021, datorită extinderii ADI și a abordării unor noi bazine de călători
- Calcularea venitului prin însumarea valorilor: V_t = venituri din tarife, V_c = venituri din activități comerciale și V_{dd} = venituri din diferențe de tarif
- Reevaluarea cheltuielilor datorită:
 - o Creșterii numărului de kilometri parcurși în anul 2021, prin extinderea/înființarea de noi trasee de transport public, conducând la o creștere a cheltuielilor cu combustibilul pentru vehiculele non-electrice. S-a ținut cont și de o scădere a costurilor totale cu combustibilul, datorată vehiculelor electrice din flotă. Concomitent s-a evaluat o scădere a cheltuielilor cu reparațiile datorită autobuzelor noi achiziționate (MDRAP, finanțare Primăria Focșani)
 - o Reevaluarea cheltuielilor de personal pentru anul 2021, ținând cont pe de o parte de extinderea parcului de vehicule cu autobuze electrice

(creștere număr șoferi), precum și de implementarea sistemului de ticketing

- o Reevaluarea costurilor cu combustibilul, pentru anul 2021, ținând cont de numărul de kilometri parcurși de vehiculele electrice.

- Introducerea în calculul compensației a unui profit rezonabil de 4%.

În aceste condiții, compensația estimată pentru anii analizați, pornind de la valoarea pentru anul 2017 și ținând cont de aspectele de mai sus, este prezentată în tabelul următor:

Tabel 6.1. Estimarea valorii compensației

	2017	2018	2021
VENITURI	6.170.912	6.647.201	6.979.561
CHELTUIELI	6.678.857	7.327.230	6.894.046
PROFIT	-507.945	-680.029	85.515
COMPENSAȚIE	0	0	0

Estimările anterioare au fost realizate considerându-se menținerea prețurilor actuale pentru bilete și abonamente.

În cazul aplicării soluției unei taxări diferențiate în funcție de distanță, pentru zonele exterioare Municipiului Focșani, se recomandă prevederea acestui aspect în documentația tehnică pentru proiectul de ticketing, astfel încât acesta să poată oferi această facilitate (de exemplu, prin validarea titlului de călătorie atât la urcare, cât și la coborârea din vehiculul de transport public).

Din analiza prezentată mai sus, este evidentă creșterea eficienței serviciului de transport public, ca urmare a extinderii ariei de acoperire și a accesării unor bazine noi de călători.

Un alt indicator al eficienței îl reprezintă costul pe km. În estimarea acestuia, s-a ținut cont de evoluția cheltuielilor menționate anterior, dar și de numărul de kilometri de traseu parcurși în variantele analizate (inclusiv luând în calcul utilizarea vehiculelor electrice, pentru anul 2021). Evoluția costului/km este prezentată în tabelul următor:

Tabel 6.2. Estimarea costului/km

	2017	2018	2021
CHELTUIELI	6.678.857	7.327.230	6.894.046
KILOMETRI PARCURȘI	1.362.575	1.388.784	2.301.302
COST/KM	4.90	5.28	3.00

7. INDICATORI DE PERFORMANȚĂ PENTRU SERVICIUL DE TRANSPORT PUBLIC

Indicatorii de performanță privind efectuarea transportului public local de persoane prin curse regulate sunt următorii:

1. numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație;
2. numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de calatori pe o perioadă mai mare de 24 de ore;
3. numărul de calatori afectați de situațiile prevăzute la punctele 1 și 2;
4. numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparative cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație;
5. numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului, dintre care:
 - a. numărul de reclamații justificate;
 - b. numărul de reclamații rezolvate;
 - c. numărul de reclamații la care nu au primit răspuns în termenele legale;
6. vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru calatori;
7. despăgubirile plătite de către operatorii de transport autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului;
8. numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale;
9. numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport autorizat.

8. CONCLUZII

Ca urmare a analizelor realizate în prezentul Studiu de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public conform Regulamentului CE Nr. 1370/2007, se pot emite următoarele concluzii:

- Tipul de delegare a serviciului public optim pentru ADI „METROPOLITAN TRANS” este gestiune delegată către un operator regional, prin atribuire directă către acesta, având în vedere avantajele precizate în capitolul de analiză.
- Operarea de către operatorul regional de transport va începe în urma semnării unui Contract de Servicii Publice conform Regulamentului CE 1370/2007.
- Prevederile Regulamentului CE 1370/2007 privind Publicarea (Art. 7) sunt îndeplinite prin publicarea anunțului de intenție privind atribuirea serviciului în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

În vederea asigurării unui serviciu de transport public eficient și de calitate, la standarde care să ofere un nivel ridicat de atractivitate și confort pentru călători, au fost propuse următoarele măsuri, ținându-se cont de cererea de călătorie existentă și viitoare:

- Extinderea/înființarea de noi trasee de circulație
- Stabilirea programului de circulație și a necesarului de stații pentru traseele noi prin realizarea unui sondaj din care să rezulte principalele puncte de origine/destinație ale călătoriilor
- Ajustarea programului de circulație pe baza informațiilor obținute cu ajutorul sistemului de ticketing, astfel încât să se crească eficiența sistemului de transport public
- Suplimentarea parcului de vehicule cu autobuze electrice și continuarea activității de înnoire a parcului de vehicule, astfel încât acesta să poată asigura în permanență creșterile ulterioare ale cererii de deplasare cu transportul public, prin aceasta contribuind în mod esențial la reducerea numărului de deplasări cu vehiculele personale și, implicit, a efectelor negative ale acestora, inclusiv asupra emisiilor de gaze cu efect de seră.

(PROIECT DE) CONTRACT DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT
PUBLIC LOCAL
ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ METROPOLITAN TRANS

Nr. _____ / _____

PREZENTUL CONTRACT DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT
PUBLIC LOCAL a fost încheiat la data de _____, între:

PĂRȚILE CONTRACTANTE:

MUNICIPIUL FOCSANI cu sediul în Focsani, B-dul Dimitrie Cantemir, nr. 1 Bis, județ Vrancea, reprezentat prin domnul primar Cristi Valentin Misaila,

COMUNA CAMPINEANCA cu sediul în sat Cimpineanca, comuna Cimpineanca, județ Vrancea, reprezentată prin domnul primar Tudorel Ivan ,

COMUNA GOLESTI, cu sediul în sat Golesti, bdul. Felix, nr. 105, comuna Golesti, județ Vrancea, reprezentată prin domnul primar Alexandru Zar,

COMUNA GOLOGANU cu sediul în sat Gologanu, comuna Gologanu, județ Bihor, reprezentată prin domnul primar Neculai Riciu ,

COMUNA MILCOVUL, cu sediul în sat Milcovu, comuna Milcovul, județ Vrancea, reprezentată prin domnul primar Mihai Neata,

COMUNA RASTOACA cu sediul în sat Rastoaca, comuna Rastoaca, județ Vrancea, reprezentată prin domnul primar David Chirita ,

COMUNA VINATORI, cu sediul în sat Vinatori, comuna Vinatori, județ Vrancea, reprezentată prin domnul primar Ionel Lupu,

prin

ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ Metropolitan Trans, cu sediul în Focsani, str. Marasesti, nr. 72, județul Vrancea, CIF 39060342 reprezentată legal prin Dl. Primar Cristi Valentin Misaila presedinte al Asociației și doamna Enache Aurica, director executiv al A.D.I. Metropolitan Trans, în calitate de Autoritate Contractantă (delegatar), pe de o parte, în numele și pe seama unităților administrativ teritoriale Municipiul Focsani, comuna Cimpineanca, comuna Golesti, comuna Gologanu, comuna Milcovul, comuna Rastoaca și comuna Vinatori,

și

SC TRANSPORT PUBLIC SA., cu sediul în Focsani, str. Marasesti, nr. 72, județul Vrancea, înregistrat sub nr. J39/1/1998 la Registrul Comerțului, codul unic de înregistrare RO 10099760, reprezentat legal prin Diaconu Ion, având funcția de director general, în calitate de Operator (delegat), pe de altă parte,

Acest contract este încheiat în baza legislației specifice cu privire la serviciul de transport public local de călători, prin curse regulate și anume:

- Regulamentul C.E. 1370/2007 al Parlamentului și Consiliului European;
- Legislația națională cu privire la transportul public local de călători, indicată în Anexa 1.

Contractul este atribuit direct, potrivit prevederilor Regulamentului C.E. 1370/2007 având în vedere calitatea Operatorului de operator intern.

Au fost respectate toate cerințele privind publicitatea intenției de atribuire a contractului, potrivit art. 7 (2) din Regulamentul CE nr. 1370/2007.

Prezentul contract are ca scop furnizarea de servicii de transport public de interes economic general și stabilirea condițiilor pentru modernizarea și dezvoltarea transportului public de călători la nivelul unităților administrativ teritoriale membre A.D.I. Metropolitantrans.

PRIN URMARE, luând în considerare cele de mai sus, părțile convin să încheie prezentul contract după cum urmează:

CAPITOLUL 1. DEFINIȚII

În măsura în care nu se prevede altfel, termenii și expresiile folosite în Contract vor avea următorul înțeles:

„A.N.R.S.C.”	Înseamnă Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice.
„Atribuire directă”	Înseamnă modalitatea prin care Autoritatea Contractantă delegă gestiunea serviciilor de transport public local, fără licitație publică sau negociere directă, potrivit art. 30 alin. (6) din Legea nr. 92/2007, direct Operatorului, având în vedere calitatea acestuia de Operator intern. Atribuirea directă avută în vedere este cea reglementată de art. 2 litera h) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, potrivit căruia prin atribuire directă se înțelege atribuirea unui contract de servicii publice unui anumit operator de serviciu public, fără o procedură competitivă de atribuire prealabilă.
„Autoritate de autorizare”	Înseamnă structura locală cu atribuții de organizare, reglementare, autorizare, monitorizare și control al serviciului public de transport călători înființate în aparatul de specialitate al primarului, al primarului municipiului București, al consiliului județean, respectiv în aparatul tehnic al asociațiilor intercomunitare de transport public;
„Autoritatea Contractantă”	Înseamnă autoritatea locală competentă: Orasul/ Municipiul/ Județul/ Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de transport public local („ADI”), care are competența legală de a delega gestiunea Serviciului de transport public local și capacitatea de a concesiona infrastructura aferentă.

„Compensație”	Reprezintă compensații de serviciu public, definite la art. 2 litera (g) din Regulamentul nr. 1370/2007 drept orice beneficii, în special financiare, acordate direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă.
„Continuitatea Serviciului de Transport Public”	Înseamnă abilitatea de menținere și reconstituire a funcțiilor esențiale ale serviciului de transport public (activitățile sau sarcinile pe care un operator de transport public trebuie să le îndeplinească în siguranță pentru asigurarea limitată a serviciilor vitale pentru susținerea funcțiilor social/economice ale unei zone) în cazul unor situații perturbatoare previzionate sau de urgență
„Contract”	Înseamnă prezentul Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local, inclusiv toate anexele la acesta. Contractul este un contract de servicii publice, definit la art. 2 litera i) din Regulamentul CE nr. 1370/2007 drept actul obligatoriu din punct de vedere juridic care confirmă acordul încheiat între o autoritate competentă și un operator de serviciu public cu scopul de a încredința respectivului operator de serviciu public gestionarea și exploatarea serviciilor publice de transport de călători, sub rezerva unor obligații de serviciu public.
„Diferențe de tarif”	Reprezintă sumele acordate Operatorului de la bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor institutii stabilite prin lege, aferente acoperirii influențelor financiare rezultate din reduceri de tarif la legitimațiile de călătorie individuale pentru anumite categorii de călători, potrivit Capitolului 8 din prezentul Contract și Anexei 7.
„Drept exclusiv”	Dreptul exclusiv avut în vedere este cel definit la art. 2 litera f) din Regulamentul CE nr. 1370/2007 ca fiind orice drept care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de călători de către un operator de servicii publice pe o anumită rută sau rețea ori într-o anumită zonă, cu excluderea oricărui alt asemenea operator.
„Efectul financiar net”	Înseamnă totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării Operatorului cu Obligația de serviciu public. Efectul financiar net va fi calculat potrivit Anexei la Regulamentul CE nr. 1370/2007 și va ține seama de costurile efective cu prestarea Obligației de serviciu public suportate de Operator, reflectate în situațiile financiare anuale auditate ale acestuia, pe categoriile de costuri prevăzute în Anexa 9
„Licență de traseu”	Înseamnă actul tehnic și juridic emis de Autoritatea de transport, opozabilă față de organele cu atribuții de control în trafic, care atestă că Operatorul are dreptul să presteze serviciul local sau județean de transport

	călători, după caz, efectuat pe căi publice de transport rutier cu autobuze sau autocare, pe un anumit traseu și conform Programului de transport al Operatorului;
„Obligații de serviciu public”	Obligațiile de serviciu public sunt acele obligații definite de art. 2 litera (e) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, respectiv acele cerințe definite sau stabilite de către o autoritate competentă, pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit.
„Operator”	Înseamnă societatea comercială care are competența și capacitatea recunoscute de a presta serviciile de transport public local care fac obiectul prezentului Contract, în condițiile reglementărilor în vigoare, și care asigură nemijlocit administrarea și exploatarea sistemului de utilități publice aferent acestuia. Operatorul este un operator de serviciu public, definit la art. 2 litera d) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, drept orice întreprindere publică sau privată sau orice grup de astfel de întreprinderi care exploatează servicii publice de transport de călători, sau orice organism public care prestează servicii publice de transport de călători. Operatorul este un operator intern, astfel cum acesta este definit de art. 2 litera (j) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, respectiv o entitate cu personalitate juridică distinctă, asupra căreia Autoritatea Contractantă exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente și are toate obligațiile legale ce decurg din această calitate.
„Procedura competitivă”	Înseamnă modalitatea prin care Autoritatea Contractantă delegă gestiunea Serviciului de transport public local Operatorului, potrivit prevederilor art. [...] din Legea nr. 92/2007 și a celorlalte dispoziții legale aplicabile.
„Program de circulație”	Înseamnă documentul utilizat în transportul public local de persoane prin curse regulate, care conține în principal informații privind traseul, capetele de traseu, lungimea traseului, stațiile pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor, distanțele dintre stații și intervalele de succedare a curselor. Programele de circulație sunt aferente traseelor ce fac parte din Programul de transport asumat de Operator prin prezentul Contract, atașat la prezentul Contract ca Anexa 2.2.
„Programul anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare”	Înseamnă programul de întreținere și reparare a infrastructurii de transport, asumat de Operator și aprobat de Autoritatea Contractantă în conformitate cu prevederile art. 12.1.4 din prezentul Contract.
„Programul de investiții”	Înseamnă Programul de investiții al Operatorului și Programul de Investiții al Autorității Contractante,

	atașat la prezentul Contract ca Anexa 3.
„Programul de investiții al Autorității Contractante”	Înseamnă programul estimativ al lucrărilor de investiții asumate de Autoritatea Contractantă, pentru modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacități, obiective noi, atât fizic, cât și valoric, realizate din fonduri publice, atașat la prezentul Contract ca Anexa 3.2.
„Programul de investiții al Operatorului”	Înseamnă programul estimativ al lucrărilor de investiții asumate de către Operator, pentru modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacități, obiective noi atât fizic, cât și valoric, realizate din fonduri proprii ale Operatorului, atașat la prezentul Contract ca Anexa 3.1.
„Programul de transport”	Înseamnă partea în sarcina Operatorului din Programul de Transport Public local de persoane (întocmit și aprobat de Autoritatea Contractantă prin care se stabilesc, traseele pentru transportul public local de persoane prin curse regulate pe raza administrativ-teritorială a Autorității Contractante) Programele de Circulație, capetele de traseu, stațiile publice, numărul și capacitatea tramvaielor/troleibuzelor/autobuzelor necesare). Programul de transport este atașat la prezentul Contract ca Anexa 2.1.
„Raportul lunar de constatare”	Înseamnă documentul întocmit în conformitate cu Anexa 8.1 la prezentul Contract, în baza căruia Autoritatea Contractantă plătește lunar Operatorului Compensația.
„Serviciu de transport public local”	Serviciul de transport public local este un serviciu integrat în sensul prevăzut de art. 2 litera m) din Regulamentul 1370/2007, care asigură servicii interconectate de transport în raza administrativ-teritorială a Autorității Contractante, cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a Titlurilor de transport și un orar unic de transport. Serviciul de transport public local reprezintă transport public de călători și este definit de art. 2 litera a) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, drept serviciul de interes economic general, prestat către public în mod nediscriminatoriu și continuu pe raza Autorității Contractante, potrivit Programului de transport. Înseamnă suma operațiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea persoanelor cu ajutorul vehiculelor, pe distanțe și în condiții prestabilite, potrivit prevederilor prezentului Contract, conform Programului de transport al Operatorului, în orașele membre ADI METROPOLITAN TRANS.
„Tarif de călătorie”	Înseamnă prețul perceput de către Operator de la calatori în schimbul vânzării Titlurilor de călătorie, stabilit de către Autoritatea Contractantă, potrivit dispozițiilor legale și prezentului Contract.

„Titluri de călătorie”	Înseamnă orice bilete, abonamente, taxe de călătorie, suprataxe, legitimații de călătorie, carduri magnetice sau contactless ce permit deplasarea călătorilor beneficiari ai Serviciului de transport public local, emise conform prevederilor legale.
„Valoarea contractului”	Reprezintă echivalentul remunerației totale pe întreaga durată de valabilitate a contractului, înainte de aplicarea TVA, cuvenită operatorului sau operatorilor de serviciu public, inclusiv compensația de orice fel plătită de autoritățile publice și venitul din vânzarea biletelor care nu este restituit autorității competente în cauză
„Valoarea media anuală”	Reprezintă echivalentul valorii totale a contractului împărțită la numărul de ani de valabilitate a contractului

CAPITOLUL 2. OBIECTUL CONTRACTULUI

2.1. Obiectul prezentului Contract îl constituie delegarea prin concesiune, de către Autoritatea Contractantă Operatorului, a gestiunii Serviciului de transport public local de persoane cu autobuze efectuat prin curse regulate, pe raza administrativ-teritorială a unităților administrativ teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Metropolitan Trans, cu condiția îndeplinirii de către Operator a Obligațiilor de serviciu public.

2.2. Operatorul va realiza Serviciul de transport public local în conformitate cu obligațiile de serviciu public și:

- Va avea dreptul la plata Compensației din partea UAT-urilor membre Asociației Metropolitan Trans, în termenii și condițiile prevăzute în prezentul Contract;
- Va avea dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în prezentul Contract;
- Va avea dreptul exclusiv de a desfășura Serviciul de transport public local pe traseele atribuite;
- Va avea dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în prezentul Contract;
- Este titularul dreptului de exploatare a infrastructurii și/sau mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului de transport public local, descrise în Anexa 4.1, numai cu aprobarea AUTORITĂȚII CONTRACTANTE.

2.3. Fiecare Parte va acționa cu bună credință și va face toate eforturile pentru a asigura respectarea prezentului Contract.

CAPITOLUL 3. OBLIGAȚIA DE SERVICIU PUBLIC

3.1 În conformitate cu termenii și condițiile prezentului Contract, Operatorul se obligă să îndeplinească Serviciul de transport public local cu respectarea Obligațiilor de serviciu public stabilite mai jos:

- Operatorul va aplica Tarifele de călătorie avizate de Autoritatea Contractantă și aprobate de UAT-urile membre Asociației și va furniza servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri / gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Adunarea Generală a ADI METROPOLITAN TRANS potrivit prevederilor prezentului Contract;
- Operatorul va presta Serviciul de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;
- Operatorul va presta Serviciul de transport public local în conformitate cu indicatorii de

calitate prevăzuți în prezentul Contract;

- Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute în prezentul Contract și în legislația Europeană și națională;

- Operatorul va presta Serviciul de transport public local cu vehiculele prevăzute în prezentul Contract, potrivit Anexei 5.2.

CAPITOLUL 4. CATEGORII DE BUNURI FOLOSITE ÎN REALIZAREA CONTRACTULUI

Art. 4.1. Categoriile de bunuri utilizate de Operator în executarea Contractului sunt următoarele:

- **bunuri de retur**, respectiv bunurile puse la dispoziție de către UAT membre ale asociației / Autoritatea Contractantă către Operator în scopul executării Contractului, prevăzute în Anexa 4.1, bunurile de natura domeniului public nou creat sau cele existente, dezvoltate și modernizate cu subvenții pentru investiții de la bugetul local sau central precum și cele realizate de Operator în conformitate cu Programul de investiții și care, la încetarea Contractului, revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, UAT/Autorității Contractante;

- **bunuri de preluare**, respectiv bunurile dobândite de către Operator cu acordul Autorității Contractante, rezultate prin folosirea surselor de finanțare proprii ale Operatorului în condițiile legii, care aparțin Operatorului și care sunt, utilizate de acesta în scopul executării Contractului. Bunurile de preluare sunt prevăzute în Anexa 4.2. La încetarea Contractului, din orice cauză, Autoritatea Contractantă are dreptul de a dobândi bunurile de preluare în schimbul plății către Operator în termen de 60 zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea neamortizată a bunurilor de preluare. Pe toată durata Contractului, Operatorul își asumă obligația de a nu înstrăina bunurile de preluare, fără consimțământul prealabil scris al Autorității Contractante;

- **bunuri proprii**, respectiv bunurile care aparțin Operatorului și care sunt utilizate de către acesta în scopul executării Contractului, pe durata acestuia, cu excepția celor prevăzute la punctul ii) de mai sus. Bunurile proprii sunt prevăzute în Anexa 4.3. La încetarea Contractului, din orice cauză, bunurile proprii rămân în proprietatea Operatorului.

CAPITOLUL 5. DURATA CONTRACTULUI

5.1 Durata Contractului este de 10 ani.

5.2 Contractul poate fi prelungit prin act adițional, în condițiile legii.

5.3 De asemenea, Contractul poate fi prelungit, prin act adițional, în circumstanțele excepționale prevăzute de art. 5 (5) din Regulamentul CE nr. 1370/2007.

CAPITOLUL 6. REDEVENȚA

6.1 În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor puse la dispoziție, prevăzute în Anexa 4.1, Operatorul se obligă să plătească redevența Autorității Contractante, calculată anual ca 1 % din totalul valorii ramase a bunurilor concesionate, conform Anexei 4.1.

6.2 Operatorul va achita trimestrial Autorității Contractante valoarea redevenței anuale datorate, împărțită în tranșe egale, cel târziu până la data de 15 a primei luni a trimestrului următor celui pentru care redevența este datorată.

6.3 Plata redevenței se va face în contul RO63RNCB0267159062550001 deschis la BCR al Autorității Contractante .

Contract conform cu cerințele Regulamentului UE 1370/2007, actualizat și modificat prin Regulamentul UE 2338/2016

6.4. Pentru nerespectarea termenului de plată a redevenței, Operatorul datorează Autorității Contractante penalități de întârziere, calculate prin aplicarea procentului de 0,1%/zi de întârziere asupra sumei neachitate.

6.5 În caz de intarziere la plata a redevenței cu 90 de zile , Autoritatea Contractanta va executa garantia constituita de Operator cu suma datorata de acesta.

CAPITOLUL 7. GARANȚIA

7.1 În termen de 30 de zile de la data încheierii prezentului Contract, Operatorul este obligat să constituie, cu titlu de garanție, în contul Autorității Contractante, o sumă de 20.000 lei .

7.2 Garanția se reîntregește trimestrial de catre Operator, până în ziua de 15 a primei luni a fiecărui trimestru.

7.3 Din garanție se rețin, dacă este cazul, penalitățile și orice alte sume datorate Autorității Contractante și neachitate de către Operator, în baza Contractului sau a altor prevederi legale în vigoare.

7.4 Garanția se restituie la sfârșitul prezentului Contract.

CAPITOLUL 8. DIFERENȚELE DE TARIF

8.1. Operatorul se obligă să transporte toate categoriile de călători care beneficiază de gratuitățile și reducerile la transportul în comun, prevăzute în Anexa 7.1, și care dețin un Titlu de călătorie valabil, precum și de orice alte gratuități și reduceri ce reies din acte normative și hotărâri ale UAT-urilor membre ale asociației. Modul de acordare a Diferențelor de tarif este cel prevăzut în Anexa 7.2.

8.2. Operatorul se obligă să emită Titluri de călătorie pentru toate categoriile de călători care beneficiază de reduceri și gratuități, potrivit prevederilor legale și hotărârilor UAT membre ale asociației.

8.3. Acoperirea Diferențelor de tarif acordate se va face potrivit prevederilor legale, pana la valoarea integrala a Abonamentelor sau Tarifelor de călătorie stabilite, în baza numărului de Titluri de călătorie cu valoare redusă vândute pentru fiecare categorie de călători care beneficiază de gratuități, determinate potrivit art. 8.4 de mai jos.

8.4. Pentru realizarea decontărilor pentru Diferențele de tarif, Operatorul trebuie să facă dovada numărului de Titluri de călătorie cu valoare redusă vândute și a numărului de călătorii efectuate de fiecare categorie de pasageri care beneficiază de gratuități. Dovada se va face prin rapoartele lunare.

8.5. Plata către Operator pentru Diferențele de tarif acordate se va face lunar de către UAT membre ale asociației , în baza facturii emise de către Operator și a documentației justificative. Operatorul are obligația de a emite factura până la data de 10 a lunii următoare a celei pentru care se face decontarea, la care vor atașa dovezile prevăzute la art. 8.4 de mai sus, pentru fiecare categorie de facilități în parte. UAT membre ale asociației sunt obligate să facă plata în termen de 15 zile de la emiterea facturii și depunerea dovezilor menționate de către Operator. Modelul de decont este prevăzut în Anexa 7.4.

8.6 Suma reprezentand Diferența de tarif pentru luna respectiva facturata intra in calculul compensarii pentru luna respectiva, indiferent de stadiul platii facturii pentru Diferența de tarif.

CAPITOLUL 9. COMPENSAȚIA

9.1. UAT- urile membre Asociației Metropolitan Trans vor plăti Operatorului Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public, după următoarea formulă:

Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public = Cheltuielile de exploatare +

**Contract conform cu cerințele Regulamentului UE 1370/2007, actualizat și modificat prin
Regulamentul UE 2338/2016**

Profit rezonabil– Venituri ale Operatorului asociate Obligației de serviciu public

$$C = CE + Pr - V$$

C – reprezintă Compensația

CE – reprezintă cheltuielile de exploatare eligibile, aferente Obligațiilor de serviciu public, calculate după următoarea formulă:

(C unitar x Km), unde

C unitar reprezintă costul în lei stabilit pe km pentru fiecare categorie de mijloc de transport, calculat potrivit Anexei 10.1; C unitar este calculat cu includerea amortizării investițiilor operatorului și a cheltuielilor financiare aferente investițiilor (dobânzi și alte cheltuieli financiare aferente rambursării creditelor de investiții). Amortizarea investițiilor realizate de operator din fonduri provenite de la bugetele locale sau bugetul statului nu este eligibilă.

$$C \text{ unitar autobuze} / 2018 = 5,28 \text{ lei/km}$$

Km reprezintă numărul de km efectivi realizați de mijloacele de transport Operatorului în luna pentru care se acordă Compensația, pe traseele stabilite în Programul de transport, inclus în Anexa 2 și potrivit metodologiei inclusă la Anexa 13;

Astfel

$$CE = (c \text{ unitar autobuze} \times Km \text{ autobuze})$$

Pr – reprezintă profitul rezonabil al Operatorului, reprezentând o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al Serviciului de transport public local suportat de Operator. Nivelul profitului rezonabil va fi evaluat și stabilit anual de către Autoritatea Contractantă, până la data de 30 ianuarie a fiecărui an, pe baza balanței la 31 decembrie a anului precedent și va fi aplicat la total cheltuieli eligibile CE. Pentru primul an al Contractului, rata profitului stabilită de Părți este de 4%.

V – reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de către Operator, pentru luna pentru care se acordă Compensația, respectiv:

- venituri din activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptățit,
- venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local
- diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit prezentului Contract,
- venituri financiare legate de prestarea Serviciului de transport public local.

9.2. Compensația se calculează și se plătește cumulativ pentru activitățile de transport în comun cu autobuze.

9.3. Compensația va fi plătită de UAT-urile membre Asociației Metropolitan Trans Operatorului, în baza Raportului lunar de constatare întocmit de către Operator până la data de 10 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația, potrivit Anexei 8.1 la prezentul Contract și a facturii emise de Operator în baza Raportului lunar de constatare. Raportul lunar de constatare întocmit de Operator va fi agreat și semnat de UAT-urile membre până la data de 15 ale lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația.

9.4. În cazul în care sumele înscrise în Raportul lunar de constatare sunt contestate de către Părți, acest lucru va fi menționat în Raportul lunar de constatare, iar UAT-urile membre vor plăti partea necontestată în termenul prevăzut la art. 9.5 de mai jos, urmând ca pentru partea contestată, Părțile să acționeze potrivit Capitolului 23.

9.5. Operatorul are obligația de a întocmi și trimite factura pentru plata Compensației în termen de 5 zile de la semnarea Raportului lunar de constatare. UAT-urile membre au obligația de a plăti Compensația Operatorului în termen de 15 zile de la emiterea facturii de către acesta din urmă.

9.6. Compensația nu poate depăși Efectul financiar net.

9.7. În vederea evitării supracompensării, în termen de 60 de zile de la aprobarea situațiilor financiare anuale, Operatorul va întocmi decontul anual pentru calculul Compensației anuale, potrivit Anexei 8.2. Valoarea totală anuală a Compensației va fi calculată potrivit art. 9.1 de mai sus, în care CE se va înlocui și va reprezenta valoarea cheltuielilor efective suportate de Operator pentru prestarea Obligației de serviciu public efective, pe categoriile de costuri prevăzute în Anexa 9, conform situațiilor financiare anuale auditate.

9.8. În cazul în care Compensația acordată Operatorului pentru anul anterior este mai mare decât

**Contract conform cu cerințele Regulamentului UE 1370/2007, actualizat și modificat prin
Regulamentul UE 2338/2016**

Compensația anuală calculată potrivit art. 9.7 de mai sus, Operatorul va vira în contul UAT – urilor membre Asociației menționat la art.6.4 diferența rezultată, în termen de 60 zile calendaristice de la stabilirea compensației anuale. În caz de subcompensare, în virtutea respectării principiului echilibrului contractual, UAT-urile membre vor vira în contul operatorului diferența rezultată în termen de 60 zile calendaristice de la stabilirea compensației anuale.

9.9. Părțile vor datora penalități de întârziere în cuantum de 0,1% din suma datorată, pentru fiecare zi de întârziere, în cazul în care nu virează la timp sumele datorate în baza prezentului Capitol.

9.10. UAT-urile membre Asociației sau Operatorul pot solicita indexarea/renegocierea Costului unitar pe km. în cursul anului, în condițiile prevăzute în Anexele 10.1. și 10.2.

9.11. Modul de indexare al Costului unitar pe km este prevăzut în Anexa 10.2.

9.12. UAT-urile membre Asociației sau Operatorul pot solicita reducerea/renegocierea costului unitar pe km aprobat prin contract la finalizarea și recepționarea unor lucrări de investiții sau achiziția de vehicule/echipamente care au ca efect o influență sensibilă asupra costurilor Operatorului.

9.13. Fondurile acordate cu titlu de Diferențe de tarif și de Compensare vor fi aprobate de UAT-urile membre Asociației în funcție de estimările inițiale și vor putea fi supuse rectificărilor ulterioare de buget, în vederea asigurării necesarului de sume până la sfârșitul anului.

9.14. Valoarea estimată anuală a Compensatiei convenită Operatorului pe durata contractului este prezentată în Anexa 17.

10.14. În situația în care prevederile codului fiscal impune ca această compensație să intre în baza de impozitare a TVA, atunci decontul privind compensația va conține și TVA.

CAPITOLUL 10. TARIFE ȘI TITLURI DE CĂLĂTORIE

10.1. UAT-urile membre Asociației Metropolitan Trans vor stabili Tarifele de călătorie, iar Operatorul va încasa veniturile din vânzarea Titlurilor de călătorie pentru Serviciile de transport public prestate de către Operator în baza prezentului Contract.

10.2. La momentul intrării în vigoare a prezentului Contract, Operatorul va aplica Tarifele de călătorie prevăzute în Anexa 6.1.

10.3. Operatorul are obligația de a organiza și presta activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie. În acest sens, Operatorul se obligă să asigure emiterea Titlurilor de călătorie și distribuirea acestora în conformitate cu prevederile din Anexa 6.3.

10.4. Elementele de identificare ale Titlurilor de călătorie vor fi stabilite de UAT-urile membre Asociației potrivit legii.

10.5. Transportul public de călători se va desfășura conform legislației în vigoare și a regulamentului de organizare și funcționare a Serviciului de transport public local aprobat prin Hotărârea Adunării Generale a ADI METROPOLITAN TRANS care prevede obligațiile călătorilor și suprataxa pentru încălcarea acestor obligații, inclusiv sancțiunile pentru călătorii care călătoresc fără Titlu de călătorie valabil.

10.6. Controlul călătorilor care folosesc transportul public integrat pe teritoriul administrativ al UAT-urilor membre Asociației este realizat de către Operator prin personal propriu.

10.7. Operatorul este obligat să dispună de un număr suficient de controlori de Titluri de călătorie, începând cu data intrării în vigoare a prezentului Contract. Operatorul se obligă să întreprindă toate acțiunile necesare pentru reducerea numărului de călători care circulă fără Titlu de călătorie valabil pe traseele pe care acesta operează.

10.8. Tarifele de călătorie vor fi stabilite, modificate și ajustate potrivit prevederilor din Anexa 6.2.

10.9. În termenul prevăzut prin Hotărârea UAT-urilor membre Asociației Metropolitan Trans, Operatorul este obligat să aplice tarifele de călătorie aprobate.

CAPITOLUL 11. INVESTIȚII

- 11.1 Operatorul are obligația de a realiza investițiile în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local în conformitate cu Programul de Investiții al Operatorului, prevăzut în Anexa 3.1.
- 11.2 Costurile aferente investițiilor realizate de Operator conform Anexei 3.1 vor fi luate în considerare pentru calculul compensării.
- 11.3 Activitățile de implementare a investițiilor din Programul de Investiții al UAT-urilor membre Asociației Metropolitan Trans, desfășurate de Operator în baza prezentului Contract, se consideră activități eligibile pentru calculul cheltuielilor de exploatare aferente Obligațiilor de serviciu public (CE) conform instrucțiunilor din Anexa 9.
- 11.4 UAT-urile membre Asociației Metropolitan Trans au obligația de a finanța investițiile din Programul de Investiții prevăzut în Anexa 3.2.
- 11.5 Cheltuielile în legătură cu implementarea investițiilor din Programul de Investiții al UAT-urilor membre Asociației, desfășurate de Operator în baza împuternicirii dată de aceasta și a prezentului Contract, se evidențiază distinct și se comunică după recepția lucrărilor UAT-urilor membre Asociației pentru înregistrare în evidența patrimoniului public concesionat.

CAPITOLUL 12. SERVICIUL DE TRANSPORT PUBLIC

12.1 Infrastructura de Transport

12.1.1 Infrastructura de transport este cea definită de art. 14 din Legea nr. 92/2007 și este formată din infrastructura rutieră și infrastructura de operare.

- Operatorul are dreptul și obligația de a administra infrastructura de operare, care reprezintă infrastructura de transport concesionată în scopul prestării Serviciului de transport public local și/sau infrastructura proprie utilizată pentru prestarea serviciului.

- UAT membre Asociației Metropolitan Trans au dreptul și obligația de a administra infrastructura rutieră. Infrastructura rutieră constă în infrastructura de transport, utilizată de Operator pentru efectuarea Serviciului de transport public local (strazi, semafoare, semnalistica rutiera etc).

12.1.2 Responsabilitatea întreținerii infrastructurii de operare (curățenie și salubritate etc.) este obligația Operatorului.

12.1.3 Responsabilitatea întreținerii infrastructurii rutiere (deszăpezire, întreținere rigole, curățenie și salubritate, etc.) este obligația Autorităților Publice membre ADI METROPOLITAN TRANS.

12.1.4 Operatorul va întocmi un Program anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare, până la data de 01 noiembrie a anului precedent celui pentru care se întocmește, cu scopul de a asigura menținerea infrastructurii de operare într-o condiție tehnică optimă, pe care îl va trimite spre aprobare Autorității Contractante.

12.1.5 Independent de executarea Programului anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare întocmit și aprobat potrivit caluzei 12.1.4 de mai sus, Operatorul va asigura lucrări de reparație ori de câte ori este necesar, în caz de accidente rutiere ori alte cazuri de avarie a infrastructurii de operare, în cel mai scurt timp, dar nu mai târziu de 30 zile de la producerea evenimentului, în vederea asigurării continuității și siguranței prestării Serviciului de transport public local.

12.2 Condiții de exploatare a sistemului de transport

Condițiile de exploatare a sistemului de transport de către Operator sunt cele prevăzute în Legea nr. 92/2007, în Normele de aplicare ale acestora și actele normative prevăzute în Anexa 1, precum și în Programul de circulație și Programul de transport, și se vor modifica odată cu legislația aplicabilă.

12.3 Planificarea Serviciului

12.3.1 Autoritatea Contractantă este responsabilă de planificarea Serviciului de transport public local, inclusiv prin întocmirea Programului de transport al Operatorului. În acest sens, Autoritatea Contractantă va trimite Operatorului în fiecare an, până la data de 1 octombrie, propunerea pentru Programul de transport pentru anul următor.

12.3.2 Anterior datei de 15 noiembrie a fiecărui an, Operatorul va prezenta Autorității Contractante propuneri scrise cu privire la eventualele amendamente la Programul de transport (incluzând Programul de circulație) pentru anul următor.

12.3.3 Autoritatea Contractantă va comunica Operatorului până la data de 1 decembrie dacă propunerile de modificare a Programului de transport al Operatorului sunt acceptate, astfel încât Programul de transport să poată fi finalizat și aprobat de către UAT-urile membre Asociației sau Autoritatea Contractantă nu mai târziu de data de 15 decembrie a fiecărui an. În situația în care UAT membre sau Autoritatea Contractantă nu aprobă Programul de transport final până la data de 15 decembrie a anului curent, Operatorul va continua să aplice Programul de transport existent, iar UAT –urile membre Asociației vor continua să plătească Compensația în baza Programului de transport al Operatorului existent.

12.3.4 Numărul total de kilometri din Programul de transport nu va putea varia de la un an la altul cu mai mult de 30% în plus, sau 30% în minus, față de numărul de kilometri din anul anterior, decât cu acordul expres scris al Operatorului.

12.3.5 Programul de transport va putea fi modificat oricând pe parcursul derulării Contractului, unilateral de către UAT-urile membre Asociației sau Autoritatea Contractantă, pe baza unor criterii obiective, inclusiv, dar fără a se limita la analizele rezultate din sondaje de opinie, dezbateri publice, studii de trafic, necesități generate de lucrări la infrastructura de transport, sau evenimente speciale. Operatorul are obligația de a implementa Programul de transport astfel modificat, în termen de 30 zile de la primirea notificării în acest sens de la UAT-urile membre Asociației sau Autorități Contractante.

12.4 Cerințele standard pentru vehicule

12.4.1 Operatorul va presta Serviciile de transport public local cu mijloace de transport:

- Puse la dispoziție de către UAT-urile membre Asociației Operatorului pentru prestarea Serviciului de transport public local potrivit prezentului Contract;
- Care se află în proprietatea Operatorului ori Deținute de Operator în baza unor contracte de leasing;

- Achiziționate de către Operator conform Programului de investiții, potrivit Anexei 3.1.

12.4.2 Operatorul poate folosi pentru prestarea Serviciului de transport public local numai mijloace de transport care îndeplinesc, cumulativ, următoarele condiții:

- respectă cerințele legale privind siguranța în trafic și protecția mediului;
- dețin toate autorizațiile, licențele și celelalte documente cerute de lege în scopul prestării Serviciului de transport public local;
- respectă specificațiile tehnice din Anexa 5.1; și sunt prevăzute în Anexa 5.2.

12.4.3 Operatorul poate achiziționa doar mijloace de transport care corespund cerințelor prevăzute în Programul de transport și în Anexa 5.1. Autobuzele astfel achiziționate vor fi conforme cel puțin cu standardul de emisii EURO 3.

12.5 Siguranța

12.5.1 Operatorul este singurul responsabil de siguranța călătorilor săi.

12.5.2 Călătorii și bunurile acestora vor fi asigurate de Operator pentru consecințele accidentelor de trafic. În acest sens, Operatorul are obligația de a încheia și menține valabile, pe toată durata Contractului, polițe de asigurare pentru asigurarea călătorilor și a bunurilor acestora. Autoritatea Contractantă are dreptul de a verifica în orice moment polițele de asigurare încheiate.

12.5.3 Mijloacele de transport și personalul folosit de Operator pentru prestarea Serviciului de transport public local trebuie să respecte toate cerințele legale privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor.

12.6 Calitatea Serviciului, Reclamațiile Călătorilor

12.6.3 În cazul neîndeplinirii indicatorilor de performanță de către Operator, Autoritatea Contractantă va stabili în sarcina acestuia un plan de măsuri pentru îndeplinirea indicatorilor, în termen de 30 zile de la constatarea acestora.

12.6.4 Operatorul are obligația de a face disponibile detaliile cu privire la procedura de reclamație pe panouri de informare ori în alte locuri vizibile, amplasate pe traseele din Programul de transport.

12.6.5 Operatorul va înregistra toate reclamațiile călătorilor indiferent de calea de primire a acestora (direct, poșta, poșta electronică) într-un registru special pentru reclamații ("Registru de Reclamații"). Autoritatea Contractantă are dreptul să ceară în fiecare lună un raport cu privire la Registrul de Reclamații de-a lungul lunii anterioare.

12.6.6 Operatorul este obligat să răspundă reclamațiilor scrise ale călătorilor primite direct, în termen de 30 de zile de la primirea lor, în conformitate cu legislația în vigoare.

12.7 Măsurile de Control al Traficului

UAT-urile membre Asociației vor menține pe toată perioada Contractului, un sistem de management al traficului, pentru reglementarea priorității în intersecțiile cu trafic controlat, astfel încât să se asigure:

- menținerea în grafic a vehiculelor Operatorului, conform Programului de circulație aprobat;
- stabilirea priorităților de trafic;
- transmisia, înregistrarea și stocarea imaginilor din trafic.

12.8 Sistemul de taxare

12.8.1 UAT-urile membre Asociației vor asigura implementarea unui sistem integrat de taxare electronică.

12.8.2 Gestiunea sistemului integrat de taxare electronică revine în sarcina Operatorului, pe întreaga durată a Contractului.

12.8.3 Operatorul are obligația de a monta pe mijloacele de transport folosite pentru realizarea Serviciului de transport public local, validatoarele pentru Titlurile de călătorie și echipamentele de bord, potrivit specificațiilor din Anexa 5.1 și de a le menține în stare de funcționare pe toată durata efectuării curselor.

12.8.4 (UAT are obligația de a pune la dispoziția Operatorului validatoarele și echipamentele de bord menționate la art. 12.8.3 de mai sus, în termen de 3 ani de la obținerea de către Operator a Licenței de traseu pentru fiecare vehicul folosit în prestarea Serviciului de transport public local.

12.9 Controlul călătorilor

12.9.1 Serviciul de transport public local se va desfășura conform legislației în vigoare și a regulamentului de organizare și funcționare a serviciului de transport aprobat prin Adunarea Generală a ADI METROPOLITAN TRANS, care prevede obligațiile călătorilor și suprataxa pentru încălcarea acestor obligații, inclusiv sancțiunile pentru călătorii care călătoresc fără bilet, abonament sau alt Titlu de călătorie valabil.

12.9.2 Controlul călătorilor care folosesc transportul public integrat pe teritoriul administrativ al UAT-urilor membre Asociației este realizat de către Operator în condițiile Legii nr. 92/2007, art. 45, alin. (1) și (2) și art. 46, conform prevederilor Caietului de Sarcini.

CAPITOLUL 13. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE OPERATORULUI

Fără a aduce atingere tuturor drepturilor și obligațiilor menționate în prezentul Contract și în legislația în vigoare, Operatorul va avea următoarele drepturi și obligații:

13.1 Autorizații și licențe

13.1.1 Operatorul are obligația să dețină pe durata prezentului Contract licența de transport valabilă și copii conforme ale acesteia pentru fiecare autobuz folosit în realizarea Serviciului de transport public local de persoane cu autobuze efectuat prin curse regulate.

13.1.2 Operatorul are obligația să dețină pe durata prezentului Contract autorizație de transport

**Contract conform cu cerințele Regulamentului UE 1370/2007, actualizat și modificat prin
Regulamentul UE 2338/2016**

valabilă pentru realizarea Serviciului de transport public local de persoane efectuat prin curse regulate.

13.1.3 Operatorul are obligația să dețină pe durata prezentului Contract Licență de traseu valabilă pentru fiecare autobuz folosit în realizarea Serviciului de transport public local de persoane cu autobuze efectuat prin curse regulate.

13.2 Restricții teritoriale

13.2.1 În conformitate cu articolul 5, alin (2), lit b) din Regulamentul CE 1370/2007, Operatorul are dreptul de a presta Serviciul de transport public local de persoane cu autobuze efectuat prin curse regulate doar pe raza administrativ-teritorială a Autorității Contractante, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare Serviciului de transport care intră pe raza unităților administrative-teritoriale vecine.

13.2.2 Operatorul, în calitate sa de operator intern, poate participa cu acordul prealabil scris al delegatarului la procedurile de licitație ori negociere directă pentru prestarea de servicii de transport public local de persoane cu autobuze efectuat prin curse regulate în afara razei administrativ-teritoriale a Autorității Contractante.

13.3 Separarea contabilității

13.3.1 Operatorul are obligația de a ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării Serviciului de transport public local de persoane cu autobuze efectuat prin curse regulate din prezentul contract sau sunt asociate acestuia, precum și pentru orice alte activități și servicii care generează costuri și venituri neasociate prestării Serviciului de transport public local de persoane cu autobuze efectuat prin curse regulate, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare, potrivit Anexei nr. 9.

13.3.2 Separarea contabilității pe activitățile Serviciul de Transport Public și pe alte activități prestate de către Operator trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- conturile corespunzătoare acestor activități trebuie să fie separate, iar proporția costurilor indirecte aferente trebuie să fie alocată în conformitate cu procedeele de repartizare a acestor costuri.

- costurile Serviciului de transport public local de persoane cu autobuze efectuat prin curse regulate trebuie să fie echilibrate pe baza veniturilor din exploatare și a plăților din partea Autorității Contractante, fără nicio posibilitate de transfer de venituri către un alt sector de activitate a Operatorului.

13.4 Întreținere, reparații și salubritate

13.4.1 Operatorul are obligația exploatarei, întreținerii, reparării și modernizării Serviciului de transport public local și a echipamentelor existente și viitoare aferente acestuia, potrivit prevederilor prezentului Contract.

13.4.2 Operatorul are obligația să asigure operațiile de întreținere și reparații necesare parcului de mijloace de transport, stabilit prin Contract, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare privind efectuarea acestor activități.

13.4.3 Operatorul are obligația să efectueze întreținerea curentă, reparațiile curente și accidentale care se impun, la bunurile puse la dispoziție de către UAT-urile membre Asociației, conform programelor de întreținere, reparații, dotări și investiții aprobate de aceasta. Costurile aferente acestei activități vor fi luate în considerare pentru calculul Cheltuielilor de exploatare aferente Obligațiilor de serviciu public (CE) reglementate la Capitolul 9 de mai sus, conform instrucțiunilor din Anexa 9.

13.4.4 Operatorul are obligația să asigure întreținerea și reparația infrastructurii de operare în conformitate cu Programul anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare întocmit și aprobat potrivit art. 12.1.4, precum și lucrările accidentale care se impun potrivit art. 12.1.5.

13.4.5 Operatorul are obligația să fundamenteze bugetul anual pentru întreținerea curentă și reparațiile curente la bunurile puse la dispoziție, conform Programului anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare aprobat de către Adunarea Generală a ADI METROPOLITAN

TRANS.

13.4.6 Operatorul are obligația să asigure menținerea stării tehnice corespunzătoare și curățenia mijloacelor de transport folosite în prestarea Serviciului de transport public local și a instalațiilor auxiliare acestora.

13.4.7 Operatorul are obligația să asigure, zilnic și ori de câte ori este nevoie, salubritatea, spălarea și dezinfectarea mijloacelor de transport, atât la interior, cât și la exterior.

13.4.8 Operatorul are obligația de a informa Autoritatea Contractantă, cu 48 de ore înainte, în legătură cu efectuarea unor lucrări la infrastructura de transport folosită pentru prestarea Serviciului de transport public local.

13.4.9 UAT-urile membre Asociației și Autoritatea Contractantă au dreptul să solicite informații cu privire la modul de întreținere, exploatare și administrare a bunurilor puse la dispoziție pentru realizarea Serviciului de transport public local.

13.5 Siguranța și confortul Serviciului de transport public local

13.5.1 Operatorul este singurul răspunzător pentru siguranța și confortul călătorilor.

13.5.2 Operatorul are obligația să asigure prestarea Serviciului de transport public local cu respectarea prescripțiilor, normelor și normativelor tehnice în vigoare.

13.5.3 Operatorul are obligația să presteze Serviciul de transport public local cu vehicule prevăzute în prezentul Contract și care îndeplinesc condițiile prevăzute în Anexa 5.1.

13.5.4 Operatorul are obligația de a lua toate măsurile pentru a asigura apărarea călătorilor împotriva infracțiunilor și accidentelor rutiere, inclusiv, dar fără a se limita la:

- Menținerea iluminării constante a mijloacelor de transport;
- Afișarea în locuri vizibile în mijloace de transport de informații despre cum trebuie acordată asistență în cazuri urgente;
- Luarea de măsuri imediate pentru remedierea unor defecțiuni sau avarii apărute în funcționarea Serviciului de transport public local.

13.5.5 Operatorul are obligația să asigure verificările necesare, înainte de plecare, a vehiculelor și șoferilor, pentru a asigura conformitatea cu cerințele prevăzute de legislația aplicabilă.

13.5.6 Operatorul are obligația să planifice efectuarea inspecțiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport, astfel încât să asigure respectarea programului de circulație și a prevederilor reglementărilor legale în vigoare privind siguranța rutieră.

13.5.7 Operatorul are obligația să se asigure că niciun călător nu are acces în interiorul cabinei șoferului, în situația în care mijlocul de transport este dotat cu cabină pentru șofer.

13.5.8 Operatorul are obligația să se asigure că vehiculele staționează numai în stațiile amenajate și că ușile vehiculelor nu se pot deschide în timpul mersului.

13.5.9 Operatorul are obligația să mențină în stare de funcționare toate echipamentele de siguranță, inclusiv, dar fără a se limita la mânere, balustrade, suporturi speciale.

13.5.10 Operatorul are obligația să se asigure că șoferii respectă întocmai prevederile legislative relevante și să implementeze măsuri de îmbunătățire a calificării șoferilor.

13.5.11 Operatorul are obligația să aplice normele de protecția muncii specifice Serviciului de transport public local.

13.6 Proceduri interne

13.6.1 Operatorul are obligația de a întocmi proceduri interne, cu respectarea prevederilor legale aplicabile, în termen de 60 zile de la intrarea în vigoare a prezentului Contract, care se vor referi cel puțin la:

- Actualizarea informațiilor de transport pe afișe și panouri de informare;
- Administrarea și controlul bunurilor pierdute;
- Administrarea reclamațiilor, întrebărilor și sugestiilor;
- Codul de conduită al șoferilor vehiculelor;
- Instrucțiuni privind prevenirea și combaterea săvârșirii de infracțiuni;
- Instrucțiuni și planuri privind situațiile de urgență.

13.6.2 Procedurile interne menționate mai sus trebuie trimise spre aprobare către Autoritatea

Contractantă înainte de semnarea lor de către Operator.

13.7 Activități conexe Serviciului de transport public local

13.7.1 Operatorul are dreptul să asigure și alte activități de transport sau activități conexe Serviciului de transport public local, care nu fac obiectul Delegării de gestiune, în următoarele condiții:

- Activitățile sunt aprobate de UAT-urile membre Asociației și de Autoritatea Contractantă;
- Activitățile respectă toate reglementările privind domeniul de activitate respectiv;
- Activitățile își acoperă integral costurile din veniturile încasate;
- Activitățile nu diminuează în nici un mod furnizarea Serviciului de transport public local;
- Activitățile respectă mediul concurențial.

13.7.2 Activitățile respective legate de transport pot include prestarea de servicii de transport turistic, transport în regim special, servicii pentru ITP, servicii de autogara, service-auto, închirieri spații, etc., cu respectarea reglementărilor specifice domeniului și în conformitate cu regulile și cerințele stabilite de Autoritatea Contractantă.

13.7.3 Costurile aferente acestor activități nu intră în calculul Compensăției. Pentru aceste activități, Operatorul va ține o evidență separată, cu contabilitate distinctă, pentru fiecare serviciu prestat. Operatorul va implementa în realizarea evidențelor contabile, măsuri de restricționare și departajare a costurilor între Obligația de serviciu public și activitățile comerciale, în conformitate cu Anexa 9.

13.7.4 Operatorul are dreptul să rețină toate veniturile rezultate din prestarea altor activități de transport și a activităților conexe Serviciului de transport public local, care nu fac obiectul Delegării de gestiune.

13.8 Cesiunea și subcontractarea

13.8.1 Operatorul are obligația de a nu cesiona Serviciul de transport public local unei alte societăți decât în cazul în care această societate este rezultatul divizării, fuzionării sau înființării ca filială a societății Operatorului, cu aprobarea UAT-urilor membre sau a Autorității Contractante și cu asumarea de către cesionar a condițiilor prezentului Contract.

13.8.2 Operatorul are obligația de a nu încheia cu terți contracte de subdelegare a Serviciului de transport public local.

13.9 Activități de Marketing

13.9.1. Operatorul are obligația de a întocmi un plan de marketing coerent, până la data de 1 octombrie a fiecărui an pentru anul următor, pentru a promova utilizarea Serviciului de transport public local, cu scopul de crește utilizarea Serviciului de transport public local și a îmbunătăți gradul de satisfacție a călătorilor.

13.9.2. UAT-urile membre Asociației sau Autoritatea Contractantă aprobă Planul de marketing propus de Operator până la data de 15 decembrie a anului iar Operatorul are obligația să îl realizeze.

13.10 Informarea publicului

13.10.1 Operatorul are obligația să informeze permanent călătorii cu privire la traseele, programele de circulație deservite, Tarifele de călătorie aplicate, precum și modificarea acestora.

13.10.2 Operatorul are obligația să producă și să distribuie materiale informative cu privire la traseele și programele de circulație, modificările acestora, Titlurile de călătorie și punctele de vânzare ale acestora, modul de cumpărare, Tarifele de călătorie practicate, obligațiile călătorilor și obligațiile Operatorului față de călători, precum și sancțiunile pentru încălcarea acestor obligații.

13.10.3 Afișarea informațiilor de mai sus se va face în stații, în mijloacele de transport, pe site-ul propriu al Operatorului și în mass-media. Informațiile publicate prin oricare din aceste mijloace vor fi permanent actualizate.

13.10.4 Operatorul are obligația să editeze, în colaborare cu Autoritatea Contractantă, hărți și pliante cu traseele mijloacelor de transport, și să afișeze în fiecare stație orele de circulație a

mijloacelor de transport rutier care trec prin stația respectivă.

13.10.5 Operatorul are obligația să realizeze declarații de presă și anunțuri cu privire la schimbările permanente sau temporare cu privire la Serviciul de transport public local și va întocmi campanii promoționale pentru promovarea activității sale pe raza UAT-urilor membre Asociației.

13.11 Alte drepturi și obligații aferente prestării Serviciului de transport public local

13.11.1 Operatorul are obligația să exploateze în mod direct, pe risc și pe răspunderea sa, bunurile puse la dispoziție și să presteze Serviciul de transport public local care face obiectul prezentului Contract.

13.11.2 Operatorul are obligația să respecte obligațiile prevăzute în prezentul Contract, în regulamentul pentru efectuarea transportului public local, în caietul de sarcini al Serviciului de transport public local, și legile în vigoare.

13.11.3 Operatorul are obligația să pună la dispoziția UAT-urilor membre Asociației toată documentația solicitată pentru calculul lunar al Compensației și pentru regularizarea anuală.

13.11.4 Operatorul are obligația să plătească redevența la valoarea prevăzută și la termenul stabilit în prezentul Contract.

13.11.5 Operatorul are obligația să constituie garanția potrivit prevederilor Capitolului 7;

13.11.6 Operatorul va presta Serviciul de transport public local cu respectarea Programului de transport al Operatorului prevăzut în Anexa 2.1.

13.11.7 Operatorul are obligația să utilizeze bunurile de retur, bunurile de preluare și bunurile proprii, prevăzute în prezentul Contract, numai pentru asigurarea Serviciului de transport public local.

13.11.8 Operatorul are obligația să asigure continuitatea Serviciului de transport public local prin curse regulate conform Caietului de sarcini și Programului de transport al Operatorului.

13.11.9 Operatorul are obligația să asigure îndeplinirea tuturor obligațiilor de exploatare, a obligațiilor de transport și a obligațiilor tarifare.

13.11.10 Operatorul are obligația să aplice metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor de operare.

13.11.11 Operatorul are obligația să plătească pentru întreaga durată a Contractului taxele și impozitele datorate statului, precum și cheltuielile ce se ivesc cu privire la asigurarea bunurilor puse la dispoziție.

13.11.12 Operatorul are obligația să permită accesul liber și nediscriminatoriu al călătorilor la Serviciul de transport public local și să asigure respectarea drepturilor călătorilor prevăzute de legislația aplicabilă și de Hotărârile Adunării Generale a ADI METROPOLITAN TRANS.

13.11.13 Operatorul are obligația să fundamenteze necesarul anual de fonduri pentru investiții din surse proprii, conform Programului de investiții prevăzut în Anexa.3.

13.11.14 Operatorul are obligația ca, în cazul în care sesizează existența sau posibilitatea existenței unei cauze de natură să conducă la reducerea activității, să notifice de îndată acest fapt UAT-urilor membre Asociației și Autorității Contractante, în vederea luării măsurilor ce se impun pentru asigurarea continuității Serviciului de transport public local.

13.11.15 Operatorul are obligația să asigure accesul organelor de control ale UAT-urilor membre Asociației și Autorității Contractante la informațiile privind executarea Serviciului de transport public local și modul de exploatare a mijloacelor de transport, a infrastructurii aferente și a bunurilor puse la dispoziție.

13.11.16 Operatorul are obligația să plătească despăgubiri persoanelor fizice sau juridice pentru prejudiciile aduse din culpă, conform prevederilor legale și/sau contractuale, dacă acestea nu sunt acoperite prin polițe de asigurare.

13.11.17 Operatorul are obligația să asigure finanțarea pregătirii profesionale și efectuarea examinărilor medicale periodice ale propriilor angajați, conform prevederilor legale.

13.11.18 Operatorul are obligația să preia de la UAT-urile membre Asociației și Autorității Contractante, pe bază de proces-verbal de predare-primire, mijloacele de transport, infrastructura aferentă și orice alte bunuri puse la dispoziție prin prezentul Contract.

13.11.19 La încetarea Contractului, Operatorul are obligația să restituie UAT-urilor membre și

Autorității Contractante în deplină proprietate bunurile de retur, în mod gratuit și libere de orice sarcini, cu uzura normală proporțională cu durata utilizării.

13.11.20 La expirarea Contractului, Operatorul are obligația să predea Autorității Contractante în deplină proprietate bunurile de preluare pe care aceasta le solicită, contra plății unei compensații egală cu valoarea contabilă actualizată.

13.11.21 Operatorul are obligația ca, la încetarea Contractului din alte cauze decât prin ajungerea la termen ori forță majoră, să asigure continuitatea prestării Serviciului de transport public local, în condițiile stipulate în Contract, până la preluarea acesteia de către Autoritatea Contractantă sau de către un alt operator, dar nu mai mult de 90 de zile.

13.11.22 În vederea asigurării transportului în comun al persoanelor cu handicap, Operatorul are obligația ca în conformitate cu prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, să adapteze toate mijloacele de transport în comun folosite în prestarea Serviciului de transport public local pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap la transport și călătorie.

13.11.23 Operatorul are obligația să respecte condițiile impuse de natura bunurilor și Serviciului de transport public local (materiale cu regim special, condiții de siguranță în exploatare, protecția mediului, protecția muncii, condiții privind folosirea și protejarea patrimoniului).

13.11.24 Operatorul are obligația să respecte normele legale, privind atestarea, calificarea și licențierea personalului.

13.11.25 Operatorul are obligația să dețină la sediul social documentele prevăzute de lege.

13.11.26 Operatorul are dreptul să ceară întreruperea executării Serviciului de transport public local în cazul în care continuarea activității ar conduce la crearea de importante prejudicii patrimoniului încredințat spre administrare.

13.11.27 Operatorul are dreptul de a utiliza gratuit pentru transportul local de călători infrastructura publică (străzi, poduri, pasaje denivelate, mobilier stradal, terenuri etc.) și instalațiile auxiliare aferente acesteia.

13.11.28 Pe durata prezentului Contract, Operatorul beneficiază de Drept exclusiv pe traseele atribuite. În cazul în care pe același traseu vor opera și alți operatori de transport rutier/transportatori autorizați, Operatorul are dreptul să solicite daune-interese de la Autoritatea contractantă care a dat aprobarea, sau direct de la operatorul de transport rutier/transportatorul autorizat respectiv, în situația în care acesta operează fără aprobare.

13.11.29 Operatorul are dreptul să solicite Autorității Contractante schimbarea, anularea sau adăugarea de noi trasee sau schimbarea Programului de transport al Operatorului, iar Autoritatea Contractantă va iniția, dacă consideră necesar, aprobarea unui alt Program de Transport, modificat.

13.11.30 Operatorul are dreptul să efectueze, cu informarea și aprobarea Autorității Contractante, modificări temporare (suspendări, limitări, micșorarea frecvenței de circulație, devieri de traseu etc.) în deservirea unor trasee, atunci când aceste modificări sunt necesare în caz de avarii sau pentru executarea unor lucrări la infrastructura rutieră; în cazuri excepționale, Operatorul poate efectua imediat modificările necesare, astfel încât să se asigure continuitatea Serviciului de transport public local, dar numai sub condiția informării ulterioare a Autorității Contractante.

13.11.31 Operatorul are dreptul să inițieze modificarea și/sau completarea prezentului Contract, în cazul modificării reglementărilor și/sau a condițiilor tehnico-economice care au stat la baza încheierii acestuia.

13.11.32 Operatorul are dreptul de a încasa contravaloarea suprataxei de călătorie aplicate călătorilor care circulă fără Titlu de călătorie valabil ori validat corespunzător, potrivit Anexei 15 la Contract.

CAPITOLUL 14. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE UAT-urilor membre Asociației și AUTORITĂȚII CONTRACTANTE

Fără a aduce atingere celorlalte drepturi și obligații ale UAT-urilor membre Asociației sau Autorității Contractante, prevăzute în prezentul Contract și în legislația în vigoare, UAT-urile

**Contract conform cu cerințele Regulamentului UE 1370/2007, actualizat și modificat prin
Regulamentul UE 2338/2016**

membre si Autoritatea Contractantă au următoarele drepturi și obligații:

14.1 Infrastructura publică

14.1.1 UAT-urile membre Asociației/ Autoritatea Contractantă au obligația să informeze Operatorul, cu 48 de ore înainte, în legătură cu efectuarea unor lucrări la infrastructura rutieră pe traseele cuprinse în Programul de transport.

14.1.2 UAT-urile membre Asociației/ Autoritatea Contractantă au obligația să asigure condiții de siguranță în vederea prevenirii riscului de accidente rutiere și fluiditatea traficului printr-o rețea de drumuri bine întreținută, semnalizare corespunzătoare, drumuri iluminate și semafoare.

14.1.3 UAT-urile membre Asociației/ Autoritatea Contractantă au obligația să asigure starea tehnică corespunzătoare a carosabilului de pe întreaga rețea de trasee cuprinse în Programul de transport, a trotuarelor din zona stațiilor de oprire a mijloacelor de transport, semnalizarea rutieră și în stații, iluminarea zonelor stațiilor și a trecerilor de pietoni.

14.1.4 UAT-urilor membre Asociației/ Autoritatea Contractantă au obligația să elaboreze măsuri pentru a asigura prioritatea și libera circulație a vehiculelor aferente prestării Serviciului de transport public local, inclusiv benzi de autobuze și troleibuze, marcarea stațiilor, semafoare cu prioritizare pentru autobuze și troleibuze.

14.1.5 UAT-urile membre Asociației/ Autoritatea Contractantă are obligația să colaboreze activ cu Departamentul rutier din cadrul Poliției pentru a asigura prioritatea și libera circulație a vehiculelor aferente prestării Serviciului de Transport public local.

14.2 Controlul exercitat asupra Operatorului

14.2.1 Autoritatea Contractantă are dreptul să verifice și să controleze periodic modul de realizare a Serviciului de transport public local și de îndeplinire a Obligațiilor de serviciu public de către Operator, inclusiv a vehiculelor, echipamentelor și instalațiilor folosite de Operator, în prezența unui reprezentant al acestuia.

14.2.2 În urma fiecărei verificări se va întocmi un proces-verbal în două exemplare, unul pentru fiecare Parte, semnate de către cele două Părți. În procesul-verbal se vor specifica timpul și locul inspecției, obiectul controlului, măsurile propuse, termenele de soluționare, precum și obiecțiile Operatorului, dacă este cazul. Autoritatea Contractantă va soluționa obiecțiile Operatorului în termen de 30 zile.

14.2.3 Înainte de data de 30 iunie a fiecărui an, Operatorul are obligația de a furniza Autorității Contractante un raport anual pentru anul calendaristic anterior, inclusiv situațiile financiare aprobate de un Auditor certificat independent.

14.2.4 La sfârșitul fiecărui an calendaristic, Operatorul are obligația de a prezenta, la solicitarea Autorității Contractante un raport al vânzărilor de bilete și abonamente și al numărului de călătorii efectuate.

14.2.5 Operatorul are obligația de a prezenta lunar, până la data de 30 a fiecărei luni, un raport cu informațiile pe baza cărora Autoritatea Contractantă poate evalua trimestrial respectarea indicatorilor prevăzuți în Anexa 11, și în conformitate cu metodologia descrisă la Anexa 13.

14.2.6 Operatorul are obligația de a asigura accesul Autorității Contractante la orice informațiile privind prestarea Serviciului de transport public și exploatarea bunurilor puse la dispoziție, în termen de 10 zile de la cererea Autorității Contractante.

14.2.7 Autoritatea Contractantă are dreptul de a emite instrucțiuni scrise pentru remedierea oricărei încălcări a obligațiilor Operatorului rezultate din prezentul Contract.

14.2.8 Autoritatea Contractantă are dreptul de a adopta programe de măsuri ca urmare a neîndeplinirii indicatorilor de performanță de către Operator și de a aplica sancțiunile prevăzute în prezentul Contract.

14.2.9 Autoritatea Contractantă are dreptul de a efectua controale periodice cu privire la modul în care sunt gestionate reclamațiile călătorilor.

14.2.10 Evaluarea gradului de satisfacție al călătorilor se va face în baza metodologiei prezentate în Anexa 12.

14.2.11 Pe baza sondajelor și controalelor efectuate, Autoritatea Contractantă are dreptul de a emite

instrucțiuni obligatorii către Operator pentru îmbunătățirea Serviciului de transport public local; Rezultatele sondajelor și controalelor trebuie utilizate pentru actualizarea nivelurilor indicatorilor de performanță și actualizarea Programului de transport al Operatorului.

CAPITOLUL 15. POLITICA PRIVIND RESURSELE UMANE ȘI PROTECȚIA SOCIALĂ

Politica privind resursele umane și protecția socială va fi realizată potrivit Anexei 16.

CAPITOLUL 16. FORȚA MAJORĂ

16.1 Prin forta majora se intelege orice eveniment extern ce se încadrează în prevederile art. 1351 Cod Civil, imprevizibil, absolut invincibil și inevitabil, independent de voința părților, inclusiv, dar fără a se limita la inundații, cutremure, alte calamități naturale, și care, survenind după încheierea Contractului, împiedică sau întârzie, total sau parțial, îndeplinirea obligațiilor izvorând din Contract.

16.2 Niciuna dintre Părți nu răspunde de neexecutarea la termen și/sau de executarea în mod necorespunzător, total ori parțial, a oricărei obligații care îi revine în baza Contractului, dacă neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a obligației respective este cauzată de un eveniment de forță majoră.

16.3 Partea care invocă forța majoră va fi exonerată de răspundere numai în măsura și pentru perioada în care îndeplinirea obligațiilor este împiedicată sau întârziată de situația de forță majoră.

16.4 Apariția forței majore se va comunica celeilalte Părți în termen de 3 zile prin telefon, în modalitatea de realizare a comunicărilor potrivit prezentului Contract, urmat de o scrisoare recomandată cu mențiunea constatării evenimentelor de acest gen, de către organele competente, în prezenta Părților. În caz de forță majoră, comunicată și constatată în condițiile de mai sus, executarea obligațiilor părților se decalează în consecință cu perioada corespunzătoare acesteia, cu mențiunea că nici una din Părți nu va solicita penalități pentru întârzierile în executarea Contractului. Partea care nu a îndeplinit obligația comunicării probei forței majore nu va fi exonerată de răspundere pentru prejudiciile cauzate de neexecutarea și/sau executarea necorespunzătoare a obligațiilor ca urmare a evenimentului de forță majoră.

16.5 Partea afectată de un caz de forță majoră este obligată să întreprindă, fără întârziere și în limita posibilului, orice măsuri necesare în vederea minimizării efectelor negative produse de evenimentul de forță majoră. De asemenea, Partea este obligată să reia îndeplinirea obligațiilor contractuale și să notifice în scris către cealaltă Parte despre aceasta, de îndată ce evenimentul de forță majoră încetează.

16.6 Executarea contractului va fi suspendată pe perioada de acțiune a forței majore, dar fără a prejudicia drepturile ce li se cuveneau părților până la apariția acesteia. În cazul dispariției sau imposibilității obiective de exploatare a bunurilor de retur pentru o perioadă mai mare de 30 zile, datorată forței majore, Părțile vor conveni asupra continuității sau încetării Contractului.

16.7 Dacă forța majoră acționează sau se estimează că va acționa pe o perioadă mai mare de 3 luni, fiecare Parte va avea dreptul să notifice celeilalte părți încetarea de plin drept a Contractului, fără ca vreuna dintre ele să pretindă daune-interese.

CAPITOLUL 17. CLAUZE SPECIALE PRIVIND MENȚINEREA ECHILIBRULUI CONTRACTUAL

17.1 Raporturile contractuale dintre Autoritatea Contractantă și Operator se bazează pe principiul

**Contract conform cu cerințele Regulamentului UE 1370/2007, actualizat și modificat prin
Regulamentul UE 2338/2016**

echilibrului financiar al delegării între drepturile care îi sunt acordate Operatorului și obligațiile care îi sunt impuse.

17.2 În vederea menținerii echilibrului contractual, în cazul în care pe parcursul executării Contractului, apare o situație caracterizată prin îndeplinirea cumulativă a condițiilor următoare:

- a) *schimbarea excepțională a împrejurărilor existente la data încheierii Contractului;*
- b) *schimbarea împrejurărilor nu a fost și nici nu putea fi, în mod rezonabil, avută în vedere de către Parte la data încheierii Contractului;*
- c) *Partea nu și-a asumat riscul schimbării împrejurărilor și nici nu putea fi în mod rezonabil considerată că și-ar fi asumat acest risc, care duce la crearea unui dezechilibru contractual prin îngreunarea semnificativă a obligațiilor uneia dintre Părți, la solicitarea oricărei Părți se va proceda la renegocierea Contractului.*

17.3 Dacă renegocierea nu duce la restabilirea echilibrului contractual ori Părțile nu ajung la un acord într-un termen rezonabil, disputa urmează să fie soluționată de instanțele judecătorești, care pot dispune încetarea contractului sau modificarea acestuia în sensul distribuirii în mod echitabil între părți a pierderilor și beneficiilor ce rezultă din schimbarea circumstanțelor.

CAPITOLUL 18. CONDIȚII SUSPENSIVE DE INTRARE ÎN VIGOARE A CONTRACTULUI

18.1 Următoarele condiții reprezintă, cumulativ, condiții suspensive de intrare în vigoare a Contractului, iar prezentul Contract va intra în vigoare la data îndeplinirii condițiilor de mai jos și va produce efecte numai în cazul în care:

- Operatorul obține Licență de traseu pentru fiecare dintre autobuzele care operează pe trasele atribuite potrivit Programului de transport al Operatorului, în termen de 90 de la data semnării Contractului.

CAPITOLUL 19. ÎNCETAREA CONTRACTULUI

19.1 Prezentul Contract încetează la expirarea duratei Contractului, cu excepția cazurilor de prelungire sau încetare înainte de ajungere la termen ca urmare a prevederilor Contractului. Părțile pot decide încetarea Contractului pe baza acordului lor de voință exprimat în scris.

19.2 Autoritatea Contractantă are dreptul să denunțe unilateral Contractul, cu un termen de preaviz de 90 zile și cu plata unei despăgubiri juste și prealabile către Operator, în cazul în care interesul național sau local o impune.

19.3 Contractul va înceta în cazul dispariției, dintr-o cauză de forță majoră, a bunurilor de retur sau a unei părți importante din acestea ori în cazul imposibilității obiective a Operatorului de a le exploata pe o perioadă mai mare de 30 zile, prin renunțare, fără plata unei despăgubiri, sub rezerva dispozițiilor art. 16.6 din Contract.

19.4 Următoarele acte, fapte sau omisiuni ale Operatorului dau dreptul Autorității Contractante să rezilieze Contractul, cu respectarea procedurii menționate la art. 19.7 de mai jos:

- a) Neplata de către Operator a redevenței stabilite potrivit Contractului pentru o perioadă de minim 3 luni;
- b) Încălcarea de 3 ori într-un an calendaristic a măsurilor stabilite de Autoritatea Contractantă potrivit prevederilor prezentului Contract;
- c) Operatorul nu adoptă programe de măsuri care să respecte condițiile contractuale și care să asigure atingerea indicatorilor de performanță asumați prin Contract, atunci când acest lucru este necesar potrivit prevederilor Contractului;
- d) Operatorul totalizează un număr de 20 încălcări majore ale indicatorilor de performanță, în decursul unui an, potrivit Anexei 11;
- e) Operatorul nu asigură prestarea serviciului de transport public local în condiții de

continuitate, potrivit Contractului, ori întrerupe efectuarea serviciului pentru o perioadă de cel puțin 5 zile, fără a fi incident vreun eveniment de forță majoră;

f) Pierderea valabilității uneia sau mai multor Licențe de traseu ori a uneia sau mai multor copii conforme ale Autorizației de transport;

g) Pierderea valabilității Licenței de transport și/sau a Autorizației de transport;

h) Operatorul încalcă interdicția de subdelegare ori de cesionare a drepturilor și obligațiilor izvorâte din Contract;

i) Operatorul nu asigură întreținerea corespunzătoare a bunurilor de retur ori a celor de preluare, provocându-le degradări semnificative sau încalcă restricția de înstrăinare a bunurilor de preluare pe durata Contractului;

j) Operatorul nu constituie garanția stabilită la Capitolul 7 din Contract.

19.5 Următoarele acte, fapte sau omisiuni ale UAT-urilor membre Asociației sau Autorității Contractante dau dreptul Operatorului să rezilieze Contractul, cu respectarea procedurii menționate la art. 19.7 de mai jos:

a) UAT-urile membre Asociației nu plătesc Compensația sau Diferențele de tarif prevazute în prezentul Contract pentru o perioadă mai mare de 2 luni;

b) Orice alte încălcări semnificative ale obligațiilor contractuale săvârșite de către Autoritatea Contractantă/UAT-urile membre Asociației.

19.6 Cu excepția cazului în care Contractul prevede altfel, orice notificare de încetare a Contractului va fi făcută de Partea care solicită încetarea prin transmiterea unei notificări în acest scop celeilalte Părți ("Notificarea de încetare").

19.7 Înainte de transmiterea Notificării de încetare, Partea care se consideră prejudiciată va convoca cealaltă Parte la negocieri, prin transmiterea unei notificări ("Notificarea de negociere"), în vederea încercării de soluționare a diferendului pe cale amiabilă. Notificarea de negociere va indica cel puțin următoarele elemente:

i. Data și locul unde vor avea loc negocierile;

ii. Obligațiile pretinse neîndeplinite;

iii. Termenul în care se așteaptă remedierea obligațiilor încălcate (termen care nu poate fi mai mic decât termenul menționat în Contract, pentru fiecare situație de neîndeplinire în parte).

19.8 Dacă (i) Partea în culpă nu se prezintă la negociere, așa cum această întâlnire a fost convocată conform prezentului Contract, sau (ii) negocierea nu conduce la soluționarea diferendului, sau (iii) Partea în culpă nu își îndeplinește toate obligațiile pretinse a fi îndeplinite, conform celor decise în procesul de negociere, Partea prejudiciată are dreptul să transmită Părții în culpa Notificarea de încetare.

19.9 Dacă (i) Partea prejudiciată renunță la pretențiile din Notificarea de negociere, sau (ii) Partea prejudiciată nu se prezintă la negociere, Partea prejudiciată nu va avea dreptul să transmită o Notificare de încetare privind obligațiile menționate în Notificarea de negociere, cu excepția situației în care este reluată procedura de la art. 19.7 de mai sus.

19.10 În situația în care în urma negocierilor pentru soluționarea diferendului pe cale amiabilă Părțile nu decid prin voință comună nici continuarea Contractului, nici încetarea Contractului, partea prejudiciată va transmite părții în culpa Notificarea de încetare și se va adresa instanței competente pentru constatarea rezilierii Contractului și stabilirea cuantumului prejudiciului.

19.11 La încetarea Contractului, indiferent de motiv:

i. Drepturile și obligațiile impuse Părților în baza Contractului vor înceta, cu excepția cazului în care Contractul prevede altfel;

ii. Operatorul va transmite de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, UAT-urile membre Asociației/Autorității Contractante bunurile de retur;

iii. UAT-urile membre Asociației/Autoritatea Contractantă va avea dreptul de a dobândi bunurile de preluare, în schimbul plății către Operator în termen de 60 zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea contabilă actualizată a bunurilor de preluare.

19.12 În cazul încetării Contractului din culpa Autorității Contractante, înainte de termenul stabilit în Contract:

i. Autoritatea Contractantă/UAT-urile membre Asociației vor prelua Bunurile de retur

realizate de Operator în temeiul prezentului Contract, precum și pe cele în curs de realizare; și

ii. Autoritatea Contractantă/UAT-urile membre Asociației vor plăti Operatorului daune-interese pentru repararea prejudiciului pe care Autoritatea Contractantă/UAT-urile membre l-a cauzat în mod direct Operatorului.

19.13 Operatorul trebuie ca, la încetarea Contractului din alte cauze decât prin forță majoră, să asigure continuitatea prestării Serviciului de transport public local, în condițiile stipulate în Contract, până la preluarea acestuia de către Autoritatea Contractantă sau de către un alt operator.

CAPITOLUL 20. RĂSPUNDEREA CONTRACTUALĂ

20.1 Nerespectarea dovedită de către Părți a obligațiilor contractuale prevăzute în Contract atrage răspunderea contractuală a Părții în culpă.

20.2 Autoritatea Contractantă are dreptul să sancționeze și să penalizeze Operatorul în cazul în care acesta nu prestează serviciul la parametrii de performanță, eficiență și calitate la care s-a obligat prin prezentul Contract și reglementările legale în vigoare, ori nu asigură continuitatea serviciului.

20.3 Operatorul este obligat la plata de despăgubiri către Autoritatea Contractantă pentru neîndeplinirea obligațiilor asumate prin prezentul Contract, după cum urmează:

- 5000 lei la 7500 lei pentru neaplicarea măsurilor impuse de către Autoritatea Contractantă în termenul prevăzut, ca urmare a controalelor efectuate privind modul de executare a Contractului sau evaluării modului de realizare a operării;
- 2000 lei la 4000 lei pentru nerespectarea altor termene prevăzute în Contract, altele decât cele de la punctul de mai sus;
- 3000 lei pentru utilizarea altor mijloace auto de transport de călători altele decât cele stabilite prin Contractul și caietul de sarcini;
- 1500 lei la 2000 lei pentru nerespectarea programului de vanzare a Titlurilor de călătorie prevăzut în Anexele 6.3.1., 6.3.2 și 6.3.3.
- 1000 lei pentru nerespectarea gravă a condițiilor de salubritate a mijlocului de transport și a mediului
- 100 lei pentru nerespectarea condițiilor minime de salubritate a mijlocului de transport.

20.4 Pentru orice alte prejudicii suplimentare dovedite, cauzate de încălcarea oricăror altor obligații stabilite în Contract, Partea în culpa este obligată la daune-interese, potrivit principiului reparării integrale a prejudiciului.

CAPITOLUL 21. REDEFINIREA CLAUZELOR CONTRACTUALE

21.1 Orice modificare a Contractului este rezultatul acordului intervenit între Părți, exprimat într-un act adițional.

21.1.1 Revizuirea anuală a nivelului indicatorilor de performanță, potrivit Anexei 11, nu este considerată o modificare a Contractului.

21.2 Modificări Unilaterale efectuate de Autoritatea Contractantă

21.2.1 Autoritatea Contractantă poate modifica unilateral orice parte a Contractului din motive excepționale legate de interesul public local, cu notificare prealabilă transmisă cu 30 zile înainte către Operator.

21.2.2 În cazul în care modificarea unilaterală a Contractului îi aduce un prejudiciu, Operatorul are dreptul să primească o justă despăgubire în termen de 90 de zile de la dovedirea prejudiciului. În cazul dezacordului între Părți cu privire la existența prejudiciului ori la valoarea despăgubirii, acestea vor fi stabilite de către instanța judecătorească competentă. Acest dezacord nu poate în nici un caz să permită Operatorului să suspende executarea obligațiilor stabilite în Contract.

21.2.3 Programul de transport, poate fi modificat de Autoritatea Contractantă, prin hotărârea

Adunarii Generale a ADI METROPOLITAN TRANS, dacă acest fapt este justificat din punct de vedere social și al viabilității economice a teritoriului controlat de Autoritatea Contractantă, cu notificarea Operatorului cu cel puțin 30 de zile înainte de modificare. Operatorul nu poate refuza modificările solicitate de Autoritatea Contractantă, cu excepția cazului în care cererea depășește capacitatea de transport.

21.3 Modificări solicitate de Operator privind Capacitatea Serviciului

21.3.1 Operatorul va avea obligația de a transmite către Autoritatea Contractantă informațiile, sesizările, analizele proprii culese în timpul implementării prezentului contract, necesare reevaluării Programului de transport din punct de vedere social și al viabilității economice a teritoriului controlat de Autoritatea Contractantă.

21.4 Alte modificări

21.4.1 În cazul în care orice prevederi ale Contractului devin incompatibile cu legislația sau regulamentele din România sau din Uniunea Europeană, Contractul va fi modificat de Părți. Acest lucru nu va afecta valabilitatea celorlalte clauze ale Contract.

21.4.2 Orice deficiențe sau contradicții din Contract pot fi rectificate ca urmare a negocierii de către Părți a modificărilor necesare, în cel mai scurt timp posibil, în conformitate cu scopul Contractului.

CAPITOLUL 22. LITIGII

22.1 Părțile vor depune toate eforturile rezonabile în scopul soluționării pe cale amiabilă a conflictelor dintre acestea, decurgând din executarea Contractului.

22.2 Dacă există vreo dispută, controversă sau pretenție care rezultă din sau în legătură cu prezentul Contract, încălcare, încetare, sau anulare a Contractului, Partea căzută în pretenții are obligația să notifice cealaltă Parte în legătură cu poziția sa împreună cu propunerea de conciliere directă.

22.3 În cazul apariției unei dispute, aceasta nu îndreptățește Operatorul să suspende prestarea Serviciului de transport public local ori Autoritatea Contractantă să suspende executarea obligațiilor sale, potrivit prezentului Contract.

22.4 În cazul în care o dispută nu este soluționată în termen de 45 de zile din momentul în care Părțile au început negocierile pentru soluționarea disputei pe cale amiabilă, sau dacă asemenea negocieri nu sunt începute în termen de 45 de zile de la notificarea oficială a disputei de către una dintre Părți celeilalte Părți, acestea se vor adresa instanței judecătorești competente.

CAPITOLUL 23. LEGEA APLICABILĂ

23.1 Prezentul Contract, precum și orice dispute sau cereri rezultate din ori în legătură cu prezentul Contract ori cu încheierea acestuia (inclusiv dispute sau cereri extracontractuale) sunt guvernate și interpretate în conformitate cu legea română.

23.2 Prezentul Contract se completează cu prevederile Noului Cod civil și cu reglementările legale speciale în materia transportului public local.

CAPITOLUL 24. ALTE CLAUCZE

24.1 Orice notificare, adresă, cerere sau făcută în legătură cu executarea Contractului va fi efectuată în scris, în limba română.

24.2 Toate notificările, adresele, cererile sau alte comunicări vor fi transmise prin fax, email și vor fi confirmate în mod prompt prin scrisoare recomandată sau email cu confirmare de primire la adresa Părții destinatare.

24.3 Data primirii de către destinatar a oricărei notificări sau comunicări transmise prin:

(i) scrisoare recomandată cu confirmare de primire, va fi data înscrisă pe confirmarea de primire,

**Contract conform cu cerințele Regulamentului UE 1370/2007, actualizat și modificat prin
Regulamentul UE 2338/2016**

de către oficiul poștal de la destinație;

(ii) fax, va fi data expedierii înscrisă în raportul atestând transmiterea prin fax;

(iii) email, va fi data primirii înscrisă în casuta poștei electronice.

În situația în care faxul sau email-ul nu a fost expediat într-o zi lucrătoare, sau nu a fost expediat în intervalul orar 9-17, data recepționării se consideră a fi următoarea zi lucrătoare.

24.4 Toate notificările și comunicările efectuate în legătură cu prezentul Contract vor fi considerate valabile numai dacă au fost efectuate la următoarele adrese:

Către Autoritatea Contractantă la:

Adresa: str. Marasesti, nr.72, Focsani

În atenția: Enache Aurica

Fax: [...]

Email:metropolitantrans@yahoo.com

Către Operator la:

Adresa: str. Marasesti, nr.72, Focsani

În atenția: Diaconu Ion

Fax: 0237.221901

Email : transpub@focsani.info

CAPITOLUL 25. DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII

25.1 Clauzele minime obligatorii ale prezentului contract sunt cele prevăzute în Legea nr. 92/2007, Legea nr. 51/2006 respectiv în Regulamentul CE nr. 1370/2007.

25.2 Limba care guvernează Contractul este limba română.

În toate problemele care nu sunt prevăzute în prezentul Contract, părțile se supun prevederilor legislației specifice în vigoare.

25.3 Anexele de la 1 la 17 fac parte integrantă din prezentul Contract.

25.4 Capitolele referitoare la drepturile și obligațiile părților se completează cu prevederile reglementărilor în vigoare referitoare la drepturile și obligațiile în raporturile dintre autoritățile administrației publice locale și operatorii de transport rutier/transportatorii autorizați care efectuează servicii de transport public de persoane.

Prezentul contract a fost semnat astăzi, [...], în [...] exemplare originale, din care [...] pentru Autoritatea Contractantă și [...] pentru Operator.

AUTORITATE CONTRACTANTĂ

OPERATOR

**Asociația de Dezvoltare
Intercomunitară Metropolitan Trans**

SC Trasport Public S.A.

Municipiul Focsani

Comuna Campineanca

Comuna Golesti

Comuna Gologanu

Comuna Milcovul

Comuna Rastoaca

Comuna Vinatori

Anexe la Contract

Următoarele anexe vor constitui parte integrantă a Contractului:

Anexa 1 – Legislația cu Privire la Transportul Public Local de Călători

Anexa 2 – Program de Transport

Anexa 2.1 Programul de transport

Anexa 2.1.1 – Program de Transport pentru Reteaua de Tramvaie

Anexa 2.1.2 – Program de Transport pentru Reteaua de Troleibuze

Anexa 2.1.3 – Program de Transport pentru Reteaua de Autobuze

Anexa 2.2 – Program de Circulație

Anexa 2.2.1 – Program de Circulație Tramvaie

Anexa 2.2.2 – Program de Circulație Troleibuze

Anexa 2.2.3 – Program de Circulație Autobuze

Anexa 3 – Programul de Investiții

Anexa 3.1 – Programul de Investiții al Operatorului

Anexa 3.2 – Programul de Investiții al Autorității Contractante

Anexa 3.3 – Fundamentarea Necesarului Anual de Fonduri Pentru Investiții din Surse Proprii

Anexa 4 – Bunuri Utilizate de Operator în Executarea Contractului

Anexa 4.1 – Bunuri de Retur

Anexa 4.2 – Bunuri de Preluare

Anexa 4.3 – Bunuri Proprii ale Operatorului

Anexa 4.4 – Procesul-Verbal de Predare-Preluare a Bunurilor Concesionate

Anexa 5 – Mijloace de Transport

Anexa 5.1 – Cerințe Standard Pentru Mijloace de Transport

Anexa 5.2 – Lista Mijloacelor de Transport Utilizate la Prestarea PSO

Anexa 6 – Tarife de călătorie

Anexa 6.1 – Tarife de călătorie Practicate în momentul încheierii Contractului

Anexa 6.2 – Modalitatea de Stabilire, Modificare sau Ajustare a Tarifelor de călătorie

Anexa 6.3 – Lista Punctelor de Distribuție a Titlurilor de Călătorie și Programul de Funcționare

Anexa 6.3.1 – Lista Chioscurilor

Anexa 6.3.2 – Lista Punctelor de Vânzare – Spații Comerciale

Anexa 6.3.3 – Lista Automatelor de Vânzare

Anexa 7 – Diferențele de Tarif

Anexa 7.1 – Categoriile de Pasageri care Beneficiază de Gratuități și Reduceri la Transportul în Comun

Anexa 7.2 – Modul de Acordare a Diferențelor de Tarif

Anexa 7.3 – Fundamentarea Anuală a Diferențelor de Tarif Pentru Protecția Socială

Anexa 7.4 – Modelul Formularului de Decont pentru Diferențele de Tarif

Anexa 8 – Modelele Formulelor de Decont Pentru Plata Compensăției

Anexa 8.1 – Raport Lunar de Constatare

Anexa 8.2 – Raport Anual de Constatare

Anexa 9 – Costuri Eligibile Incluse în Calculul Decontării PSO și Cerințele Privind Contabilitatea Separată

Anexa 10 – Calculul Costului Unitar pe Kilometru

Anexa 10.1 – Metodologia de Calcul a Costului Unitar/ Kilometru

Anexa 10.2 – Formula de Indexare a Costului Unitar/ Kilometru

Anexa 11 – Indicatori de Performanță ai Serviciului și Modalitatea de Calcul al Penalităților

Anexa 12 – Indicele de Satisfacție a Pasagerilor (ISP)

Anexa 13 – Metodologia de Monitorizare și Evaluare a Programului de Transport al Operatorului

Anexa 14 – Caiet de Sarcini al Serviciului de Transport Public Local de Persoane prin Curse Regulate în Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Metropolitan Trans

Anexa 15 – Regulament pentru Efectuarea Serviciului de Transport Public Local de Persoane prin Curse Regulate în Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Metropolitan Trans

Anexa 16 – Politică Privind Resursele Umane și Politică Socială

Anexa 17 – Estimarea Anuală a Compensatiei

Anexa 1 – Legislatia cu privire la transportul public local de călători

Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
LEGISLAȚIE ROMÂNEASCĂ	
	Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
	Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006;
	Ordonanță nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
	Normă metodologică din 30/11/2011 privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
	Ordonanță nr. 19/1997 privind transporturile;
	Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice;
	Ordonanță de urgență nr. 30/2013 pentru prelungirea valabilității licențelor de traseu și a programelor de transport public județean;
	Ordonanță nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
	Ordonanță nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
	Ordonanță nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;
	Ordonanța nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora;
	Ordonanță nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
	Ordonanța nr. 21/2011 privind înființarea Autorității Metropolitane de Transport București;
	Ordin nr. 258/2012 pentru aprobarea Normelor privind condițiile de efectuare a serviciilor de transport public de persoane cu autobuzele în zona metropolitană București;
	Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
	Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local;
	Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;

Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
	Ordinul Ministrului Administrației și Internelor nr. 240/2012 privind aprobarea criteriilor de evaluare, a punctajelor și a metodologiei de punctare privind criteriile de evaluare ale operatorului de transport, în vederea atribuirii traseelor pentru transportul rutier public de persoane prin servicii regulate în trafic județean;
	Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
	Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier;
	Hotărârea Guvernului nr. 24/2013 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor;
	Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române;
	Hotărârea Guvernului nr. 527/2013 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice;
	Regulament al Guvernului din 02/11/2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
	Regulament al Guvernului din 17/02/2010 de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România;
	Regulament-cadru al Ministrului transporturilor din 27/11/2007 pentru efectuarea transportului public local;
	Normă a Ministrului Transporturilor din 13/04/2000 privind autorizarea, din punct de vedere tehnic, a furnizorilor de produse și/sau servicii pentru transportul feroviar și cu metroul;
	Normă a Ministrului Transporturilor din 13/04/2000 privind activitatea de inspecție tehnică în transportul feroviar și cu metroul;
	Normă a Ministrului Transporturilor din 13/04/2000 privind acordarea de agremente tehnice feroviare în transportul feroviar și cu metroul;
	Normă metodologică a Ministrului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței din 27/03/2002 privind clasificarea pe categorii a autobuzelor și microbuzelor utilizate pentru transporturi publice de persoane prin servicii regulate în trafic național.
	Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1
	Ordinul Ministrului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2
LEGISLAȚIE EUROPEANĂ	
	Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;

Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
	Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier;
	Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport
	Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic
	Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor

Anexa 2 Program de transport

Program normal - de la data 01.01.2019 la data de 30.06.2019 si 15.09.2019 - 21.12.2019

Program de vacanta - se aplica in perioada vacanțelor școlare

Programul de vacanta cuprinde programul de transport in conditii de flux redus de calatori, respectiv în perioadele în care sunt concedii de odihnă și vacanțe în cuantum semnificativ, care determină un grad total de mobilitate mai scazut al populației, comparative cu perioadele normale din an.

Pentru anul 2019 programul de vacanta se aplică în perioadele: 30 iunie- 15 septembrie 2019 si 21 decembrie - 31 decembrie 2019

Program de noapte –nu exista

Program la evenimente speciale: in vederea suplimentarii numarului de mijloace de transport sau a programului de circulatie pe anumite trasee autoritatea contractanta va face o solicitare scrisa catre operator

Anexa 2.1 Programul de transport

SITUATIA CURSELOR SI A KILOMETRILOR PRECONIZATI A FI REALIZATI IN TRANSPORT PUBLIC LOCAL DIN MUNICIPIUL FOCSANI IN 2019

Traseul	Km/crs	L-V				S,D				Total anual L-V		Total anual S,D		TOTAL Km/2019
		crs/zi	Km/zi	Km disl	Total Km	crs/zi	Km/zi	Km disl	Total Km	crs	Km	crs	Km	
2	18,00	30	540,00	8	548,00	15	270,00	8	278,00	7500	137000,00	1725	31970	168970
3	17,00	60	1020,00	16	1036,00	30	510,00	8	518,00	15000	259000,00	3450	59570	318570
4	13,20	93	1227,60	0	1227,60	43	567,60	0	567,60	23250	306900,00	4945	65274	372174
51	16,00	30	480,00	8	488,00	14	224,00	4	228,00	7500	122000,00	1610	26220	148220
6	19,00	27	513,00	20	533,00	14	266,00	10	276,00	6750	133250,00	1610	31740	164990
7	16,00	12	192,00	4	196,00	12	192,00	4	196,00	3000	49000,00	1380	22540	71540
8	16,50	13	214,50	0	214,50	13	214,50	0	214,50	3250	53625,00	1495	24667,5	78292,50
9	15,00	17	255,00	10	265,00	17	255,00	10	265,00	4250	66250,00	1955	30475	96725
10	19,80	15	297,00	8	305,00	15	297,00	4	301,00	3750	76250,00	1725	34615	110865

SITUATIA CURSELOR SI A KILOMETRILOR PRECONIZATI A FI REALIZATI IN TRANSPORTUL JUDETEAN DIN CADRUL ASOCIATIEI INTERCOMUNITARE IN 2019

Traseul	Km/crs	L-V				S,D				Total anual L-V		Total anual S,D		TOTAL Km/2019
		crs/zi	Km/zi	Km dis	Tot Km/zi	crs/zi	Km/zi	Km dis	Tot Km/zi	crs	Km	crs	Km	
1 (GOLESTI)	16	92	1472	24	1496	59	944,00	16	960,00	23000	374000	6785	110400	4844000
CAMPINEANCA	22,00	29	638,00	0	638,00	12	264,00	0	264,00	7250	159500	1380	30360	189860
MILCOVUL GOLOGANU	40,00	19	760,00	0	760,00	14	560,00	0	560,00	4750	190000	1610	64400	254400
RASTOACA	26,00	12	312,00	4	316,00	8	208,00	4	212,00	3000	79000	920	24380	103380
JORASTI	26,00	19	494,00	8	502,00	14	364,00	4	368,00	4750	125500	1610	42320	167820
RADULESTI	38,00	10	380,00	8	388,00	6	228,00	4	232,00	2500	97000	690	26680	123680

Anexa 2.1.1 – Program de Transport pentru rețeaua de autobuze

Municipiul Focsani

Linia Nr. statii lungi mea	Traseul	Capacitate (nr.locuri)	Intervalul de succedare a curselor : zilele 1-5 (6,7) Numarul mijloacelor de transport : zilele 1-5 (6,7)				Plecari de la capetele de traseu	
			05:30- 08:30	08:30- 14:30	14:30- 18:30	18:30- 22:00	prima	ultima
2 14/12 18	Dus : GARA - Liceul Economic 1 - Muzeu 1 - Centru - Telekom - Caserie ENET - 2 Stejari - Brailei UPC - Brailei Max - Kaufland 1 - ANL Democratiei - Aqua Land - Abator - Mandrestii Intors : Mandrestii - Abator - Olitex - ANL Democratiei - Kaufland 2 - Brailei - Brailei Quattro - Tribunal - Sporul - Muzeu 2 - Liceul Economic 2 - GARA Capat 1 : Gara Capat 2 : Mandrestii	140	30 (60) 2 (1)	30 (60) 2 (1)	30(60) 2 (1)	30 (60) 2 (1)	5:30	20:00
3 21/20 17	Dus : GARA - Liceul Economic 1 - Muzeu 1 - Centru - Finante MOL - Obor - Rosca Conf - Vranco - Colegiul Cuza - Teatru - Caserie ENET - 2 Stejari - Brailei UPC - Brailei Max - Colegii tehnice 1 - ENET 1 - Complex Sud - Universitatea Baritii - Vase Emailate - Bumbac - Laminorul Intors : Laminorul - Bumbac - ANL 1 - Plomba - Blocuri M - ENET 2 - Colegii Tehnice 2 - Brailei - Brailei Quattro - Tribunal - Biserica Catolica - Colegiul Cotea - Spital - Penny - Obor Zafir - Finante - Electrica - Muzeu 2 - Liceul Economic 2- Gara Capat 1 : Gara Capat 2 : Laminorul	280	15 (30) 4 (2)	15 (30) 4 (2)	15(30) 4 (2)	15 (30) 4 (2)	5:45	20:30

4	Dus : AUTOGARA - Obor - Rosca Conf - Vranco- Colegiul Cuza - Teatru - Sporul - Complex Coop - Comisariat - ENET 1 - Complex Sud - Universitatea Baritiu - Vase Emailate - Bumbac - Laminorul							
15/15 13,2	Intors : Laminorul - ANL 1 - Plomba - Blocuri M - ENET 2 - Polivalenta - Capela - Centru Alcor -Telekom - Biserica Catolica -Colegiul Cotea - Spital - Penny - Obor Zanfir- AUTOGARA Capat 1 : Autogara Capat 2 : Laminorul	420	10 (15) 6 (4)	10 (15) 6 (4)	10(15) 6 (4)	10 (15) 6 (4)	5:10	20:30
51 17/20 16	Dus : Valcele - Comat - Pasaj CFR 1 - Politia Municipala 1 - GARA - Liceul Economic 1 - Muzeu 1 - Centru - Complex Coop - Comisariat - ENET 1 - Complex Sud - Zanfir Sud - Pako Sud - Aleea 1 Iunie - Aviatorilor - ANL Democratiei Intors : ANL Democratiei - Aviatorilor - Aleea 1 Iunie - Camine Sud - Pako Sud - Aleea Stadionului - Amadeus - Plomba - Blocuri M - ENET 2 - Polivalenta - Capela - Centru Alcor - Muzeu 2 - Liceul Economic 2- GARA - Politia Municipala 2 - Pasaj CFR 2 - Comat - Valcele Capat 1 : Valcele Capat 2 : ANL Democratiei	50	30 (60) 2 (1)	30 (60) 2 (1)	30(60) 2 (1)	30 (60) 2 (1)	5:50	19:50
6 16/18 19	Dus : Carrefour - Lidl - Vranco - Colegiul Cuza - Teatru - Colegiul Unirea - Piata Bahne - Panduri - Brailei Max - Colegii tehnice 1 - ENET 1 - Mausoleu - Aleea 1 Iunie - Dispensar Sud - Praktiker - ANL Democratiei Intors : ANL Democratiei - Praktiker - Revolutiei - Aleea 1 Iunie - Mausoleu - Blocuri M - ENET 2 - Colegii Tehnice 2 - Brailei - Panduri - Piata Bahne - Colegiul Unirea - Biserica Catolica - Colegiul Cotea - Spital - Petrom - Onasis - Carrefour Capat 1 : Carrefour Capat 2 : ANL Democratiei	50	30 (60) 2 (1)	30 (60) 2 (1)	30(60) 2 (1)	30 (60) 2 (1)	5:55	18:55

7	Dus : GARA - Liceul Economic 1 - Muzeu 1 - Centru - Finante MOL - Obor - Rosca Conf - Vranco - Colegiul Cuza - Teatru - Caserie ENET - 2 Stejari - Brailei UPC - Brailei Max - Kaufland 1 - Onasis - Carrefour							
18/15 16	Intors : Carrefour - Kaufland 2 - Brailei - Brailei Quattro - Tribunal - Biserica Catolica - Colegiul Cotea - Spital - Penny - Obor Zanfir - Finante - Electrica - Muzeu 2 - Liceul Economic 2- Gara Capat 1 : Gara Capat 2 : Carrefour	70	60 (60) 1 (1)	60 (60) 1 (1)	60(60) 1 (1)	60 (60) 1 (1)	7:30	18:30
8	Dus : Autogara - Bicz - Gara - Politia Municipala 2 - Pasaj CFR 2 - Spalatoria RAL - Liceul Pedagogic - Unirea Principatelor - Centru Alcor - Telekom - Biserica Catolica - Colegiul Cotea - Spital - Petrom - Carrefour							
12/11 16,5	Intors : Carrefour - Lidl - Vranco - Colegiul Cuza - Teatru - Sporul - Unirea Principatelor - Liceul Pedagogic - Spalatoria RAL - Pasaj CFR 1 - Politia Municipala 1 - Gara - Bicz - Autogara Capat 1 : Autogara Capat 2 : Carrefour	70	30 (60) 2 (1)	30 (60) 2 (1)	30(60) 2 (1)	30 (60) 2 (1)	6:45	18:45
9	Dus :Laminorul - ANL 1 - Plomba - Blocuri M - ENET 2 - Polivalenta - Complex Coop - Centru Alcor - Telekom - Biserica Catolica -Colegiul Cotea - Spital - Petrom - Onasis - Carrefour							
12/11 15	Intors : Carrefour - Lidl - Vranco - Colegiul Cuza - Teatru - Sporul - Capela - Comisariat - ENET 1 - Complex Sud - Universitatea Baritiu - Vase Emailate - Bumbac - Laminorul Capat 1 : Laminorul Capat 2 : Carrefour	70	60 (60) 1 (1)	60 (60) 1 (1)	60(60) 1 (1)	60 (60) 1 (1)	6:00	22:00

10	Dus : Autogara - Obor - Rosca Conf - Vranco - Colegiul Cuza - Teatru - Caserie ENET - Gradina Publica - Complex Coop - Comisariat - ENET 1 - Complex Sud - Universitatea Baritiu - Vase Emailate - Bumbac - Laminorul - Militari							
12/11 19,8	Intors : Militari - Laminorul - Bumbac - ANL 1 - Plomba - Blocuri M - ENET 2 - Polivalenta - Capela - Parcul Schuman - Tribunal - Biserica Catolica -Colegiul Cotea - Spital - Penny - Obor Zanfîr - Autogara Capat 1 : Autogara Capat 2 : Militari	95	30 (60) 2 (1)	60 (60) 1 (1)	60(60) 1 (1)	60 (60) 1 (1)	6:00	20:00
11	Dus : AUTOGARA - Finante - Electrica - Telekom - Caseria Enet - 2 Stejari - Policlinica 2 - Anghel Saligny - Grand'Or - Comat - Valcele							
12/11 12,6	Intors : Valcele - Comat - Grand'Or - Anghel Saligny- Policlinica 2 - Tribunal - Sporul - Finante Mol - AUTOGARA Capat 1 : Autogara Capat 2 : Valcele	25	60 (0) 1 (0)	60 (0) 1 (0)	60(0) 1 (0)	60 (0) 1 (0)	6:30	18:30

JUDETEAN

Linia Nr. statii lungimea	Traseul	Capacitate (nr. locuri)	Intervalul de succedare a curselor : zilele 1-5 (6,7) Numarul mijloacelor de transport : zilele 1-5 (6,7)				Plecari de la capetele de traseu	
			05:30-08:30	08:30-14:30	14:30-18:30	18:30-22:00	prima	ultima
1 Golesti 12/11 16	Dus : GARA - Liceul Economic 1 - Muzeu 1 - Centru - Complex Coop - Comisariat - ENET 1 - Complex Sud - Universitatea Baritui - Vase Emailate - Bumbac - Golesti Intors : Golesti - ANL 1 - Plomba - Blocuri M - ENET 2 - Polivalenta - Capela - Centru Alcor - Muzeu 2 - Liceul Economic 2- GARA Capat 1 : Gara Capat 2 : Golesti	420	10 (15) 6 (4)	10 (15) 6 (4)	10 (15) 6 (4)	10 (15) 6 (4)	5:30	21:30
Campineanca 12/11 22	Dus : AUTOGARA - Finante - Electrica - Complex Coop - Comisariat - Anghel Saligny - Grand'Or - Comat - Valcele - Campineanca Intors : Campineanca - Valcele - Comat - Grand'Or - Anghel Saligny - Polivalenta - Capela - Centru Alcor - Finante Mol - AUTOGARA Capat 1 : Autogara Capat 2 : Campineanca	140	30 (30) 2 (2)	30 (30) 2 (2)	30 (60) 2 (1)	30 (60) 2 (1)	5:30	20:00
Milcovul - Gologanu 12/11 40	Dus : AUTOGARA - Finante - Electrica - Telekom - Caseria Enet - 2 Stejari - Brailei UPC - Brailei Max - Kaufland - ANL Democratiei - Aqua Land - Lomotesti - Milcovul Intors : Milcovul - Lomotesti - Olitex - ANL Democratiei - Kaufland - Brailei - Brailei Quattro - Tribunal - Sporul - Finante Mol - AUTOGARA Capat 1 : Autogara Capat 2 : Gologanu	210	30 (60) 3 (2)	60 (60) 2 (2)	30 (60) 3 (2)	60 (60) 2 (2)	5:15	20:00

Rastoaca	Dus : GARA - Liceul Economic - Muzeu - Centru - Telekom - Caseria Enet - 2 Stejari - Brailei UPC - Brailei Max - Kaufland - ANL Democratiei - Aqua Land - Mandrestii - Rastoaca							
12/11 26	Intors : Rastoaca - Mandrestii - Olitex - ANL Democratiei - Kaufland - Brailei - Brailei Quattro - Tribunal - Sporul - Muzeu - Liceul Economic - GARA Capat 1 : Gara Capat 2 : Rastoaca	70	60 (60) 1 (1)	60(120) 1 (1)	60(120) 1 (1)	60(120) 1 (1)	5:10	19:30
Vana tori - Jorasti	Dus : GARA - Liceul Economic 1 - Muzeu 1 - Centru - Telekom - Biserica Catolica -Colegiul Cotea - Spital - Petrom - Cartier Petrestii - Vanatori - Jorasti							
14/12 26	Intors : Jorasti - Vanatori - Cartier Petrestii - Lidl - Vranco - Colegiul Cuza - Teatru - Sporul - Muzeu 2 - Liceul Economic 2- GARA Capat 1 : Gara Capat 2 : Jorasti	140	30 (60) 2 (1)	30 (60) 2 (2)	30 (60) 2 (1)	30 (60) 2 (1)	5:15	20:00
Balta Ratei Radulesti	Dus : GARA - Liceul Economic 1 - Muzeu 1 - Centru - Telekom - Biserica Catolica -Colegiul Cotea - Spital - Petrom - Cartier Petrestii - Petrestii - Balta RATEi - Mircestii Noi - Mircestii Vechi - Radulesti							
14/12 30	Intors : Radulesti - Mircestii Vechi - Mircestii Noi - Balta Ratei - Petrestii - Cartier Petrestii - Lidl - Vranco - Colegiul Cuza - Teatru - Sporul - Muzeu 2 - Liceul Economic 2- GARA Capat 1 : Gara Capat 2 : Radulesti	70	45 (90) 2 (1)	90 (90) 1 (1)	90(180) 1 (1)	90(180) 1 (1)	5:30	19:30

Anexa 2.2 – Program de Circulație

Anexa 2.2.1 – Program de circulație autobuze

Linia 1 GOLESTI

Ruta și stații:

Dus : GARA - Liceul Economic 1 - Muzeu 1 - Centru - Complex Coop - Comisariat - ENET 1 - Complex Sud - Universitatea Baritui - Vase Emailate - Bumbac - Golesti

Intors : Golesti - ANL 1 - Plomba - Blocuri M - ENET 2 - Polivalenta - Capela - Centru Alcor - Muzeu 2 - Liceul Economic 2- GARA

Capacitate de transport : 420 locuri

Grafic de circulație

Luni - Vineri

	Plecari din Gara	Plecari Golesti		Plecari din Gara	Plecari Golesti		Plecari din Gara	Plecari Golesti
ABZ 1	5:30	5:55	ABZ 2	10:40	11:05	ABZ 3	15:50	16:20
ABZ 2	5:40	6:05	ABZ 3	10:50	11:20	ABZ 4	16:00	16:25
ABZ 3	5:50	6:20	ABZ 4	11:00	11:25	ABZ 5	16:10	16:35
ABZ 4	6:00	6:25	ABZ 5	11:10	11:35	ABZ 6	16:20	16:45
ABZ 5	6:10	6:35	ABZ 6	11:20	11:45	ABZ 1	16:30	16:55
ABZ 6	6:20	6:45	ABZ 1	11:30	11:55	ABZ 2	16:40	17:05
ABZ 1	6:30	6:55	ABZ 2	11:40	12:05	ABZ 3	16:50	17:20
ABZ 2	6:40	7:05	ABZ 3	11:50	12:20	ABZ 4	17:00	17:25
ABZ 3	6:50	7:20	ABZ 4	12:00	12:25	ABZ 5	17:10	17:35
ABZ 4	7:00	7:25	ABZ 5	12:10	12:35	ABZ 6	17:20	17:45
ABZ 5	7:10	7:35	ABZ 6	12:20	12:45	ABZ 1	17:30	17:55
ABZ 6	7:20	7:45	ABZ 1	12:30	12:55	ABZ 2	17:40	18:05
ABZ 1	7:30	7:55	ABZ 2	12:40	13:05	ABZ 3	17:50	18:20
ABZ 2	7:40	8:05	ABZ 3	12:50	13:20	ABZ 4	18:00	18:25
ABZ 3	7:50	8:20	ABZ 4	13:00	13:25	ABZ 5	18:10	18:35
ABZ 4	8:00	8:25	ABZ 5	13:10	13:35	ABZ 6	18:20	18:45
ABZ 5	8:10	8:35	ABZ 6	13:20	13:45	ABZ 1	18:30	18:55
ABZ 6	8:20	8:45	ABZ 1	13:30	13:55	ABZ 2	18:40	19:05
ABZ 1	8:30	8:55	ABZ 2	13:40	14:05	ABZ 3	18:50	19:20
ABZ 2	8:40	9:05	ABZ 3	13:50	14:20	ABZ 4	19:00	19:25
ABZ 3	8:50	9:20	ABZ 4	14:00	14:25	ABZ 5	19:10	19:35
ABZ 4	9:00	9:25	ABZ 5	14:10	14:35	ABZ 6	19:20	19:45

ABZ 5	9:10	9:35	ABZ 6	14:20	14:45	ABZ 1	19:30	19:55
ABZ 6	9:20	9:45	ABZ 1	14:30	14:55	ABZ 2	19:40	20:05
ABZ 1	9:30	9:55	ABZ 2	14:40	15:05	ABZ 3	19:50	20:20
ABZ 2	9:40	10:05	ABZ 3	14:50	15:20	ABZ 5	20:10	20:35
ABZ 3	9:50	10:20	ABZ 4	15:00	15:25	ABZ 1	20:30	20:55
ABZ 4	10:00	10:25	ABZ 5	15:10	15:35	ABZ 3	20:50	21:20
ABZ 5	10:10	10:35	ABZ 6	15:20	15:45	ABZ 5	21:10	21:35
ABZ 6	10:20	10:45	ABZ 1	15:30	15:55	ABZ 1	21:30	21:55
ABZ 1	10:30	10:55	ABZ 2	15:40	16:05			

S, D SI SARBATORILE LEGALE

Plecari Plecari
din Gara Golesti

Plecari Plecari
din Gara Golesti

ABZ 1	5:55	6:20	ABZ 4	13:40	14:05
ABZ 2	6:10	6:35	ABZ 1	13:55	14:20
ABZ 3	6:20	6:50	ABZ 2	14:10	14:35
ABZ 4	6:40	7:05	ABZ 3	14:25	14:50
ABZ 1	6:55	7:20	ABZ 4	14:40	15:05
ABZ 2	7:10	7:35	ABZ 1	14:55	15:20
ABZ 3	7:20	7:50	ABZ 2	15:10	15:35
ABZ 4	7:40	8:05	ABZ 3	15:25	15:50
ABZ 1	7:55	8:20	ABZ 4	15:40	16:05
ABZ 2	8:10	8:35	ABZ 1	15:55	16:20
ABZ 3	8:20	8:50	ABZ 2	16:10	16:35
ABZ 4	8:40	9:05	ABZ 3	16:25	16:50
ABZ 1	8:55	9:20	ABZ 4	16:40	17:05
ABZ 2	9:10	9:35	ABZ 1	16:55	17:20
ABZ 3	9:20	9:50	ABZ 2	17:10	17:35
ABZ 4	9:40	10:05	ABZ 3	17:25	17:50
ABZ 1	9:55	10:20	ABZ 4	17:40	18:05
ABZ 2	10:10	10:35	ABZ 1	17:55	18:20
ABZ 3	10:20	10:50	ABZ 2	18:10	18:35
ABZ 4	10:40	11:05	ABZ 3	18:25	18:50
ABZ 1	10:55	11:20	ABZ 4	18:40	19:05
ABZ 2	11:10	11:35	ABZ 1	18:55	19:20
ABZ 3	11:20	11:50	ABZ 2	19:10	19:35
ABZ 4	11:40	12:05	ABZ 3	19:25	19:50
ABZ 1	11:55	12:20	ABZ 4	19:40	20:05
ABZ 2	12:10	12:35	ABZ 1	19:55	20:20

ABZ 3	12:20	12:50	ABZ 2	20:10	20:35
ABZ 4	12:40	13:05	ABZ 3	20:25	20:50
ABZ 1	12:55	13:20			
ABZ 2	13:10	13:35			
ABZ 3	13:20	13:50			

LINIA 2

Ruta si statii :

Dus : *GARA - Liceul Economic 1 - Muzeu 1 - Centru - Telekom - Caserie ENET - 2 Stejari - Brailei UPC - Brailei Max - Kaufland 1 - ANL Democratiei - Aqua Land - Abator - Mandrestii*

Intors : *Mandrestii - Abator - Olitex - ANL Democratiei - Kaufland 2 - Brailei - Brailei Quattro - Tribunal - Sporul - Muzeu 2 - Liceul Economic 2 - GARA*

Capacitate de transport : 140 locuri

Grafic de circulatie

Luni - Vineri

**Plecari Plecari
din Gara Mandrestii**

ABZ 1	5:30	6:00
ABZ 2	6:00	6:30
ABZ 1	6:30	7:00
ABZ 2	7:00	7:30
ABZ 1	7:30	8:00
ABZ 2	8:00	8:30
ABZ 1	8:30	9:00
ABZ 2	9:00	9:30
ABZ 1	9:30	10:00
ABZ 2	10:00	10:30
ABZ 1	10:30	11:00
ABZ 2	11:00	11:30
ABZ 1	11:30	12:00
ABZ 2	12:00	12:30
ABZ 1	12:30	13:00
ABZ 2	13:00	13:30
ABZ 1	13:30	14:00
ABZ 2	14:00	14:30
ABZ 1	14:30	15:00
ABZ 2	15:00	15:30

S, D SI SARBATORI LEGALE

**Plecari Plecari
din Gara Mandrestii**

ABZ 1	6:00	6:30
ABZ 1	7:00	7:30
ABZ 1	8:00	8:30
ABZ 1	9:00	9:30
ABZ 1	10:00	10:30
ABZ 1	11:00	11:30
ABZ 1	12:00	12:30
ABZ 1	13:00	13:30
ABZ 1	14:00	14:30
ABZ 1	15:00	15:30
ABZ 1	16:00	16:30
ABZ 1	17:00	17:30
ABZ 1	18:00	18:30
ABZ 1	19:00	19:30
ABZ 1	20:00	20:30

ABZ 1	15:30	16:00
ABZ 2	16:00	16:30
ABZ 1	16:30	17:00
ABZ 2	17:00	17:30
ABZ 1	17:30	18:00
ABZ 2	18:00	18:30
ABZ 1	18:30	19:00
ABZ 2	19:00	19:30
ABZ 1	19:30	20:00
ABZ 2	20:00	20:30

Linia 3

Ruta si statii :

Dus : GARA - Liceul Economic 1 - Muzeu 1 - Centru - Finante MOL - Obor - Rosca Conf - Vranco - Colegiul Cuza - Teatru - Caserie ENET - 2 Stejari - Brailei UPC - Brailei Max - Colegii tehnice 1 - ENET 1 - Complex Sud - Universitatea Baritui - Vase Emailate - Bumbac - Laminorul

Intors : Laminorul - Bumbac - ANL 1 - Plomba - Blocuri M - ENET 2 - Colegii Tehnice 2 - Brailei - Brailei Quattro - Tribunal - Biserica Catolica - Colegiul Cotea - Spital - Penny - Obor Zanfiri - Finante - Electrica - Muzeu 2 - Liceul Economic 2- Gara

Capacitate de transport : 280 locuri

Grafic de circulatie

Luni - Vineri						S,D si SARBATORI LEGALE		
Plecari din Gara		Plecari din SUD	Plecari din Gara		Plecari din SUD	Plecari din Gara		Plecari din SUD
ABZ 1	5:45	6:15	ABZ 3	15:15	15:45	ABZ 1	5:45	6:15
ABZ 2	6:00	6:30	ABZ 4	15:30	16:00	ABZ 2	6:15	6:45
ABZ 3	6:15	6:45	ABZ 1	15:45	16:15	ABZ 1	6:45	7:15
ABZ 4	6:30	7:00	ABZ 2	16:00	16:30	ABZ 2	7:15	7:45
ABZ 1	6:45	7:15	ABZ 3	16:15	16:45	ABZ 1	7:45	8:15
ABZ 2	7:00	7:30	ABZ 4	16:30	17:00	ABZ 2	8:15	8:45
ABZ 3	7:15	7:45	ABZ 1	16:45	17:15	ABZ 1	8:45	9:15
ABZ 4	7:30	8:00	ABZ 2	17:00	17:30	ABZ 2	9:15	9:45
ABZ 1	7:45	8:15	ABZ 3	17:15	17:45	ABZ 1	9:45	10:15
ABZ 2	8:00	8:30	ABZ 4	17:30	18:00	ABZ 2	10:15	10:45
ABZ 3	8:15	8:45	ABZ 1	17:45	18:15	ABZ 1	10:45	11:15
ABZ 4	8:30	9:00	ABZ 2	18:00	18:30	ABZ 2	11:15	11:45
ABZ 1	8:45	9:15	ABZ 3	18:15	18:45	ABZ 1	11:45	12:15

ABZ 2	9:00	9:30	ABZ 4	18:30	19:00	ABZ 2	12:15	12:45
ABZ 3	9:15	9:45	ABZ 1	18:45	19:15	ABZ 1	12:45	13:15
ABZ 4	9:30	10:00	ABZ 2	19:00	19:30	ABZ 2	13:15	13:45
ABZ 1	9:45	10:15	ABZ 3	19:15	19:45	ABZ 1	13:45	14:15
ABZ 2	10:00	10:30	ABZ 4	19:30	20:00	ABZ 2	14:15	14:45
ABZ 3	10:15	10:45	ABZ 1	19:45	20:15	ABZ 1	14:45	15:15
ABZ 4	10:30	11:00	ABZ 2	20:00	20:30	ABZ 2	15:15	15:45
ABZ 1	10:45	11:15	ABZ 3	20:15	20:45	ABZ 1	15:45	16:15
ABZ 2	11:00	11:30	ABZ 4	20:30	21:00	ABZ 2	16:15	16:45
ABZ 3	11:15	11:45				ABZ 1	16:45	17:15
ABZ 4	11:30	12:00				ABZ 2	17:15	17:45
ABZ 1	11:45	12:15				ABZ 1	17:45	18:15
ABZ 2	12:00	12:30				ABZ 2	18:15	18:45
ABZ 3	12:15	12:45				ABZ 1	18:45	19:15
ABZ 4	12:30	13:00				ABZ 2	19:15	19:45
ABZ 1	12:45	13:15				ABZ 1	19:45	20:15
ABZ 2	13:00	13:30				ABZ 2	20:15	20:45
ABZ 3	13:15	13:45						
ABZ 4	13:30	14:00						
ABZ 1	13:45	14:15						
ABZ 2	14:00	14:30						
ABZ 3	14:15	14:45						
ABZ 4	14:30	15:00						
ABZ 1	14:45	15:15						
ABZ 2	15:00	15:30						

Linia 4

Ruta si statii :

Dus : *AUTOGARA - Obor - Rosca Conf - Vranco- Colegiul Cuza - Teatru - Sporul - Complex Coop - Comisariat - ENET 1 - Complex Sud - Universitatea Baritiu - Vase Emailate - Bumbac - Laminorul*

Intors : *Laminorul - ANL 1 - Plomba - Blocuri M - ENET 2 - Polivalenta - Capela - Centru Alcor - Telekom - Biserica Catolica -Colegiul Cotea - Spital - Penny - Obor Zanfir- AUTOGARA*

Capacitate de transport : 420 locuri

Grafic de circulatie

Luni - Vineri

Plecari Autogara			Plecari Autogara			Plecari Autogara		
din SUD			din SUD			din SUD		
ABZ 1	5:10	5:40	ABZ 3	11:30	12:00	ABZ 5	17:50	18:20
ABZ 2	5:20	5:50	ABZ 4	11:40	12:10	ABZ 6	18:00	18:30
ABZ 3	5:30	6:00	ABZ 5	11:50	12:20	ABZ 1	18:10	18:40
ABZ 4	5:40	6:10	ABZ 6	12:00	12:30	ABZ 2	18:20	18:50
ABZ 5	5:50	6:20	ABZ 1	12:10	12:40	ABZ 3	18:30	19:00
ABZ 6	6:00	6:30	ABZ 2	12:20	12:50	ABZ 4	18:40	19:10
ABZ 1	6:10	6:40	ABZ 3	12:30	13:00	ABZ 5	18:50	19:20
ABZ 2	6:20	6:50	ABZ 4	12:40	13:10	ABZ 6	19:00	19:30
ABZ 3	6:30	7:00	ABZ 5	12:50	13:20	ABZ 1	19:10	19:40
ABZ 4	6:40	7:10	ABZ 6	13:00	13:30	ABZ 2	19:20	19:50
ABZ 5	6:50	7:20	ABZ 1	13:10	13:40	ABZ 3	19:30	20:00
ABZ 6	7:00	7:30	ABZ 2	13:20	13:50	ABZ 4	19:40	20:10
ABZ 1	7:10	7:40	ABZ 3	13:30	14:00	ABZ 5	19:50	20:20
ABZ 2	7:20	7:50	ABZ 4	13:40	14:10	ABZ 6	20:00	20:30
ABZ 3	7:30	8:00	ABZ 5	13:50	14:20	ABZ 1	20:10	20:40
ABZ 4	7:40	8:10	ABZ 6	14:00	14:30	ABZ 2	20:20	20:50
ABZ 5	7:50	8:20	ABZ 1	14:10	14:40	ABZ 3	20:30	21:00
ABZ 6	8:00	8:30	ABZ 2	14:20	14:50			
ABZ 1	8:10	8:40	ABZ 3	14:30	15:00			
ABZ 2	8:20	8:50	ABZ 4	14:40	15:10			
ABZ 3	8:30	9:00	ABZ 5	14:50	15:20			
ABZ 4	8:40	9:10	ABZ 6	15:00	15:30			
ABZ 5	8:50	9:20	ABZ 1	15:10	15:40			
ABZ 6	9:00	9:30	ABZ 2	15:20	15:50			
ABZ 1	9:10	9:40	ABZ 3	15:30	16:00			
ABZ 2	9:20	9:50	ABZ 4	15:40	16:10			
ABZ 3	9:30	10:00	ABZ 5	15:50	16:20			
ABZ 4	9:40	10:10	ABZ 6	16:00	16:30			
ABZ 5	9:50	10:20	ABZ 1	16:10	16:40			
ABZ 6	10:00	10:30	ABZ 2	16:20	16:50			
ABZ 1	10:10	10:40	ABZ 3	16:30	17:00			
ABZ 2	10:20	10:50	ABZ 4	16:40	17:10			
ABZ 3	10:30	11:00	ABZ 5	16:50	17:20			
ABZ 4	10:40	11:10	ABZ 6	17:00	17:30			
ABZ 5	10:50	11:20	ABZ 1	17:10	17:40			
ABZ 6	11:00	11:30	ABZ 2	17:20	17:50			

ABZ 1	11:10	11:40	ABZ 3	17:30	18:00
ABZ 2	11:20	11:50	ABZ 4	17:40	18:10

S, D SI SARBATORILE LEGALE

Plecari Plecari
Autogara din SUD

Plecari Plecari
Autogara din SUD

ABZ 1	6:00	6:30	ABZ 3	18:45	19:15
ABZ 2	6:15	6:46	ABZ 1	19:00	19:30
ABZ 3	6:45	7:15	ABZ 2	19:15	19:45
ABZ 1	7:00	7:30	ABZ 3	19:45	20:15
ABZ 2	7:15	7:45	ABZ 1	20:00	20:30
ABZ 3	7:45	8:15			
ABZ 1	8:00	8:30			
ABZ 2	8:15	8:45			
ABZ 3	8:45	9:15			
ABZ 1	9:00	9:30			
ABZ 2	9:15	9:45			
ABZ 3	9:45	10:15			
ABZ 1	10:00	10:30			
ABZ 2	10:15	10:45			
ABZ 3	10:45	11:15			
ABZ 1	11:00	11:30			
ABZ 2	11:15	11:45			
ABZ 3	11:45	12:15			
ABZ 1	12:00	12:30			
ABZ 2	12:15	15:45			
ABZ 3	12:45	13:15			
ABZ 1	13:00	13:30			
ABZ 2	13:15	13:45			
ABZ 3	13:45	14:15			
ABZ 1	14:00	14:30			
ABZ 2	14:15	14:45			
ABZ 3	14:45	15:15			
ABZ 1	15:00	15:30			
ABZ 2	15:15	15:45			
ABZ 3	15:45	16:15			
ABZ 1	16:00	16:30			
ABZ 2	16:15	16:45			

ABZ 3	16:45	17:15
ABZ 1	17:00	17:30
ABZ 2	17:15	17:45
ABZ 3	17:45	18:15
ABZ 1	18:00	18:30
ABZ 2	18:15	18:45

Linia 51

Ruta si statii

Dus : Valcele - Comat - Pasaj CFR 1 - Politia Municipala 1 - GARA - Liceul Economic 1 - Muzeu 1 - Centru -Complex Coop - Comisariat - ENET 1 - Complex Sud - Zanfir Sud - Pako Sud - Aleea 1 Iunie - Aviatorilor - ANL Democratiei

Intors : ANL Democratiei - Aviatorilor - Aleea 1 Iunie - Camine Sud - Pako Sud - Aleea Stadionului - Amadeus - Plomba - Blocuri M - ENET 2 -

Polivalenta - Capela - Centru Alcor - Muzeu 2 - Liceul Economic 2- GARA - Politia Municipala 2 - Pasaj CFR 2 - Comat - Valcele

Capacitate de transport : 50 de locuri

Grafic de circulatie

Luni - Vineri

S,D si SARBATORI LEGALE

Plecari Plecari Valcele din SUD

ABZ 1	5:50	6:20
ABZ 2	6:20	6:50
ABZ 1	6:50	7:20
ABZ 2	7:20	7:50
ABZ 1	7:50	8:20
ABZ 2	8:20	8:50
ABZ 1	8:50	9:20
ABZ 2	9:20	9:50
ABZ 1	9:50	10:20
ABZ 2	10:20	10:50
ABZ 1	10:50	11:20
ABZ 2	11:20	11:50
ABZ 1	11:50	12:20
ABZ 2	12:20	12:50
ABZ 1	12:50	13:20
ABZ 2	13:20	13:50
ABZ 1	13:50	14:20

Plecari Plecari Valcele din SUD

ABZ 1	7:20	7:50
ABZ 1	8:20	8:50
ABZ 1	9:20	9:50
ABZ 1	10:20	10:50
ABZ 1	11:20	11:50
ABZ 1	12:20	12:50
ABZ 1	13:20	13:50
ABZ 1	14:20	14:50
ABZ 1	15:20	15:50
ABZ 1	16:20	16:50
ABZ 1	17:20	17:50
ABZ 1	18:20	18:50
ABZ 1	19:20	19:50
ABZ 1	20:20	20:50

ABZ 2	14:20	14:50
ABZ 1	14:50	15:20
ABZ 2	15:20	15:50
ABZ 1	15:50	16:20
ABZ 2	16:20	16:50
ABZ 1	16:50	17:20
ABZ 2	17:20	17:50
ABZ 1	17:50	18:20
ABZ 2	18:20	18:50
ABZ 1	18:50	19:20
ABZ 2	19:20	19:50
ABZ 1	19:50	20:20
ABZ 2	20:20	20:50

Linia 6

Ruta și stații :

Dus : Carrefour - Lidl - Vranco - Colegiul Cuza - Teatru - Colegiul Unirea - Piata Bahne - Panduri - Brailei Max - Colegiu tehnice 1 - ENET 1 - Mausoleu - Aleea 1 Iunie - Dispensar Sud - Praktiker - ANL Democratiei

Intors : ANL Democratiei - Praktiker - Revolutiei - Aleea 1 Iunie - Mausoleu - Blocuri M - ENET 2 - Colegiu Tehnice 2 - Brailei - Panduri - Piata Bahne - Colegiul Unirea - Biserica Catolica - Colegiul Cotea - Spital - Petrom - Onasis - Carrefour

Capacitate de transport : 50 de locuri

Grafic de circulație

Luni - Vineri

Plecari Plecari
Carrefour ANL II

ABZ 1	5:55	6:25
ABZ 2	6:25	6:55
ABZ 1	6:55	7:25
ABZ 2	7:25	7:55
ABZ 1	7:55	8:25
ABZ 2	8:25	8:55
ABZ 1	8:55	9:25
ABZ 2	9:25	9:55
ABZ 1	9:55	10:25
ABZ 2	10:25	10:55

S,D și SARBATORI LEGALE

Plecari Plecari
Carrefour ANL II

ABZ 1	5:55	6:25
ABZ 1	6:55	7:25
ABZ 1	7:55	8:25
ABZ 1	8:55	9:25
ABZ 1	9:55	10:25
ABZ 1	10:55	11:25
ABZ 1	11:55	12:25
ABZ 1	12:55	13:25
ABZ 1	13:55	14:25
ABZ 1	14:55	15:25

ABZ 1	10:55	11:25
ABZ 2	11:25	11:55
ABZ 1	11:55	12:25
ABZ 2	12:25	12:55
ABZ 1	12:55	13:25
ABZ 2	13:25	13:55
ABZ 1	13:55	14:25
ABZ 2	14:25	14:55
ABZ 1	14:55	15:25
ABZ 2	15:25	15:55
ABZ 1	15:55	16:25
ABZ 2	16:25	16:55
ABZ 1	16:55	17:25
ABZ 2	17:25	17:55
ABZ 1	17:55	18:25
ABZ 2	18:25	18:55
ABZ 1	18:55	19:25

ABZ 1	15:55	16:25
ABZ 1	16:55	17:25
ABZ 1	17:55	18:25
ABZ 1	18:55	19:25

Linia 7

Ruta și stații :

Dus : *GARA - Liceul Economic 1 - Muzeu 1 - Centru - Finante MOL - Obor - Rosca Conf - Vranco - Colegiul Cuza - Teatru - Caserie ENET - 2 Stejari - Brailei UPC - Brailei Max - Kaufland 1 - Onasis - Carrefour*

Intors : *Carrefour - Kaufland 2 - Brailei - Brailei Quattro - Tribunal - Biserica Catolica - Colegiul Cotea - Spital - Penny - Obor Zanfir - Finante - Electrica - Muzeu 2 - Liceul Economic 2- Gara*

Capacitate de transport : 70 de locuri

Grafic de circulație

Luni -Duminica

Plecari Plecari
din Gara Carrefour

ABZ 1	7:30	8:00
ABZ 1	8:30	9:00
ABZ 1	9:30	10:00
ABZ 1	10:30	11:00
ABZ 1	11:30	12:00
ABZ 1	12:30	13:00
ABZ 1	13:30	14:00

ABZ 1	14:30	15:00
ABZ 1	15:30	16:00
ABZ 1	16:30	17:00
ABZ 1	17:30	18:00
ABZ 1	18:30	19:00

Linia 8

Ruta si statii

Dus : *Autogara - Bicz - Gara - Politia Municipala 2 - Pasaj CFR 2 - Spalatoria RAL - Liceul Pedagogic - Unirea Principatelor - Centru Alcor - Telekom - Biserica Catolica - Colegiul Cotea - Spital - Petrom - Carrefour*

Intors : *Carrefour - Lidl - Vranco -Colegiul Cuza - Teatru - Sporul - Unirea Principatelor - Liceul Pedagogic - Spalatoria RAL - Pasaj CFR 1 - Politia Municipala 1 - Gara - Bicz - Autogara*

Capacitate de transport : 25 locuri

Grafic de circulatie

Luni - Duminica

	Plecari Autogara	Plecari Carrefour
ABZ 1	6:45	7:15
ABZ 1	7:45	8:15
ABZ 1	8:45	9:15
ABZ 1	9:45	10:15
ABZ 1	10:45	11:15
ABZ 1	11:45	12:15
ABZ 1	12:45	13:15
ABZ 1	13:45	14:15
ABZ 1	14:45	15:15
ABZ 1	15:45	16:15
ABZ 1	16:45	17:15
ABZ 1	17:45	18:15
ABZ 1	18:45	19:15

Linia 9

Ruta si statii

Dus :*Laminorul - ANL 1 - Plomba - Blocuri M - ENET 2 - Polivalenta - Complex Coop - Centru Alcor - Telekom - Biserica Catolica -Colegiul Cotea - Spital - Petrom - Onasis - Carrefour*

Intors : *Carrefour - Lidl - Vranco - Colegiul Cuza - Teatru - Sporul - Capela - Comisariat - ENET 1 - Complex Sud - Universitatea Baritiu - Vase Emailate - Bumbac - Laminorul*

Capacitate de transport : 70 de locuri

Grafic de circulație

Luni - Duminică

Plecari Plecari
SUD Carrefour

ABZ 1	7:00	7:30
ABZ 1	8:00	8:30
ABZ 1	9:00	9:30
ABZ 1	10:00	10:30
ABZ 1	11:00	11:30
ABZ 1	12:00	12:30
ABZ 1	13:00	13:30
ABZ 1	14:00	14:30
ABZ 1	15:00	15:30
ABZ 1	16:00	16:30
ABZ 1	17:00	17:30
ABZ 1	18:00	18:30
ABZ 1	19:00	19:30
ABZ 1	20:00	20:30
ABZ 1	21:00	21:30
ABZ 1	22:00	22:15

Linia 10

Ruta și stații

Dus : *GARA - Liceul Economic 1 - Muzeu 1 - Centru - Finante MOL - Obor - Rosca Conf - Vranco - Colegiul Cuza - Teatru - Caserie ENET - Gradina Publica - Complex Coop - Comisariat - ENET 1 - Complex Sud - Universitatea Baritui - Vase Emailate - Bumbac - Laminorul - Militari*

Intors : *Militari - Laminorul - Bumbac - ANL 1 - Plomba - Blocuri M - ENET 2 - Polivalenta - Capela - Parcul Schuman - Tribunal - Biserica Catolica - Colegiul Cotea - Spital - Penny - Obor Zanfir - Finante - Electrica - Muzeu 2 - Liceul Economic 2 - Gara*

Capacitate de transport : 25 de locuri

Grafic de circulație

Luni - Duminică

Plecari Plecari
din Gara Sud

ABZ 1	6:00	6:30
ABZ 1	7:00	7:30

ABZ 1	8:00	8:30
ABZ 1	9:00	9:30
ABZ 1	10:00	10:30
ABZ 1	11:00	11:30
ABZ 1	12:00	12:30
ABZ 1	13:00	13:30
ABZ 1	14:00	14:30
ABZ 1	15:00	15:30
ABZ 1	16:00	16:30
ABZ 1	17:00	17:30
ABZ 1	18:00	18:30
ABZ 1	19:00	19:30
ABZ 1	20:00	20:30

Linia 11

Ruta și stații:

Dus : AUTOGARA - Finante - Electrica - Telekom - Caseria Enet - 2 Stejari - Policlinica 2 - Anghel Saligny - Grand'Or - Comat - Valcele

Intors : Valcele - Comat - Grand'Or - Anghel Saligny- Policlinica 2 - Tribunal - Sporul - Finante Mol - AUTOGARA

Capacitate de transport : 25 de locuri

Grafic de circulație

Luni - Duminica

Plecari Plecari
din Autogara din Valcele

ABZ 1	6:30	7:00
ABZ 1	7:30	8:00
ABZ 1	8:30	9:00
ABZ 1	9:30	10:00
ABZ 1	10:30	11:00
ABZ 1	11:30	12:00
ABZ 1	12:30	13:00
ABZ 1	13:30	14:00
ABZ 1	14:30	15:00
ABZ 1	15:30	16:00
ABZ 1	16:30	17:00
ABZ 1	17:30	18:00
ABZ 1	18:30	19:00

Linia Campineanca

Ruta si statii :

Dus : *AUTOGARA - Finante - Electrica - Complex Coop -Comisariat - Anghel Saligny - Grand'Or - Comat - Valcele - Campineanca*

Intors : *Campineanca - Valcele - Comat - Grand'Or - Anghel Saligny- - Polivalenta - Capela - Centru Alcor - Finante Mol - AUTOGARA*

Capacitate de transport : 140 de locuri

Grafice de circulatie

	L-V			S,D si SARB. LEGALE	
	Plecari din Autogara	Plecari din Campineanca		Plecari din Autogara	Plecari din Campineanca
ABZ 1	5:30	6:00	ABZ 1	6:00	6:30
ABZ 2	6:00	6:30	ABZ 1	7:00	7:30
ABZ 1	6:30	7:00	ABZ 1	8:00	8:30
ABZ 2	7:00	7:30	ABZ 1	9:00	9:30
ABZ 1	7:30	8:00	ABZ 1	10:00	10:30
ABZ 2	8:00	8:30	ABZ 1	11:00	11:30
ABZ 1	8:30	9:00	ABZ 1	12:00	12:30
ABZ 2	9:00	9:30	ABZ 1	13:00	13:30
ABZ 1	9:30	10:00	ABZ 1	14:00	14:30
ABZ 2	10:00	10:30	ABZ 1	16:00	16:30
ABZ 1	10:30	11:00	ABZ 1	18:00	18:30
ABZ 2	11:00	11:30	ABZ 1	20:00	20:30
ABZ 1	11:30	12:00			
ABZ 2	12:00	12:30			
ABZ 1	12:30	13:00			
ABZ 2	13:00	13:30			
ABZ 1	13:30	14:00			
ABZ 2	14:00	14:30			
ABZ 1	14:30	15:00			
ABZ 2	15:00	15:30			
ABZ 1	15:30	16:00			
ABZ 2	16:00	16:30			
ABZ 1	16:30	17:00			
ABZ 2	17:00	17:30			
ABZ 1	17:30	18:00			
ABZ 2	18:00	18:30			
ABZ 1	18:30	19:00			

ABZ 2	19:00	19:30
ABZ 1	20:00	20:30

Linia Milcovul - Gologanu

Ruta si statii

Dus : *AUTOGARA - Finante - Electrica - Telekom - Caseria Enet - 2 Stejari - Brailei UPC - Brailei Max - Kaufland - ANL Democratiei - Aqua Land - Lomotesti - Milcovul - Gologanu*

Intors : *Gologanu - Milcovul - Lomotesti - Olitex - ANL Democratiei - Kaufland - Brailei - Brailei Quattro - Tribunal - Sporul - Finante Mol - AUTOGARA*

Capacitate de transport : 210 de locuri

Grafic de circulatie

	L-V			S,D si SARB. LEGALE	
	Plecari din Autogara	Plecari din Gologanu		Plecari din Autogara	Plecari din Gologanu
ABZ 1	5:15	6:00	ABZ 1	5:15	6:00
ABZ 2	5:45	6:30	ABZ 2	6:15	7:00
ABZ 3	6:15	7:00	ABZ 1	7:15	8:00
ABZ 1	6:45	7:30	ABZ 2	8:15	9:00
ABZ 2	7:15	8:00	ABZ 1	9:15	10:00
ABZ 1	8:15	9:00	ABZ 2	10:15	11:00
ABZ 2	9:15	10:00	ABZ 1	11:15	12:00
ABZ 1	10:15	11:00	ABZ 2	12:15	13:00
ABZ 2	11:15	12:00	ABZ 1	13:15	14:00
ABZ 1	12:15	13:00	ABZ 2	14:15	15:00
ABZ 2	13:15	14:00	ABZ 1	15:15	16:00
ABZ 1	14:15	15:00	ABZ 2	16:15	17:00
ABZ 2	15:15	16:00	ABZ 1	17:15	18:00
ABZ 1	16:15	17:00	ABZ 1	19:15	20:00
ABZ 2	16:45	17:30			
ABZ 3	17:15	18:00			
ABZ 2	18:15	19:00			
ABZ 3	19:15	20:00			
ABZ 2	20:00	21:00			

Linia Rastoaca

Ruta si statii:

Dus : *GARA - Liceul Economic - Muzeu - Centru - Telekom - Caseria Enet - 2 Stejari - Brailei*

**Contract conform cu cerințele Regulamentului UE 1370/2007, actualizat și modificat prin
Regulamentul UE 2338/2016**

UPC - Brailei Max - Kaufland - ANL Democratiei - Aqua Land - Mandresti - Rastoaca

Intors : Rastoaca - Mandresti - Olitex - ANL Democratiei - Kaufland - Brailei - Brailei Quattro - Tribunal - Sporul - Muzeu - Liceul Economic - GARA

Capacitate de transport : 70 de locuri

Grafic de circulatie

	Luni - Vineri			S,D si SARBATORI LEGALE	
	Plecari din Gara	Plecari din Rastoaca		Plecari din Gara	Plecari din Rastoaca
ABZ 1	5:10	5:40	ABZ 1	6:30	7:00
ABZ 1	6:00	6:30	ABZ 1	7:30	8:00
ABZ 1	6:30	7:00	ABZ 1	10:30	11:00
ABZ 1	7:30	8:00	ABZ 1	11:30	12:00
ABZ 1	10:30	11:00	ABZ 1	12:30	13:00
ABZ 1	11:30	12:00	ABZ 1	14:30	15:00
ABZ 1	12:30	13:00	ABZ 1	16:30	17:00
ABZ 1	13:30	14:00	ABZ 1	19:30	20:00
ABZ 1	15:30	16:00			
ABZ 1	16:30	17:00			
ABZ 1	17:30	18:00			
ABZ 1	19:30	20:00			

Linia Vinatori - Jorasti

Ruta si statii :

Dus : GARA - Liceul Economic 1 - Muzeu 1 - Centru - Telekom - Biserica Catolica -Colegiul Cotea - Spital - Petrom - Cartier Petresti - Vanatori - Jorasti

Intors : Jorasti - Vanatori - Cartier Petresti - Lidl - Vranco - Colegiul Cuza - Teatru - Sporul - Muzeu 2 - Liceul Economic 2- GARA

Capacitate de transport : 70 de locuri

Grafic de circulatie

	Luni - Vineri			S,D si SARBATORI LEGALE	
	Plecari din Gara	Plecari din Jorasti		Plecari din Gara	Plecari din Jorasti
ABZ 1	5:15	6:00	ABZ 1	5:15	6:00
ABZ 2	5:45	6:30	ABZ 2	6:15	7:00
ABZ 3	6:15	7:00	ABZ 1	7:15	8:00
ABZ 1	6:45	7:30	ABZ 2	8:15	9:00

ABZ 2	7:15	8:00	ABZ 1	9:15	10:00
ABZ 1	8:15	9:00	ABZ 2	10:15	11:00
ABZ 2	9:15	10:00	ABZ 1	11:15	12:00
ABZ 1	10:15	11:00	ABZ 2	12:15	13:00
ABZ 2	11:15	12:00	ABZ 1	13:15	14:00
ABZ 1	12:15	13:00	ABZ 2	14:15	15:00
ABZ 2	13:15	14:00	ABZ 1	15:15	16:00
ABZ 1	14:15	15:00	ABZ 2	16:15	17:00
ABZ 2	15:15	16:00	ABZ 1	17:15	18:00
ABZ 1	16:15	17:00	ABZ 1	19:15	20:00
ABZ 2	16:45	17:30			
ABZ 3	17:15	18:00			
ABZ 2	18:15	19:00			
ABZ 3	19:15	20:00			
ABZ 2	20:00	21:00			

Linia Balta Ratei - Radulesti

Ruta si statii :

Dus : GARA - Liceul Economic 1 - Muzeu 1 - Centru - Telekom - Biserica Catolica -Colegiul Cotea - Spital - Petrom - Cartier Petresti - Petresti - Balta Ratei - Mircestii Noi - Mircestii Vechi - Radulesti

Intors : Radulesti - Mircestii Vechi - Mircestii Noi - Balta Ratei - Petresti - Cartier Petresti - Lidl - Vranco - Colegiul Cuza - Teatru - Sporul - Muzeu 2 - Liceul Economic 2- GARA

Capacitate de transport : 70 de locuri

Grafic de circulatie

	Luni - Vineri			S,D si SARBATORI LEGALE	
	Plecari din Gara	Plecari din Radulesti		Plecari din Gara	Plecari din Radulesti
ABZ 1	5:15	5:45	ABZ 1	5:30	6:00
ABZ 2	5:45	6:15	ABZ 1	6:45	7:30
ABZ 1	6:30	7:15	ABZ 1	9:30	10:15
ABZ 2	7:30	8:15	ABZ 1	13:30	14:15
ABZ 1	9:30	10:15	ABZ 1	17:30	18:15
ABZ 2	11:30	12:15	ABZ 1	19:30	20:15
ABZ 1	13:30	14:15			
ABZ 2	15:30	16:15			
ABZ 1	17:30	18:15			
ABZ 2	19:30	20:15			

Anexa 3 Programul de investitii

Anexa 3.1 – Programul de Investitii al Operatorului

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Valoare	Data incepere	Data finalizare	Sursa de finantare
Achizitie autobuze	Achizitie 10 autobuze de medie capacitate	2.000.000	01.04.2019	01.06.2019	Surse proprii + credit bancar

Anexa 3.2 – Programul de Investitii al Autoritatii Contractante

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Durata Finalizare / Valoare	Data incepere	Data finalizare	Sursa de finantare
Achizitie autobuze electrice	Achizitia 20 autobuze electrice de medie capacitate		2019	2020	POR 2014-2020 prin licitatie MDRAP
Achizitie autobuze electrice	Achizitia 16 autobuze electrice		2019	2020	POR 2014-2020 proiect Municipiul Focsani

Anexa 3.3 Fundamentarea necesarului anual de fonduri pentru investitii din surse proprii ale operatorului

Expunere de motive :

- pentru executarea programul de transport al curselor pentru comuna Cimpineanca, comuna Gologanu, comuna Milcovul, comuna Rastoaca și comuna Vinatori sunt necesare 11 autobuze
- Achizitia de autobuze electrice prin MDRAP se va finaliza in 2020
- Achizitia de autobuze electrice prin POR 2014-2020 proiectul depus de Municipiul Focsani se va finaliza in 2020
- achizitia trebuie finalizata pana la 01.06.2019 pentru ca executarea pentru executarea programul de transport al curselor pentru comuna Cimpineanca, comuna Gologanu, comuna Milcovul, comuna Rastoaca și comuna Vinatori va incepe la 01.07.2019

Anexa 4 Bunuri utilizate de Operator în executarea Contractului

Anexa 4.1 – Bunuri de Retur

Contract conform cu cerințele Regulamentului UE 1370/2007, actualizat și modificat prin
Regulamentul UE 2338/2016

Bunuri de retur sunt bunurile puse la dispoziție de către UAT membre/Autoritatea Contractantă către Operator în scopul executării Contractului, bunurile de natura domeniului public nou create sau existente și modernizate/dezvoltate cu subvenții pentru investiții de la bugetul local sau de stat, precum și cele realizate de Operator în conformitate cu Programul de investiții și care, la încetarea Contractului, revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, Autorității Contractante;

Anexa 4.1.1 Bunuri puse la dispoziție

Clasificare	Denumire bunuri mobile si imobile	Număr inventar la Autoritatea contractanta	Valoare de inventar	Valoare amortizata	Valoarea ramasa la data de 31.12.2018
2.3.2.1.3.1.	Autobuz BMC VN-31-TPF	4031	349736.24	349736.24	0
2.3.2.1.3.1.	Autobuz BMC VN-32-TPF	4032	349736.24	349736.24	0
2.3.2.1.3.1.	Autobuz BMC VN-33-TPF	4033	445633.44	445633.44	0

Bunurile proprietate publică puse la dispoziție, așa cum sunt prezentate în această anexă și care sunt puse la dispoziția Operatorului spre a fi utilizate în cadrul prezentului Contract, sunt inventariate anual și sunt înregistrate distinct, în afara bilantului de către Operator.

4.1.2 Bunuri realizate de Operator în conformitate cu Programul de investiții al Operatorului/UAT

Clasificare	Denumire bunuri mobile si imobile	Numar inventar la operator	Valoare de inventar	Valoare amortizata	Valoare ramasa la data de

Anexa 4.2 – Bunuri de Preluare

Clasificare	Denumire bunuri mobile si imobile	Numar inventar la operator	Valoare de inventar	Valoare amortizata	Valoare ramasa la data de

Bunuri de preluare sunt bunurile care aparțin Operatorului și care sunt utilizate de acesta în scopul executării Contractului. La încetarea Contractului, din orice cauză, Autoritatea Contractantă/UAT are dreptul de a dobândi bunurile de preluare, în schimbul plății către Operator în termen de 60 zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea contabilă actualizată a bunurilor

de preluare. Pe toată durata Contractului, Operatorul își asumă obligația de a nu înstrăina bunurile de preluare, fără consimțământul prealabil scris al Autorității Contractante;
Bunurile realizate de Operator din surse proprii dar provenite prin subvenție de capital de la bugetul local sau de stat, fac parte din categoria bunurilor de preluare. Amortizarea acestei categorii de bunuri nu este eligibilă pentru calculul costului/km. La încetarea Contractului, din orice cauză, Autoritatea Contractantă/UAT membre vor dobândi aceste bunurile de preluare fără plata vreunei compensații.

Anexa 4.3 – Bunuri Proprii ale Operatorului

Inventarul bunurilor proprii ale Operatorului la data de 31.12.2018

Clasificare	Denumire bunuri mobile si imobile	Număr inventar la Operator	Valoare de inventar	Valoare amortizata	Valoarea ramasa la data de 31.12.2018
2.3.2.1.2.	MICROBUZ VN 19 TPF	20112	91,828.86	91,828.86	0.00
2.3.2.1.2.	MICROBUZ VN 17 TPF	20115	91,828.86	91,828.86	0.00
2.3.2.1.2.	MICROBUZ VN 22 TPF	20118	91,828.86	91,828.86	0.00
2.3.2.1.3.1.	MIDIBUZ AUTOSAN VN 25 TPF	20120	245,466.00	245,466.00	0.00
2.3.2.1.3.1.	MIDIBUZ AUTOSAN VN 24 TPF	20121	245,466.00	245,466.00	0.00
2.3.2.1.3.1.	MIDIBUZ AUTOSAN VN 26 TPF	20122	208,596.00	208,596.00	0.00
2.3.2.1.3.1.	MIDIBUZ AUTOSAN VN 27 TPF	20123	208,596.00	208,596.00	0.00
2.3.2.1.3.1.	MIDIBUZ AUTOSAN VN 30 TPF	20125	211,308.00	211,308.00	0.00
2.3.2.1.3.1.	MIDIBUZ AUTOSAN VN 29 TPF	20126	211,308.00	211,308.00	0.00
2.3.2.1.3.1.	MIDIBUZ AUTOSAN VN 28 TPF	20127	211,308.00	211,308.00	0.00
2.3.2.1.3.1.	Autobuz BMC VN-03-TPF	20145	173,440.15	173,440.15	0.00
2.3.2.1.3.1.	Autobuz BMC VN-07-TPF	20146	173,440.15	173,440.15	0.00
2.3.2.1.3.1.	Autobuz BMC VN-08-TPF	20147	173,440.15	173,440.15	0.00
2.3.2.1.3.1.	Autobuz BMC VN-05-TPF	20148	173,440.15	173,440.15	0.00
2.3.2.1.3.1.	Autobuz BMC VN-04-TPF	20152	86,000.00	86,000.00	0.00
2.3.2.1.3.1.	Autobuz BMC VN-06-TPF	20153	86,001.00	86,001.00	0.00
2.3.2.1.3.1.	Autobuz BMC VN-34-TPF	20156	76,688.00	69,498.50	7,189.50
2.3.2.1.3.1.	Autobuz BMC VN-35-TPF	20157	83,581.00	75,745.29	7,835.71
2.3.2.1.3.1.	Autobuz BMC VN-36-TPF	20158	92,285.41	83,391.04	8,894.37
2.3.2.1.3.1.	Autobuz ROBUS /PAZ 3237 VN-14-TPF	20162	142,150.00	115,496.88	26,653.12
2.3.2.1.3.1.	Autobuz ROBUS /PAZ 3237 VN-15-TPF	20163	142,150.00	115,496.88	26,653.12
2.3.2.1.3.1.	Autobuz VAN-HOOL A-320 VN-01-TPF	20169	34,330.50	34,330.50	0.00
2.3.2.1.3.1.	Autobuz VAN-HOOL A-320 VN-02-TPF	20170	34,330.50	34,330.50	0.00
2.3.2.1.3.1.	Autobuz capacitate mica Karsan Jest VN-09-TPF	20181	156,796.50	68,598.47	88,198.03
2.3.2.1.3.1.	Autobuz capacitate mica Karsan Jest VN-12-TPF	20182	156,796.50	68,598.47	88,198.03
2.3.2.1.3.1.	Autobuz capacitate mica Karsan Jest	20183	156,796.50	68,598.47	88,198.03

	VN-13-TPF				
2.3.2.1.3.1.	Autobuz capacitate mica Karsan Jest VN-38-TPF	20188	167,476.80	61,059.25	106,417.55
2.3.2.1.3.1.	Autobuz capacitate mica Karsan Jest VN-37-TPF	20189	167,476.80	61,059.25	106,417.55
2.3.2.1.3.1.	Autobuz capacitate mica Karsan Jest VN-40-TPF	20190	167,476.80	61,059.25	106,417.55
2.3.2.1.3.1.	Autobuz capacitate mica Karsan Jest VN-39-TPF	20191	167,476.80	61,059.25	106,417.55
2.3.2.1.3.1.	Autobuz capacitate mica Karsan Jest VN-10-TPF	20192	167,476.80	61,059.25	106,417.55
2.3.2.1.3.1.	Autobuz capacitate medie Karsan Atak VN-41-TPF	20198	378,017.22	90,400.30	287,616.92
2.3.2.1.3.1.	Autobuz capacitate medie Karsan Atak VN-42-TPF	20199	378,017.22	90,400.30	287,616.92
2.3.2.1.3.1.	Autobuz capacitate medie Karsan Atak VN-43-TPF	20200	378,017.22	90,400.30	287,616.92
2.3.2.1.3.1.	Autobuz capacitate medie Karsan Atak VN-44-TPF	20201	378,017.22	90,400.30	287,616.92
2.3.2.1.3.1.	Autobuz capacitate medie Isuzu Citibus VN-45-TPF	20206	163,500.00	00.00	163,500.00
2.3.2.1.3.1.	Autobuz capacitate medie Isuzu Citibus VN-46-TPF	20207	163,501.00	00.00	163,501.00
2.3.2.1.3.1.	Autobuz capacitate medie Isuzu Citibus VN-47-TPF	20208	163,502.00	00.00	163,502.00
2.3.2.1.3.1.	Autobuz capacitate medie Isuzu Citibus VN-48-TPF	20209	163,503.00	00.00	163,503.00
	TOTAL		6,762,659.97	4,084,278.62	2,678,381.35
1.3.1.	HALA INTRETINERE	10001	663,280.10	663,280.10	0.00
1.3.12	MAG.MATERIALE SPEC.	10002	27,800.00	27,800.00	0.00
1.3.1.	CONSTRUCTII ANEXE	10003	104,000.00	104,000.00	0.00
1.8.6.	CONDUCTA APA POTAB.	10004	291.57	291.57	0.00
1.8.7.	CONDUCTA CANALIZARE	10005	11,327.78	11,327.78	0.00
1.7.2.1.	INST.ELECTR.FORTA	10006	488.80	488.80	0.00
1.7.1.1.	RETEA ELECTR.EXT.	10007	2,287.91	2,287.91	0.00
1.5.7.	REZERVOR APA	10009	11,137.24	11,137.24	0.00
1.3.8.	PLATF.STATIONARE	10010	33,496.92	33,496.92	0.00
1.5.12.	SALA ASTEPTARE ABZ	10015	4,000.00	4,000.00	0.00
1.8.1.	PUT APA POTAB.	10016	8,405.66	6,533.96	1,871.70
1.3.1.	SALA DE MESE	10017	14,200.00	6,535.33	7,664.67
1.3.1.1.	DISPECERAT GARA	10018	47,604.03	30,266.68	17,337.35
1.5.7.	REZERVOR CIL.ORIZ.PT. PROD.PETROLIERE	10021	15,000.00	5,750.00	9,250.00
1.3.7.2	PLATFORMA DIN PAVELE	10025	81,746.41	23,978.98	57,767.43
1.5.4.	STATIE CARBURANTI	10028	101,494.45	20,298.72	81,195.73
	TOTAL		1,126,560.87	951,473.99	175,086.88

2.1.16.4.2.	MAS.COMPRES,ANVEL.	20023	1,984.00	1,984.00	0.00
2.1.17.1.2.	INSTAL.MOBILA SPALAT	20026	4,583.00	4,583.00	0.00
2.1.17.1.2.	INSTAL.MOBILA SPALAT	20027	4,583.00	4,583.00	0.00
2.1.22.2.	APAR.CURATAT.SIST.INJ.	20029	1,700.33	1,700.33	0.00
2.1.22.2.	INST.GRESAT CU POMP	20039	1,477.48	1,477.48	0.00
2.1.17.3.	GENERATOR AER CALD E60.	20043	8,655.03	8,655.03	0.00
2.1.2.8.	APARAT INCARCAT AER CONDITIONAT KONFORT 540	20136	6,604.40	6,604.40	0.00
2.1.16.4.2.	COMPRESOR AER ABAC NS 39/500	20138	4,899.16	4,899.16	0.00
2.1.17.3.	SUFLANTA AER CALD PE GAZ 12500BTU	20140	3,944.33	3,944.33	0.00
2.1.17.3.	SUFLANTA AER CALD PE GAZ 12500BTU	20141	3,944.33	3,944.33	0.00
2.1.16.3.2.1 .	ROBOT PORNIRE BOSH BSL 2470	20149	3,044.00	3,044.00	0.00
2.1.17.3.	CAZANCENTRALA ELECTRICA 28KW	20151	2,206.80	2,206.80	0.00
2.1.17.1.1.1 .	POMPA APA SUPRAFATA	20154	2,241.94	2,241.94	0.00
2.1.22.2.	APARAT ECHILIBRAT ROTI	20160	4,830.00	3,711.94	1,118.06
2.1.5.5.	INVERTOR TELWIN TECHNOLOGY 210 -SUDURA	20161	2,161.29	2,161.29	0.00
2.1.5.7.	PISTOL PNEUMATIC DE IMPACT KS 515 3765	20172	2,599.00	2,599.00	0.00
2.1.17.1.1.1 .	APARAT SPALAT KTANZLE K2160TS	20173	3,000.00	3,000.00	0.00
2.1.17.1.1.3 .	POMPA DISTRIBUTIE DRESSER WAYNE A.B.	20178	25,451.29	21,209.41	4,241.88
2.1.17.3.	GRUP POMPARE DAB 2KW- 10/BT (AEROTERMA)	20186	8,016.25	3,896.79	4,119.46
2.1.17.3.	CENTRALA PE GAZ PA 86	20187	12,170.97	5,916.44	6,254.53
2.1.5.5.	APARAT SUDURA MASTERMIG 270/2	20193	4,208.33	1,870.37	2,337.96
	TOTAL		112,304.93	94,233.04	18,071.89
2.2.3.1.	TESTER KTS 540 (VERIFC.PARTI ELECT.-VERDE)	20135	6,422.00	6,422.00	0.00
2.2.9.	NOTEBOOK DELL VOSTRO I5 WIN7 PROF	20164	3,658.62	3,658.62	0.00
2.1.22.8.	DULAP SCULE MOBIL ECHIPAT BASICLINE KS TR 838.7001	20165	2,511.00	2,511.00	0.00
2.1.22.8.	DULAP SCULE MOBIL ECHIPAT BASICLINE KS TR 838.7001	20166	2,511.00	2,511.00	0.00
2.1.22.8.	DULAP SCULE MOBIL ECHIPAT BASICLINE KS TR 838.7001	20167	2,511.00	2,511.00	0.00
2.1.22.8.	DULAP SCULE MOBIL ECHIPAT	20168	2,511.00	2,511.00	0.00

	BASICLINE KS TR 838.7001				
2.1.22.8.	DULAP SCULE MOBIL ECHIPAT BASICLINE KS TR 838.7001	20171	2,882.32	2,882.32	0.00
2.2.1.1.	APARAT GEOMETRIE LAUNCH~2DLEMRLWAX631	20174	23,850.00	15,900.00	7,950.00
2.2.1.1.	KIT DIAGNOSTIC TEXA NAVIGATOR-PT.CAMIOANE	20177	15,592.00	9,420.17	6,171.83
2.1.22.8.	DULAP SCULE DKS TR 838.7518 WORKSHOP TROLLEY	20185	4,400.00	4,400.00	0.00
2.1.22.8.	PRESA HIDRAULICA 50T BVPRC50	20202	3,780.00	2,205.00	1,575.00
2.1.22.8.	DULAP SCULE DKS TR 838.7518 WORKSHOP TROLLEY	20203	4,500.00	1,625.00	2,875.00
	TOTAL		75,128.94	56,557.10	18,571.84
2.3.2.1.1.	AUTOT. RENAULT 1,5DCI VN 99 TPF	20130	29,308.96	29,308.96	0.00
2.3.2.1.1.	AUTOTURISM RENAULT ~VN 98 TPF	20142	24,700.00	24,700.00	0.00
2.3.2.1.1.	AUTOT. DACIA LOGAN VN 75 MUN	20159	8,000.00	8,000.00	0.00
2.3.2.2.1.	DACIA DOKKER VAN 1,5 75 CP VN-96-TPF	20197	43,325.63	21,662.82	21,662.81
2.3.6.1.	CRIC HIDRAULIC GIRAFA	20100	1,230.70	1,230.70	0.00
2.3.6.1.	CRIC HIDRAULIC CV – 10TONE	20131	2,970.00	2,970.00	0.00
2.3.6.1.	CRIC HIDRAULIC CV – 10TONE	20139	3,000.00	3,000.00	0.00
2.3.2.1.1.	INSTALATIE GPL	20143	1,957.98	1,957.98	0.00
2.3.6.1.	CRIC HIDRAULIC CV – 10TONE	20150	3,623.55	3,623.55	0.00
2.3.6.1.	CRIC HIDRAULIC 10T OMCN SIF 6/73 IP	20175	4,500.00	3,875.00	625.00
2.3.6.1.	CRIC HIDRAULIC 10T OMCN SIF 6/73 IP	20176	4,500.00	3,687.50	812.50
2.3.6.1.	CRIC – 10TONE 2D69 SIF 6/73	20194	4,550.00	1,832.63	2,717.37
	TOTAL		131,666.82	105,849.14	25,817.68
3.3.2.	CASA BANI	30010	580.00	240.69	339.31
3.1.1.	MASA CONSILIU	30011	876.80	876.80	0.00
3.1.5.	DIGITAL VIDEO-RECORDER	30015	2,037.00	2,037.00	0.00
3.2.1.	COPIATOR CANON iR 2018	30016	2,995.53	2,995.53	0.00
3.3.5.	SISTEM SUPRAVEGHERE VIDEO 8CAM	30017	6,673.30	6,673.30	0.00
3.3.5.	SISTEM SUPRAVEGHERE VIDEO 8CAM	30018	5,984.03	5,797.03	187.00
3.1.2.	SISTEM PANOURI INFORMARE CALATORI	30019	163,383.42	142,607.28	20,776.14
	TOTAL		182,530.08	161,227.63	21,302.45

TEREN, Str. Mărășești, nr. 72, Focșani. Jud. Vrancea	1,384,800.00
---	--------------

Bunuri proprii sunt bunurile care aparțin Operatorului și care sunt utilizate de către acesta în scopul executării Contractului, pe durata acestuia, cu excepția celor prevăzute în Anexa 4.2 de mai sus. La încetarea Contractului, din orice cauză, bunurile proprii rămân în proprietatea Operatorului.

Anexa 4.4 – Procesul-verbal de predare-preluare a bunurilor puse la dispoziție

Anexa 5 Mijloace de transport

Anexa 5.1 Cerințe standard pentru mijloace de transport

Principii Generale

Principalul obiectiv al prezentei Anexe este să stabilească cerințele comune specifice aferente vehiculelor de transport care vor fi utilizate pentru prestarea Serviciilor de Transport.

Toate Mijloacele de Transport care vor fi utilizate la prestarea Serviciilor de Transport trebuie să fie conforme cerințelor obligatorii stabilite pentru respectivele Mijloace de Transport în ceea ce privește “tipul” și “categoria”. Conformitatea Mijloacelor de Transport cu cerințele standard va fi verificată pe baza documentelor emise de autoritățile competente.

Pentru a asigura protecția mediului, emisiile poluante de noxe ale Mijloacelor de Transport utilizate la prestarea Serviciilor de Transport trebuie să fie în limitele stabilite de către lege pentru tipurile respective de motoare și carburanți.

Cerințele tehnice pentru Mijloacele de Transport prezentate în această anexă vor fi actualizate automat în situația apariției unor noi reglementări. În această situație, Părțile vor actualiza prezenta Anexă incluzând cerințele tehnice noi stabilite prin lege.

Cerinte Standard pentru Autobuze

General

1. Condițiile interioare și exterioare ale mijloacelor de transport prin care se prestează servicii în temeiul prezentului Contract trebuie să fie permanente în concordanță cu cerințele stabilite de legislație.
2. Toate dispozitivele și fiecare dintre acestea care sunt instalate în mijloacele de transport trebuie să fie păstrate și reparate astfel încât toate vehiculele să poată fi utilizate în permanență.
3. Fiecare mijloc de transport trebuie să aibă cel puțin un validator electronic pentru fiecare ușă și alte echipamente îmbarcate aferente sistemului de taxare integrat.
4. Operatorul va avea dreptul ca, după cum hotărăște, să amenajeze zone publicitare atât în interiorul cât și în exteriorul autobuzelor. Publicitatea nu va afecta vizibilitatea sau lizibilitatea numerelor traseelor, semnele cu destinația, logo-ul Societății nu va acoperi nicio fereastră dacă acesta nu permite vizibilitatea spre exterior.
5. Înainte de plecarea pe traseu, vehiculele vor fi supuse unui control pentru a se asigura că sunt curate în vederea utilizării de către pasageri, și nu au suprafețe alunecoase, deteriorate sau periculoase, inclusiv scaunele și armaturile vehiculelor.
6. În fiecare zi, înainte de plecarea pe traseu, se va asigura că scaunele pentru pasageri nu sunt avariate, defecte sau deteriorate în orice alt mod.

Cerinte pentru Autobuze

Autobuzele/troleibuzele/tramvaiele în exploatare vor îndeplini cerințele tehnice obligatorii cu privire la siguranța și protecția mediului stipulate în legislația în vigoare, precum și cerințele tehnice cu privire la compatibilitatea cu sistemul de taxare integrat.

Autobuzele utilizate de către Operator la prestarea serviciului vor fi de tip autobuz urban, potrivit legislației românești în vigoare. Autobuzele vor fi minim EURO 3, Conform Anexa 13, pct 1.2.4. din . “Reglementările privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspectia tehnică periodică RNTR 1 din 12.08.2008” aprobat prin Ordin nr. 1002 din 12/08/2008.

Anexa 5.2 Lista mijloacelor de transport utilizate la prestarea PSO

Nr. crt.	Numar	Nr. inventar	Nr. Copie Conforma	Podea coborata (D, N,P)	Numar de axe	L (m)	l (m)	Anul fabricației	Durata de viata ramasa	Locuri pe scaune	Locuri în picioare	Numar usi	Adaptare persoane mobilitate redua	clasă emisii	Dotari
1	VN 03 TPF	20145	361023	N	2	9.1	2.4	2007	0	25	42	2	DA	EURO 3	GPS, CCTV
2	VN 04 TPF	20152	361024	N	2	9.1	2.4	2005	0	25	41	2	DA	EURO 3	GPS, CCTV
3	VN 05 TPF	20148	361025	N	2	9.1	2.4	2007	0	25	42	2	DA	EURO 3	GPS, CCTV
4	VN 06 TPF	20153	361026	N	2	9.1	2.4	2005	0	25	41	2	DA	EURO 3	GPS, CCTV
5	VN 07 TPF	20146	361027	N	2	9.1	2.4	2007	0	25	41	2	DA	EURO 3	GPS, CCTV
6	VN 08 TPF	20147	361028	N	2	9.1	2.4	2007	0	25	41	2	DA	EURO 3	GPS, CCTV
7	VN 31 TPF	4031	361041	N	2	9.1	2.4	2008	0	25	41	2	DA	EURO 4	GPS, CCTV
8	VN 32 TPF	4032	361042	N	2	9.1	2.4	2008	0	25	41	2	DA	EURO 4	GPS, CCTV
9	VN 33 TPF	4033	361043	N	2	9.1	2.4	2008	0	25	41	2	DA	EURO 4	GPS, CCTV
10	VN 34 TPF	20156	361044	N	2	9.1	2.4	2008	1 an	25	41	2	DA	EURO 4	GPS, CCTV
11	VN 35 TPF	20157	361045	N	2	9.1	2.4	2008	1 an	25	41	2	DA	EURO 4	GPS, CCTV
12	VN 36 TPF	20158	361046	N	2	9.1	2.4	2008	1 an	25	41	2	DA	EURO 4	GPS, CCTV
13	VN 14 TPF	20162	361033	P	2	7.8	2.5	2007	2 ani	18	38	2	DA	EURO 3	GPS, CCTV
14	VN 15 TPF	20163	361034	P	2	7.8	2.5	2007	2 ani	18	38	2	DA	EURO 3	GPS, CCTV
15	VN 25 TPF	20120	361035	N	2	7.3	2.4	2004	0	19	32	2	DA	EURO 3	GPS, CCTV
16	VN 26 TPF	20122	361036	N	2	7.3	2.4	2006	0	19	32	2	DA	EURO 3	GPS, CCTV
17	VN 27 TPF	20123	361037	N	2	7.3	2.4	2006	0	19	32	2	DA	EURO 3	GPS, CCTV
18	VN 28 TPF	20125	361038	N	2	7.3	2.4	2006	0	19	32	2	DA	EURO 3	GPS, CCTV
19	VN 29 TPF	20126	361039	N	2	7.3	2.4	2006	0	19	32	2	DA	EURO 3	GPS, CCTV

20	VN 30 TPF	20127	361040	N	2	7.3	2.4	2006	0	19	32	2	DA	EURO 3	GPS, CCTV
21	VN 09 TPF	20181	361029	P	2	5.8	2.0	2015	4 ani	12	10	1	DA	EURO 5	GPS, CCTV, monitor informare
22	VN 10 TPF	20192	361030	P	2	5.8	2.0	2015	5 ani	12	10	1	DA	EURO 5	GPS, CCTV, monitor informare
23	VN 12 TPF	20182	361031	P	2	5.8	2.0	2015	4 ani	12	10	1	DA	EURO 5	GPS, CCTV, monitor informare
24	VN 13 TPF	20183	361032	P	2	5.8	2.0	2015	4 ani	12	10	1	DA	EURO 5	GPS, CCTV, monitor informare
25	VN 37 TPF	20189	361047	P	2	5.8	2.0	2015	5 ani	12	10	1	DA	EURO 5	GPS, CCTV, monitor informare
26	VN 38 TPF	20188	361048	P	2	5.8	2.0	2015	5 ani	12	10	1	DA	EURO 5	GPS, CCTV, monitor informare
27	VN 39 TPF	20191	361049	P	2	5.8	2.0	2015	5 ani	12	10	1	DA	EURO 5	GPS, CCTV, monitor informare
28	VN 40 TPF	20190	361050	P	2	5.8	2.0	2015	5 ani	12	10	1	DA	EURO 5	GPS, CCTV, monitor informare
29	VN 41 TPF	20198	361051	P	2	8.1	2.4	2017	7 ani	24	37	2	DA	EURO 5	GPS, CCTV, monitor informare
30	VN 42 TPF	20199	361052	P	2	8.1	2.4	2017	7 ani	24	37	2	DA	EURO 5	GPS, CCTV, monitor informare
31	VN 43 TPF	20200	361053	P	2	8.1	2.4	2017	7 ani	24	37	2	DA	EURO 5	GPS, CCTV, monitor informare
32	VN 44 TPF	20201	361054	P	2	8.1	2.4	2017	7 ani	24	37	2	DA	EURO 5	GPS, CCTV, monitor informare

33	VN 45 TPF	20206	361238	P	2	9.5	2.4	2013	4 ani	25	45	3	DA	EURO 5	GPS, CCTV, monitor informare
34	VN 46 TPF	20207	361239	P	2	9.5	2.4	2013	4 ani	25	45	3	DA	EURO 5	GPS, CCTV, monitor informare
35	VN 47 TPF	20208	361240	P	2	9.5	2.4	2013	4 ani	25	45	3	DA	EURO 5	GPS, CCTV, monitor informare
36	VN 48 TPF	20209	361241	P	2	9.5	2.4	2013	4 ani	25	45	3	DA	EURO 5	GPS, CCTV, monitor informare

Anexa 6 Tarife de calatorie

Anexa 6.1 Tarife de calatorie practicate in momentul incheierii contractului

Aplicabile de la data de (...)

Modalitate cumpărare	Tip legitimație de călătorie	Traseu	Preț lei
La sediul societății	Abonament lunar fără limită de călătorii pentru elevi	Pe raza municipiului Focșani	67
	Abonament cu 30 călătorii în baza solicitărilor de la societati/institutii publice, eliberare cu factura	Pe raza municipiului Focșani	50
In vehicul	Bilet 1 călătorie	Pe raza municipiului Focșani	2
	Abonament cu 30 călătorii	Pe raza municipiului Focșani	50
In vehicul	Bilet 1 călătorie	Focșani-Golesti	2
In vehicul	Abonament cu 30 de calatorii	Focșani-Golesti	50
In vehicul	Bilet 1 călătorie	Focșani-Cîmpineanca	2
In vehicul	Abonament cu 30 de calatorii	Focșani-Cîmpineanca	50
In vehicul	Bilet 1 călătorie	Focșani-Răstoaca	3,5
In vehicul	Abonament cu 30 de calatorii	Focșani-Răstoaca	75
In vehicul	Bilet 1 călătorie	Focșani-Milcovul	3,5
In vehicul	Abonament cu 30 de calatorii	Focșani-Milcovul	75
In vehicul	Bilet 1 călătorie	Focșani-Gologanu	4
In vehicul	Abonament cu 30 de calatorii	Focșani-Gologanu	90
In vehicul	Bilet 1 călătorie	Focșani-Petrești	2,5
In vehicul	Abonament cu 30 de calatorii	Focșani-Petrești	60
In vehicul	Bilet 1 călătorie	Focșani-Mircești	4
In vehicul	Abonament cu 30 de calatorii	Focșani-Mircești	90
In vehicul	Bilet 1 călătorie	Focșani-Balta Raței	4
In vehicul	Abonament cu 30 de calatorii	Focșani-Balta Raței	90
In vehicul	Bilet 1 călătorie	Focșani-Rădulești	5
In vehicul	Abonament cu 30 de calatorii	Focșani-Rădulești	135
In vehicul	Bilet 1 călătorie	Focșani-Vânători	2,5
In vehicul	Abonament cu 30 de calatorii	Focșani-Vânători	60
In vehicul	Bilet 1 călătorie	Focșani-Jorăști	3,5
In vehicul	Abonament cu 30 de calatorii	Focșani-Jorăști	75
In vehicul	Bilet 1 călătorie	Interior localitati	2
Suprataxa			100

Anexa 6.2 – Modalitatea de stabilire, modificare sau ajustare a Tarifelor de călătorie

Modificarea/Ajustarea Tarifelor de călătorie nu influențează nivelul costului unitar pe km stabilit conform contractului.

I. Stabilirea tarifelor de călătorie

Modul de stabilire al tarifelor de calatorie pentru elementele din oferta tarifară este următorul:

1. Pe baza Programului de Transport se determină oferta de transport (locuri x Km) pe moduri și intervale de timp.

Se calculează bugetul de exploatare eligibil necesar pentru realizarea ofertei de transport stabilite, în condiții de calitate și de siguranță specificate, plecând de la costul unitar/km contractat, pentru fiecare mod de transport, și profitul rezonabil contractat. Costul unitar pe kilometrul parcurs este pretul pentru serviciul de transport furnizat, calculat pe baza costurilor din anul precedent eligibile, reale ale serviciului de transport al Operatorului, prevazute în Anexa 9.
2. Se calculează costul mediu al unei călătorii, ca raportul dintre bugetul de exploatare eligibil +profitul rezonabil ale operatorului și numărul mediu anual estimat al călătoriilor (nu al călătoriilor) plătite integral. Sunt necesare sondaje și date statistice referitoare la calatorii cu transportul public și privind călătoria medie realizată de un călător (număr de stații transformat în număr de Km).

Aceste etape sunt tehnice, se calculează de către operator și se negociază cu autoritatea contractantă.

3. Se stabilește (în baza viziunii social-economice/guvernanței locale, de către Autoritatea Contractantă) acceptanța socială a costului mediu transpus direct în tariful mediu. În caz de neacceptanță anticipată, se stabilește tariful mediu acceptabil.
4. Se determină tariful de bază (prețul de vânzare al unei călătorii simple). Acest tarif poate să fie egal cu costul mediu al unei călătorii dacă compensația este dirijată către abonamente, de exemplu, sau poate să fie mai mic decât costul mediu, dacă se decide ca compensația să acționeze încă de la acest prim nivel (acesta e cazul cel mai frecvent). De asemenea, tariful de bază poate să depășească costul mediu, în cazul în care se acordă bonificații comerciale pentru restul pozițiilor tarifare.
5. Se determină toate celelalte elemente ale ofertei tarifare ("produse tarifare"), prin multiplicarea tarifului de bază, aplicarea unitară sau diferențiată a tarifelor sociale (cele supuse obligației tarifare) și aplicarea unitară sau diferențiată a unor bonificații comerciale. Sunt necesare simulări pentru realizarea unui echilibru financiar – bonificațiile să fie compensate prin majorarea tarifului de bază. Bonificațiile comerciale pot fi de două tipuri:
 - Reducerea aplicată multiplicării tarifului de bază, de exemplu preț 2 călătorii = 2 x tariful de bază – n%
 - Vânzarea de abonamente cu număr nelimitat de călătorii, dar al căror preț este calculat pentru o utilizare medie statistică, de exemplu 2 călătorii x 22 zile lucrătoare/lună.

Punctele 4 și 5 de mai sus determină oferta tarifară, ca rezultat al aplicării unei anumite politici tarifare. Politica tarifară trebuie să îmbine criteriile comerciale (avantajarea cumpărării, în avans față de momentul utilizării, al unor titluri de călătorie multiple) și criteriile sociale (dirijarea preponderentă a tarifelor sociale spre categoriile de utilizatori permanenți – „călătorii fideli”).

6. Se stabilește, pe baza legislației naționale și a reglementărilor locale, lista categoriilor de persoane care beneficiază de facilități, sarcina de transport generată și efectele financiare ale acestor facilități asupra bugetului de exploatare al operatorului.

Pentru punctele 3 și 6, principiile de finanțare a serviciului public de transport sunt următoarele:

- Autoritatea care impune limitări de tarife față de calculele recunoscute trebuie să asigure diferența, prin compensație. Elemente de protecție socială nu pot fi puse în sarcina niciunui operator, public sau privat.
- Operarea sub rigurile unui Contract de servicii publice impune abandonarea considerării paușale a sarcinii de transport generată de călătorii cu facilități tarifare și utilizarea unor metode de apreciere obiectivă și precisă.

Tarifele pentru toate Titlurile de călătorie se aproba prin Hotărâre a UAT membre.

Relația efect-cauză este de la COSTURI la TARIFE (prețuri de vânzare). Atât în etapa de semnare a contractului, cât și în mecanismul stabilit pentru ajustări ulterioare, costurile, împreună cu impunerile politice și sociale determină tarifele. Tarifele influențează încasările și nivelul total al compensației. Această influență nu este întotdeauna simplă și directă. Ca în orice activitate comercială, chiar cu un public parțial captiv, o majorare neinspirată a tarifelor poate ușor genera, cel puțin într-o primă etapă, pierderi în încasări, prin reducerea numărului de utilizatori și/sau accentuarea fraudei.

Permiterea, ignorarea sau chiar încurajarea unor elemente de concurență neloială între operatori poate să vicieze profund mediul economic al domeniului, să facă inutile calculele și să aibă efecte negative neplanificate asupra performanțelor financiare ale unui operator.

În concluzie, Ordinul nu poate fi utilizat ca bază pentru stabilirea inițială a elementelor financiare (tarife și subvenție) ale unui Contract de Servicii Publice și în procesul de indexare ulterioară, pentru că nu descrie etapele obligatorii, este neclar în terminologie și total greșit în formulele de calcul impuse.

II. Ajustarea sau modificarea Tarifelor de călătorie

Ajustarea sau modificarea Tarifelor de călătorie pentru serviciile de transport public local de persoane se realizează în conformitate cu prevederile Ordinului ANRSC nr. 272/ 2007 pentru aprobarea Normelor –cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, la cererea operatorilor de transport public local de persoane, pe baza următoarelor documente:

- cererea de ajustare, care conține: tarifele în vigoare și tarifele solicitate, inclusiv TVA; justificarea propunerii de ajustare se face pe baza unui memoriu tehnico-economic, care prezintă oportunitatea fundamentării tarifelor datorată creșterii principalelor elemente de cheltuieli;
- fișele de fundamentare pentru ajustarea tarifelor;
- alte date și informații necesare fundamentării tarifelor propuse.

Tarifele pentru serviciile de transport public local de persoane efectuate prin curse regulate se pot ajusta periodic prin Hotărâri ale Consiliului Local al UAT membre, în baza creșterii indicelui prețurilor de consum față de nivelul existent la data precedentei ajustări.

Anexa 6.3.1 Lista punctelor de distributie a titlurilor de calatorie si programul de functionare

Nr.crt.	Nume Societate	Locatia punctului de vanzare	Program functionare zile lucratoare/ zile nelucratoare
1	SC Transport Public SA	Str. Mărășești, nr. 72, Focșani	Luni-Joi 9:00-16:00, Vineri 9:00-13:00

Anexa 6.3.2 – Lista punctelor de vanzare –spatii comerciale

Nr.crt.	Nume Societate	Locatia punctului de vanzare	Program functionare zile lucratoare/ zile nelucratoare

Anexa 6.3.3 Lista automatelor de vanzare

Nr.crt.	Locatia punctului de vanzare	Program functionare zile lucratoare/ zile nelucratoare

Anexa 7 – Diferentele de tarif

Anexa 7.1 – Categoriile de pasageri care beneficiază de gratuități și reduceri la transportul în comun

Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială
Persoane cu handicap și însoțitorii acestora/gratuitate pe transportul public	Abonament lunar fără limită de călătorii / reducere 100%	44	Legea 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap. Hotărâre Consiliul local Focșani 100/2017
Pensionari de drept, fără limită de vârstă, cu pensie netă lunară de până la 1450 lei inclusiv/gratuitate pe transportul public	Abonament cu 20 călătorii / reducere 100%	27	Hotărâre Consiliul local 290/2018, HCL Focșani 22/2018
Veterani de război, văduve de război, eroii și urmașii revoluției de la 1989, foștii deținuți politici, persecutați politic din motive etnice și alte categorii de persoane stabilite prin legi speciale/gratuitate pe transportul public	Abonament lunar fără limită de călătorii / reducere 100%	44	Legea 44/1994 republicată privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și văduvelor de război; Legea 341/2004 a recunoștinței față de eroii martiri și luptătorii care au contribuit la victoria revoluției române din decembrie 1989 ; Decret-Lege nr.188/1990, republicată privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945; Hotărâre Consiliul local Focșani 100/2017
Donatori de sânge/reducere abonament 50%	Abonament lunar fără limită de călătorii / reducere 50%	44	HG 1364/2006 pentru aprobarea drepturilor și obligațiilor donatorilor de sânge; Hotărâre Consiliul local Focșani 100/2017
Elevii din învățământul preuniversitar de stat/abonament plătit integral și decontat la unitățile școlare	Abonament lunar fără limită de călătorii pentru elevi/reducere 50%	67	HG 309/1996 Hotărâre Consiliul local Focșani 100/2017

Elevii din cartierul Mândrești /abonament plătit integral și decontat de unitățile școlare	Abonament lunar fără limită de călătorii pentru elevi/reducere 100%	67	HCL Focșani 56/2008
--	---	----	---------------------

Anexa 7.2 – Modul de acordare a diferențelor de tarif

Modul de acordare a diferențelor de tarif este cel stabilit prin Hotărârea Consiliului Local al municipiului Focșani nr. 64/2008 în temeiul legislației în vigoare, pentru fiecare categorie în parte și este după cum urmează:

Categorია socială/ Tipul de protecție socială	Perioada	Număr de călătorii pe perioada selectată, utilizat pentru calcul	Tarif		Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)
			Tarif întreg	Reducerea oferita	
Persoane cu handicap și însoțitorii acestora/gratuitate pe transportul public	lunar	Abonament lunar fără limită de călătorii	44	44	100%
Pensionari de drept, fără limită de vârstă, cu pensie netă lunară de până la 1450 lei inclusiv/gratuitate pe transportul public	lunar	Abonament cu 20 călătorii	27	27	100%
Veterani de război, văduve de război, eroii și urmașii revoluției de la 1989, foștii deținuți politici, persecutați politic din motive etnice și alte categorii de persoane stabilite prin legi speciale/gratuitate pe transportul public	lunar	Abonament lunar fără limită de călătorii	44	44	100%
Donatorii de sânge/reducere abonament	lunar	Abonament lunar fără limită de călătorii	44	22	50%
Elevii din învățământul preuniversitar de stat/abonament plătit integral și decontat la unitățile școlare	lunar	Abonament lunar fără limită de călătorii	67	33,5	50%
Elevii din cartierul Mândrești /abonament plătit integral și decontat de unitățile școlare	lunar	Abonament lunar fără limită de călătorii	67	67	100%

Operatorul va elibera titluri de călătorie pentru fiecare categorie care beneficiază de gratuități, în baza documentelor legale justificative pentru fiecare categorie.

Anexa 7.3 – Fundamentarea anuala a diferentelor de tarif pentru protectia sociala

No.	Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Unități de calcul (abonamente / călătorii vândute)	Număr estimat de unități	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Sume totale (lei)	Document justificativ necesar
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)x(4)	(6)	
1	Persoane cu handicap și însoțitorii acestora/ gratuitate pe transportul public	abonament	25.595	44,00	1.126.180	Factură fiscală
2	Pensionari de drept, fără limită de vârstă, cu pensie netă lunară de până la 1450 lei inclusiv/ gratuitate pe transportul public	abonament	61.839	27,00	1.669.653	Factură fiscală
3	Veterani de război, văduve de război, eroii și urmașii revoluției de la 1989, foștii deținuți politici, persecutați politic din motive etnice și alte categorii de persoane stabilite prin legi speciale/ gratuitate pe transportul public	abonament	1.043	44,00	45.892	Factură fiscală
4	Donatorii de sânge/reducere abonament	abonament	40	22,00	880	Factură fiscală
5	Elevii din învățământul preuniversitar de stat/ abonament plătit integral și decontat la unitățile școlare	abonament	2.022	33,50	67.737	Abonament eliberat
6	Elevii din cartierul Mândrești / abonament plătit integral și decontat de unitățile școlare	abonament	988	67,00	66.196	Factură fiscală

Anexa 7.4 Model formularului de decont pentru diferentele de tarif

No	Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Unități de calcul (abonamente/ călătorii vândute)	Număr estimat de unități	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Sume totale (lei)	Document justificativ necesar
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)x(4)	(6)	

Anexa 8 – Modelele formularelor de decont pentru plata compensației

Anexa 8.1 – Raport Lunar de Constatare

Raport Lunar de Constatare

Concept	Valoare**
Luna: (...) Anul (...)	Luna curentă
(Km)Număr total de vehicul*kilometri efectuați (calculați conform Anexei 13)	
Autobuz	
(c unitar)Cost unitar per kilometru	
Autobuz	
(Ch)Cheltuieli Totale pentru PSO (Veh*Km efectuați x c unitar pe Km)	
Autobuz	
(Pr)Profit rezonabil (4% la total cheltuieli pentru Planul de Transport PSO)	
(V) Total venituri lunare pentru servicii de transport public	
Venituri din vânzări de titluri de călătorie	
Diferente de tarif cuvenite operatorului	
Alte venituri în cadrul rețelei unde se prestează PSO	
(C)Compensația (conform contract) (Ch+Pr-V)	
Compensație per total vehicul*kilometri efectuați	

**valori în RON, fără TVA.

Operatorul va anexa documente justificative detaliate pentru fiecare rand din Nota Lunară de Constatare.

Compensatia aferenta traseelor judetene va fi repartizata UAT-urilor membre in functie de numarul de locuitori deserviti de pe raza de competenta a fiecarui UAT, conform numarului de locuitori de la Institutul National de Statistica.

Traseul Focsani - Campineanca :

UAT Focsani 93140 locuitori - 95,71 %

UAT Campinenca 4166 locuitori - 4,29 %

Traseul nr.1 Focsani - Golesti

UAT Focsani 93140 locuitori - 95,25 %

UAT Golesti 4645 locuitori - 4,75 %

Traseul Focsani - Rastoaca

UAT Focsani 93140 locuitori- 97,45 %

UAT Rastoaca 2439 locuitori - 2,55 %

Traseul Focsani - Milcovul - Gologanu

UAT Focsani 93140 locuitori - 93,31 %

UAT milcovul 3604 locuitori - 3,61 %

UAT Gologanu 3073 locuitori - 3,08 %

Traseele Focsani - Vinatori - Jorasti

Focsani - Balta Ratei - Radulesti

**Contract conform cu cerințele Regulamentului UE 1370/2007, actualizat și modificat prin
Regulamentul UE 2338/2016**

UAT Focsani 93140 locuitori - 93,36%
 UAT Vinatori 6622 locuitori - 6,64 %

Anexa 8.2 – Raport Anual de Constatăre

Calculul compensației pentru prestarea serviciilor
 de transport public în [anul]

Concept	Valoare
Anul	
(Km)Număr total de vehicul*kilometru	
Autobuz	
(c unitar)Cost unitar per kilometru	
Autobuz	
(C1) TOTAL COMPENSAȚIE ANUALĂ FACTURATA (pe baza calculului lunar din Anexa 8.1)	
Venituri din servicii de transport public din:	
Venituri din vânzări de titluri de călătorie	
Diferente de tarif cuvenite operatorului	
Alte venituri în cadrul rețelei unde se prestează PSO	
(I) TOTAL VENITURI AUDITATE	
Costuri asociate realizării Planului de Transport PSO	
Cheltuieli directe de transport	
Autobuz	
Cheltuieli indirecte de transport si administrative	
Autobuz	
Cheltuieli cu vânzarea titlurilor de călătorie și de marketing	
Cheltuieli aferente activităților de implementare a investițiilor autorității contractante	
(II) TOTAL CHELTUIELI AUDITATE asociate realizării Planului de Transport PSO	
(III) (Pr) Profit rezonabil	
(C2) TOTAL COMPENSAȚIE ANUALĂ (pe baza costurilor si veniturilor înregistrate in contabilitatea de gestiune și auditate)	
(Efectul Financiar Net)	
(II –I) + III	
DIFERENȚA CARE VA FI PLĂTITĂ DE CĂTRE OPERATOR	
UAT membre (dacă C1 > C2)	
DIFERENȚA CARE VA FI PLĂTITĂ DE CĂTRE UAT membre	
Operatorului (dacă C1 < C2)	

Anexa 9 – Costuri eligibile incluse în calculul decontării PSO și cerințele privind contabilitatea separată

Fundamentarea costului unitar/km (lei/km) pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, pe fiecare categorie de mijloc de transport se face pe baza consumurilor normate de combustibili, de lubrifianti, a cheltuielilor de intretinere-reparatii si cu piese de schimb, a cheltuielilor cu munca vie, precum si pe baza celorlalte elemente de cheltuieli prevazute in Anexa la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul Presedintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007).

In cazul in care operatorul desfasoara si alte activitati, cota de cheltuieli indirecte provenita din acestea, precum si cota de cheltuieli generale ale societatii se vor repartiza pe fiecare element de cheltuieli proportional cu ponderea acestui element in total cheltuieli. Aceste cheltuieli vor fi evidentiata in anexe separate. Pentru aceste cheltuieli se precizeaza cheia de repartizare a acestora pe fiecare activitate.

Metodologia de alocare a costurilor indirecte si administrative se va aproba de catre autoritatea contractanta. Auditul anual tehnico-economic va face propuneri autoritatii contractante privind adoptarea unei metode de gestiune si alocare a costurilor mai potrivita, in vederea cresterii eficientei operatorului.

Operatorul poate desfasura și alte activitati de transport sau activitati care au legatura cu serviciul de transport public local in urmatoarele conditii:

- i) Activitatile sunt aprobate de Autoritatea Contractanta
- ii) Activitatile respecta legislatia respectivului domeniu de activitate
- iii) Activitatile respective își acopera in intregime costurile din veniturile colectate
- iv) Activitatile nu afecteaza in niciun fel prestarea serviciului de transport public local
- v) Activitatile respecta concurenta

Toate inregistrarile contabile trebuie realizate în așa fel încât să se poată demonstra verificarea calculului cheltuielilor pe fiecare mod de transport si a compensatiei pentru obligatia de serviciu public si conditia de la punctul iii pentru alte activitati.

Costurile privind ineficienta conducerii afacerii, precum deprecieri, provizioane, penalitati sau amenzi, precum si alte cheltuieli neprevazute precum bonusuri acordate directorilor nu vor fi alocate serviciilor PSO.

Operatorul va tine contabilitatea separata pentru activitatile si serviciile care fac obiectul desfasurarii contractului de servicii de transport public local, pentru fiecare contract în parte, precum si pentru alte activitati si servicii care genereaza costuri sau venituri indirecte si nu sunt asociate serviciului de transport, in functie de legile contabile si fiscale in vigoare.

Principiile privind evidenta contabila separata pentru costurile eligibile inregistrate sunt:

A) Principiile privind conceptul costului total alocat, in care costul total aferent desfasurarii unui anumit tip de serviciu sau realizarii unui singur produs este atribuit acelui serviciu sau produs. Astfel costurile totale alocate ale obligatiei de serviciu public a operatorului trebuie sa includa urmatoarele:

- i) Costurile directe cu personalul, de amortizare, de resurse materiale si servicii efectuate de terti care au legatura cu Serviciul de transport public local, inclusiv serviciul datoriei societatii, folosite exclusiv pentru indeplinirea Obligatiei de serviciu public
- ii) cota proportionala din costurile indirecte, incluzand costurile tehnice si administrative cu personalul, de capital si resurse materiale.

Ca si exemple de chei de alocare, defalcarea pe moduri și pe activități TP/non TP a unor cheltuieli pentru care înregistrarea primară diferențiată nu este posibilă se poate face după următorul model :

- Consumul comun de energie electrică pentru tracțiune tramvaie/troleibuze se defalchează direct proporțional cu energia electrică efectiv consumată (produsul dintre puterea instalată medie, numărul mediu de vehicule în circulație și timpul mediu de circulație).

- Cheltuielile de exploatare (întreținere, amortismente, utilități) generate de elementele comune de infrastructură (substații electrice, depouri, etc) se repartizează pe moduri direct proporțional cu parcul de vehicule în exploatare.

- Cheltuielile administrative și cele pentru servicii-suport (structura de conducere, contabilitate, personal, IT, etc), proporțional cu produsul număr personal x parc de vehicule în exploatare.

- Defalcarea cheltuielilor administrative și a celor pentru servicii-suport între activitățile eligibile și cele ne-eligibile pentru compensații, direct proporțional cu cifrele de afaceri ale celor două categorii de activități.

B) Toate costurile legate de desfasurarea serviciilor din afara PSO vor fi alocate doar acelor servicii, precum si o cota proportionala din costurile fixe comune ale operatorului, astfel incat nicio subventie incrucisata sau supracompensare sa nu fie produsa.

C) Toate costurile si veniturile provenind din si pentru activitatile comerciale de exploatare trebuie bazate pe rezultatele financiare oficiale ale operatorului si nicio reevaluare a activelor in scopul planificarii afacerii nu va fi introdusa.

D) Modelul nu include deprecieri, amenzi, penalitati, provizioane , bonusuri acordate directorilor sau orice alte venituri si costuri neprevazute, aparute in urma ineficientei sau eficientei conducerii Operatorului.

Evidenta contabila se va organiza pe analitice distincte ale conturilor pe fiecare mod de transport si pe alte activitati.

Toate veniturile, costurile, tarifele si preturile vor fi calculate in RON, fara TVA, cu exceptia cazurilor unde se specifica altfel.

Operatorul va utiliza Metoda ABC (Activity Based Costing) pentru gestiunea costurilor pe activitati sau alta metoda agreata de catre autoritatea contractanta.

Metoda ABC vizeaza, pe de o parte, calculul si analiza costurilor, iar pe de cealalta parte, constituie un instrument de masura a performantelor operatorului.

Cu 60 zile inainte de incheierea situatiilor financiare anuale, Operatorul va solicita aprobarea Autoritatii Contractante privind procedurile de alocare a costurilor indirecte pe activitati.

Raportare

Înainte de data de 30 iunie a fiecărui an, Operatorul va furniza Autorității Contractante un raport anual pentru anul calendaristic anterior, inclusiv situațiile financiare certificate de un Auditor certificat independent.

- Raportul anual trebuie sa contina urmatoarele rapoarte specifice:
- Bilantul contabil si anexe la acesta
- Raportul de gestiune al administratorilor
- Raportul auditorului ce a efectuat auditul tehnico-economic
- Raportul privind inventarierea patrimoniului
- Raportul privind realizarea investitiilor prevazute in anexe la contract
- Situatia veniturilor.
- Situatia amortizarii.
- Situatia costurilor directe.
- Situatia costurilor indirecte.

- Numarul angajatilor si costurile de munca

Investitii facute de Operator in numele Autoritatii Contractante

In cazul efectuării de catre Operator a operatiunilor aferente investitiilor care sunt in sarcina Autoritatii Contractante în conformitate cu anexa 3.2 și cele în care beneficiaza de asistenta financiara nerambursabila din partea UE si din surse IFI, anexa va fi adaptata in baza prevederilor Acordului de Finanțare / Imprumut / etc. si in baza Ordonantei Guvernului nr. 198/2005 privind crearea, furnizarea si utilizarea Fondului de Intretinere, inlocuirea si dezvoltarea proiectelor de dezvoltare a infrastructurii serviciilor publice care beneficiaza de finantare din partea UE.

In cazul realizării investitiilor prin surse de la bugetul local, UAT va fi responsabila de finantarea cheltuielilor de implementare a investitiilor prin alocarea bugetară de capital.

Operatorul va tine o evidenta distincta a costurilor de investitii realizate si se va asigura transferarea catre UAT membre/Autoritatea Contractanta a valorii investitiilor puse in functiune si receptionate pentru inregistrarea in evidenta patrimoniului public si preluării acestora de catre Operator ca bunuri puse la dispoziție.

Anexa 10 – Calculul, Modificarea, Indexarea Costului Unitar pe Kilometru

Anexa 10.1 – Metodologia de calcul și modificare a Costului Unitar/ kilometru

Costul unitar pe kilometrul parcurs este pretul pentru serviciul de transport furnizat, calculat pe baza costurilor eligibile, reale ale serviciului de transport al Operatorului, prevazute in Anexa 9. Atunci când se calculeaza costul/km, trebuie sa fie urmate toate principiile cu privire la alocarea costurilor din Anexa 9.

Costul unitar pe kilometru parcurs trebuie sa faca obiectul unui audit tehnico-economic extern. Toate costurile si veniturile astfel inregistrate pe analitice pe moduri de transport si alte activitati sunt introduse in situatiile financiare anuale ale Operatorului si prezentate in balante separate.

An: (...)	autobuz
Nr. Veh*Km parcursi (Anexa 13)	
Costul eligibil total anual (Anexa 9)	
Cost/ Veh*Km	

Operatorul poate solicita modificarea Costului/ km. in cursul anului, in oricare dintre cazurile in care una sau mai multe dintre nivelele de pret folosite la calculul costului/km negociat/indexat depasesc anumite praguri sau daca conditiile de exploatare s-au schimbat semnificativ, cu impact semnificativ asupra nivelului cheltuielilor.

Costul unitar/km pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se pot modifica în cazurile care conduc la modificarea majoră a acestora ori a condițiilor de exploatare, care determină modificarea cheltuielilor cu o influență mai mare decât cea determinată de influența indicelui prețurilor de consum, pe o perioada de 3 luni consecutive.

Modificarea costurilor unitare/km pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se fundamentează potrivit Anexei la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul presedintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007).

Modificarea costului unitar pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se determină avându-se în vedere următoarele cheltuieli:

- cheltuielile cu combustibilii și lubrifianții se determină avându-se în vedere prețurile de achiziție în vigoare și 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;
- cheltuielile cu amortizarea se determină respectându-se reglementările legale în vigoare;
- cheltuielile cu întreținerea - reparațiile - piesele de schimb, anvelopele, acumulatori și 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;
- cheltuielile cu munca vie se fundamentează în funcție de legislația în vigoare, corelată cu principiul eficienței economice;
- cheltuielile cu impozitele, autorizațiile și alte taxe se determină potrivit prevederilor legale în vigoare;
- cheltuielile financiare detaliate corespunzător.

Cazurile luate in considerare sunt:

- inflația cumulata de la inceputul anului curent , așa cum este raportata de catre Institutul National de Statistica, depaseste (3) % la suta, sau
- pretul combustibilului diesel sau al gazelelor naturale sau energiei electrice pentru uz industrial depaseste cu mai mult de (3) % lunar, in comparatie cu pretul folosit pentru calcularea costului anual/kilometru veh. sau
- salariul lunar minim astfel cum este stabilit prin legislatia nationala creste cu (10) % sau mai mult in comparatie cu cel in vigoare in luna stabilirii costului/kilometru veh.

Operatorul trebuie sa prezinte Autorității Contractante toate documentele relevante, datele si calculele, indicand motivele pentru modificarea solicitata a costului/kilometru. Autoritatea Contractanta va examina propunerea Operatorului in 30 zile de la data primirii acesteia si nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.

Autoritatea contractanta poate solicita scaderea Costului/ km. in cursul anului, in oricare dintre cazurile in care una sau mai multe dintre nivelele de pret folosite la calculul costului/km negociat scad sub anumite praguri ca urmare a modificarii conditiilor pietei sau daca punerea in functiune a unor investitii duce la scaderea semnificativa a elementelor de cost (energie, combustibili, cheltuieli cu mentenanta si reparatiile, reduceri de personal,etc).

Operatorul trebuie sa prezinte Autorității Contractante in 30 zile de la solicitarea Autoritatii Contractante toate documentele relevante, datele si calculele, justificand nivelul de modificare a costului/kilometru. Autoritatea Contractanta va examina propunerea Operatorului de modificare in 30 zile de la data primirii acesteia si Operatorul nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.

Modificarea costului/km se va face prin Act Adicional la Contract, in baza unui audit tehnico-economic care sa certifice noul nivel al costului/km.

Anexa 10.2 – Formula de indexare a costului/ kilometru

Costurile unitare/km (lei/km) pentru serviciile de transport public local, pe fiecare categorie de mijloc de transport se pot ajusta periodic pe baza cererilor primite de la operatorii de transport, in baza cresterii indicelui preturilor de consum fata de nivelul existent la data precedentei ajustari. Nivelul costurilor unitare/km pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se determină pe baza analizei situației economico-financiare a operatorilor de transport, precum și a influențelor reale primite în costuri, determinate de evoluția prețurilor pe economie. Ajustarea costurilor unitare/km pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se fundamentează potrivit Anexei la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul presedintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007).

Ajustarea costurilor unitare/km la serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se determină avându-se în vedere următoarele cheltuieli:

- cheltuielile cu combustibilii și lubrifiantii se determină avându-se în vedere prețurile de achiziție în vigoare și consumurile normate standard, luându-se în calcul influența indicelui prețurilor de consum de la ultima avizare;
- cheltuielile cu amortizarea se determină respectându-se reglementările legale în vigoare;
- cheltuielile cu întreținerea - reparațiile - piesele de schimb, anvelopele, acumulatori și alte cheltuieli se determină avându-se în vedere cele mai mici costuri de contractare de servicii și prețuri de achiziție, luându-se în calcul influența indicelui prețurilor de consum de la ultima avizare;
- cheltuielile cu munca vie se fundamentează în funcție de legislația în vigoare, corelată cu principiul eficienței economice;
- cheltuielile cu impozitele, autorizațiile și alte taxe se determină potrivit prevederilor legale în vigoare;
- cheltuielile financiare detaliate corespunzător.

Ajustarea costului/km se va face prin Act Adicional la Contract.

FORMULA DE INDEXARE A COSTULUI/KM

c unitar-mijloc de transport km, n+i = (**c unitar**-mijloc de transport km, i – **D** mijloc de transport) x **IPC** (n +i) + **D** mijloc de transport

unde:

c unitar-mijloc de transport km, n+i este costul unitar/ km, pe categorie de mijloc de transport,ajustat [lei/km];

c unitar-mijloc de transport km, i este costul unitar/ km, pe categorie de mijloc de transport, in vigoare la data ajustarii [lei/km];

D mijloc de transport este deprecierea (amortizarea) mijloacelor fixe, cuprinsa in calculul costului unitar/km in vigoare la data ajustarii [lei/km];

Ipc i este inflatia calculata pe baza nivelului ultimului Indice Total al Preturilor de Consum publicat la momentul solicitarii ajustarii, raportat la nivelul Indicelui Total al Preturilor de Consum existent la data precedentei ajustari.

Anexa 11 – Indicatori de performanță ai serviciului și modalitatea de calcul al penalităților

Anul.....

Nr. crt.	INDICATORI DE PERFORMANȚĂ		DESCRIERE Mod de calcul pentru un trimestru	UM	Nivel acceptat fara penalizari	Pondere criteriu	Valori ale parametrilor calculate pe baza raportului operatorului	Valori de calcul malus	Retinere din garantie pe trimestru GARANTIE (G)
0	1		2	3	4	5	6	7=6 sau 4	8=7/4*5*G
1	Numărul de curse / trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație		(Curse anulate sau neregulate)/total curse incluse in Programul de transport x 100	%	5	10%			
2	Numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore		Σ (lungimea traseelor anulate x zile de anulare)/lungimea totala a traseului x 365	%	0,5	10%			
3	Numărul de călători afectați de situațiile prevăzute la pct. 1 și 2		Numărul de călători afectați de situațiile prevăzute la pct. 1 și 2	număr	1000	10%			
4	Respectarea planului de servicii		$(\Sigma \text{ plan planificat} - \Sigma \text{ parc utilizat})/(\Sigma \text{ parc planificat}) \times 100$	%	5	15%			
5	Plangeri de la pasageri	Plangeri fundamentate	Nr. plangeri fundamentate inregistrate	număr	10	1%			
		Plangeri rezolvate	Nr. plangeri fundamentate rezolvate in termen legal	număr	7	1%			
		Plangari nerezolvate	Nr. plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal	număr	3	1%			
6	Protectia mediului	Respectarea standardelor de poluare EURO 3 si EURO 4	Numărul autovehiculelor care nu respecta normele Euro 3 sau Euro 4 raportat la numărul de vehicule impus in programul de transport	%	0	15%			

7	Vehicule	Vechimea medie a vehiculelor	Vechimea medie a mijloacelor de transport	ani	12	5%			
		Cerinte de confort	Numarul de vehicule dotate cu aer conditionat/instalatie de incalzire	%	50	10%			
8	Penalitati platite		Cuantumul penalitatilor platite de operator pentru nerespectarea standardelor de transport, de calitate, de mediu	lei	5000	1%			
9	Respectarea prevederilor legale		Numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale	număr	20	10%			
10	Accidente de trafic		Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu al operatorului	număr	5	5%			
11	Indicele de satisfacție a calatorilor		Respectarea nivelului minim impus	%	10	6%			
						100%		Retinere trimestriala din garantia anuala	

NOTĂ:

- Pentru a verifica îndeplinirea primilor 4 indicatori și pentru a monitoriza executarea contractului, este necesar să se implementeze un sistem de control și management al traficului pe toate modurile de transport. Metodologia de monitorizare și evaluare a Programului de Transport Public al Operatorului este detaliată în Anexa 14. Un astfel de instrument de control și management al traficului va fi evidențiat ca fiind o prioritate în Planul de investiții. În lipsa unui astfel de sistem de control și management, indicatorii de mai sus vor putea fi evaluați de către Autoritatea Contractantă numai pe bază de sondaje trimestriale.

- Pentru a evalua îndeplinirea ultimului indicator, Autoritatea Contractantă va respecta metodologia prezentată în Anexa 13, comparându-l cu nivelul maxim

- Autoritatea Contractantă/UAT va stabili valoarea unei garanții anuale din care se vor reține penalitățile aferente neîndeplinirii indicatorilor de performanță și alte sume datorate de Operator în baza prezentului contract. Această Garanție anuală este baza de calcul pentru calculul penalităților pentru neîndeplinirea indicatorilor de performanță. Fiecărui indicator îi este alocat un coeficient, un prag sub care penalizarea nu se aplică, și, în funcție de acest

Contract conform cu cerințele Regulamentului UE 1370/2007, actualizat și modificat prin Regulamentul UE 2338/2016

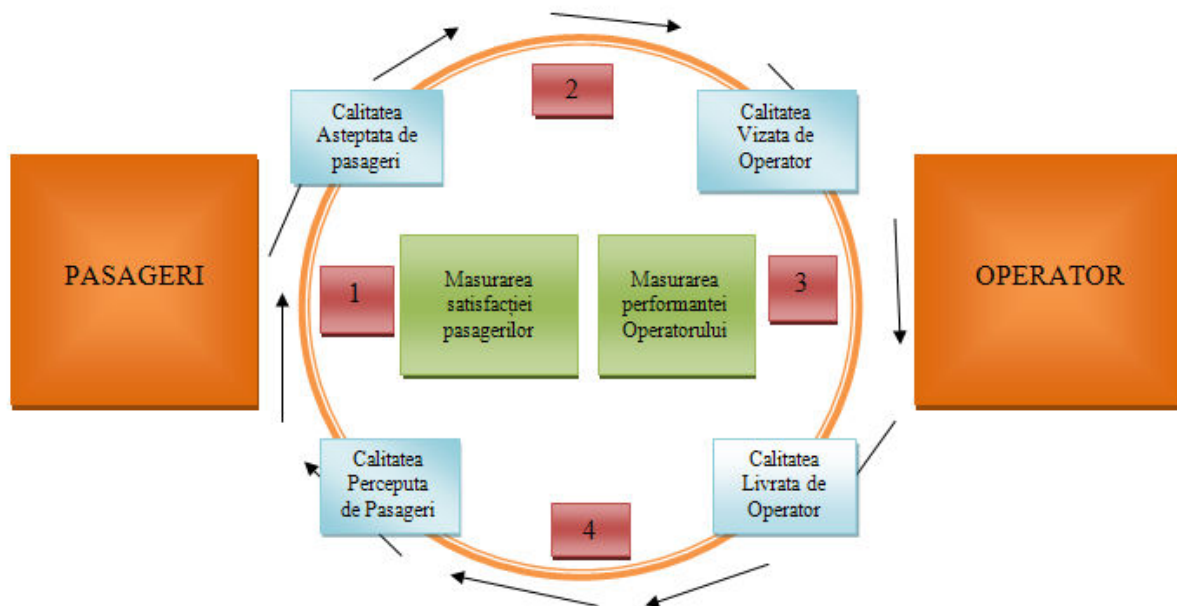
coeficient, o valoare maximă a garanției aferentă indicatorului, calculată din valoarea totală a garanției. Deducerile din fiecare indicator vor fi calculate ca procent din deducerile maxime, proporțional cu punctele de penalizare, dacă acestea depășesc pragul maxim stipulat. În cazul în care punctele de penalizare ale unui indicator depășesc valoarea maximă stipulată, garanția reținută pentru acel indicator va fi limitată la valoarea sa maximă;

- Indicele de satisfacție a călătorilor nu va fi considerat indicator de performanță pentru calculul penalităților în primul an al Contractului (nicio penalitate). Autoritatea Contractantă va desfășura un sondaj, potrivit Anexei 12 la Contract, pentru evaluarea nivelului existent al Indicelui de satisfacție al călătorilor, în baza căruia se vor stabili nivelul minim acceptat fără penalizări și nivelul minim permis pentru al doilea an al Contractului.

Anexa 12 – Indicele de Satisfacție a Pasagerilor (ISP)

1. Generalități

Prezenta anexa are drept scop definirea cerințelor fundamentale privind metodologia referitoare la evaluarea anuală a indicelui de satisfacție a Pasagerilor (ISP), având în vedere prevederile standardelor naționale și europene referitoare la măsurarea calității sistemelor de transport public și a calității managementului contractelor.



Bucla calității

2. Indicele de satisfacție a pasagerilor

- a. Autoritatea Contractantă organizează și finanțează evaluări anuale ale indicelui de satisfacție a Pasagerilor (ISP).
- b. Această sarcină trebuie să revină unor terțe persoane independente (care nu sunt părți la Contract) care efectuează studii privind gradul de satisfacție al pasagerilor pe bază de chestionare și sondaje.
- c. Metodologia pentru efectuarea studiului și calcularea indicilor privind gradul de satisfacție al pasagerilor se discută și se definește cu operatorul, după cum urmează:
 - i. Metodologia trebuie să fie conformă cu cerințele incluse în Standardul EN 13816.
 - ii. Indicatorii de calitate stabiliți în Anexa 11 se pot utiliza ca bază pentru chestionar pentru a efectua studiul de evaluare a gradului de satisfacție a pasagerilor. Pot fi totodată adăugați și alți indicatori relevanți pentru evaluarea calitativă a serviciilor (curățenia vehiculului, comportamentul angajaților Operatorului, siguranța percepută, etc.). Chestionarul are ca scop principal compararea indicatorilor de calitate oferiți și a indicatorilor de calitate percepuți de pasageri.
 - iii. Rezultatul final al studiului include un procent de pasageri mulțumiți datorită performanței indicatorilor cheie stabiliți în Anexa 11, și un număr de pasageri nemulțumiți prin compararea cărora se poate identifica gradul de satisfacție a așteptărilor acestora.
 - iv. După finalizarea analizei comparative a gradului de satisfacție al pasagerilor derivat din studiul efectuat și Indicatorii de Calitate de performanță oferiți, evaluați de către Autoritatea Contractantă, aceasta împreună cu Operatorul trebuie să

elaboreze planuri de măsuri pentru îmbunătățirea calității transportului public.

Noile planuri pentru îmbunătățirea calității transportului public pot viza schimbarea valorilor vizate ale indicatorilor cheie și revizuirea Programului Operatorului de Transport Public pentru anul următor.

Anexa 13 – Metodologia de monitorizare și evaluare a Programului de Transport

1.Principii

- 1) Prezenta metodologie definește principalii parametri care determină performanța Operatorului în cadrul Programului de Transport.
- 2) Municipality va monitoriza, evalua și înregistra prestația Operatorului în cadrul Programului de Transport prin mecanismul următor:
 - a) Sistem Automat de Management și Control al Serviciilor de Transport .
 - b) Sondaje complete efectuate în mod regulat referitor la calitatea serviciilor. Autoritatea contractantă va elabora și implementa sondaje de control periodice privind serviciul de transport public, prin care se vor aduna informațiile necesare pentru monitorizarea și evaluarea Programului de Transport.
- 3) Baza de date SIT conține următoarele specificații privind liniile de transport public, prin care este controlată prestarea Programului de Transport:
 - a) Descrierea traseelor, cu stațiile de plecare, intermediare și terminus, pe fiecare direcție de circulație.
 - b) Toate vehiculele care circulă pe trasee.
 - c) Orarul fiecărui vehicul în stația de plecare, în stațiile intermediare și în stația terminus pe linia stabilită..
 - d) Conformitatea cu orarul traseului, incluzând toate indicațiile prin intermediul SIT, atunci când este funcțional, apariția unor anomalii în orarul vehiculului, în baza determinării prin GPS a locației sale de-a lungul traseului și confirmă faptul că poziția sa este în conformitate cu acest orar programat.
 - e) Vehicul*Kilometri realizat (zilnic, lunar sau anual).
- 4) Raportarea și evaluarea prestării Programului de Transport se face prin intermediul indicatorilor prevăzuți la punctul 6).
- 5) Indicatorii de raportare a prestării Programului de Transport

Indicatorii - cheie pentru raportarea prestării Programului de Transport sunt cursele și categoria parcursului în kilometri. Cursele sunt evaluate după cum urmează:

 - I. Curse regulate.
 - II. Curse neregulate din culpa Operatorului.
 - III. Curse neregulate fără culpa Operatorului.
 - IV. Curse neefectuate fără culpa Operatorului.
 - V. Curse efectuate parțial fără culpa Operatorului.
 - VI. Curse neefectuate din culpa Operatorului.

În baza evaluării călătoriei prin intermediul indicatorilor prevăzuți la punctul 6 din prezenta Anexă și criteriilor din cadrul acestei metode, se stabilește categoria traseului în kilometri.

Îi este permis Operatorului să parcurgă un kilometraj suplimentar care intră în categoria de traseu suplimentar, ce nu se încadrează în Programul de transport, atunci când se înlocuiesc alte Linii sau datorită prelungirii liniilor existente pentru motive obiective, sau curse ce sunt întreprinse în afara planului stabilit de-a lungul unei linii din cauza fluxului crescut de călători datorat unor evenimente speciale (dintr-un ordin operațional al municipalității).

Modul de evaluare a tipurilor de curse conform condițiilor prevăzute la punctul 6).

I. O cursă regulată este o cursă care:

- a) Este prestată în mod regulat atunci când se inițiază de la o stație de plecare respectând orarul aprobat, circulația are loc de-a lungul unui traseu prestabilit, oprindu-se în toate stațiile de-a lungul traseului.
- b) Sau, este considerată a fi regulată și este evaluată ca atare în oricare din următoarele cazuri:
 - i. în următoarele condiții, recunoscute de către municipalitate prin intermediul SIT, atunci când este funcțional:
 - (1) Circulația vehiculului se desfășoară conform rutei și programului stabilit, cu o abatere de până la 2 (două) minute pentru cel mult 50 (cincizeci) % din stații.
 - (2) Pentru restul de 50 (cincizeci) % din stații abaterea este de până la 4 (patru) minute.

Plecarea în avans dintr-o stație înainte de ora stabilită în orarul traseului nu este admisă.
 - ii. Din lipsa indicațiilor privind circulația pentru o parte a călătoriei ca urmare a intrării într-o zonă de tăcere radio și a unui element defect al echipamentului de la bord.
 - iii. Din cauza unei disfuncționalități a unui dispozitiv de la bord în timpul circulației și nici o indicație de circulație a vehiculului de-a lungul traseului de până la 120 de minute, dar nu mai mult de o tură pe linia respectivă. Când tura pe linie este de peste 120 de minute, vehiculul sau dispozitivul de la bord este schimbat la prima stație de destinație de pe traseu sau în depou.
 - iv. Plecare dintr-o stație sau un punct de schimb inițiale, cu o întârziere de până la 5 (cinci) minute pentru liniile urbane și până la 10 (zece) minute pentru liniile suburbane din programul aprobat, care este compensată până ajunge la jumătatea traseului.
 - v. Urmând instrucțiunile furnizate de o persoană desemnată de către municipalitate sau de către autorități cum ar fi Inspectoratul de Stat pentru Controlul Traficului Rutier, Poliția Circulație, etc. prin completarea formularului necesar sau într-un mod operațional (prin intermediul unui post de radio sau un dispozitiv de la bord).
 - vi. În cazul în care apare o abatere de la traseu printr-un ordin, coordonat cu Municipality.
 - vii. În caz de defectare a serverului central al SIT, cu excepția cazurilor ce nu sunt controlate de către municipalitate.

II. O cursă neregulată din culpa Operatorului este o cursă care se efectuează, însă:

- a) Nu respectă orarul traseului și se abate de la orele controlate din Orarul Traseului, cu abatere mai mare decât marja admisă în conformitate cu punctul b, i) 1,2,3 și 4.
- b) Cu o abatere de la traseu, fără omiterea vreunei stații, dar fără un ordin coordonat cu municipalitatea sau cu o persoană desemnată de către municipalitate sau
- c) Cu un interval de timp perturbat (stabilit la pct. b.4) între vehiculele de pe o linie (în circulația "Grupului"). Circulația simultană a mai mult de 2 (două) vehiculele pe una și aceeași linie de la plecarea la prima stație de pe traseu până la 1 (una) sau mai multe stații.
- d) În toate celelalte cazuri datorate culpei Operatorului.

III. O cursă neregulată fără culpa Operatorului este considerată astfel în următoarele cazuri:

- a) La încălcarea Orarului Traseului planificat și o abatere de la orarul controlat din Orarul Traseului peste limita admisă conform punctului b,i) 1,2,3 și 4 din prezenta anexă, datorită unuia dintre motivele indicate în clauza IV de la punctul a) la h) sau Clauza V de la punctul o) la h).
- b) La încălcarea Orarului Traseului la schimbarea vehiculului cu până la 6 (șase) minute în urmă față de orar de la ora de sosire a vehiculului ce îl înlocuiește. Introducerea unui vehicul pe o linie ce înregistrează o întârziere de mai mult de 6 (șase) minute se efectuează cu permisiunea acordată de către municipalitate sau de către o persoană desemnată de către municipalitate.

IV. O cursă neefectuată fără culpa Operatorului este o călătorie care nu a putut fi efectuată de către Operator pentru unul din următoarele motive enumerate în mod exhaustiv:

- a) Impedimente în trafic datorate traficului intens, care au făcut imposibilă prestarea serviciului de transport planificat conform orarului.
- b) Semafoare nefuncționale și semafoare cu regim special de funcționare.
- c) Drumuri necurățate de zăpadă și/sau cu polei.
- d) Suprafața drumului este într-o stare proastă, împiedicând circulația transportul public urban în condițiile tehnice, de siguranță și de confort stabilite.
- e) Zone inundate.
- f) Mitinguri, manifestări, precum și evenimente permise și/sau efectuate printr-un ordin al Municipiului.
- g) Ca urmare a comunicării: pentru a asigura regularitatea, perioadele de standby pentru includerea în Orarul Itinerariului, dar fără a depăși durata călătoriei, pauze conform orarului, numai după informarea și sub coordonarea municipalității sau a unei persoane desemnate de către municipalitate.

V. O cursă efectuată parțial fără culpa Operatorului este o cursă care nu a putut fi executată în mod corect din cauza unuia din următoarele motive:

- a) Accident de circulație rutier fără culpa Operatorului împiedicând astfel circulația.
- b) Accidente de circulație rutiere, cu îngreunarea sau împiedicarea circulației.
- c) Un vehicul oprit sau parcat în mod necorespunzător, pe traseul de deplasare alocat în mod normal transporturi public urban, împiedicând astfel circulația.
- d) Lucrări de reparații în regim de urgență fără ordin din partea municipalității.
- e) Actele de vandalism într-un vehicul al Operatorului, în cazul în care Operatorul a informat persoana desemnată de către municipalitate în termen de 60 de minute.
- f) Călători pentru care s-a solicitat intervenția echipajelor de urgență.
- g) La evenimente aflate sub jurisdicția Ministerului de Interne – incendiu, obiecte suspecte, investigații, etc.
- h) În circulația simultană într-un "Grup" de mai mult de 2 vehicule pe una și aceeași linie la plecarea din stația inițială de pe traseu, cu o diferență de până la 1 (un) minut, conform datelor furnizate de SIT, pentru al treilea vehiculului. Cursa fiecărui vehicul consecutiv este evaluată ca fiind o cursă neefectuată fără a se datora culpei Operatorului.

- i) Impedimente în trafic datorate fluxului de trafic intens, ceea ce duce la nerespectarea orarului așa cum este indicat în Planul de Transport .
- j) Semafoare nefuncționale de-a lungul traseelor .
- k) Drumuri de-a lungul traseelor care nu au fost curățate de zăpadă și/sau cu polei.
- l) Starea proastă a suprafeței drumului de-a lungul traseelor, care îngreunează sau face circulația vehiculelor imposibilă.
- m) Zone inundate de-a lungul traseelor .
- n) Mitingurile, marșurile, precum și evenimentele permise și/sau organizate printr-un ordin al municipalității.

VI. O cursă neefectuată din culpa Operatorului este o cursă în care cel puțin una din următoarele ipoteze este valabilă:

- i. vehiculul a început să circule cu un dispozitiv de bord nefuncțional sau nu sunt luate măsuri de către Operator pentru asigurarea funcționării dispozitivului de bord al vehiculului.
- ii. La o abatere completă de la traseu, fără a opri la mai multe stații decât cele desemnate deja, netransportarea călătorilor fără ordin din partea municipalității sau a unei persoane desemnate de către municipalitate, înregistrate de SIT sau prin rapoarte oficiale ale organismelor de control.
- iii. La deteriorarea deliberată a dispozitivelor de la bord (atunci când s-au luat măsuri de împiedicare a intervenției șoferilor). După un accident de circulație rutier între două vehicule ale Operatorului în cazul vehiculului responsabil de accident.

2.Evaluarea curselor și sancțiunile aplicabile

Tipul călătoriei	Plata către Operator	Nr. de km	Sanctiuni pentru Operator
Curse regulate	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km		n.a.
Curse neregulate din culpa Operatorului.	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km. Operator plătit numai până la nivelul maxim, prevăzut în Anexa 12, indicatorul 1.		În funcție de nivel, penalizare calculată în conformitate cu anexa 12, indicatorul 1.
Curse neregulate fără a se datora culpei Operatorului	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km		n.a.
Curse neefectuate din culpa Operatorului	Nu se plătește		În funcție de nivel, penalizare calculată în conformitate cu anexa 12, indicatorul 1.

Tipul călătoriei	Plata către Operator	Nr. de km	Sanctiuni pentru Operator
Curse neefectuate din culpa Operatorului, pe același traseu pentru mai mult de 24 de ore	Nu se plătește		În funcție de nivel, penalizare calculată în conformitate cu anexa 12, indicatorul 2.
Curse neefectuate fără a se datora culpei Operatorului	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km		n.a.
Curse efectuate parțial fără a se datora culpei Operatorului	Plată de 50% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei în conformitate cu prețul unitar per km		n.a.
TOTAL			

Până la punerea în funcție a unui Sistem automat de management al traficului, evaluarea modului de realizare a Programului de Transport al Operatorului se va realiza în modul următor:

- Verificarea prin sondaj a ieșirilor și intrărilor programate din autobaza, pentru conformitatea parcului circulant realizat cu cel programat și raportat.
- Verificarea prin sondaj a modului de confirmare a curselor la capetele de linii.
- Verificarea prin sondaj a plecărilor ritmice în traseu (evitarea circulației ”în pachete” de vehicule).
- Verificarea prin sondaj a aderenței prestației efective la Programul de transport în stațiile de plecare, intermediare și terminus, în conformitate cu orarele afișate și asumate de către Operator.
- Verificarea prin sondaj a ieșirilor neprogramate din traseu.
- Evaluarea și analiza incidentelor în trafic, pe teren și cât mai repede față de momentul producerii lor, pentru stabilirea responsabilităților și a consecințelor asupra formulelor de plată a Operatorului pentru prestația efectiv realizată.
- Monitorizarea permanentă a funcționalității semafoarelor din intersecțiile străbătute de traseele transportului public, sau care sunt situate în afara traseelor, dar influențează relevant circulația în acele intersecții și realizarea de rapoarte lunare pentru confruntarea cu raportările Operatorului.
- Monitorizarea permanentă a stării infrastructurii rutiere (zăpadă, polei, avarii la rețelele urbane, lucrări accidentale și neprevăzute, etc) utilizate de către transportul public și realizarea de rapoarte lunare pentru confruntarea cu raportările Operatorului.
- Confruntarea și medierea rapoartelor Operatorului cu cele ale Autorității contractante se va realiza în primele 10 zile de la depunerea primelor. În cazul menținerii diferențelor, sumele în dispută vor fi depuse de către Autoritate într-un cont separat și blocat până la primirea concluziilor unui audit independent realizat cel târziu odată la 6 luni.

Anexa 14 – Caiet de Sarcini al Serviciului de Transport Public Local de persoane prin curse regulate in cadrul ADI METROPOLITAN TRANS

Caiet de Sarcini al Serviciului de Transport Public Local de persoane prin curse regulate s-a intocmit in baza Ordinului MT 972/2007 privind aprobarea Regulamentului-Cadru pentru prestarea transportului public local și a Caietului de Sarcini-Cadru al serviciilor de transport public local.

Capitolul I. Obiectul caietului de sarcini

Prezentul caiet de sarcini stabilește condițiile de efectuare a serviciului de transport public local prin curse regulate, stabilind nivelurile de calitate și condițiile tehnice necesare efectuării acestui serviciu în condiții de eficiență și siguranță.

Prezentul caiet de sarcini a fost elaborat spre a servi drept documentație tehnică și de referință în vederea stabilirii condițiilor specifice de efectuare a serviciului de transport public local prin curse regulate.

Caietul de sarcini face parte integrantă din documentația necesară efectuării activităților de realizare a serviciului de transport public local prin curse regulate și constituie ansamblul cerințelor tehnice de bază.

Prezentul caiet de sarcini conține specificațiile tehnice care definesc caracteristicile referitoare la nivelul calitativ, tehnic și de performanță și siguranță în exploatare.

Caietul de sarcini precizează reglementările obligatorii referitoare la protecția muncii, prevenirea și stingerea incendiilor și protecția mediului, care trebuie respectate pe parcursul efectuării serviciului de transport public local.

Capitolul II. Cerințe organizatorice minimale

Operatorii serviciilor de transport public local vor asigura:

- a) numărul și tipul corespunzător de mijloace de transport necesare realizării programului de circulație și care satisfac condițiile impuse privind siguranța circulației, confortul pasagerilor și protecția mediului;
- b) numărul de mijloace de transport pentru înlocuirea celor care efectuează cursele cuprinse în programul de circulație, în cazul apariției unor defecțiuni ale acestora;
- c) respectarea reglementărilor legale privind omologarea, înmatricularea/înregistrarea și efectuarea inspecțiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport propuse pentru efectuarea serviciului;
- d) operațiile de întreținere și reparații necesare parcului de mijloace de transport, stabilit prin contractul de atribuire a gestiunii, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare privind efectuarea acestor activități (autorizarea operatorului economic, baza tehnico-materială, personalul utilizat etc.);
- e) menținerea stării tehnice corespunzătoare a mijloacelor de transport, a instalațiilor auxiliare și a curățeniei acestora;
- f) condiții pentru spălarea, salubritatea și dezinfectarea mijloacelor de transport;
- g) spații în suprafață suficientă pentru parcare mijloacelor de transport;
- h) dispecerat și dotări speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a mijloacelor de transport, de intervenție și de depanare;
- i) personal calificat și vehicule de intervenție operativă;
- j) respectarea prevederilor legale în vigoare privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației;
- k) asigurarea pasagerilor și a bagajelor acestora pentru riscurile ce cad în sarcina operatorului de transport/ transportatorului autorizat;
- l) respectarea capacităților de transport și a programelor de circulație impuse prin contractul de

Contract conform cu cerințele Regulamentului UE 1370/2007, actualizat și modificat prin Regulamentul UE 2338/2016

- atribuire a gestiunii;
- m) menținerea stării tehnice corespunzătoare a mijloacelor de transport, a instalațiilor auxiliare și a curățeniei acestora;
- n) respectarea indicatorilor de performanță și de calitate stabiliți prin contractul de delegare a gestiunii sau prin hotărârea de dare în administrare a serviciului și precizați în regulamentul serviciilor de transport public local elaborat de autoritatea locală de transport și aprobat prin hotărâre a consiliului local;
- o) furnizarea către autoritatea contractanta, după caz, a informațiilor solicitate și accesul la toate informațiile necesare, în vederea verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport public local;
- p) realizarea unui sistem de evidență a sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- q) statistica accidentelor și analiza acestora;
- r) aplicarea de metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor de operare;
- s) respectarea reglementărilor legale în vigoare din domeniul transporturilor;
- t) respectarea legislației în vigoare privind protecția muncii, protecția mediului, prevenirea și combaterea incendiilor;
- u) planificarea inspecțiilor tehnice periodice astfel încât să fie asigurat în fiecare zi numărul de vehicule necesar pentru acoperirea curselor cuprinse în programul de circulație;
- v) alte condiții specifice stabilite de autoritatea administrației publice locale sau asociația de dezvoltare comunitară, după caz.

Obligațiile și răspunderile personalului cu funcții care concurează la siguranța circulației sunt cuprinse în regulamentul serviciului de transport public local (Regulamentul serviciilor de transport public local elaborat și aprobat prin hotărâre a Adunării Generale ADI METROPOLITAN TRANS și se întocmește pe baza Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local).

Se vor preciza condițiile de realizare a investițiilor, precum și a altor cheltuieli pe care le va face operatorul serviciului de transport public local prin curse regulate, specificându-se modul de aprobare și decontare a acestora în cadrul relațiilor contractuale dintre autoritatea publică locală sau consiliul județean și operatorul serviciului de transport public local.

Capitolul III. Sistemul de transport public local de persoane

Operatorul de transport rutier are dreptul să efectueze, în condițiile legislației în vigoare, transport rutier public local prin curse regulate, în aria administrativ-teritorială a membrilor ADI METROPOLITAN TRANS.

Operatorul de transport/transportatorul autorizat are obligația să efectueze serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate, cu respectarea programului de transport, care conține condițiile specifice privind traseele, perioadele și programul de circulație, capacitatea mijloacelor de transport, numărul mijloacelor de transport necesare, prezentat în anexa nr. 1 a Ordinului MT 972/2007.

Denumirea stațiilor și amplasarea lor pentru fiecare traseu sunt prezentate în anexa 2.

În vederea realizării unui sistem de transport public local de persoane pe raza administrativ-teritorială a localităților, care să asigure deplasarea călătorilor în condiții de siguranță a circulației rutiere și pietonale, confort, regularitate și continuitate, operatorul de transport/transportatorul autorizat trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

1. să asigure afișarea la părțile din față și laterală dreapta ale mijlocului de transport a indicativului și capetelor traseului; la partea din spate a mijlocului de transport se va afișa cel puțin indicativul traseului. Elementele de informare menționate anterior vor fi iluminate corespunzător pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate scăzută;
2. în salonul mijlocului de transport se va asigura informarea publicului călător prin mijloace

vizuale și sonore cu privire la denumirea stației care urmează și la legăturile cu alte mijloace de transport public local de persoane;

3. să asigure afișarea în salonul mijlocului de transport a hărții schematice care să permită vizualizarea traseului și a rețelei de trasee, a instrucțiunilor privind modul de desfășurare a transportului, a obligațiilor publicului călător și a altor informații de utilitate publică privind transportul, stabilite prin reglementările în vigoare;
4. să asigure vânzarea legitimațiilor/abonamentelor de călătorie în toate stațiile stabilite de comun acord cu autoritatea administrației publice locale și nominalizate printr-o anexă la hotărârea de dare în administrare, respectiv la contractul de delegare a gestiunii aprobat prin hotărâre de atribuire;
5. în stațiile din programul de circulație, să asigure afișarea codului traseului, a intervalelor de succedare a curselor, precum și a hărților simplificate cu indicarea traseelor și stațiilor pentru informarea publicului călător;
6. să emită abonamente de călătorie cu respectarea reglementărilor în vigoare, inclusiv pentru categoriile sociale care beneficiază de reduceri ale costului abonamentului;
7. să asigure accesul liber și nediscriminatoriu la transport, în baza documentelor stabilite de reglementările legale în vigoare, al persoanelor care beneficiază de facilități/gratuități la transport;
8. să asigure transportul gratuit al copiilor sub 5 ani;
9. mijlocul de transport trebuie să aibă locuri rezervate pentru persoane cu handicap, bătrâni, femei însărcinate, persoane cu copii în brațe;
10. să supravegheze urcarea și coborârea călătorilor, mijlocul de transport să nu pornească din stații cu ușile deschise sau cu călători aflați pe scările acestuia, precum și cu călători agățați de exteriorul caroseriei;
11. să nu admită la transport în salonul mijlocului de transport materii mirositoare, inflamabile, butelii de aragaz, tuburi de oxigen sau alte gaze, butoaie cu carbid, materiale explozibile, produse caustice ori acide, alte materiale sau obiecte care, prin format ori dimensiune, pot produce daune, vătămări corporale sau, prin natura materialului, pot murdări ori alte obiecte sau mărfuri interzise la transportul public;
12. să nu îmbarce călători peste capacitatea maximă admisă a mijlocului de transport, exprimată prin număr de locuri pe scaune;
13. să asigure spațiile necesare pentru bagajele de mână ale călătorilor;
14. să îmbarce/debarce călători numai în stațiile special amenajate, prevăzute în programul de circulație;
15. să utilizeze numai legitimații/abonamente de călătorie cu regim special, agreeate de autoritatea administrației publice locale;
16. să nu permită transportul călătorilor decât pe bază de legitimații/abonamente de călătorie valabile sau alte documente prevăzute de reglementările legale în vigoare;
17. să asigure călătorii și bagajele acestora pentru riscurile care cad în sarcina operatorului de transport;
18. să țină evidența curselor sosite și plecate, la fiecare capăt de linie;
19. să asigure informarea anticipată a publicului călător în legătură cu modificarea/suspendarea programului de circulație sau a unui traseu, în caz de forță majoră;
20. să asigure, zilnic și ori de câte ori este nevoie, salubritatea, spălarea și dezinfectarea mijloacelor de transport;
21. să asigure condițiile de execuție a transportului în condiții de regularitate, siguranță și confort;
22. mijloacele de transport trebuie să fie echipate cu instalație de încălzire/condiționare a aerului în stare de funcționare;
23. mijloacele de transport trebuie să aibă un aspect estetic corespunzător;
24. pe părțile laterale ale mijlocului de transport va fi inscripționată denumirea executantului transportului;
25. la bordul mijlocului de transport trebuie să existe mijloace pentru prevenirea și combaterea incendiilor, precum și ciocan pentru spart geamurile în caz de necesitate;
26. mijloacele de transport trebuie să aibă inspecția tehnică periodică sau, după caz, revizia tehnică periodică efectuată la termen;

27. mijloacele de transport trebuie să îndeplinească condițiile impuse de legislația în vigoare privind siguranța circulației și protecția mediului;
28. să fundamenteze necesarul anual de fonduri pentru investiții din surse proprii, precum și diferența de tarif pentru protecție socială, conform legislației în vigoare, pentru a fi supuse aprobării UAT și avizării Adunării Generale ADI METROPOLITAN TRANS;
29. să elaboreze bugetul privind întreținerea curentă, reparațiile curente și accidentale la bunurile concesionate/închiriate de la concedent, conform programelor de întreținere, reparații, dotări și investiții aprobate de acesta;
30. să asigure informarea permanentă a călătorilor cu privire la traseele, programele de circulație deservite, tarifele aplicate, precum și modificarea acestora;
31. să aplice normele de protecție a muncii specifice activității desfășurate în cadrul serviciului contractat;
32. să asigure finanțarea pregătirii profesionale și efectuarea examinărilor medicale și psihologice ale propriilor angajați;
33. să elaboreze strategii de management care să conducă la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurențiale impuse de normele legale în vigoare privind achizițiile de lucrări sau bunuri, și la gestionarea serviciului public pe criterii de competitivitate și eficiență economică;
34. să prezinte programe pentru dezvoltarea, modernizarea și exploatarea eficientă a bazei tehnico-materiale aferente serviciului prestat;
35. alte condiții specifice stabilite de autoritatea administrației publice locale sau asociația de dezvoltare comunitară, după caz.

Anexa 15 – Regulament pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate in cadrul ADI METROPOLITAN TRANS

Regulamentul pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane se va întocmi în baza Ordinului MT 972/2007 privind aprobarea Regulamentului-Cadru pentru prestarea transportului public local.

Capitolul I Dispozitii generale

Prezentul regulament stabilește cadrul juridic unitar privind efectuarea serviciilor de transport public local definind modalitățile și condițiile-cadru ce trebuie îndeplinite pentru efectuarea serviciului, indicatorii de performanță, condițiile tehnice, precum și raporturile dintre operatorii de transport rutier/transportatorii autorizați și utilizatorii serviciilor.

Articolul 1

Prevederile prezentului regulament se aplică următoarelor servicii de transport public local:

a) servicii de transport public local de persoane prin curse regulate efectuat cu autobuze;
Serviciile de transport public local se pot efectua numai în condițiile respectării prevederilor prezentului regulament, ale Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local, ale reglementărilor în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

Articolul 2

Organizarea și efectuarea activităților specifice serviciilor de transport public local trebuie să asigure satisfacerea unor cerințe și nevoi de utilitate publică ale comunităților locale, și anume:

- a) satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populației și ale operatorilor economici pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale;
- b) îmbunătățirea siguranței rutiere, protecției mediului și calității transportului public local;
- c) deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a persoanelor transportate, precum și a bagajelor acestora prin polițe de asigurări;
- d) accesul egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport, respectiv al transportatorilor autorizați, la piața transportului public local;
- e) optimizarea funcționării pieței transportului public local prin asigurarea unui cadru concurențial normal, dinamic și loial.

Articolul 3

În sensul prezentului regulament-cadru, termenii și noțiunile utilizate se definesc după cum urmează:

- 1. activitate de transport public local - suma operațiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea mărfurilor sau a persoanelor cu ajutorul vehiculelor sau al combinației de vehicule, pe distanțe și în condiții prestabilite, efectuate în cadrul unuia dintre serviciile prevăzute la art. 1 alin. (2);
- 2. autoritate de autorizare - compartimentul sau serviciul specializat de transport local din subordinea UAT-urilor.
- 3. autorizație de transport - documentul eliberat de autoritatea de autorizare, prin care se atestă că transportatorul îndeplinește condițiile pentru accesul la efectuarea transportului public local;
- 4. caiet de sarcini al licenței de traseu - documentul care însoțește licența de traseu, care cuprinde în principal cerințele pentru asigurarea programului de circulație și realizarea unui transport în condiții de siguranță și confort;
- 5. copie conformă a autorizației de transport - documentul eliberat de autoritatea de autorizare, în baza autorizației de transport sau, după caz, a licenței de transport, pentru fiecare dintre

- autovehiculele sau ansamblurile de vehicule rutiere deținute conform legii, care atestă atribuirea unuia dintre serviciile de transport public local nominalizate la art. 1 alin. (2) lit. c)-e);
6. copie conformă a licenței de transport - documentul eliberat în baza licenței de transport de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005 privind transporturile rutiere, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările și completările ulterioare, pentru fiecare dintre autovehiculele sau ansamblurile de vehicule rutiere utilizate de operatorul de transport rutier la operațiuni de transport rutier;
7. licență de transport - documentul eliberat de Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., în condițiile legii, care atestă ca deținătorul îndeplinește condițiile de onorabilitate, capacitate financiară și competență profesională, aceasta având acces la transportul rutier public;
8. licență de traseu - documentul care dă dreptul operatorului de transport rutier să efectueze transport public local de persoane prin curse regulate sau curse regulate speciale cu autobuze pe un anumit traseu, conform programului de transport;
9. persoană desemnată - persoana fizică care are calitatea de manager al activității de transport rutier, posesoare a unui certificat de competență profesională și care este angajată pe bază de contract de muncă să conducă permanent și efectiv activitatea de transport a operatorului de transport/transportatorului autorizat;
10. program de circulație - documentul utilizat în transportul public local de persoane prin curse regulate, care conține în principal informații privind traseul, capetele de traseu, lungimea traseului, stațiile pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor, distanțele dintre stații și intervalele de succedare a curselor;
11. program de transport public local - programul propus și aprobat de consiliile locale, prin care se stabilesc traseele pentru transportul public local de persoane prin curse regulate pe raza teritorial-administrativă a localității, programele de circulație, capetele de traseu, stațiile publice, numărul și capacitatea autobuzelor necesare;
12. stație publică - punctul de pe traseul unui serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate, amenajat corespunzător, semnalizat printr-un indicator rutier și care să aibă în dotare un panou suplimentar pe care este atașat orarul conform căruia opresc autobuzele pentru urcarea și coborârea persoanelor transportate;
13. traseu - parcursul care asigură legătura între mai multe localități și/sau obiective, cuprinse între două capete, pe care se efectuează transport public local de persoane prin curse regulate și curse regulate speciale. În funcție de amplasarea capetelor și de itinerarul dintre acestea, traseele pot fi județene sau locale;
14. utilizator al serviciului de transport public local - persoana fizică sau juridică beneficiară a unui serviciu de transport public local.

Articolul 4

Indiferent de forma de gestiune a serviciului de transport public local autoritățile administrației publice locale vor urmări prin exercitarea atribuțiilor, competențelor și drepturilor ce le revin conform legii ca efectuarea serviciului de transport public local să se realizeze în condiții de siguranță rutieră, calitate și confort și în concordanță cu interesul general al comunităților pe care le reprezintă, în conformitate cu legislația în vigoare.

Capitolul II Efectuarea transportului public local

Articolul 5

Transportul public local se efectuează numai în condițiile respectării prevederilor Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările și completările ulterioare, ale reglementărilor naționale și ale Uniunii Europene în vigoare din domeniul transporturilor rutiere respectiv Regulamentul 1370, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

Articolul 6

(1) Transportul public local se poate efectua numai cu vehicule rutiere a căror stare tehnică corespunde reglementărilor specifice în vigoare, având inspecția tehnică periodică valabilă, acestea fiind clasificate/încadrate corespunzător, conform prevederilor legale în vigoare.

(2) Pentru accesul la infrastructura rutieră, vehiculele rutiere fabricate în țară sau în străinătate, înmatriculate sau care urmează să fie înmatriculate în România, sunt supuse omologării în vederea înmatriculării ori înregistrării și/sau inspecției tehnice periodice, după caz, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(3) Transportul public local de persoane se efectuează numai cu vehicule rutiere destinate prin construcție tipului respectiv de transport și, după caz, dotate cu tahografe și limitatoare de viteză, în conformitate cu reglementările în vigoare.

Articolul 7

Transportul public local se efectuează cu respectarea ansamblului reglementărilor care contribuie la îmbunătățirea siguranței rutiere, referitoare la condițiile pe care trebuie să le îndeplinească mijloacele de transport, infrastructura rutieră, persoanele cu atribuții care concură la siguranța circulației și ceilalți participanți la trafic.

Articolul 8

Efectuarea serviciului de transport public local trebuie să asigure:

- a) creșterea nivelului de calitate al serviciului și de confort al utilizatorilor serviciilor publice de transport public local de persoane prin curse regulate;
- b) accesul la serviciile de transport public local și protecția categoriilor sociale defavorizate;
- c) informarea publicului călător;
- d) executarea transportului public local de persoane prin curse regulate în condiții de regularitate, siguranță și confort;
- e) corelarea capacității de transport cu fluxurile de călători existente;
- f) continuitatea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate.

Articolul 9

Serviciile de transport public local de persoane prin curse regulate se efectuează numai de către operatorii de transport rutier/transportatorii autorizați care dețin licență de traseu valabilă.

Articolul 10

Serviciile de transport public local de persoane prin curse regulate se efectuează pe raza administrativ-teritorială a localităților membre ale asociației de dezvoltare comunitară, în cazul transportului local.

Articolul 11

Operatorii de transport/transportatorii autorizați au obligația de a deține la bordul mijlocului de transport în comun, pe toată durata transportului public de persoane prin curse regulate, următoarele documente:

- a) licența de traseu și caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenței;
- b) programul de circulație;
- c) copia conformă a licenței de transport, în cazul autobuzelor;
- d) legitimația de serviciu valabilă a conducătorului auto, din care să reiasă că este angajat al operatorului de transport/transportatorului autorizat;
- e) contractul de leasing în original ori o copie conformă cu originalul, în cazul în care autobuzul este utilizat în baza unui asemenea contract;
- f) actul prin care se dovedește dreptul de muncă în România, în cazul conducătorilor auto străini;
- g) asigurarea pentru persoanele transportate și bagajele acestora pentru riscuri de accidente ce cad

**Contract conform cu cerințele Regulamentului UE 1370/2007, actualizat și modificat prin
Regulamentul UE 2338/2016**

în sarcina operatorului de transport/transportatorului autorizat, în copie;
h) certificatul de competență profesională al conducătorului auto pentru transportul rutier public de persoane, valabil, după caz.

Articolul 12

Licența de traseu se eliberează pentru traseele cuprinse în programele de transport rutier de persoane prin curse regulate, însoțită de caietul de sarcini al acestuia și de programul de circulație.

Articolul 13

Licența de traseu se eliberează în numărul de exemplare corespunzător numărului mijloacelor de transport în comun utilizat pentru efectuarea tuturor curselor prevăzute în programul de circulație.

Articolul 14

În scopul prevenirii cauzelor generatoare de evenimente rutiere, operatorii de transport/transportatorii autorizați care efectuează servicii de transport public local au obligația să adopte măsurile necesare pentru cunoașterea, aplicarea și respectarea reglementărilor legale privind siguranța rutieră și a condițiilor pe care trebuie să le îndeplinească mijloacele de transport și persoanele cu atribuții care concură la siguranța circulației.

Articolul 15

Operatorii de transport/transportatorii autorizați care efectuează servicii publice de transport local au următoarele îndatoriri:

1. să respecte reglementările legale privind omologarea, înmatricularea, efectuarea inspecțiilor tehnice periodice, repararea, întreținerea, reglarea, modificarea constructivă și reconstrucția mijloacelor de transport;
2. să utilizeze mijloace de transport a căror stare tehnică corespunde reglementărilor naționale de siguranță rutieră și de protecție a mediului înconjurător, cu inspecția tehnică periodică/revizia tehnică periodică valabilă și certificate/ clasificate/incadrate corespunzător, conform prevederilor legale în vigoare;
3. în intervalul dintre două inspecții tehnice periodice/revizii tehnice periodice, să asigure menținerea mijloacelor de transport într-o stare tehnică corespunzătoare, în vederea încadrării în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, utilizând în acest scop numai sisteme, echipamente, componente, entități tehnice, piese de schimb, materiale de exploatare și dotări obligatorii de origine sau omologate/certificate conform legislației în vigoare;
4. să monteze, prin operatori economici autorizați, tahografe și limitatoare de viteză cu aprobare de model la vehiculele pentru care acestea sunt obligatorii;
5. să nu permită plecarea în cursă a vehiculelor care au tahograful sau limitatorul de viteză defect, nesigilat ori fără suficiente foi de înregistrare pentru efectuarea întregului parcurs al transportului;
6. să informeze conducătorii mijloacelor de transport și lucrătorii mobili cu privire la regulamentele interne și prevederile relevante ale contractelor colective de muncă;
7. să verifice pe foile de înregistrare sau pe cartelele conducătorilor auto utilizate modul în care aceștia respectă prevederile legale în vigoare privind perioadele de conducere și de odihnă și să ia măsurile necesare pentru a împiedica repetarea unor nereguli în acest sens;
8. să verifice funcționarea tahografului și a limitatorului de viteză, inclusiv cu ocazia analizării diagramelor-tahograf sau a înregistrărilor stocate în memoria cardului conducătorului auto/tahografului digital, după caz;
9. să nu permită intervenția persoanelor neautorizate asupra tahografelor și a limitatoarelor de viteză;
10. să se asigure că conducătorii mijloacelor de transport respectă normele de protecție a muncii, protecție a mediului, prevenire și combatere a incendiilor, pe tot timpul efectuării transportului;
11. să permită efectuarea transporturilor numai în limita numărului de locuri înscris în certificatul de înmatriculare; să se asigure spații libere suficiente pentru transportul bagajelor pasagerilor ;

12. să respecte procedurile ce trebuie urmate în caz de accident și să aplice procedurile corespunzătoare pentru a preveni producerea unor noi accidente sau a unor încălcări grave ale regulilor de circulație;
13. să respecte întocmai legile și reglementările specifice fiecărei categorii de transport rutier pe care o execută.

Articolul 16

Responsabilitățile ce revin persoanei desemnate să conducă permanent și efectiv activitatea de transport sunt cele stabilite prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 761/1999 privind desemnarea, pregătirea și atestarea profesională a persoanelor care conduc permanent și efectiv activități de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare.

Articolul 17

Sarcinile consilierului de siguranță sunt cele prevăzute în Regulamentul pentru desemnarea, pregătirea profesională și examinarea consilierilor de siguranță pentru transportul rutier, feroviar sau pe căile navigabile interioare al mărfurilor periculoase, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.044/2003, cu modificările și completările ulterioare.

Articolul 18

Conducătorii mijloacelor de transport au următoarele atribuții și responsabilități:

1. să se prezinte pentru efectuarea examinării medicale și psihologice, inițială și periodică, și să respecte recomandările comisiilor medicale și psihologice;
2. să respecte normele și regulile privind conducerea în condiții de siguranță rutieră și conduita preventivă;
3. să respecte regulile privind prevenirea accidentelor de muncă în circulația rutieră;
4. să cunoască și să respecte măsurile ce trebuie luate după un accident sau incident în ceea ce privește asigurarea vehiculului, protecția personală și a celorlalți participanți la trafic, protecția mediului, protecția bunurilor;
5. să respecte perioadele de conducere și perioadele de odihnă, conform reglementărilor legale în vigoare, și să utilizeze corect tahograful;
6. să nu intervină asupra tahografului sau a limitatorului de viteză pentru scoaterea acestora din uz sau modificarea caracteristicilor de funcționare;
7. să respecte întocmai legile și reglementările specifice fiecărei categorii de transport rutier pe care o execută.

Articolul 19

Operatorii de transport/transportatorii autorizați care efectuează servicii de transport public local vor întreprinde o investigație pe linie administrativă în toate cazurile de accidente de circulație în care au fost angajate vehiculele utilizate, indiferent de gravitatea accidentului.

Articolul 20

Rezultatele cercetării administrative vor sta la baza adoptării măsurilor ce se impun pentru eliminarea repetării cauzelor generatoare de evenimente rutiere.

Articolul 21

Operatorii de transport/transportatorii autorizați vor efectua serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate cu respectarea următoarelor obligații:

1. să asigure afișarea la părțile din față și laterală dreapta ale mijlocului de transport a indicativului și a capetelor traseului; la partea din spate a mijlocului de transport se va afișa cel puțin indicativul traseului. Elementele de informare menționate anterior vor fi iluminate corespunzător pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate scăzută;

2. în salonul mijlocului de transport va fi asigurată informarea publicului călător prin mijloace vizuale și sonore cu privire la denumirea stației care urmează și la legăturile cu alte mijloace de transport public local de persoane;
3. să asigure afișarea în salonul mijlocului de transport a numelui conducătorului acestuia, a hărții schematice care să permită vizualizarea traseului și a rețelei de trasee, a instrucțiunilor privind modul de desfășurare a transportului, a obligațiilor publicului călător și a altor informații de utilitate publică privind transportul, stabilite prin reglementările în vigoare;
4. să asigure vânzarea legitimațiilor/abonamentelor de călătorie în toate stațiile stabilite de comun acord cu autoritatea administrației publice locale și nominalizate într-o anexă la hotărârea de dare în administrare, respectiv la contractul de delegare a gestiunii aprobat prin hotărârea de atribuire;
5. în stațiile din programul de circulație, să asigure afișarea codului traseului, a intervalelor de succedare a curselor, precum și a hărților simplificate cu indicarea traseelor și stațiilor pentru informarea publicului călător;
6. să emită abonamente de călătorie cu respectarea reglementărilor în vigoare, inclusiv pentru categoriile sociale care beneficiază de reduceri ale costului abonamentului;
7. să asigure accesul liber și nediscriminatoriu la transport, în baza documentelor stabilite de reglementările legale în vigoare, al persoanelor care beneficiază de facilități/gratuități la transport;
8. să asigure transportul gratuit al copiilor sub 5 ani;
9. mijlocul de transport trebuie să aibă locuri rezervate pentru persoane cu handicap, bătrâni, femei însărcinate, persoane cu copii în brațe;
10. să supravegheze urcarea și coborârea călătorilor, să nu plece mijlocul de transport din stații cu ușile deschise sau cu călători aflați pe scările acestuia, precum și cu călători agățați de exteriorul caroseriei;
11. să nu admită la transport în salonul mijlocului de transport materii mirositoare, inflamabile, butelii de aragaz, tuburi de oxigen sau alte gaze, butoaie cu carbid, materiale explozibile, produse caustice ori acide, alte materiale sau obiecte care, prin format ori dimensiune, pot produce daune, vătămări corporale sau, prin natura materialului, pot murdări, ori alte obiecte sau mărfuri interzise la transportul public;
12. să nu imbarce călători peste capacitatea maximă admisă a mijlocului de transport;
13. să asigure spațiile necesare pentru bagajele de mână ale călătorilor;
14. să imbarce/debarce călători numai în stațiile special amenajate, prevăzute în programul de circulație;
15. să utilizeze numai legitimații/abonamente de călătorie cu regim special, agreeate de autoritatea administrației publice locale;
16. să nu permită transportul călătorilor decât pe bază de legitimații/abonamente de călătorie valabile sau alte documente prevăzute de reglementările legale în vigoare;
17. să asigure călătorii și bagajele acestora pentru riscurile ce cad în sarcina operatorului de transport;
18. să țină evidența curselor sosite și plecate, la fiecare capăt de linie;
19. să asigure înlocuirea mijlocului de transport imobilizat pe traseu;
20. să asigure, prin dispecerate și dotări speciale, urmărirea și coordonarea în trafic a mijloacelor de transport, de intervenție și de depanare, precum și aplicarea cu operativitate a măsurilor ce se impun în caz de eveniment, incident, accident sau alte situații care pot afecta desfășurarea transportului, în vederea asigurării condițiilor asumate privind regularitatea, siguranța și confortul;
21. să dispună de echipaje de intervenție și depanare dotate corespunzător pentru degajarea drumului public sau a căii de rulare în cazul defectării mijlocului de transport, precum și pentru intervenții la rețeaua electrică de contact sau calea de rulare a tramvaielor etc.;
22. să asigure informarea anticipată a publicului călător în legătură cu modificarea/suspendarea programului de circulație sau a unui traseu în caz de forță majoră;
23. să asigure, zilnic și ori de câte ori este nevoie, salubritatea, spălarea și dezinfectarea mijloacelor de transport;
24. să asigure condițiile de execuție a transportului în condiții de regularitate, siguranță și confort;
25. mijloacele de transport trebuie să fie echipate cu instalație de încălzire/condiționare a aerului în

stare de funcționare;

26. să asigure aspectul estetic corespunzător al mijlocului de transport;

27. pe părțile laterale ale mijlocului de transport va fi inscripționată denumirea executantului transportului;

28. la bordul mijlocului de transport trebuie să existe mijloace de prevenire și combatere a incendiilor, precum și ciocan pentru spart geamurile în caz de necesitate;

29. mijloacele de transport trebuie să aibă inspecția tehnică periodică sau, după caz, revizia tehnică periodică efectuată la termen.

Articolul 22

Drepturile și obligațiile operatorilor de transport/transportatorilor autorizați care desfășoară activități de transport public local se prevăd în regulamentele și caietele de sarcini ale serviciului de transport public local, aprobate de autoritățile administrației publice locale respectiv ADI METROPOLITAN TRANS, anexate la hotărârile de dare în administrare, respectiv la contractele de delegare a gestiunii aprobate prin hotărâri de atribuire.

Articolul 23

Operatorii de transport/transportatorii autorizați care desfășoară activități de transport public local au următoarele drepturi:

- a) cei care își desfășoară activitatea pe baza unui contract de delegare a gestiunii au dreptul să întrerupă prestarea serviciului de transport public local în cazul nerespectării obligațiilor contractuale de către autoritățile administrației publice locale, cu obligația de a notifica întreruperea prestării serviciului în termenul și în condițiile prevăzute în contractul de delegare a gestiunii;
- b) să încaseze tarifele aferente transportului public local de persoane prin curse regulate;
- c) să actualizeze tarifele aferente transportului public local de persoane prin curse regulate cu rata inflației;
- d) să includă în tarifele de transport percepute călătorilor primele de asigurare pentru aceștia și pentru bagajele lor, precum și pentru riscurile ce pot decurge din efectuarea operațiunilor de transport, în cazul transportului public local de persoane prin curse regulate;
- e) să utilizeze patrimoniul propriu sau concesionat pentru asigurarea serviciului public local de călători prin curse regulate;
- f) să utilizeze infrastructura tehnico-edilitară a sistemului de transport public local de persoane, în condițiile stabilite conform hotărârii de dare în administrare sau contractului de delegare a gestiunii, după caz;
- g) să beneficieze de o despăgubire adecvată și efectivă pentru prejudiciile aduse în caz de modificare unilaterală a contractului de delegare a gestiunii de către concedent, fără respectarea termenelor și condițiilor prevăzute în acesta;
- h) să ceară întreruperea serviciului în cazul în care continuarea activității ar conduce la crearea de prejudicii importante patrimoniului încredințat spre administrare;
- i) în cazul nerespectării obligațiilor contractuale de către concedent, conform legislației în vigoare, se pot adresa instanței competente.

Articolul 24

Suplimentar față de obligațiile ce decurg din prevederile secțiunilor anterioare, operatorii de transport și, după caz, transportatorii autorizați au următoarele obligații:

- a) să respecte întocmai legile și reglementările specifice fiecărei categorii de transport pe care o execută;
- b) să asigure prestarea serviciului conform prevederilor contractuale sau ale hotărârii de dare în administrare, după caz;
- c) să respecte sarcinile asumate potrivit hotărârii de dare în administrare, contractului de delegare a gestiunii serviciului sau contractului de transport încheiat cu beneficiarul, după caz;
- d) să respecte indicatorii de performanță și de calitate stabiliți prin contractul de delegare a gestiunii, prin hotărârea de dare în administrare sau prin contractul de transport încheiat cu

beneficiarul;

- e) să permită accesul liber și nediscriminatoriu al utilizatorilor la serviciul de transport public local;
- f) să asigure respectarea drepturilor utilizatorilor în efectuarea serviciului de transport public local;
- g) să efectueze transportul public de persoane prin curse regulate, conform prevederilor programului de circulație, în condiții de calitate, siguranță, regularitate și confort;
- h) să asigure continuitatea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate;
- i) să coreleze capacitatea de transport cu fluxurile de călători existente;
- j) să fundamenteze și să supună concedentului tarifele ce vor fi utilizate în activitatea de transport public local de persoane prin curse regulate;
- k) să nu încarce în mod artificial costurile de operare;
- l) să pună la dispoziția publicului călători mijloace de transport care să îndeplinească condițiile impuse de legislația în vigoare privind siguranța circulației și protecția mediului;
- m) să efectueze întreținerea curentă, reparațiile curente și accidentale care se impun, în limita bugetului aprobat, la bunurile concesionate/închiriate de la concedent, conform programelor de întreținere, reparații, dotări și investiții aprobate de acesta;
- n) să fundamenteze necesarul anual de fonduri pentru investiții din surse proprii, precum și diferența de tarif pentru protecție socială, conform legislației în vigoare, pentru a fi supuse aprobării consiliului local;
- o) în cazul în care sesizează existența sau posibilitatea existenței unei cauze de natură să conducă la reducerea activității, să notifice de îndată acest fapt concedentului, în vederea luării măsurilor ce se impun pentru asigurarea continuității activității;
- p) să încheie și să onoreze contractele de asigurări pentru mijloacele de transport deținute, precum și asigurarea călătorilor și bagajelor acestora, conform prevederilor legislației în vigoare privind asigurările;
- q) să informeze permanent călătorii cu privire la traseele, programele de circulație, tarifele aplicate, precum și modificarea acestora;
- r) să aplice normele de protecție a muncii specifice activității desfășurate în cadrul serviciului contractat;
- s) să asigure accesul organelor de control ale concedentului la informațiile privind executarea serviciului concesionat și modul de exploatare a mijloacelor de transport, a infrastructurii aferente și a bunurilor concesionate/închiriate, după caz;
- ș) să planifice efectuarea inspecțiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport, astfel încât să se asigure respectarea programului de circulație și a prevederilor reglementărilor legale în vigoare privind siguranța rutieră;
- t) să dețină la sediul social următoarele documente, în funcție de tipul de transport public local efectuat:
 - asigurarea pentru persoanele transportate și bagajele acestora pentru riscuri de accidente ce cad în sarcina transportatorului;
 - cărțile de identitate ale vehiculelor, în original pentru cele deținute în proprietate, respectiv în copie pentru cele deținute în baza unui contract de leasing;
 - contractele de leasing pentru vehiculele utilizate;
 - avizele medicale și psihologice valabile pentru persoana desemnată să conducă permanent și efectiv activitatea de transport rutier, precum și pentru conducătorii auto;
 - toate documentele care atestă menținerea condițiilor inițiale care au stat la baza eliberării licenței de transport/autorizației de transport și a delegării gestiunii, după caz;
 - documentele doveditoare din care să rezulte angajarea în condiții legale a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației;
 - evidența și planificarea inspecțiilor tehnice periodice/ reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport;
 - evidența accidentelor de circulație, documentele de cercetare administrativă a accidentelor de circulație;
 - alte documente prevăzute de reglementările legale în vigoare;
- ț) să furnizeze autorității administrației publice locale, respectiv autorităților de reglementare

competente conform legii, informațiile solicitate și să asigure accesul la documentațiile și la actele individuale pe baza cărora prestează serviciul, necesare verificării și evaluării modului de prestare a serviciului;

u) să plătească despăgubiri persoanelor fizice sau juridice pentru prejudiciile aduse din culpă, conform prevederilor legale și/sau contractuale, dacă acestea nu sunt acoperite prin polițe de asigurare;

v) să asigure finanțarea pregătirii profesionale și efectuarea examinărilor medicale și psihologice ale propriilor angajați;

w) să pună în aplicare metode performante de management, care să conducă la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurențiale impuse de normele legale în vigoare privind achizițiile de lucrări sau bunuri;

x) să gestioneze serviciul public pe criterii de competitivitate și eficiență economică;

y) să promoveze dezvoltarea, modernizarea și exploatarea eficientă a bazei tehnico-materiale aferente serviciului prestat.

Articolul 25

(1) Principalele drepturi ale utilizatorilor sunt următoarele:

a) să beneficieze, liber și nediscriminatoriu, de serviciul de transport public local, ceea ce trebuie să se prevadă expres în regulamentul serviciului de transport public local, aprobat de Adunarea Generală a ADI METROPOLITAN TRANS;

b) să aibă acces la informațiile publice cu privire la serviciul de transport public local. Autoritățile administrației publice locale au obligația de a comunica informații cu privire la indicatorii de calitate ai serviciului, la structura tarifară și la clauzele contractuale care sunt de interes public;

c) să le fie aduse la cunoștință hotărârile consiliilor locale, cu privire la transportul public local;

d) să conteste hotărârile consiliilor locale, sau după caz a Adunării Generale a ADI METROPOLITAN TRANS; în vederea prevenirii sau reparării unui prejudiciu direct ori indirect provocat de acestea, în condițiile legii;

e) să solicite și să primească, în condițiile legii, despăgubiri sau compensații pentru daunele provocate lor de operatorii de transport rutier sau de transportatorii autorizați, prin nerespectarea obligațiilor asumate prin contractele de atribuire a gestiunii;

f) să sesizeze autorităților administrației publice locale orice deficiențe constatate în efectuarea serviciilor de transport public local și să facă propuneri vizând înlăturarea acestora;

g) să renunțe, în condițiile legii, la serviciile contractate;

h) să fie consultați, direct sau prin intermediul unor organizații neguvernamentale reprezentative, în procesul de elaborare și adoptare a deciziilor, strategiilor și reglementărilor privind serviciul de transport public local;

(2) Anumite categorii de utilizatori, persoane fizice, beneficiază, în condițiile legii, de facilități pentru plata serviciului de transport public local.

Articolul 26

Principalele obligații ale utilizatorilor sunt următoarele:

a) să dețină legitimații de călătorie valabile sau alte documente de transport stabilite prin lege;

b) să achite costul legitimațiilor de călătorie valabile pentru călătoriile pe care le efectuează, conform tarifelor menționate lizibil pe acestea;

c) să achite, în termenele stabilite, contravaloarea serviciului furnizat/prestat pe baza contractelor;

d) să nu aducă prejudicii bunurilor sistemelor de transport din domeniul public sau privat;

e) să aibă un comportament civilizat în raport cu personalul prestatorilor de servicii, precum și cu ceilalți utilizatori.

Articolul 27

(1) Indicatorii de performanță privind efectuarea transportului public local de persoane prin curse regulate sunt următorii:

1. numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului

față de programul de circulație;

2. numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore;
 3. numărul de călători afectați de situațiile prevăzute la pct. 1 și 2;
 4. numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație;
 5. numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului, dintre care:
 - a) numărul de reclamații justificate;
 - b) numărul de reclamații rezolvate;
 - c) numărul de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termenele legale;
 6. numărul autovehiculelor atestate Euro 3 sau Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație;
 7. vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători;
 8. despăgubirile plătite de către operatorii de transport/transportatorii autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului;
 9. numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale;
 10. numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport/ transportatorului autorizat.
- (2) În efectuarea serviciului de transport public local se vor respecta indicatorii de performanță prevăzuți în prezentul regulament-cadru, aprobați prin hotărâri ale consiliilor locale, ale asociației de dezvoltare comunitară Metropolitan Trans, după caz.
- (3) Consiliile locale sau asociația de dezvoltare comunitară Metropolitan Trans, după caz, pot aproba și alți indicatori de performanță în efectuarea serviciului de transport public local, pe baza unor studii de necesitate și oportunitate în care se va ține seama de necesitățile comunităților locale, nivelul de dezvoltare a infrastructurii tehnico-edilitare, precum și de cerințele reglementărilor legale în vigoare din domeniul transporturilor rutiere.
- (4) Indicatorii de performanță se stabilesc cu respectarea prevederilor prezentului regulament-cadru.

Articolul 28

Încălcarea dispozițiilor prezentului regulament-cadru atrage răspunderea disciplinară, patrimonială, civilă, contravențională sau penală, după caz, în condițiile Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, ale Legii nr. 92/2007, precum și ale actelor normative din domeniul transporturilor rutiere.

Articolul 29

- (1) În cadrul regulamentelor de serviciu întocmite și aprobate de Adunarea Generală a ADI METROPOLITAN TRANS se va preciza: obligativitatea, periodicitatea, modul de analiză și evaluare a gradului de respectare a indicatorilor de performanță.
- (2) În urma evaluării prevăzute la alin. (1) se vor stabili un plan de măsuri pentru îndeplinirea indicatorilor de performanță și sancțiunile aplicabile pentru nerespectarea acestuia.

Anexa 16 –Politica privind resursele umane si politica sociala

Operatorul va aplica propria sa politică de selecție, calificare, instruire, recalificare, concediere și salarizare, potrivit Contractului Colectiv de Muncă, Codului Muncii, și prevederilor legale în vigoare.

Activitatea de planificare a resurselor umane urmează specificul activității societății și are scopul de a asigura personalul calificat necesar, cu instruire profesională și competențe adecvate pentru cerințele activității.

La data de 31.12.2018, operatorul are următoarea structură de personal

Categorie personal	Număr	Observații
Personal administrativ	10	
Personal direct implicat în activitatea de Transport Public	75	
Personal pentru alte activități	22	
TOTAL PERSONAL	107	

Operatorul se obligă să respecte toate normele naționale și europene referitoare la protecția socială a angajaților, inclusiv cele referitoare la măsurile de protecție socială luate în cazul concedierilor colective, ca urmare a planurilor de restructurare, precum și reglementările privind combaterea discriminării la locul de muncă.

Personalul cu atribuții în siguranța traficului va face periodic subiectul unei examinări psihologice și medicale, potrivit legislației în vigoare.

Personalul Operatorului este pe deplin conștient de obligația sa de a se conforma reglementărilor în vigoare, instrucțiunilor și altor documente din care reies sarcini și responsabilități, precum ședințe, discuții, panouri informative.

Pentru a atinge și menține competența necesară pentru activitățile prestate potrivit prezentului contract, se vor identifica, planifica și conduce activități de instruire pentru toate categoriile de angajați ai Operatorului. Cursurile de instruire vor fi ținute în domeniul profesional, al managementului calității și al siguranței la lucru.

Anexa 17 – Estimarea anuală a compensației

Calculul compensației pentru prestarea serviciilor

Venituri estimate (lei)	6,746,909.00
Cheltuieli estimate (lei)	7,687,551.00
Profit 4% (lei)	307,502.00
Total compensație estimată (lei)	1,248,144.00

Localitate	Populație	Procent compensație	Valoare compensație (lei)
Focsani	92.936	79%	986,033.79
Golesti	4.632	4%	49,925.76
Cimpineanca	4.150	4%	49,925.76
Rastoaca	2.447	2%	24,962.88
Vinatori	6.616	6%	74,888.64
Milcovul	3.610	3%	37,444.32
Gologanu	3.048	3%	37,444.32

Elaborator

SC URBAN SCOPE SRL

