

STUDIU DE OPORTUNITATE

ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE



Studiu de oportunitate privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local în Zona Metropolitană Baia Mare

Colectiv de Elaborare		Manager de proiect
		Expert financiar
		Expert juridic
		Inginer trafic
Informații despre livrabil	Versiune finală pentru comentariile Beneficiarului	30.10.2024

Disclaimer

Acest document a fost elaborat de FIP CONSULTING SRL pentru a fi utilizat numai de către Client, conform principiilor de consultanță general acceptate, a bugetului și a termenilor de referință în legătură cu care s-a ajuns la un acord între FIP CONSULTING și Client. Nicio terță parte nu poate utiliza în scop comercial informații, date și analize din acest document fără un acord scris expres acordat anterior de către Client și de către FIP CONSULTING SRL. Acordul FIP Consulting este obligatoriu pentru Informațiile și datele cu caracter conceptual, strategic, design, modul de structurare și prezentare, precum și conceptele de inovare în mobilitate urbană și transporturi. Preluarea acestora de către terțe părți poate constitui concurență neloială, astfel cum a fost prevăzută de Art. 2 din Legea 11/1991, în sensul că poate produce pagube constând în restrângerea elementelor de unicitate și avantaj competitiv. Copierea sau folosirea informațiilor incluse în acest raport în oricare alte scopuri decât cele prevăzute în Contract se pedepsește conform legilor internaționale în vigoare.

Cuprins

1	Informații generale	7
1.1	Titlul lucrării	7
1.2	Ordonator principal de credite/investitor	7
1.3	Ordonator de credite (secundar/terțiar)	7
1.4	Beneficiarul investiției	7
1.5	Elaboratorul studiului de oportunitate	8
1.6	Listă abrevieri	8
1.7	Referințe legale	10
1.8	Scopul și rolul documentației	11
2	Situația existentă	14
2.1	Prezentarea localității	14
2.1.1	Amplasament.....	14
2.1.2	Populație și demografie	15
2.1.3	Zone de generare și atracție a deplasărilor	21
2.1.4	Gradul de motorizare și tendințe de deplasare	33
2.1.5	Transportul rutier	37
2.1.6	Transportul feroviar.....	45
2.1.7	Transportul aerian.....	47
2.2	Transportul public de persoane.....	48
2.2.1	Prestarea serviciului	48
2.2.2	Trasee operate.....	54
2.2.3	Kilometri parcurși	58
2.2.4	Dotarea tehnică actuală, mijloace de transport, capacitate, vechime	59
2.2.5	Evoluția financiară a operatorului	70
2.2.6	Constrângeri de ordin tehnic	73
2.3	Analiza principalelor probleme și nevoi identificate	74
2.3.1	Probleme și nevoi privind dezvoltarea serviciului de transport	74
2.3.2	Oportunitatea/ necesitatea privind dezvoltarea serviciului de transport.....	77
3	Scenarii alternative privind delegarea serviciului	79
3.1	Scenarii alternative de delegare.....	80
3.1.1	Scenariul 1 - Gestiunea directă.....	80
3.1.2	Scenariul 2 - Gestiunea delegată.....	81
3.2	Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime	83

3.2.1	Criteriul administrativ și procedural.....	84
3.2.2	Criteriul economico-financiar	91
3.2.3	Criteriul de acces la finanțare europeană	93
3.2.4	Criteriul social	93
3.2.5	Criteriul de mediu (nivel CO ²)	95
3.3	Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare.....	97
4	Recomandări privind implementarea soluției recomandate	100
4.1	Aria teritorială	100
4.2	Durata contractului.....	100
4.3	Obligația de serviciu public de transport.....	101
4.4	Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului	102
4.5	Elemente de ordin juridic, procedural.....	102
4.5.1	Modul de calcul al redevenței	104
4.5.2	Modul de calcul al compensației	105
4.5.3	Mărimea (nivelul) profitului rezonabil.....	107
4.5.4	Categorii de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități	107
4.5.5	Modul de calcul al prețului călătoriilor, tarife propuse.....	108
4.6	Trasee propuse	109
4.7	Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public.....	110
5	Concluzii.....	114
	Anexa 1 - Organigrama societății S.C. URBIS S.A.....	115
	Anexa 2 - Programul de transport public propus.....	117
	Anexa 3 - Numărul de curse și kilometri estimați pe traseu	147

Listă figuri

Figură 2-1	Așezarea geografică a ariei de studiu.....	14
Figură 2-2	Populația declarată în aria de studiu în anul 2024.....	15
Figură 2-3	Fluctuația populației după domiciliu în aria de studiu pentru ultimii 10 ani	16
Figură 2-4	Fluctuația populației în ultimii 10 ani pentru UAT-urile din zona de analiză....	17
Figură 2-5	Piramida vârstelor pentru anul 2024, municipiul Baia Mare.....	17
Figură 2-6	Piramida vârstelor pentru anul 2024, UAT-uri componente ZUF.....	18
Figură 2-7	Ponderea funcțiunilor conform PUG Baia Mare.....	21
Figură 2-8	Tipuri de zone funcționale ale municipiului Baia Mare, extras PUG Baia Mare..	21
Figură 2-9	Densitatea populației pe km ² în Baia Mare, anul 2024.....	22
Figură 2-10	Densitatea populației pe km ² în aria de studiu, anul 2024	24

Figură 2-11 Evoluția numărul șomerilor înregistrați în aria de studiu.....	25
Figură 2-12 Locurile de muncă la nivelul municipiului Baia Mare, anul 2024	25
Figură 2-13 Locuri de muncă la nivelul ariei de studiu, anul 2024	26
Figură 2-14 Salariați activi la nivelul ariei de studiu, anul 2024.....	27
Figură 2-15 Estimări asupra numărului de navetiști din aria de studiu, anul 2024.....	28
Figură 2-16 Evoluția populației școlare în aria de studiu	30
Figură 2-17 Numărul unităților de învățământ în aria de analiză, anul 2024	30
Figură 2-18 Cote modale preluate din Modelul de Transport aferent PMUD BM.....	33
Figură 2-19 Principala problemă în opinia cetățenilor a transportului public în Municipiul Baia Mare	34
Figură 2-20 Principala problemă în opinia cetățenilor a infrastructurii pentru transportului public în Municipiul Baia Mare	35
Figură 2-21 Încadrarea în rețeaua națională de drumuri	37
Figură 2-22 Rețeaua TEN-T Națională	38
Figură 2-23 Coridoare principale TEN-T	39
Figură 2-24 Clasificarea rețelei stradale din municipiul Baia Mare.....	43
Figură 2-25 Accesibilitatea rutieră din punctele de plecare alese	44
Figură 2-26 Infrastructura feroviară la nivel național	45
Figură 2-27 Rețeaua de căi ferate în România în funcție de tipul ei.....	46
Figură 2-28 Imagine reprezentativă a Aeroportului Maramureșean (sursă: https://aimm.eu)	47
Figură 2-29 Evoluția traficului pe Aeroportul Maramureșean	47
Figură 2-30 Organigrama societății de transport public S.C. URBIS S.A	52
Figură 2-31 Structura personalului pe categorii profesionale	53
Figură 2-32 Rețeaua de transport public la nivelul municipiului Baia Mare.....	56
Figură 2-33 Rețeaua de transort public la nivelul ariei de studiu	57
Figură 2-34 Evoluția numărului de kilometri parcurși	58
Figură 2-35 Aplicația mobilă Baia Mare online	66
Figură 2-36 Aplicația mobilă 24Pay	67
Figură 2-37 Evoluția costului pe kilometru 2020 - 2024*	71
Figură 2-38 Statistica dintre venituri, cheltuieli și compensații	72
Figură 2-39 Cote modale preluate din Modelul de Transport aferent PMUD BM.....	74
Figură 2-40 Principala problemă în opinia cetățenilor a transportului public în Municipiul Baia Mare	75
Figură 2-41 Principala problemă în opinia cetățenilor a infrastructurii pentru transportului public în Municipiul Baia Mare	75

Listă tabele

Tabel 2-1 Indicatori demografici I pentru anul 2024	18
Tabel 2-2 Indicatori demografici II pentru anul 2024.....	19
Tabel 2-3 Evoluția populației școlare în UAT-urile componente zonei de analiză	29
Tabel 2-4 Comparația cotelor modale ale municipiului Reșița cu alte municipii din România	34
Tabel 2-5 Tipuri de integrări între rețeaua de drumuri națională și cea locală	39
Tabel 2-6 Clasificarea stării tehnice a drumurilor publice (sursă: CD 155-2001, Anexa 6) .	41
Tabel 2-7 Starea tehnică și tipul îmbrăcămînții a rețelei stradale din municipiul Baia Mare	42
Tabel 2-8 Lungimea rețelei stradale pe categorii funcționale	43
Tabel 2-9 Linii transport public existente în aria de studiu	54
Tabel 2-10 Parcul auto existent al S.C. URBIS S.A.	59
Tabel 2-11 Informații privind localizarea punctelor de vânzare bilete și abonamente din aria de analiză	65
Tabel 2-12 Titluri de călătorie și tarife practicate	67
Tabel 2-13 Statistica cheltuielilor, kilometri parcurși și costul de operare pe kilometru a serviciului de transport public.....	70
Tabel 2-14 Situația veniturilor pentru perioada 2020 - 2024*	71
Tabel 2-15 Nivelul compensației pentru perioada 2020-2023	72
Tabel 3-1 Criteriul administrativ și procedural.....	84
Tabel 3-2 Criteriul economico-financiar (nivel redevență, profit rezonabil, nivel compensație, nivel tarificare, cost/km)	91
Tabel 3-3 Criteriul de acces la finanțare europeană.....	93
Tabel 3-4 Criteriul social (călători deserviți, populație deservită, cotă modală, număr locuri de muncă, accesibilitate financiară, gratuități)	93
Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO ²)	96
Tabel 4-1 Valori estimative pentru primul an de operare	106
Tabel 4-2 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători.....	110



1 Informații generale

1.1 Titlul lucrării

Studiu de Oportunitate privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local în Zona Metropolitană Baia Mare

1.2 Ordonator principal de credite/investitor

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Zona Metropolitană Baia Mare”

1.3 Ordonator de credite (secundar/terțiar)

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Zona Metropolitană Baia Mare”

1.4 Beneficiarul investiției

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Zona Metropolitană Baia Mare”

Date de contact:

- Adresă: Strada Gheorghe Șincai nr. 37, Baia Mare, Județul Maramureș;
- E-mail: info@zmbm.ro;
- Tel/Fax: 0362.421.936/ 0362.421.937

1.5 Elaboratorul studiului de oportunitate

Studiul de oportunitate a fost elaborat de către societatea FIP Consulting SRL, companie de consultanță în domeniul mobilității urbane și a dezvoltării sistemelor de transport public ecologice.

Date de contact:

- Adresa: Str. Cluceru Udricani, nr.20, Sector 3, București
- Website: www.fipconsulting.ro

1.6 Listă abrevieri

Ajutor de Stat	Un avantaj conferit în mod selectiv întreprinderilor de către autoritățile publice
Asociație de Dezvoltare	Asocierea a Autorităților <i>Locale</i> în scopul furnizării de servicii integrate de transport public local pe întreg teritoriul administrativ al tuturor autorităților membre ale asociației.
Atribuire Directă	Procedura de atribuire a contractului prin care <i>Autoritatea Contractantă</i> delegă gestiunea serviciilor de Transport Public Local/ Metropolitan unui Operator, fără licitație publică, în conformitate cu Articolul 30 alineatul (6) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local.
Autoritatea Contractantă	Autoritatea competentă (<i>Autoritate Locală</i> sau o <i>Asociație de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public</i>) care are competența legală de a atribui serviciul de <i>Transport Public în Gestiune directă</i> sau <i>Gestiune delegată</i> , precum și capacitatea de a concesiona infrastructura aferentă.
Bunuri de Preluare	Bunurile utilizate la asumarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> cu privire la care <i>Operatorul</i> va avea dreptul de a achiziționa active, plătiind <i>Autorității Contractante</i> un preț egal cu valoarea reziduală a activelor la încetarea contractului.
Bunuri Proprii	Bunurile proprii sunt activele exclusiv bunurile preluate, care au fost deținute în proprietate de <i>Operator</i> și au fost utilizate la executarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> . Bunurile proprii rămân în proprietatea <i>Operatorului</i> , după încetarea <i>Contractului de Servicii Publice</i> .
Bunuri de Retur	Activele utilizate în prestarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> , care vor fi returnate de drept, gratuit și libere de sarcini <i>Autorității Contractante</i> la finele contractului. Aceste active sunt activele puse la dispoziție operatorului de <i>Autoritatea Contractantă</i> .
Compartiment Specializat	O structură din cadrul <i>Autorității Locale</i> , fără personalitate juridică, care are dreptul de a acționa prin <i>Gestiune Directă</i> , în calitate de <i>Operator</i> al <i>Autorității Locale</i> .
Companie Municipală	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, asupra căreia <i>Autoritatea Contractantă</i> exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriului sau compartiment și care are toate obligațiile legale decurgând din acest fapt. <i>Autoritatea Contractantă</i> este acționar unic sau acționar majoritar

într-o astfel de companie.

Compensație pentru Serviciu Public	Se referă la toate beneficiile, în special financiare, acordate direct sau indirect de o <i>Autoritate Contractantă</i> din fonduri publice în perioada de implementare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu acea perioadă.
Concesiune	Acordarea Dreptului de utilizare cu privire la un activ deținut de către <i>Autoritatea Contractantă</i> , astfel cum este prevăzut în cadrul <i>Contractului de Servicii Publice</i> .
Gestiune Delegată	Modalitatea de gestiune în care <i>Autoritatea Locală</i> transferă unuia sau mai multor operatori de transport toate sarcinile privind furnizarea/prestarea serviciilor de transport public pe baza unui contract de delegare a gestiunii.
Gestiune Directă	Modalitatea de gestiune în care <i>Autoritatea</i> își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea serviciului de transport public prin utilizarea propriilor sale resurse și în cadrul propriilor structuri.
Notificare privind ajutoare de stat	Obligația de a informa Comisia Europeană cu privire la intenția de a acorda Ajutor de Stat în sensul Articolului 108 (3) al TFUE.
Obligație de Serviciu Public	Obligația de serviciu public reprezintă o obligație pe care un anumit operator nu și-ar asuma-o (sau nu și-ar asuma-o în aceeași măsură sau în aceleași condiții) fără remunerație suplimentară, dacă ar ține seama de propriul său interes comercial, și care trebuie să fie asumată din perspectiva autorităților publice din motive de interes public. Operatorul își asumă această obligație (voluntar sau obligatoriu) în schimbul unei anumite compensații, pentru acoperirea pierderii pe care o suportă cu prestarea obligațiilor de serviciu public.
Operator	Înseamnă entitatea căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> într-o anumită zonă teritorial-administrativă, și care poate fi un <i>Compartiment Specializat</i> , un <i>Operator Intern</i> sau un <i>Operator Extern</i> .
Operator Extern	Operatorul care nu este definit ca fiind <i>Operator Intern</i> al Autorității Contractante. Acesta poate fi un <i>Operator Privat</i> sau o <i>Companie Municipală</i> care are dreptul de a participa la licitații deschise.
Operator Intern	O <i>Companie Municipală</i> căreia i se atribuie direct dreptul de a furniza servicii de Transport Public de către <i>Autoritatea Contractantă</i> .
Operator Privat	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> pe teritoriul unei anumite unități administrative.
Procedură Competitivă	Metoda prin care <i>Autoritatea Contractantă</i> delegă gestiunea serviciului de Transport Public Local/ Metropolitan unui <i>Operator</i> , prin licitație, în conformitate cu prevederile art. 29 (8) din Legea nr. 51/2006 și cu alte dispoziții legale aplicabile. Această lege este în prezent în curs de revizuire.

Redevențe

În schimbul dreptului și obligației de a exploata bunuri date în concesiune, *Operatorul* poate plăti o redevență către *Autoritatea Contractantă*, calculată anual în conformitate cu prevederile contractului de concesiune sau ale Contractului de Servicii Publice. Acest cost este eligibil a fi inclus în calculul compensației.

Regie Autonomă

O Entitate Publică existentă, înființată de o *Autoritate Locală* în scopul furnizării de servicii de *Transport Public Local* prin *Gestiune directă*.

Serviciu de Interes Economic General

Activitățile economice identificate ca fiind de o importanță deosebită pentru cetățeni și care nu ar fi efectuate (sau ar fi efectuate în alte condiții) în absența oricărei intervenții publice.

Sistem de Transport Public

Ansamblul sistemului tehnologic și operațional de transport aflat în proprietatea publică a unei *Autorități Locale*, care cuprinde infrastructura de transport public, vehiculele de transport public și spațiul fizic utilizat de vehiculele de transport public.

Transport Public

În sensul prezentului document, se referă la transportul public de călători rutier sau pe șine efectuat la Nivel Local (adică pe teritoriul unei *Autorități Locale*) sau la Nivel Metropolitan (adică pe teritoriul unui *Asociații de Dezvoltare Intercomunitară*).

Unitate Administrativă Teritorial (UAT)

Un Oraș, Municipiu, Județ sau Comuna. Acest lucru poate fi, de asemenea, menționată ca *Autoritate Locală*.

1.7 Referințe legale

Referințele legale la nivel european

Aspectele utilizate în cadrul acestui Studiu de oportunitate sunt reglementate la nivel comunitar de următoarele acte normative:

- Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, denumit în continuare "TFUE";
- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători pe calea ferată și rutier și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr 1191/69 și nr 1107/70 (JO L 315/2007), denumit în continuare "Regulamentul (CE) 1370/2007";
- Regulamentul (UE) nr 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului, denumit în continuare "Regulamentul 1303/2013";
- Regulamentul (UE) nr 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 Decembrie 2013, privind Fondul European de Dezvoltare Regională și dispoziții specifice referitoare la investițiile pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr 1080/2006.

Referințele legale la nivel național

Conținutul prezentului document este reglementat la nivel național de următoarele acte normative:

Studiu de Oportunitate privind delegarea gestiunii serviciului de transport public în Zona Metropolitană Baia Mare

- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- Legea nr. 287/2009 privind Codul civil;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, actualizată prin Legea 225/2016;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local;
- Legea 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr.92/2007
- 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;
- Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordonanța Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ;
- 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 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr.21/1996;
- 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;
- Ordinul 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

1.8 Scopul și rolul documentației

Scopul prezentului studiu de oportunitate este acela de a permite luarea unei decizii informate asupra delegării administrării și operării serviciului de transport public în Zona Metropolitană Baia Mare, prin analiza tuturor scenariilor posibile pentru atribuirea contractului de servicii publice prin curse regulate pe raza UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <Zona Metropolitană Baia Mare>.

Realizarea studiului de oportunitate a deciziei de delegare reprezintă cerința obligatorie, conform prevederilor legale. Studiul de oportunitate se axează pe analiza elementelor tehnice, juridice și financiare implicate, realizând o evaluare a următoarelor aspecte:

- Aspecte generale;
- Situația existentă;
- Scenarii alternative privind delegarea;

- Scenarii alternative privind dotarea cu mijloace;
- Aspecte de mediu ;
- Aspecte sociale și aspecte instituționale.

Prezentul studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea delegării serviciului de transport public local de persoane pe raza administrativ teritorială a UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară ZMBM și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.

Autoritățile administrației publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local de persoane prin curse regulate, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public local, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

Prin realizarea acestui obiectiv, UAT-urile membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară ZMBM , urmăresc, în condițiile legii, prin strategiile pe care le va adopta:

- Dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare a UAT-urilor membre, precum și a infrastructurii aferente acestuia;
- Satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației (principalul client), precum și al instituțiilor publice și agenților economici de pe raza UAT-urilor membre ale ADI ZMBM, pe care îi deservește prin serviciile de transport;
- Gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;
- Îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public local de persoane;
- Asigurarea capacității suficiente de transport pe rute aglomerate;
- Promovarea reabilitării infrastructurii aferente serviciilor de transport public local de persoane;
- Realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor;
- Acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;
- Menținerea serviciului de transport la indicatorii de performanță propuși.

Analizele efectuate s-au realizat pe baza informațiilor și datelor primite de la Beneficiar și s-au referit în general la:

- Date privind liniile de transport public (trasee, lungimi, stații, etc.);
- Documentele care au stat la baza atribuirii prezentului contract de servicii publice;
- Hotărâri ale Consiliilor Locale ale UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare cu privire la activitatea de transport public;

Și pe baza datelor solicitate de la operatorul de transport S.C. URBIS S.A., care s-au referit în general la:

- Datele financiare ale companiei;
- Organigrama companiei pentru activitatea de transport public;
- Număr de bilete/abonamente vândute, număr de călători pe an și pe linii;



- Programul de circulație;
- Parcul de autovehicule;
- Numărul de kilometri efectuați anual;
- Subvențiile obținute pentru diferite categorii de persoane care beneficiază de acest drept.

Informațiile primite au fost considerate ca fiind corecte și asumate, consultantul nerealizând cercetări suplimentare cu privire la aceste date și informații, care stau la baza concluziilor și a propunerilor.

2 Situația existentă

2.1 Prezentarea localității

2.1.1 Amplasament

Aria de analiză este reprezentată de unitățile administrativ teritoriale membre ale „**Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare**”. Zona de analiză este situată în partea de Nord-Vest a României, în județul Maramureș, și include municipiul de reședință Baia Mare. Această zonă acoperă o suprafață de 498.78 km², reprezentând aproximativ 8% din suprafața județului Maramureș. Relieful este variat incluzând zone montane, precum regiuni depresionare și colinare din jurul orașului Baia Mare. Rețeaua hidrografică este dominată de râul Someș, împreună cu afluenții săi, râul Lăpuș și Săsar.

Aria de analiză este formată din unitățile administrativ teritoriale:

- Baia Mare - Municipiu reședință de județ;
- Baia Sprie - Oraș;
- Tăuții-Măgherăuș - Oraș;
- Recea - Comună.



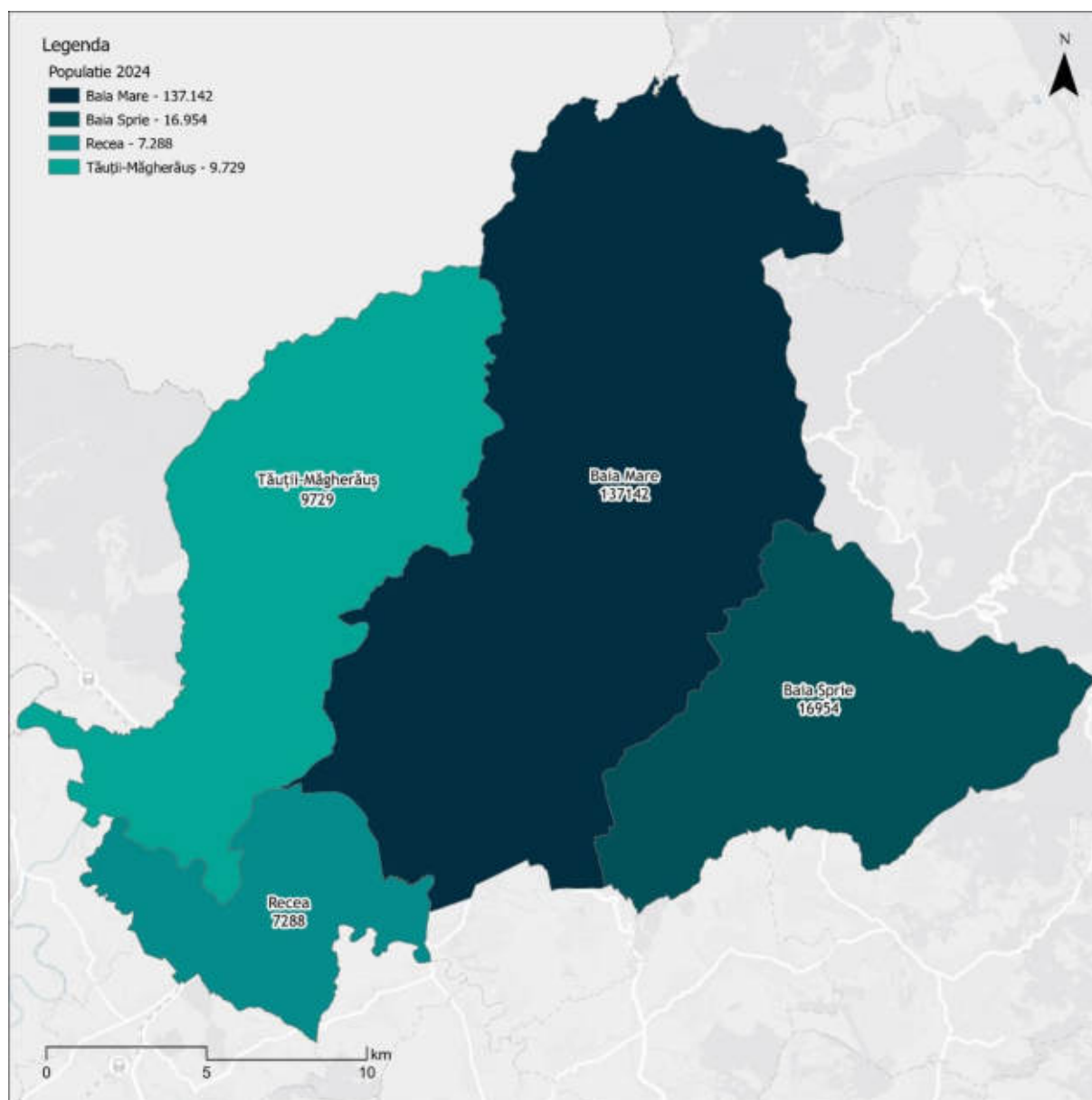
Figură 2-1 Așezarea geografică a ariei de studiu

2.1.2 Populație și demografie

Populația ariei de studiu este de 171.113 locuitori, reprezentând 33,59% din populația totală a județului Maramureș, conform datelor furnizate de Institut Național de Statistică.

În imaginea de mai jos este prezentată populația fiecărui UAT membru al Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare.

Efectivul și structura populației

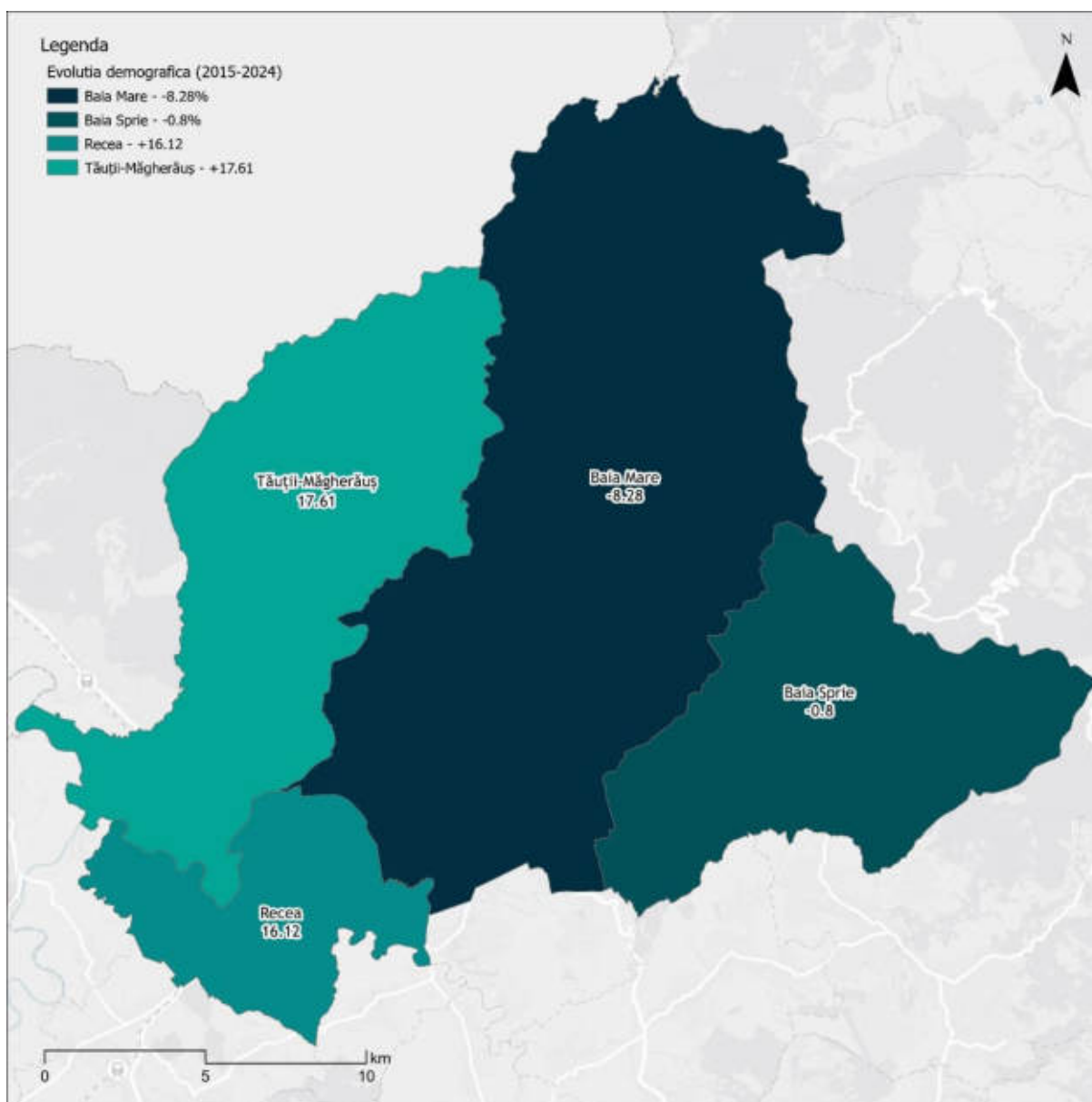


Figură 2-2 Populația declarată în aria de studiu în anul 2024

Conform PATN Secțiunea a IV-a (NUTS 3 la nivel european): Municipiul Baia Mare este o localitate de rang II, cu o populație de 137.142, reprezentând 26,93% din populația județului, conform INSSE 2024.

Dinamica populației

În ceea ce privește dinamica populației, la nivelul zonei analizate, se constată importante fluctuații față de acum 10 ani pentru UAT-urile componente.



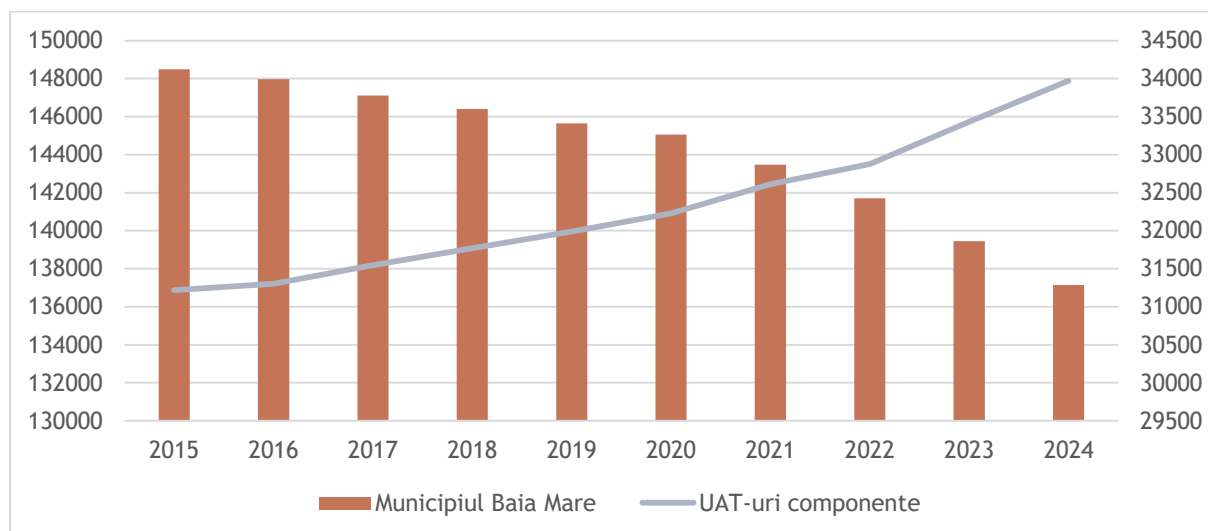
Figură 2-3 Fluctuația populației după domiciliu în aria de studiu pentru ultimii 10 ani

Conform datelor analizate, zona de analiză înregistrează scăderi anuale cuprinse între 0.2% și 1%, media fiind de 0.54%.

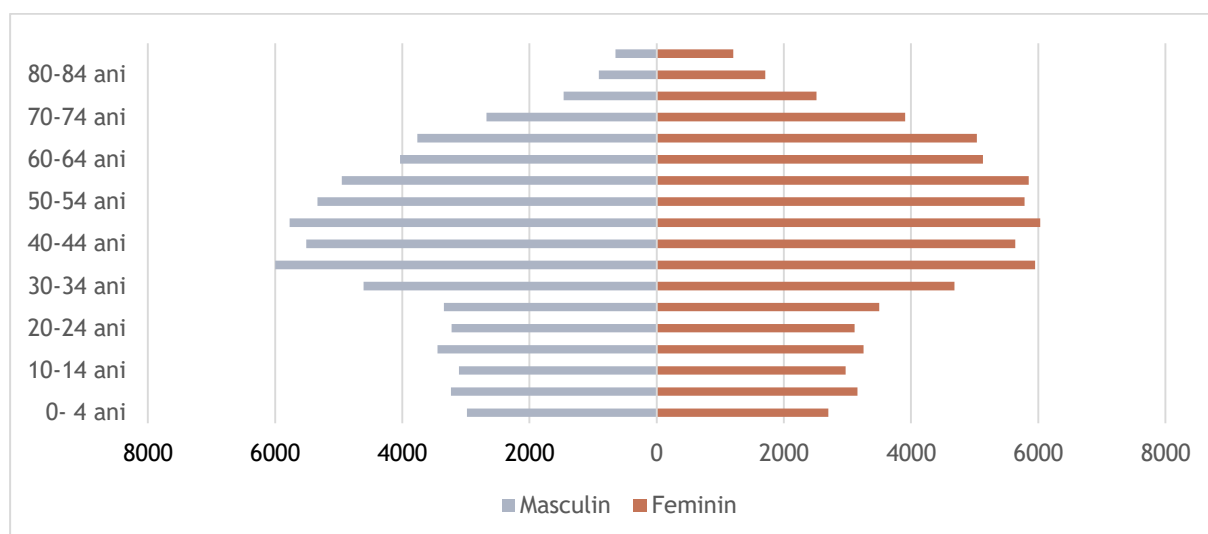
Atât din figura anterioară cât și din graficul următor, se poate observa fenomenul migrației populației către comunele învecinate municipiului Baia Mare, cetățenii preferând să își mute domiciliul în zonele vecine/periferice ale municipiului.

Totuși, activitățile precum viața socială, timp liber sau locul de muncă se realizează în municipiul Baia Mare, motiv pentru care un transport public local de călători eficient și modern va determina populația să renunțe la autoturismul personal în detrimentul transportului public.

Creșterile notabile sunt înregistrate în Tăuții-Măgherauș și Recea. Vorbind în cifre absolute, zona analizată a avut o reducere a populației de circa 8.600 de persoane.



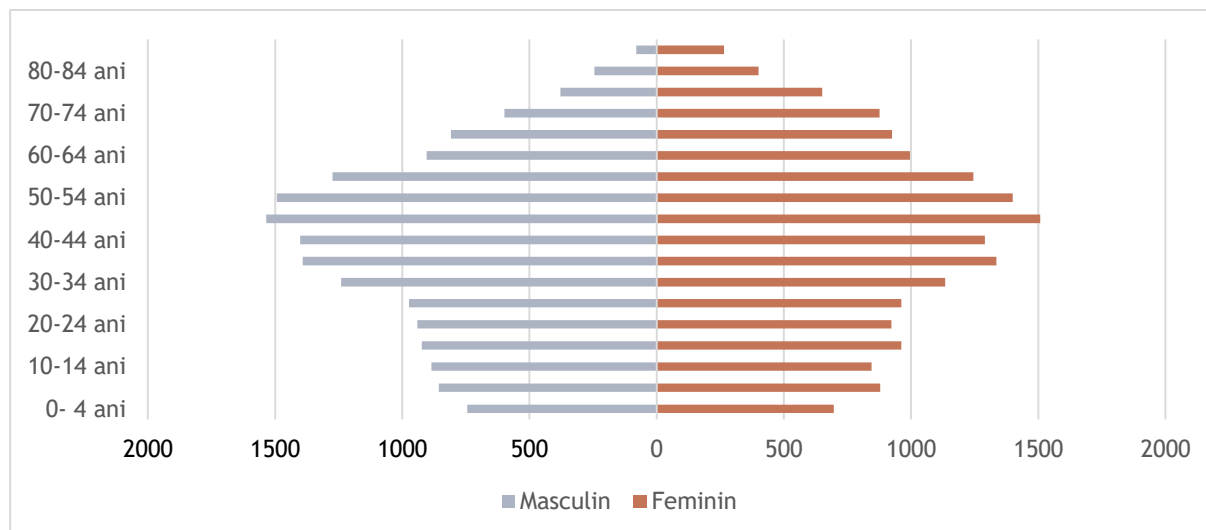
Figură 2-4 Fluctuația populației în ultimii 10 ani pentru UAT-urile din zona de analiză



Figură 2-5 Piramida vârstelor pentru anul 2024, municipiul Baia Mare

Piramida municipiului Baia Mare are o bază relativ mică, indicând o populație tânără mai redusă în rândul celor cu vârsta cuprinsă între 0-4 ani și 10-14 ani, comparativ cu grupele de vârstă mai avansate. Este vizibilă o creștere semnificativă a populației din grupele de vârstă medie (40-64 ani), ceea ce indică o populație îmbătrânită. Aceasta poate semnala o rată de natalitate scăzută în anii recenti. De la vârsta de 60 de ani în sus, femeile sunt mult mai numeroase decât bărbații, reflectând o speranță de viață mai mare a femeilor, un fenomen comun în majoritatea populațiilor dar mai ales în fostele orașe industriale. Numărul scăzut de persoane sub 30 de ani este un semnal că natalitatea a fost redusă pentru o perioadă mai lungă, afectând pe termen lung baza piramidei demografice.

Piramida UAT-urilor componente zonei de studiu, mai puțin a municipiului Baia Mare, prezintă o concentrație mai mare în grupele de vârstă tinere și medii, semn că UAT-urile respective se dezvoltă constant, urmând ca în următorii 5 -10 ani populația să se stabilizeze.



Figură 2-6 Piramida vârștelor pentru anul 2024, UAT-uri componente ZUF

Rata de înlocuire a forței de muncă indică un deficit de resurse de muncă înregistrat în anul 2024 la nivelul municipiului, rata de 584 de persoane denotă că peste 15 ani la 1000 de persoane ce vor ieși din câmpul muncii, vor fi înlocuite cu aproximativ 584 persoane, rezultând un deficit e forță de muncă de 416 persoane.

Zona formată din UAT-urile componente prezintă o rata superioară, de 670 persoane la 1000 locuitori, ce prezintă tendința populației tinere de a se muta spre zonele periferice/ externe ale municipiului Baia Mare, acest număr fiind în continuare inferior medii din România.

Un alt aspect negativ al structurii populației este proporția scăzută a populației de 0 - 14 ani din totalul populației de la nivelul municipiului.

Tabel 2-1 Indicatori demografici I pentru anul 2024

Indicatori demografici	UAT Baia Mare	UAT Componente ZUF	România
Proporția persoanelor de 0 - 14 ani din populație	13.24	14.44	14.24
Proporția persoanelor de 65 de ani și peste din populație	17.38	15.39	18.17
Gradul de îmbătrânire a populației	131.27	106.58	181.65
Raportul de dependență demografică	44.12	42.52	47.95
Rata de înocuire a forței de muncă	584.00	670.77	837.3

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Grupele de vârstă privind tinerii și persoanele în etate vor fi printre principalii beneficiari ai unui serviciu de transport public în comun: grupele de vârstă 5-9, 10-14 și 15-19 reprezintă tinerii care vor utiliza transportul în comun pentru accesul la unitățile de învățământ, dar și pentru relaxare/plimbare.

Pe de altă parte, grupa de vârstă peste 65 de ani este reprezentată de persoane cu mobilitate din ce în ce mai redusă, pentru care un sistem de transport public accesibil este o soluție pe termen lung pentru rezolvarea nevoilor de mobilitate.

Ambele grupe de potențiali utilizatori pot fi beneficiari de gratuități sau subvenționări ale transportului, astfel încât este esențială identificarea cât mai exactă a numărului de potențiali utilizatori.

În același timp, programul de transport și traseele propuse vor urmări deservirea unităților de interes pentru aceste grupe de vârstă, precum școlile și liceele, iar programul de transport va fi corelat cu programul orelor de curs.

Mișcarea naturală și mișcarea migratorie

În Municipiul Baia Mare cât și în UAT-urile componente ZUF, rata natalității este inferioară ratei mortalității, astfel încât în ultimii ani s-a înregistrat un spor natural negativ accentuat. Valorile sporului natural la nivelul municipiului și la nivelul zonei sunt relativ mai bune decât cele înregistrate la nivel național, dar sunt în continuare negative.

Același fenomen al unei rate a mortalității superioare celei natalității și implicit un spor natural negativ se înregistrează atât în regiunea Nord-Vest a țării, cât și pe întreg teritoriul acesteia.

Tabel 2-2 Indicatori demografici II pentru anul 2024

Indicatori demografici	UAT Baia Mare	UAT Componente ZUF	România
Rata natalității	6.26	6.89	7.12
Rata mortalității (generale)	9.28	9.45	11.15
Spor natural	-3.03	-2.56	-4.03

Tendința de scădere a populației la nivel național va continua, chiar dacă într-un ritm mai lent, luând în considerare prognozele Institutului Național de Statistică și Eurostat. Astfel putem constata că deși populația orașului scade constant, doar o parte redusă din cei care migrează către alte localități o fac schimbându-și domiciliul. Acest lucru face ca localitățile din proximitate să cunoască fenomenul de expansiune în teritoriu.

Datele demografice indică un declin semnificativ al populației în Baia Mare comparativ cu UAT-urile Componente ZUF și România. Baia Mare se confruntă cu o natalitate scăzută și o rată a mortalității stabilă, rezultând într-un spor natural negativ mai accentuat decât în alte regiuni. Aceste tendințe sugerează necesitatea implementării unor măsuri urgente pentru a inversa declinul demografic, cum ar fi stimulente pentru familii, îmbunătățirea condițiilor economice și sociale și atragerea tinerilor să rămână sau să se întoarcă în regiune.

În concluzie, principalele nevoi din perspectiva socio-demografică se rezumă la ameliorarea legăturilor cu aşezările din cadrul zonei metropolitane pentru a facilita accesul populaţiei active la locuri de muncă. Transportul public în cadrul zonei metropolitane va trebui să fie accesibil şi persoanelor cu mobilitate redusă sau a celor în vârstă.

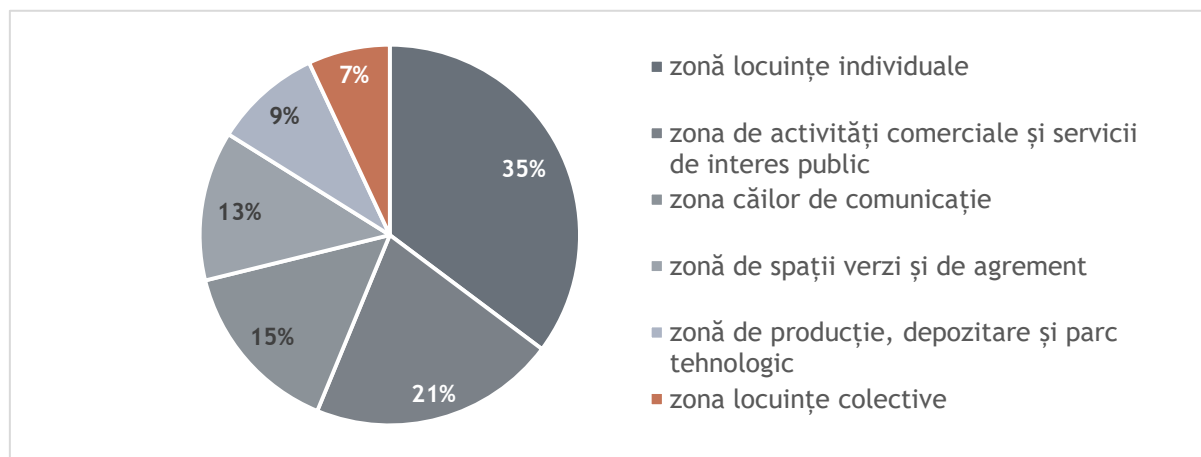
Concluzii:

- Populaţia municipiului este într-o continuă scădere;
- Structura pe grupe relevă îmbătrânirea populaţiei şi scăderea ratei de înlocuire a forţei de muncă, acest deficit având un impact negativ în următorii 15 ani, la nivelul ocupării forţei de muncă;
- Acest fenomen poate fi atenuat printr-o serie de politici economice şi sociale, menite să încurajeze întemeierea de familii, natalitatea în rândul tinerilor, dar şi reîntoarcerea populaţiei emigrantă.
- Dinamica populaţiei indică un proces de suburbanizare generat în mare parte de accesibilitatea populaţiei la oferta funciară existentă în vecinătatea municipiului Baia Mare.

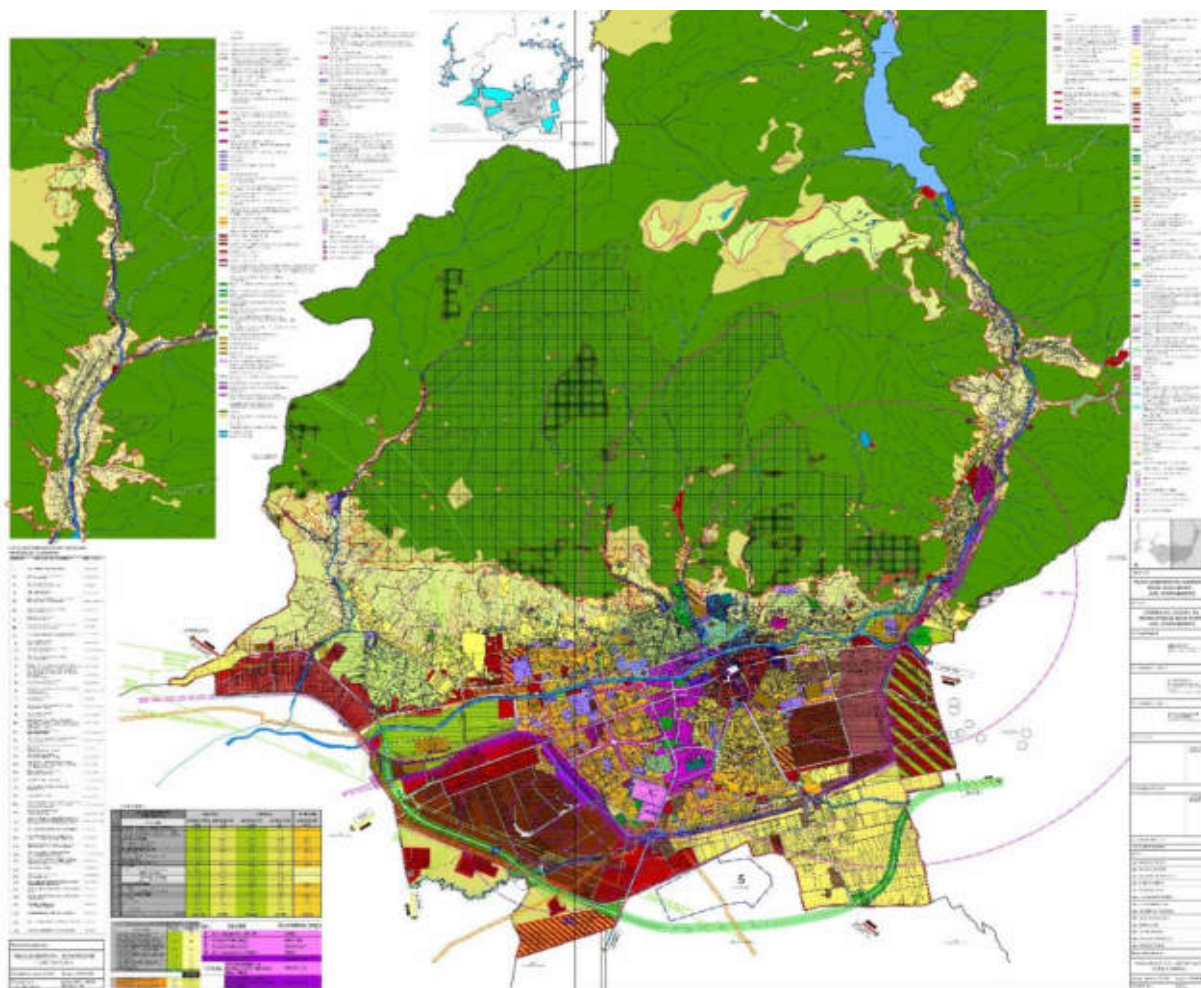
2.1.3 Zone de generare și atracție a deplasărilor

Repartiția populației și relația cu fondul construit

Dezvoltarea spațială funcțională a municipiului Baia Mare se realizează pe baza Planului Urbanistic General și a Planurilor Urbanistice Zonale care au adus efecte în teren până în prezent.



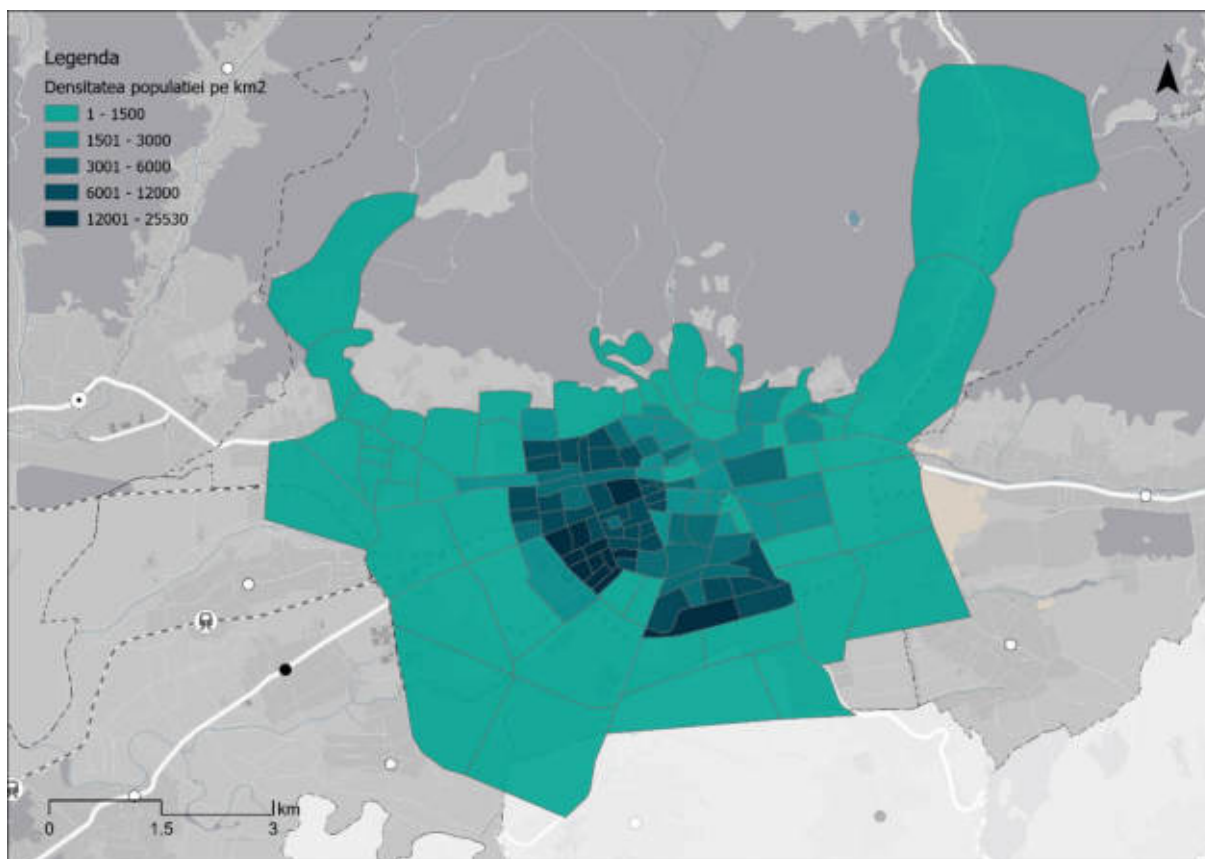
Figură 2-7 Ponderea funcțiunilor conform PUG Baia Mare



Figură 2-8 Tipuri de zone funcționale ale municipiului Baia Mare, extras PUG Baia Mare

Suprafața administrativă a municipiului este de 23.357 ha, dintre care 4.418,26 ha, teren intravilan propus prin PUG.

Structura intravilanului conform PUG Baia Mare, concentrează în linii mari, următoarea zonificare funcțională a intravilanului: zonă de locuințe individuale 35%, zonă de activități comerciale și servicii de interes public 21% și zona de producție, depozitare și parc tehnologic 9%.



Figură 2-9 Densitatea populației pe km2 în Baia Mare, anul 2024

Conform situației existente, zona de locuințe individuale ocupă cea mai mare suprafață a orașului, în special spre periferia orașului, iar locuințele colective se regăsesc în special în zona centrală, dar sunt prezente și inserții de locuințe individuale în zona centrală.

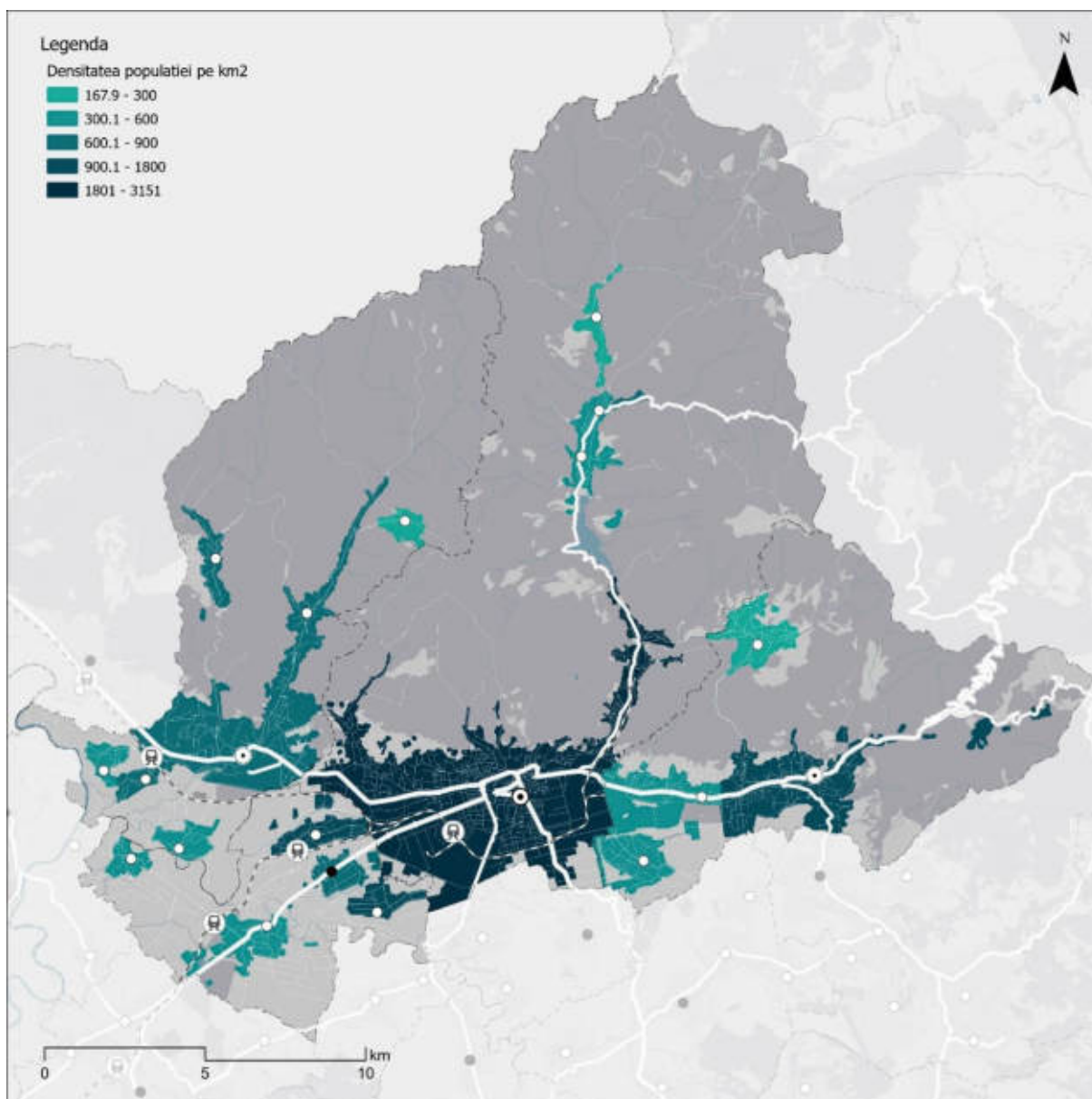
Zona montană are o densitate a populației mai mică în raport cu restul țării, astfel că aici se găsesc cele mai bine conservate regiuni.

Conform figurii - Densitatea populației pe km2 - cea mai mare parte a populației se concentrează în zonele rezidențiale de locuințe colective dezvoltate între malul râului Săsar (la nord), strada Culturii și bulevardul Unirii (la est), calea ferată și strada Dragoș Vodă (la vest) și strada Constantin Brâncoveanu și bulevardul Republicii (la sud), mai exact în cartierele: Traian, Republicii, Gării, Progresului și Vasile Alecsandri, Săsar și Depozitelor.

Zonele cu locuințe colective sunt deservite de principalele circulații ale orașului, cum ar fi: bulevardul Regele Mihai I, bulevardul Decebal, bulevardul Unirii, bulevardul Republicii, dar și de străzi de importanță locală cum ar fi strada Vasile Alecsandri, strada Iuliu Maniu, strada Victoriei, strada Ion Luca Caragiale, strada Alexandru Odobescu, strada Narciselor,

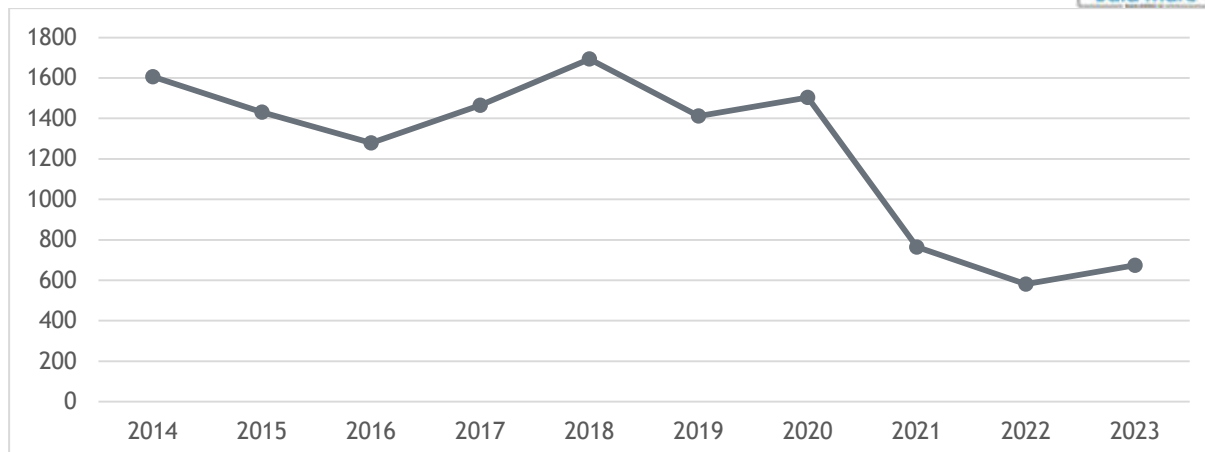
strada Ghiocelor, strada Doctor Victor Babeș sau strada George Enescu. Zonele cu cea mai mare densitate a populației sunt reprezentate de cartiere cu locuințe colective cu regim de înălțime cuprins între P+3-4 și P+9, aflate pe bulevardul Regele Mihai I, în cartierele Depozitelor, Republicii, Gării și Traian.

Această tipologie de locuințe prezintă circulații interne de categoria a IV a, respectiv o bandă pe sens și alei pietonale. Aceste zone sunt bine deservite funcțional, prin centre de cartier, cu dotări comerciale, servicii și zone de agrement. Raportat la această tipologie de locuire, întâlnim cele mai multe probleme legate de parcare a automobilelor și ocuparea spațiului public de mașini și garaje în detrimentul activităților și dotărilor specifice populației rezidente sau a deplasărilor nemotorizate. Pe de altă parte, arealele cu locuințe individuale, prezintă o densitate mică și medie a populației și o folosință extensivă a teritoriului, rezultând areale mari, trasee lungi și zone nedeservite de transport în comun. Astfel de areale prezintă dificultăți în sectorul mobilității persoanelor și îngreunează transportul public. Distanțele mai lungi de parcurs între locuință și principalele dotări de interes public și cotidian, dar și lipsa facilităților destinate pietonilor și bicicliștilor au ca rezultat folosirea automobilului personal și renunțarea la mersul pe jos sau cu bicicleta.



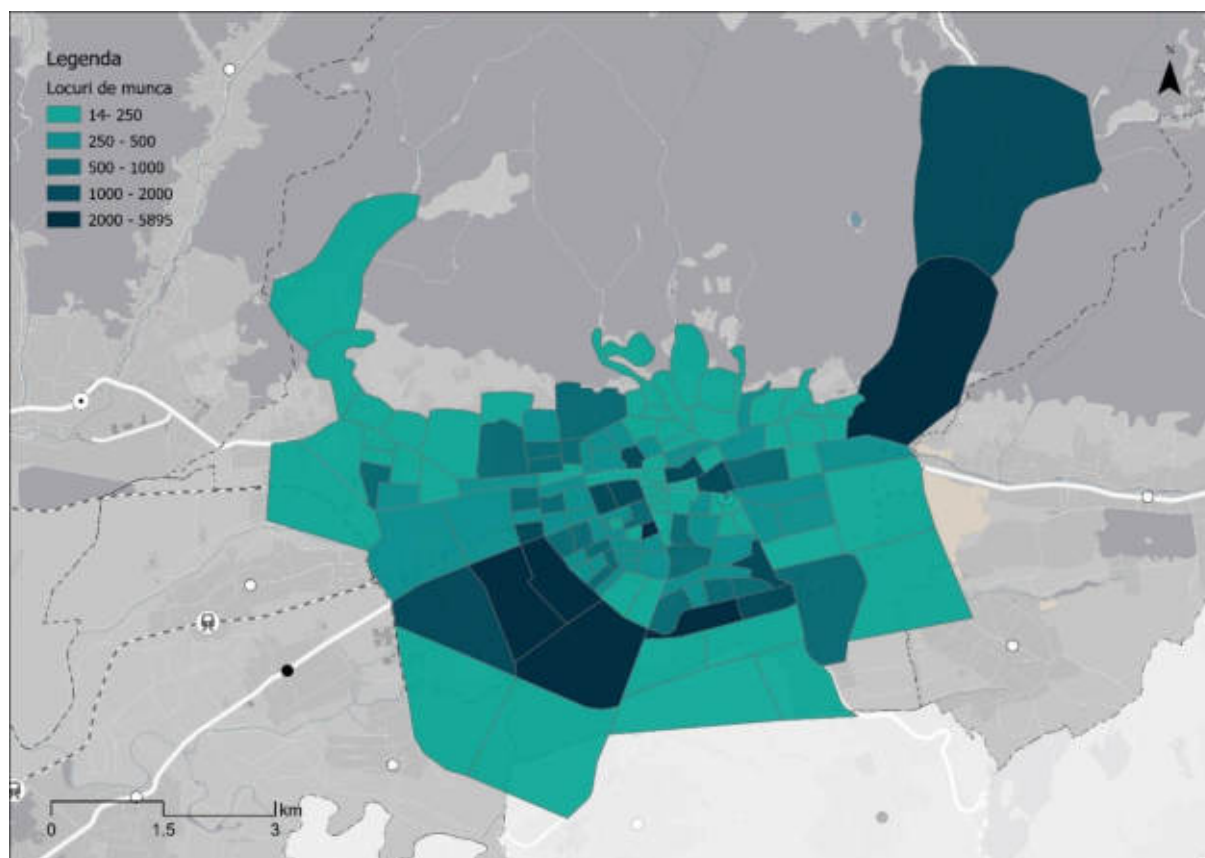
Figură 2-10 Densitatea populației pe km² în aria de studiu, anul 2024

Profilul economic



Figură 2-11 Evoluția numărul șomerilor înregistrați în aria de studiu

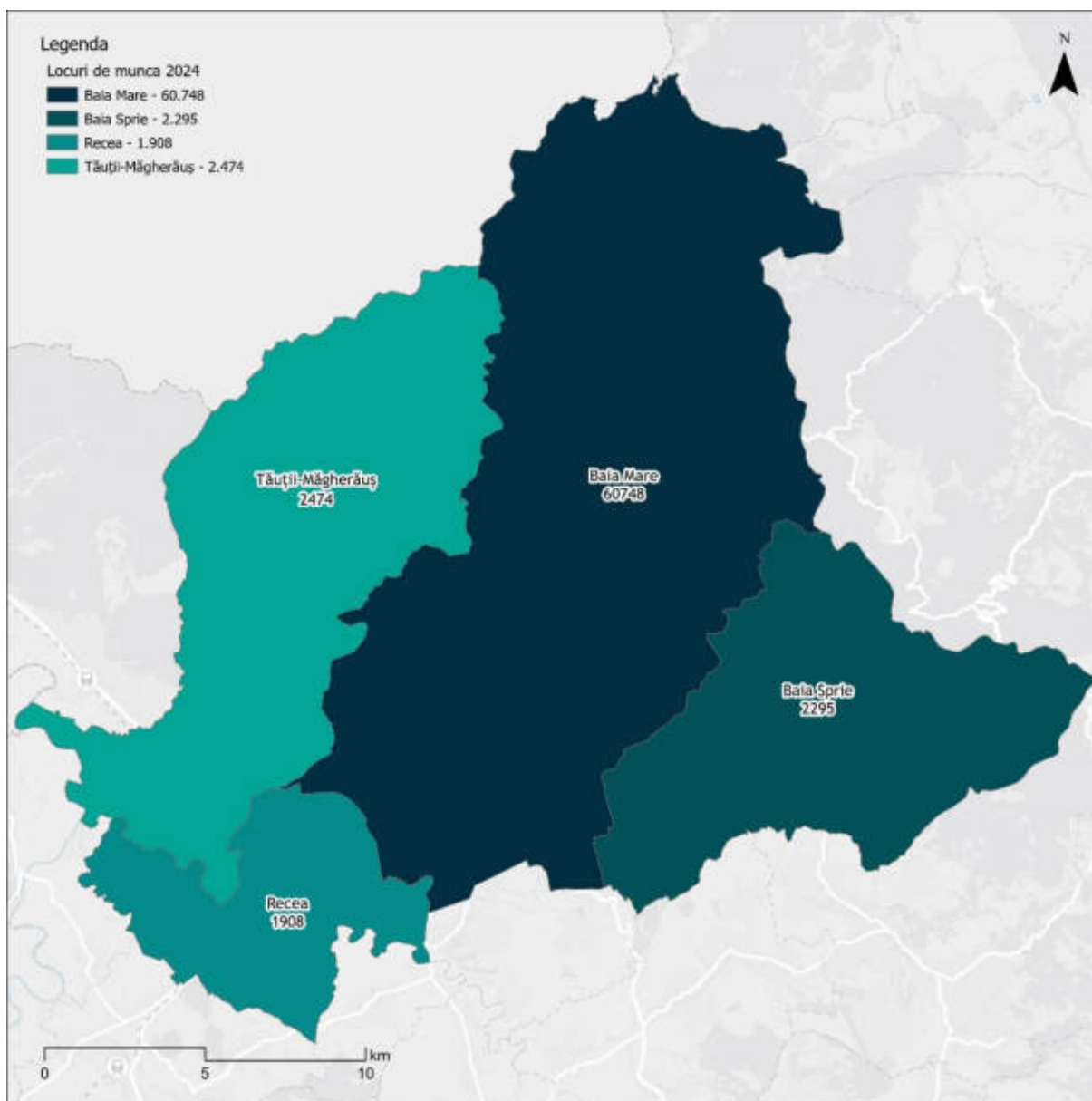
După cum se poate observa în figura de mai sus, numărul de șomeri a variat de la an la an, un trend descendent accentuat înregistrându-se între anii 2014-2016 și 2018-2019. În anul 2023, s-a constatat o ușoară creștere a numărului de șomeri ajungând la un număr de 674 persoane înregistrare la Agenția Națională pentru Ocuparea Forței de Muncă, cu o rată a șomajului de 1,25% la nivelul Municipiului Baia Mare, mult sub rata șomajului la nivel județean de 5,96%.



Figură 2-12 Locurile de muncă la nivelul municipiului Baia Mare, anul 2024

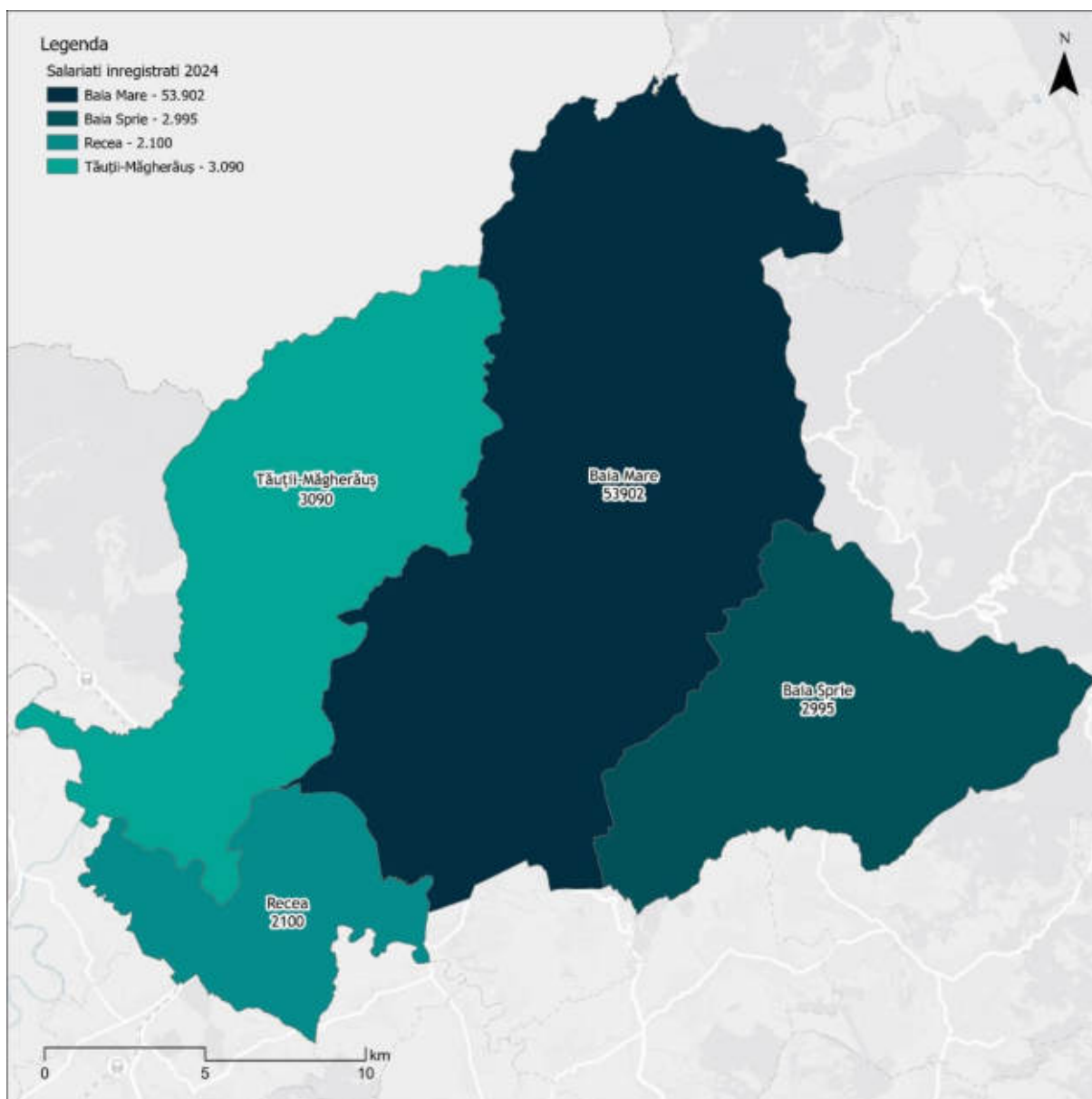
Așa cum se poate observa, zonele industriale și logistice prezintă cele mai multe locuri de muncă, concentrațiile din centru fiind datorate instituțiilor publice, clădirilor de birou și centrelor comerciale.

Profilul economic al municipiului Baia Mare este conturat în jurul comerțului cu ridicata și amănuntul (30%), și construcțiilor (13%). Alte domenii cu un număr semnificativ din populația ocupată: industria prelucrătoare (10%), transport și depozitare (9%), activități profesionale, științifice și tehnice (9%) și hoteluri și restaurante (6%).



Figură 2-13 Locuri de muncă la nivelul ariei de studiu, anul 2024

La nivelul ariei de studiu, locurile de muncă sunt regăsite aproximativ în același număr, cele mai multe fiind regăsite în industria prelucrătoare, comerț cu ridicata și amănuntul și activități profesionale.



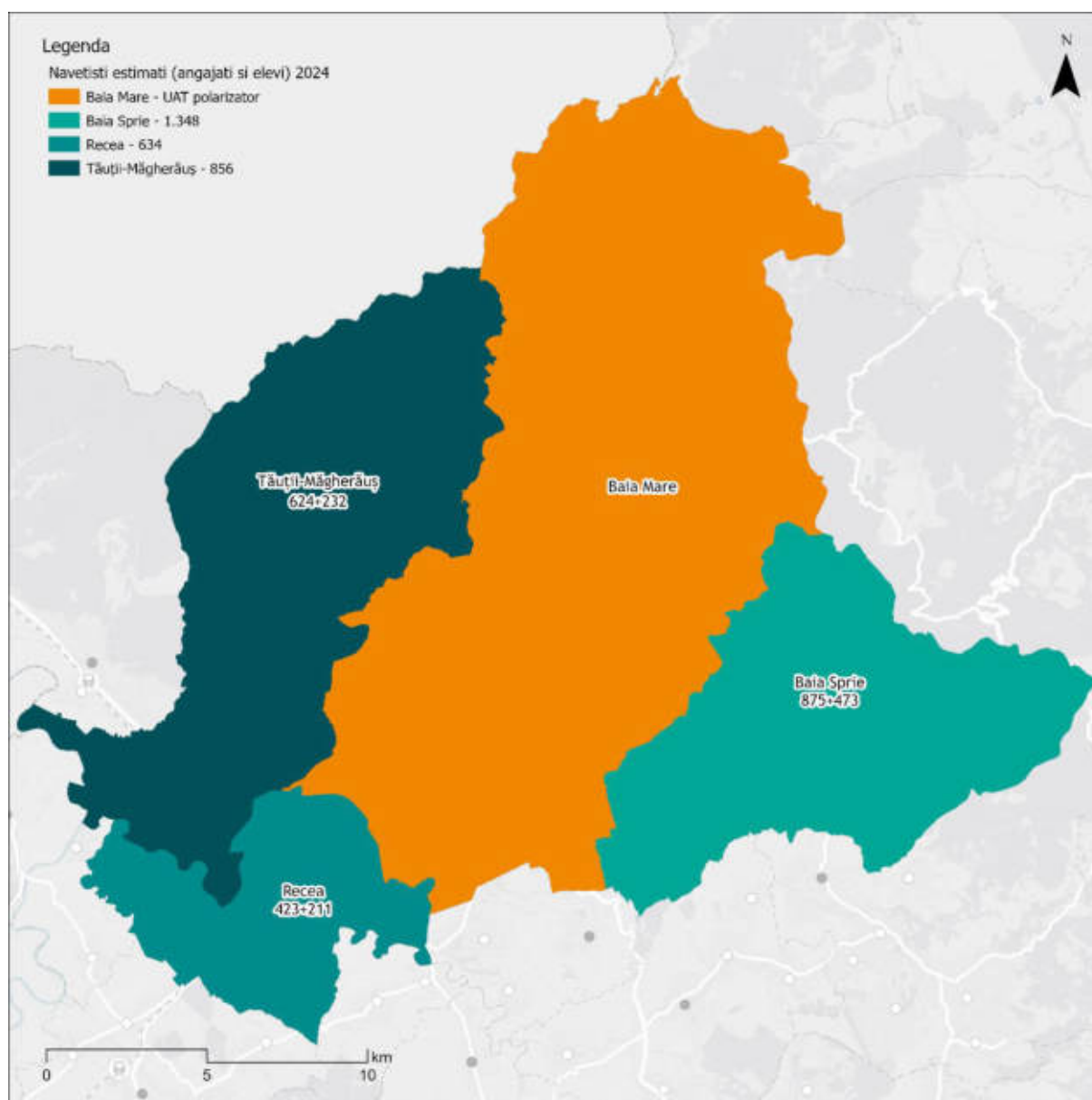
Figură 2-14 Salariați activi la nivelul ariei de studiu, anul 2024

Analiza numărului de salariați activi alături de numărul de locuri de muncă la nivelul unităților administrativ teritoriale prezintă deficite a numărului de locuri de muncă în comunele învecinate municipiului Baia Mare și un surplus în acesta.

Lipsa locurilor de muncă în comunele de domiciliu face ca cetățenii să se deplaseze spre localitățile în care oferta excede cererea locală. Acești cetățeni devenind astfel navetiși ce depind de mijloace de transport (private și/sau publice) pentru a se deplasa spre și dinspre localitatea de domiciliu spre cea în care își desfășoară activitate.

Figura următoare prezintă estimări cu privire la numărul de navetiși (angajați și elevi).

Așa cum se poate observa, municipiul Baia Mare atrage zilnic circa 2.838 de persoane din care aproape 916 sunt elevi. Numărul total al navetiștilor atrași de locurile de muncă puse la dispoziție de municipiul Baia Mare, reprezintă aproape 3.63% din numărul total al salariaților din Baia Mare, municipiul prezentând o atracție medie asupra zonei de studiu.



Figură 2-15 Estimări asupra numărului de navetiști din aria de studiu, anul 2024

Agenți economici

Numărul de agenți economici înregistrat în aria de studiu este de aproape 45% din numărul total de agenți economici activi de la nivelul Județului Maramureș.

Cifra de afaceri a agenților economici înregistrați în aria de analiză se ridică la 18.60 miliarde de lei reprezentând un procent ridicat de 62.47% din cifra de afaceri din Județul Maramureș.

Profitul se ridică la 1.61 miliarde de lei, fiind circa 63% din profitul înregistrat în Județul Maramureș.

Aceste date reflectă faptul că agenții economici din zona de studiu au o productivitate și o eficiență financiară mai ridicate comparativ cu restul județului, consolidând rolul economic esențial în economia Județului Maramureș.

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local vor trebui să țină cont de accesibilitatea către cat mai multe locuri de muncă din oraș. În același timp, frecvențele autobuzelor și programul de circulație va trebui să țină cont de programul de lucru al angajaților din principalele unități economice din oraș.

Concluzii

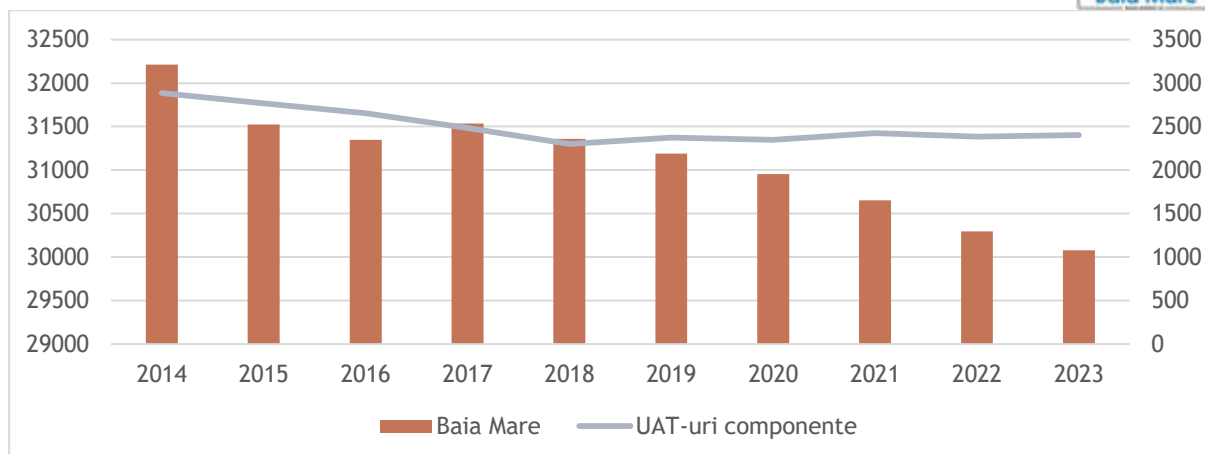
- În perioada 2014-2016 și 2020-2022, la nivelul ariei de studiu s-a constatat un trend descendent accentuat în evoluția numărului de șomeri;
- Amplasarea locurilor de muncă la nivelul municipiului Baia Mare este relaționată cu principalele artere de penetrare în cadrul municipiului, în lungul rețelei feroviare, dar și în zona centrală;
- Cei mai mulți navetiști sunt generați de Orașul Baia Sprie.

Unități de învățământ

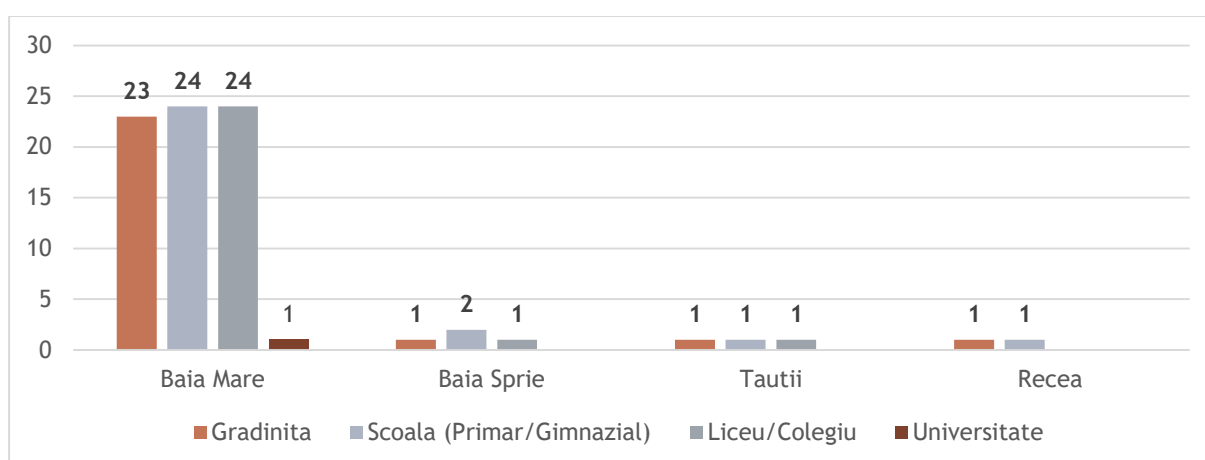
Populația școlară reprezintă totalitatea copiilor din grădinițe și creșe, a elevilor și studenților cuprinși în procesul de instruire și educare dintr-un an școlar/universitar în cadrul educației formale, indiferent de formele de învățământ pe care le frecventează (de zi, seară, cu frecvență redusă și la distanță), programul de studii și de vârstă. Populația școlară de la nivelul ariei de studiu înregistrează în medie o scădere de 0.87% în fiecare an în ultimii 10 ani. Situația populației școlare la nivelul ariei de studiu este prezentată în tabelul de mai jos:

Tabel 2-3 Evoluția populației școlare în UAT-urile componente zonei de analiză

An	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Baia Mare	32211	31522	31346	31535	31357	31190	30954	30651	30296	30076
Baia Sprie	1784	1676	1571	1434	1405	1374	1357	1357	1286	1266
Tăuții-Măgherauș	724	695	685	666	612	650	663	702	721	735
Recea	377	397	396	383	281	349	327	366	378	403
Diferență față de anul anterior (total)		-2.35%	-0.86%	+0.06%	-1.08%	-0.27%	-0.79%	-0.68%	-1.21%	-0.62%



Figură 2-16 Evoluția populației școlare în aria de studiu



Figură 2-17 Numărul unităților de învățământ în aria de analiză, anul 2024

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local va trebui să țină cont de accesibilitatea către unitățile de învățământ din oraș. Programul de transport va trebui să fie corelat cu programul orelor de studiu.

Dezvoltarea zonelor de agrement

Atracțiile turistice și zoneșe de agrement din UAT-urile membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare sunt detaliate în rândurile de mai jos:

Baia Mare:

■ Parcuri și zone de agrement:

- **Parcul Municipal „Regina Maria”:** Una dintre cele mai mari zone verzi din Baia Mare, ideală pentru relaxare, plimbări și activități în aer liber;
- **Centrul Vechi al Orașului:** O zonă pietonală, cu clădiri istorice, terase și cafenele;
- **Lacul Firiza:** O zonă de agrement situată în apropierea orașului, ideală pentru pescuit, plimbări cu barca și picnicuri;

| Atracții turistice:

- **Muzeul de Mineralogie:** Cel mai mare muzeu de mineralogie din Europa, care expune o colecție impresionantă de minerale și pietre semiprețioase specifice zonei;
- **Turnul Ștefan:** Un simbol al orașului Baia Mare, oferind o priveliște panoramică asupra orașului și împrejurimilor;
- **Planetariul:** Un loc educativ fiind cel mai vechi planetariu din România;
- **Muzeul Satului:** Un muzeu în aer liber, care prezintă case tradiționale și obiecte de artizanat maramureșean.

Baia Sprie:**| Parcuri și zone de agrement:**

- **Lacul Bodi (Lacul Mogoșa):** O zonă populară pentru înot, picnicuri și activități de vară, iar iarna este utilizată pentru patinaj;
- **Pădurea Mogoșa:** O zonă ideală pentru drumeții, cu trasee marcate și locuri de camping, inclusiv acces către Vârful Igriș, un loc preferat de turiști pentru peisajele spectaculoase;

| Atracții turistice:

- **Biserica de lemn:** O biserică veche din secolul al XVIII-lea, specifică stilului maramureșean, parte din patrimoniul cultural local;
- **Centrul Vechi al Orașului:** O zonă cu clădiri istorice și monumente ce reflectă istoria minieră a orașului;
- **Mina Baia Sprie:** Fosta mină de aur și argint, care poate fi vizitată în cadrul tururilor organizate.

Tăuții-Măgherauș:**| Parcuri și zone de agrement:**

- **Lacul Nistru:** O destinație pentru pescuit și relaxare, situată într-un cadru natural pitoresc;
- **Pădurea Nistru:** O zonă de agrement care permite drumeții și activități de recreere în natură;

| Atracții turistice:

- **Mănăstirea Habra:** O mănăstire ortodoxă situată într-un cadru natural, loc de pelerinaj și meditație;
- **Aeroportul Internațional Maramureș:** Deși nu este o atracție turistică tipică, aeroportul din Tăuții-Măgherauș este un punct important de acces pentru turiștii care vizitează județul Maramureș.

Recea:**| Parcuri și zone de agrement:**

- **Pădurea Recea:** O zonă verde pentru plimbări și picnicuri, în special în weekenduri;
- **Zone de pescuit:** Recea este cunoscută pentru locurile sale de pescuit recreativ pe râurile din apropiere;

| Atracții turistice:

- **Bisericile de lemn din Recea:** Asemenea multor sate din Maramureș, Recea are biserici de lemn vechi, cu arhitectură specifică regiunii.

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local va trebui să țină cont de accesibilitatea către zonele cu potențial turistic ridicat, iar în același timp ar trebui să asigure o legătură continuă între acestea, în cadrul unui traseu de transport public regulat, cu beneficii conexe pentru utilizatori.

2.1.4 Gradul de motorizare și tendințe de deplasare

Gradul de motorizare

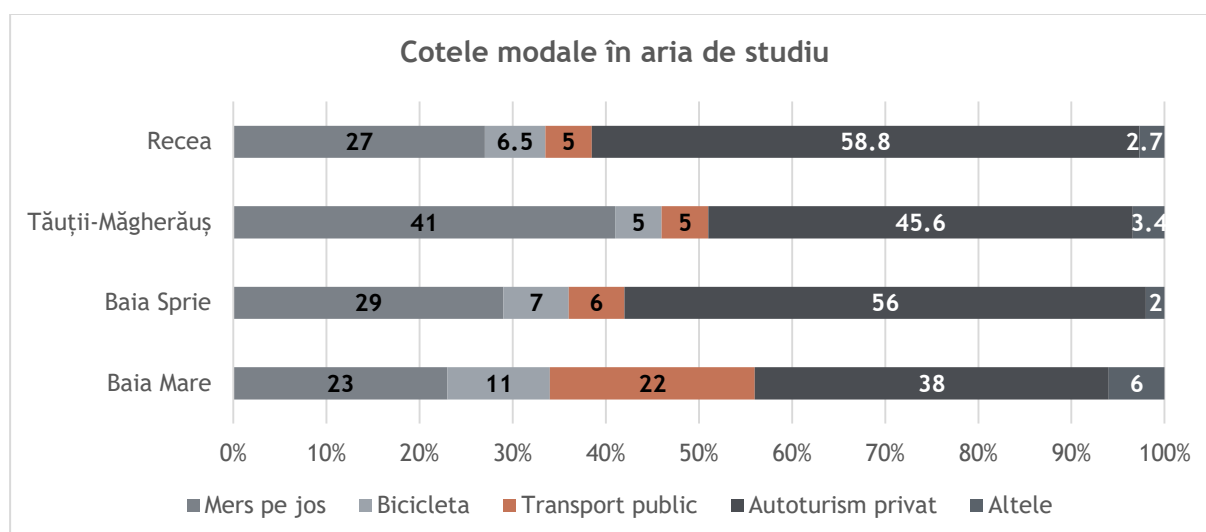
Gradul de motorizare reprezintă un factor fundamental în planificarea mobilității și a transportului public de persoane.

Raportându-ne la datele INS cu privire la populație și datele furnizate de Taxe și Impozite Baia Mare referitoare la numărul de autovehicule înregistrate, la nivelul anului 2022, Municipiul Baia Mare avea un indice de motorizare de 427/1000 de locuitori.

Pentru a face față acestor provocări, studiul de oportunitate va analiza diferite tendințe ale populației, va evalua situația actuală a infrastructurii de transport și va propune diferite soluții în vederea promovării transportului public în detrimentul deplasărilor cu autovehicule personale/ private.

Cotele modale la nivelul ariei de studiu

În ceea ce privește alegerea modului de deplasare, cotele modale prezentate au fost preluate din Modelul de Transport pentru Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Baia Mare și al Zonei Metropolitane. Acestea putând fi vizualizate în graficul următor:



Figură 2-18 Cote modale preluate din Modelul de Transport aferent PMUD BM

Municipiul Baia Mare prezintă cea mai echilibrată distribuție de utilizare a mijloacelor de transport. Acest lucru este influențat de faptul că Baia Mare este cel mai mare oraș din aria de studiu și prezintă o rețea amplă de trasee de transport public.

În localitățile din jurul Municipiului, autoturismul privat domină celelalte moduri de transport, acest lucru fiind generat și din cauza lipsei unei frecvențe ridicate a transportului public și/sau a unui număr mai mare de trasee de transport public.

O strategie de mobilitate pentru aceste localități ar trebui să ia în considerare dezvoltarea transportului public și a infrastructurii pentru biciclete, în special pentru a reduce dependența de autoturisme.

Tabelul următor prezintă o comparație a cotelor modale între diferite municipii din România și Municipiul Baia Mare.

Tabel 2-4 Comparația cotelor modale ale municipiului Reșița cu alte municipii din România

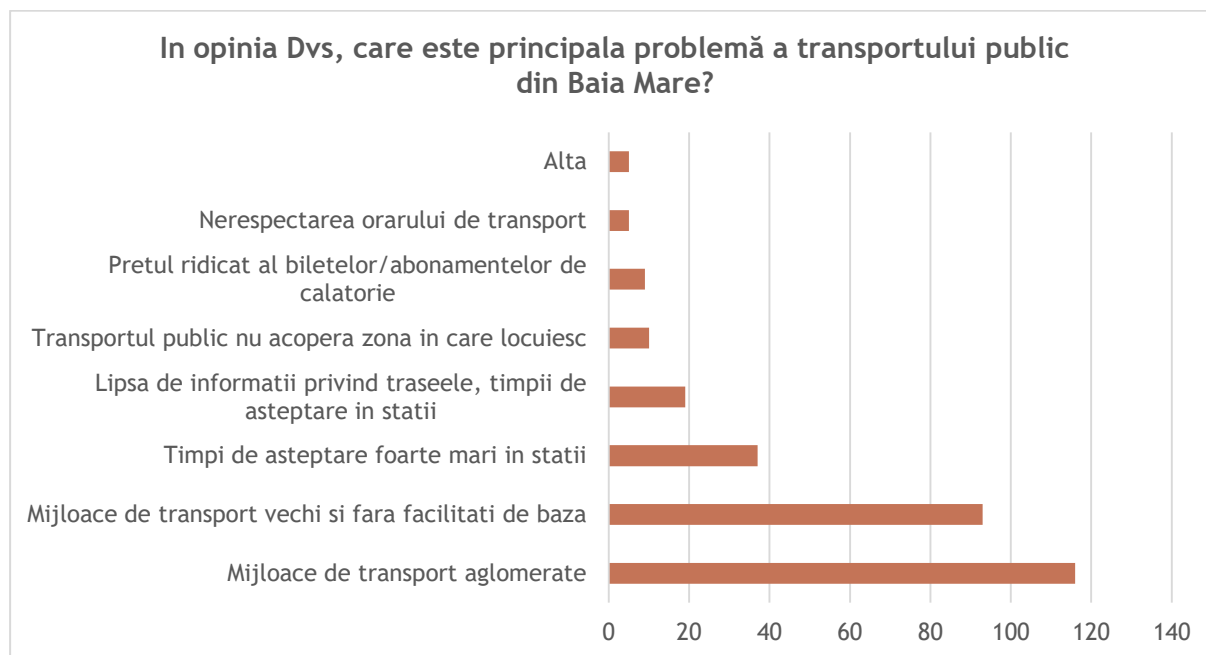
Modalitatea de deplasare cea mai frecventă	Reșița	Bacău	Roman	Lugoj	Baia Mare	Medie
Mers pe jos	30%	26,93%	24,7%	34,2%	29%	28,96%
Transport public	9%	23,47%	24,5%	2,5%	22%	14,87%
Bicicleta	6%	13,29%	6,9%	12,4%	11%	9,65%
Autoturism	55%	36%	43,9%	50,9%	38%	44,45%

Cotele modale ale transportului cu bicicleta și ale transportului în comun din Municipiul Baia Mare se încadrează peste valorile medii ale orașelor analizate. Cota modală a mersului pe jos este mai mare față de medie iar cota autoturismului este sub media municipiilor prezentate.

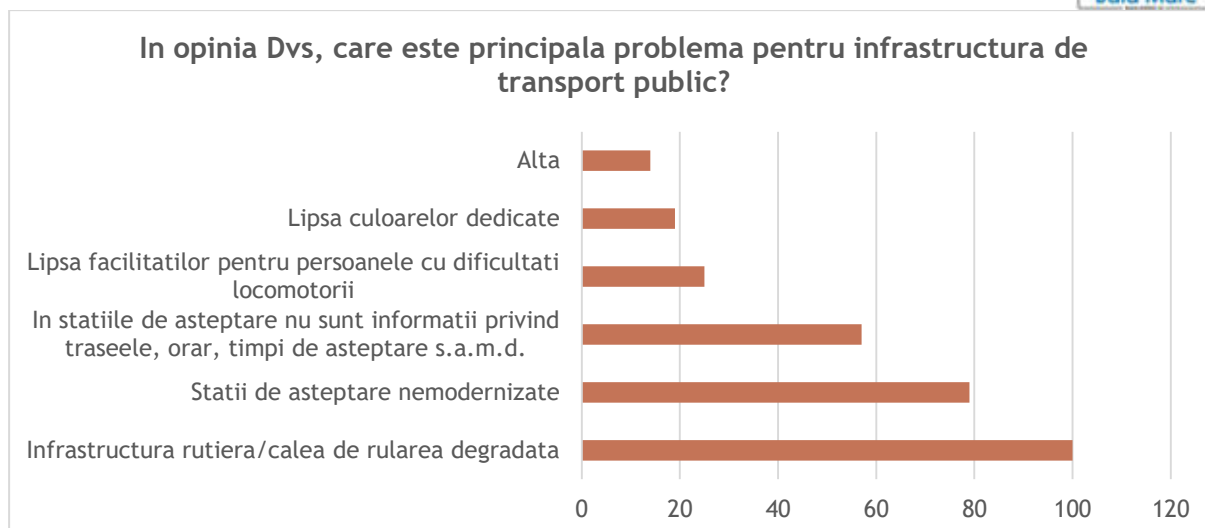
Astfel, putem concluziona că Municipiul Baia Mare este un municipiu cu o diversificare mare a mijloacelor de transport, ce dorește schimbarea tendințelor de deplasare a cetățenilor spre o mobilitate mai sănătoasă, durabilă și ecologică.

Problemele circulației în municipiul Baia Mare

Conform chestionarului realizat în anul 2021 pentru elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă Baia Mare 2021-2027, în ceea ce privește „principala problemă a transportului public” și „principala problemă de infrastructură a transportului public”, cetățenii au răspuns cu:



Figură 2-19 Principala problemă în opinia cetățenilor a transportului public în Municipiul Baia Mare



Figură 2-20 Principala problemă în opinia cetățenilor a infrastructurii pentru transportului public în Municipiul Baia Mare

Aceste probleme influențează modul de transport ales de cetățeni, iar municipalitatea alocă o serie de obiective de investiții cu finanțare parțială sau integrală de la bugetul local în vederea reducerii utilizării autoturismului personal, prin încurajarea folosirii mijloacelor de transport alternative (bicicletă, mers pe jos, transport public).

Pentru soluționarea problemelor identificate, UAT-urile membre au în implementare/au depus următoarele proiecte :

La nivelul municipiului Baia Mare:

- Achiziționarea de autobuze electrice de 12 m și stații de încărcare, având ca obiectiv Implementarea unei strategii care conduce la scaderea emisiilor de dioxid de carbon prin eficientizarea și încurajarea folosirii mijloacelor de transport în comun (autobuze electrice), prin achiziționarea unui număr de 17 autobuze electrice, ecologice;
- Modernizarea bulevardelor București, Republicii, Unirii, Traian și modernizare strada Gării și crearea unor trasee dedicate cu prioritate transportului public în comun și pistă de biciclete-Tronson II Bulevardele București, Republicii și strada Gării;
- Modernizarea bulevardelor București, Republicii, Unirii, Traian și modernizare strada Gării și crearea unor trasee dedicate cu prioritate transportului public în comun și pistă de biciclete-Tronson I Bulevardele Unirii și Traian;
- Modernizarea Bulevardelor Independenței și Decebal și crearea unor trasee dedicate cu prioritate transportului public în comun și pista de biciclete;
- Creșterea mobilității urbane durabile în Municipiul Baia Mare prin modernizarea parcului auto de transport public în Municipiul Baia Mare - etapa I, prin care se vor achiziționa 8 buc. - Autobuze nepoluante 12 m, 3 buc. - Autobuze nepoluante 18 m.
- Implementarea sistemului ITS, a infrastructurii TIC și modernizarea stațiilor de transport în comun în Municipiul Baia Mare, prin care se vor achiziționa 30 stații autobuz ITS.

La nivelul Orașului Baia Sprie:

- Coridor de mobilitate Baia Sprie - Chiușbaia - având ca scop modernizarea infrastructurii rutiere de transport public, cu bandă prioritară pentru autobuze,

piste biciclete, trotuar, achiziție 2 autobuze electrice, achiziție sistem bike sharing. Prin prezentul proiect Linia 21 va fi prelungită până în capătul satului Chiuzbaia.

- Coridor de mobilitate BS BM paralel cu DN 18 - având ca scop extinderea sistemului de transport în comun prin înființarea unei noi rute de transport, achiziția a 2 autobuze electrice și marcarea stațiilor de pe traseu. Modernizarea infrastructurii rutiere pe traseul autobuzelor, concomitent cu crearea unei piste de biciclete și trotuare. Extinderea rețelei de trotuare și de piste de biciclete. Extinderea sistemului de iluminat public pe trotuare și piste de biciclete. Extinderea sistemului de supraveghere a traficului stradal;
- Crearea coridorului de mobilitate Baia Sprie - Mogoșa - Șuior prin realizarea unui Park and Ride, dezvoltarea infrastructurii de bike - sharing, prin amenajarea accesului pietonal spre zonele de bike - sharing;

La nivelul Orașului Tăuții-Măgherăuș:

- Achiziționarea de stații de reîncărcare pentru vehiculele electrice (5 stații);
- Reabilitarea străzilor 133 și 114 pe traseul Autobusului nr.6;

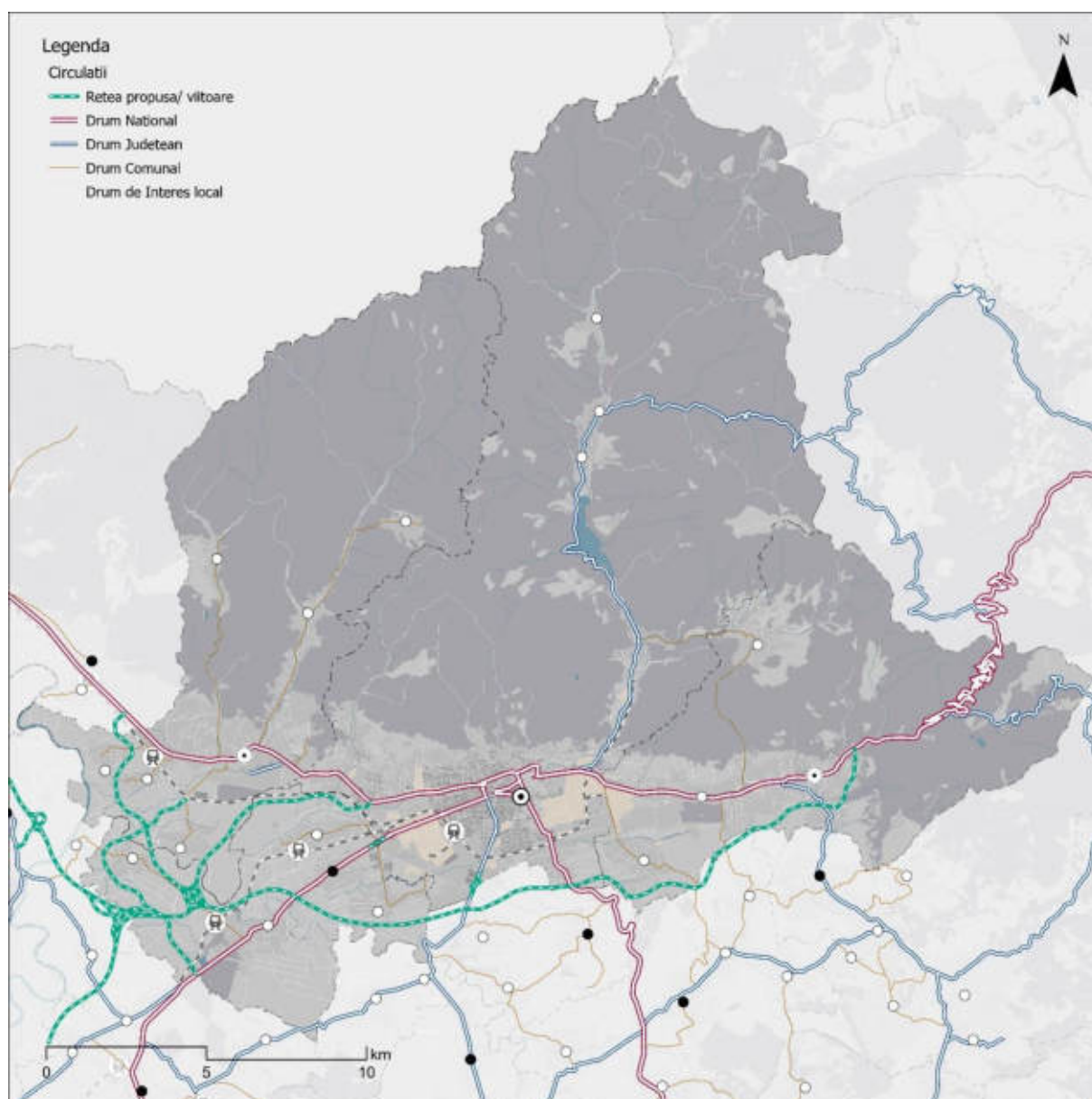
La nivelul comunei Recea:

- Achiziționarea a 5 autobuze electrice având o lungime de minimum 12m. De asemenea pentru încărcarea autobuzelor se dorește achiziționarea și amplasarea a 5 stații de încărcare lentă și a 2 stații de încărcare rapidă a autobuzelor electrice, acestea urmând a fi amplasate pe raza municipiului Baia Mare, pe terenul S.C. URBIS S.A.

În urma realizării acestor proiecte, o parte din problemele actuale se vor diminua iar calitatea rețelei stradale se va îmbunătăți.

2.1.5 Transportul rutier

Aria analizată este amplasată la convergența mai multor coridoare majore de transport la nivel național, și anume 1C care pătrunde în Municipiul Baia Mare din două direcții, fiind principalul drum de penetrație care face legătura cu celelalte localități, atât la nivel regional cât și național. Dinspre vest, DN1C face legătura Baia Mare - Satu Mare, distanța dintre cele două localități fiind de 60 km, iar dinspre sud-vest se realizează legătura Baia Mare - Cluj Napoca, distanța fiind de 150 km. În partea de sud a municipiului mai există o conexiune cu celelalte localități care se realizează prin intermediul Drumul Național 18B. Acest drum se intersectează cu DN1C în localitatea Cășeu, volumul de trafic urmând să fie preluat și condus către Dej, Bistrița-Năsăud (DN17C) sau Cluj Napoca. La nivelul conectivității cu Municipiul București, legătura principală este drumul E58 (via Cluj), distanța fiind de 595 km.

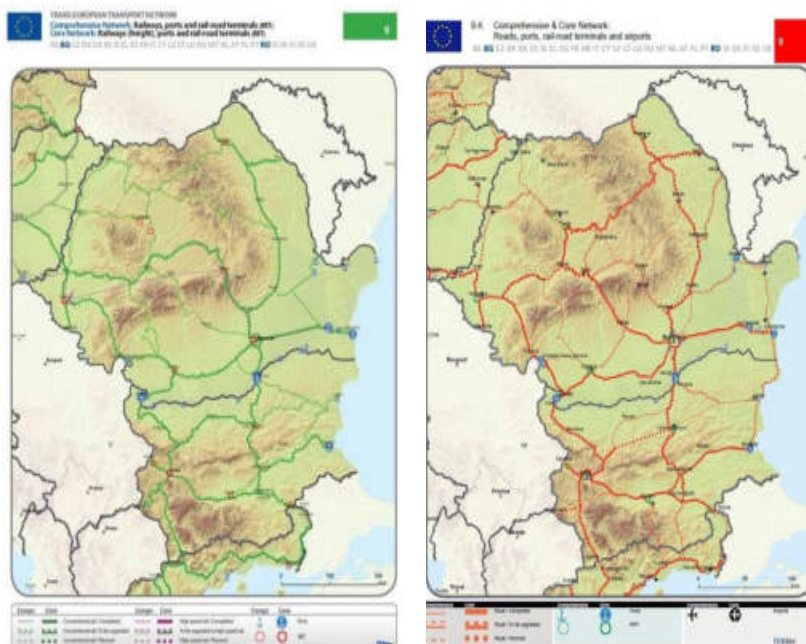


Figură 2-21 Încadrarea în rețeaua națională de drumuri

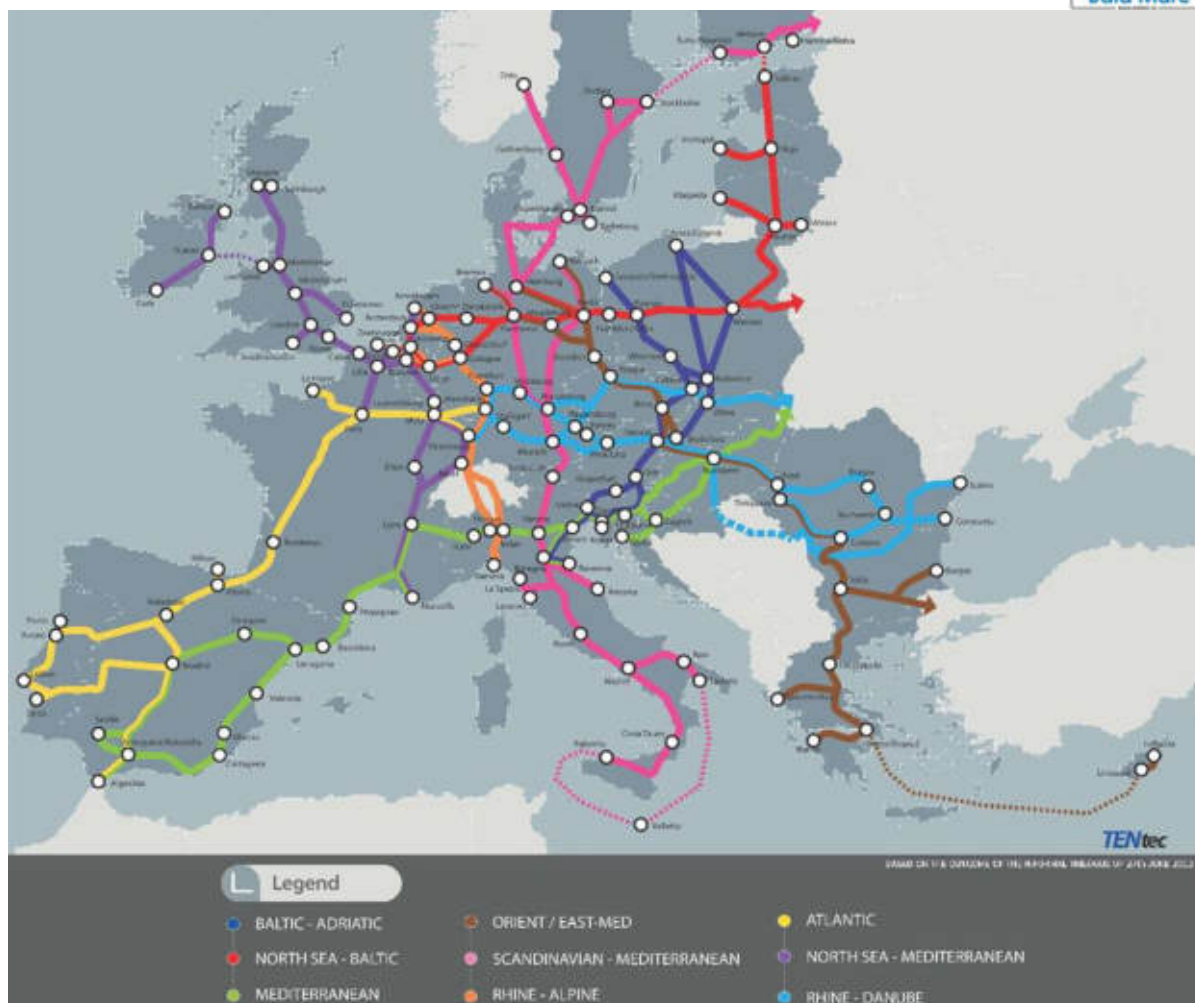
Relația cu rețeaua TEN-T

Municipiul Baia Mare se află pe traseul rețelei TEN-T Comprehensive (secundar) prin intermediul coridorului Turda - Halmeu (rutier). Din perspectiva coridoarelor Municipiul Baia Mare nu beneficiază de conectivitate primară la cele coridoare TEN-T (Coridorul nr. 4,

Orient-East Med, și Coridorul nr. 8, Rhin-Dunăre)



Figură 2-22 Rețeaua TEN-T Națională



Figură 2-23 Coridoare principale TEN-T

Rețeaua rutieră la nivelul municipiului Baia Mare

În prezent, principala modalitate de deplasare a populației din municipiul Baia Mare este cea cu autoturismul, conform datelor prelucrate din răspunsurile primite în cadrul cercetării sociologice efectuate în etapa de Culegere a Datelor.

Din punct de vedere topologic, gradul de integrare a unei rețele locale în structura rețelei naționale poate fi determinat prin calculele care stabilesc proprietățile intrinseci ale grafurilor corespunzătoare rețelelor infrastructurii de transport. În tabelul următor sunt prezentate diferite niveluri de integrare a rețelei de transport local (căreia îi corespunde un graf reprezentat cu arce cu linii subțiri - exemplificat pentru prima categorie de arce care leagă nodurile 1, 2, 3, 4, 5) și rețeaua de transport național (căreia îi corespunde un graf reprezentat cu arce cu linii îngroșate - de exemplu, arcele care leagă nodurile 0 - 6 în graful pentru prima categorie).

Tabel 2-5 Tipuri de integrări între rețeaua de drumuri națională și cea locală

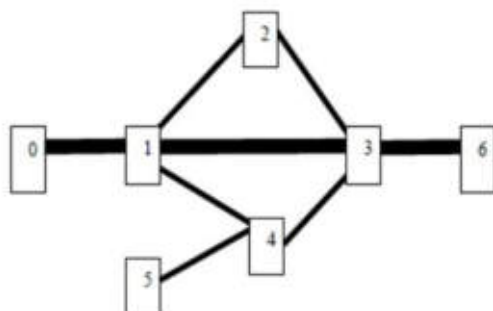
Categorie graf exemplu

Descriere

Categorie graf exemplu

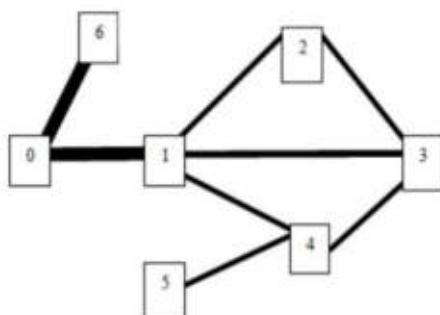
Descriere

Hiperintegrat



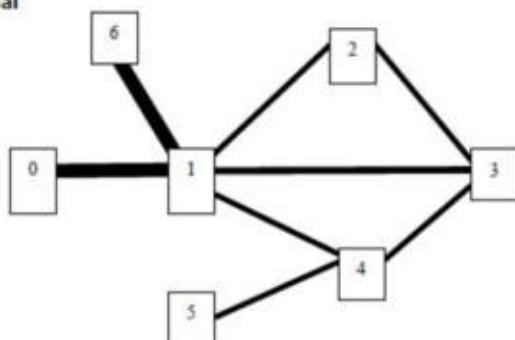
Un graf este hiperintegrat atunci când un arc al rețelei naționale se suprapune peste un arc al rețelei locale (în exemplu, rețeaua națională este reprezentată de nodurile 0 - 1 - 3 - 6 se suprapune peste rețeaua locală alcătuită din nodurile 1 - 2 - 3 - 4 - 5).

Hipointegrat



Un graf este hipointegrat atunci când rețeaua orașului este legată într-un nod periferic de rețeaua națională.

Integrat rațional



Un graf este integrat rațional atunci când cele două rețele, națională și locală, sunt "tangente"; în exemplu, nodul 1 este nod de conexiune a două arce ale rețelei naționale și nod de conexiune cu rețeaua locală.

Analizând situația rețelei de transport din municipiul Baia Mare sub aceste aspecte, pe baza reprezentării grafului corespunzător rețelei de transport rutier din municipiu, se poate concluziona că există o "hiperintegrare", deoarece rețeaua rutieră națională se suprapune cu rețeaua de drumuri locală.

Rețeaua stradală a municipiului Baia Mare și organizarea sistemului de transport sunt influențate de relief și elementele de cadru natural.

Numărul redus de traversări ale Râului Săsar și ale căii ferate, precum și starea necorespunzătoare, le accentuează acestora caracterul de barieră.

Legătura dintre rețeaua națională și cea locală poate fi realizată în mai multe noduri, ceea ce conferă o vulnerabilitate mai scăzută, prin faptul că o disfuncționalitate (întrerupere) a unei joncțiuni nu conduce la izolarea ariei urbane, existând prin conectivitatea multiplă, rute ocolitoare suficiente.

Schema după care este organizată rețeaua principală de trafic din Municipiul Baia Mare este una de tip radial, cu 6 direcții principale, și anume:

- DN 1C Baia Mare - Satu Mare
- DN 1C Baia Mare -Cluj Napoca
- DJ 182B Baia Mare - Șomcuta Mare
- DN 18B Baia Mare - Cășeu (unde se intersectează cu DN1C)
- DN 18 Baia Mare -Iacobi
- DJ 183 Baia Mare - Friza

Rețeaua stradală din Municipiul Baia Mare a fost evaluată din perspectiva:

- Stării tehnice și a clasificării funcționale;
- Vitezelor medii de circulație;
- Siguranței circulației;
- Facilităților oferite transportului public și a transportului nemotorizat (velo și pietonal);
- Ofertei de locuri de parcare;
- Desfășurării transportului de mărfuri.

Starea tehnică a rețelei stradale

Starea tehnică a drumurilor reprezintă un factor important care influențează costurile generalizate ale utilizatorilor, precum și deciziile acestora de efectuare a călătoriilor, în special în ceea ce privește alegerea rutei.

Conform prevederilor Normativului CD 155-2001 „Instrucțiuni tehnice pentru determinarea stării tehnice a drumurilor moderne” acestea pot fi:

Tabel 2-6 Clasificarea stării tehnice a drumurilor publice (sursă: CD 155-2001, Anexa 6)

Stare tehnică	Clasa stării tehnice	Calificativul caracteristicilor				Lucrări obligatorii de întreținere și reparații	
		Capacitate portantă	Stare de degradare	Planeitate	Rugozitate		
Foarte bună	5	foarte bună	foarte bună	foarte bună	foarte bună	Nu este cazul	
Bună	4	cel puțin bună	cel puțin bună	cel puțin bună	cel puțin mediocră	Tratamente bituminoase	Întreținere periodică
			cel puțin mediocră	cel puțin bună	bună la rea	Straturi bituminoase foarte subțiri	
Mediocră	3	cel puțin mediocră	cel puțin mediocră	cel puțin mediocră	foarte bună la rea	Covoare bituminoase	
Rea	2	cel puțin mediocră	cel puțin rea	cel puțin rea	foarte bună la rea	Reciclarea în situ a îmbrăcăminților bituminoase	
Foarte rea	1	rea	foarte bună la rea	foarte bună la rea	foarte bună la rea	Ranforsarea structurii rutiere	Reparații curente

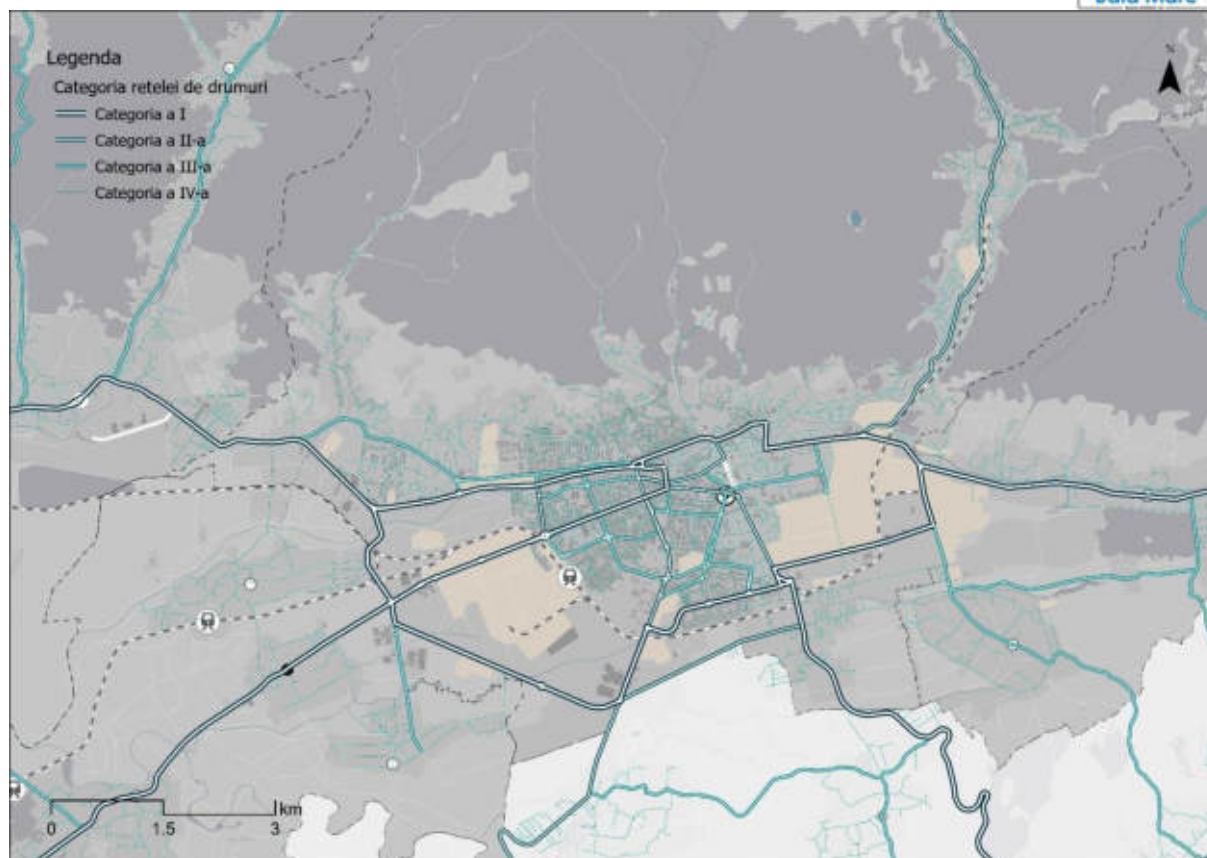
Tabel 2-7 Starea tehnică și tipul îmbrăcămînții a rețelei stradale din municipiul Baia Mare

Stare tehnică circulații	Tip structura	Lungime defalcată (km)	Lungime (km)	Procent
Modernizate	Asfalt/Beton	184.74/2.87	187.61	90.77
	Piatră/Pietriș/Pavaj/Pavele/Balast	2.53/1.17/0.13	3.83	1.85
	Macadam	12.59		6.09
	Pământ	2.65		1.28
	Total	206.68		100%

Clasificarea rețelei stradale

Conform OG 43-1997 și OG 49/1998 privind regimul drumurilor, străzile din localitățile urbane se clasifică în raport cu intensitatea traficului și cu funcțiile pe care le îndeplinesc, astfel:

- **A - străzi de categoria I - magistrale**, care asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcția drumului național ce traversează orașul sau pe direcția principală de legătură cu acest drum; acestea au minim 6 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;
- **B - străzi de categoria a II-a - de legătură**, care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit; Acestea au 4 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;
- **C - străzi de categoria a III-a - colectoare**, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale; Acestea au 2 benzi de circulație;
- **D - străzi de categoria a IV-a - de folosință locală**, care asigură accesul la locuințe și pentru servicii curente sau ocazionale, în zonele cu trafic foarte redus.



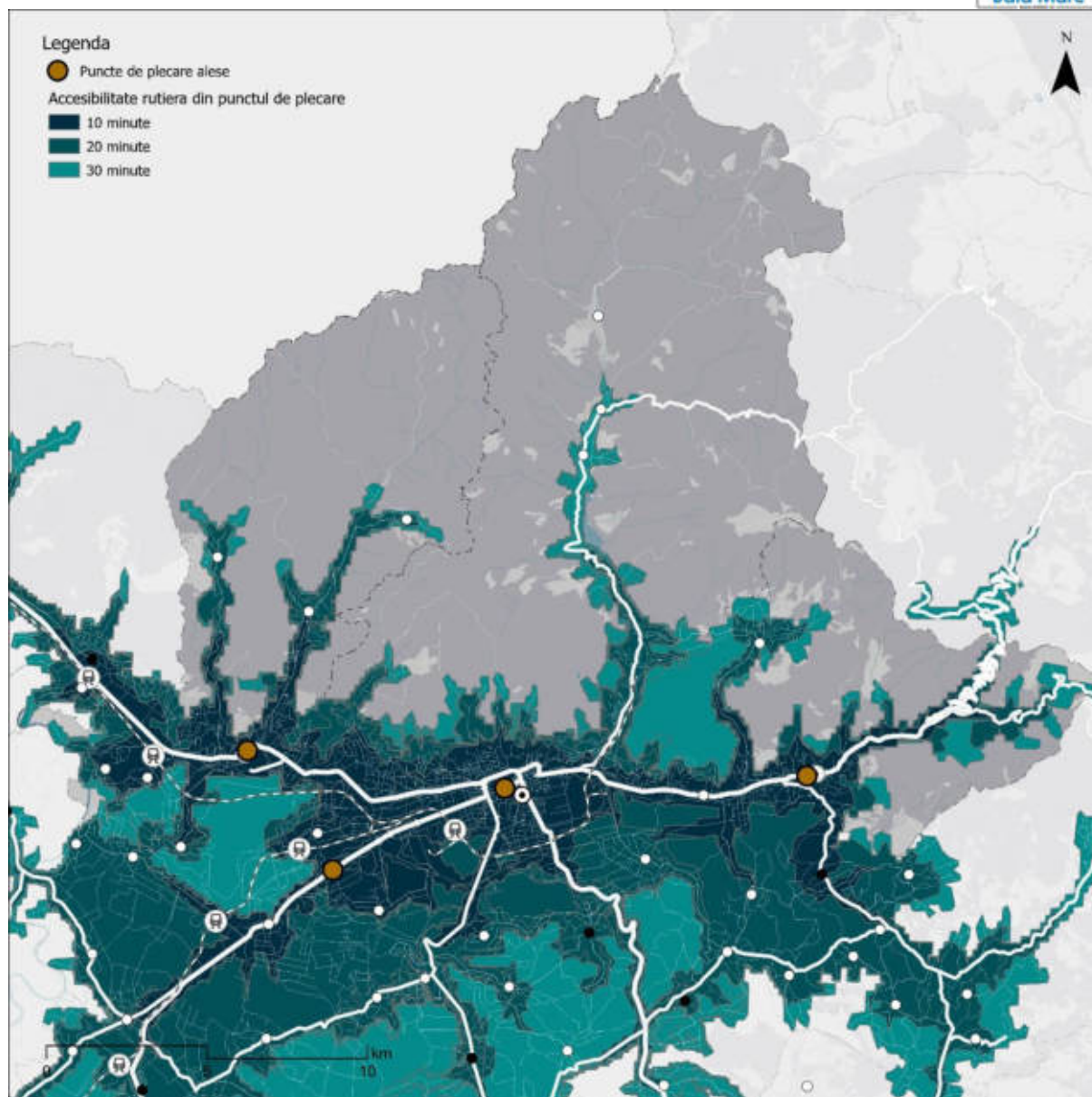
Figură 2-24 Clasificarea rețelei stradale din municipiul Baia Mare

A fost realizată o clasificare a străzilor din municipiul Baia Mare, cu scopul facilitării desfășurării traficului (în special a traficului de camioane grele). Majoritatea străzilor sunt încadrate în categoria a IV-a - de folosință locală (peste 34% din lungimea totală a rețelei stradale), acestea facilitând distribuția traficului în zonele de locuit.

Tabel 2-8 Lungimea rețelei stradale pe categorii funcționale

Categorie Drum OG 43-1997	Lungime (km)	Procent
Categoria I - magistrale	16,65	8,06
Categoria II - de legătură	55,94	27,07
Categoria III - colectoare	62,70	30,34
Categoria IV - de folosință locală	71,39	34,54
Total rețea	206,68	100,00%

Figura următoare prezintă accesibilitatea rutieră din 4 puncte de plecare alese, câte un punct pentru fiecare unitate administrativă teritorială din aria analizată.



Figură 2-25 Accesibilitatea rutieră din punctele de plecare alese

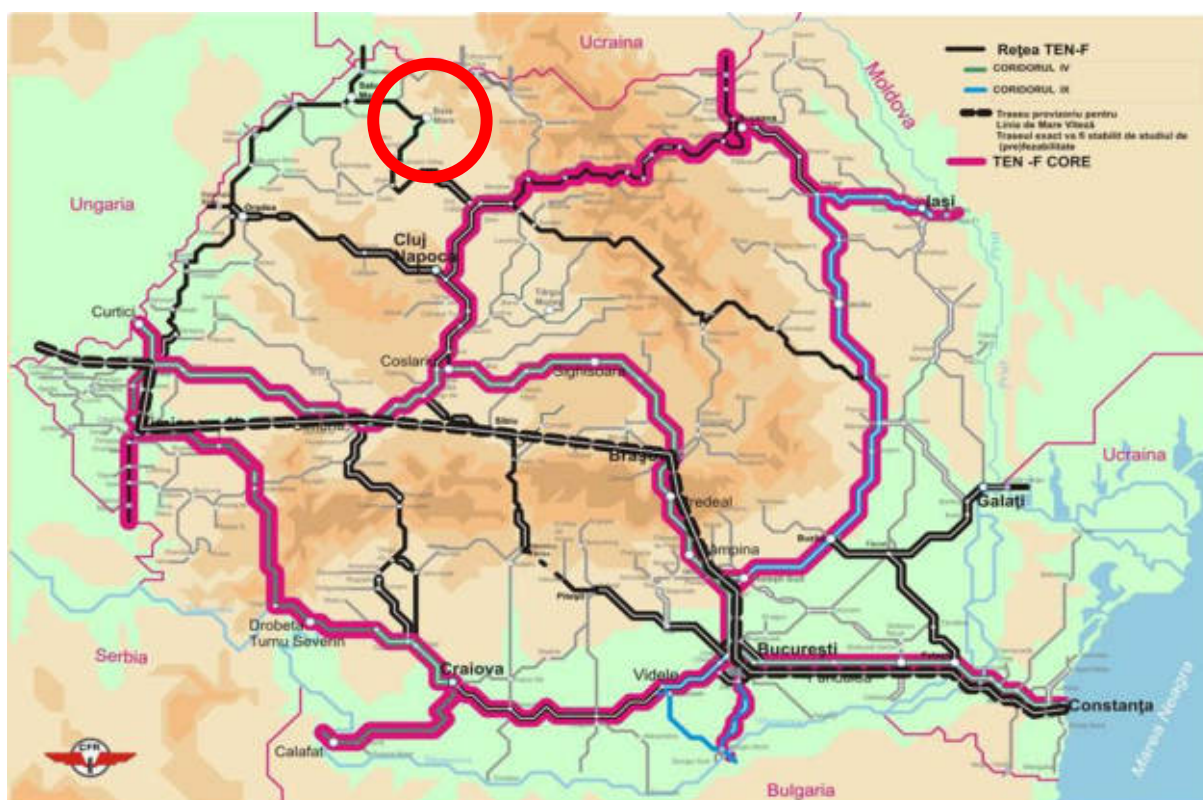
Așa cum se poate observa, rețeaua rutieră deservește și acoperă o arie semnificativă din teritoriul analizat, majoritatea zonelor fiind accesibile în 30 minute cu un autoturism.

2.1.6 Transportul feroviar

Din punctual de vedere al mobilității, situația serviciilor oferite de operatorul regional de transport public de călători trebuie analizată în corelație cu rețeaua de transport regional și național.

Infrastructura feroviară la nivelul județului Maramureș a fost identificată prin cartografierea rețelei furnizate online de CFR Călători, corelată cu analiza unor imagini aeriene ale zonei.

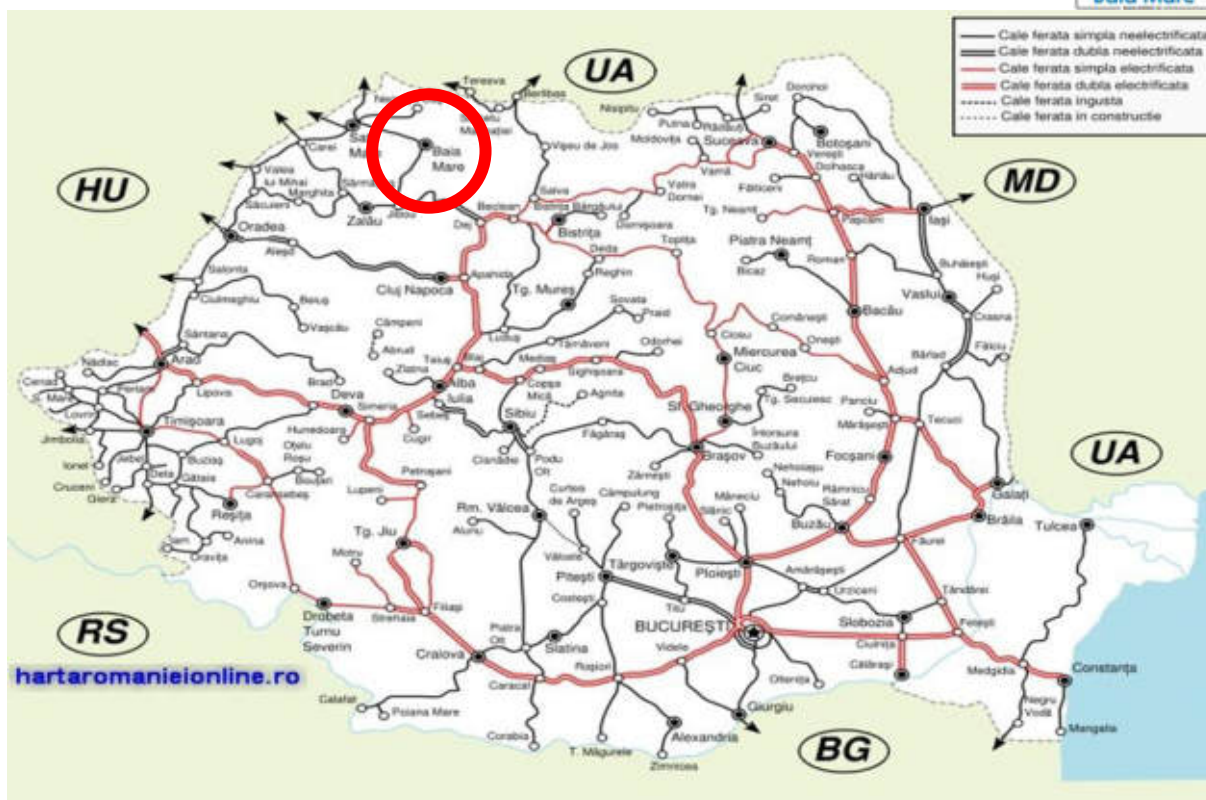
Figura următoare arată infrastructura existentă și nivelul de echipare al acesteia, tipul de coridor ca parte a rețelei europene TEN-T precum și gările principale și secundare la nivelul țării.



Figură 2-26 Infrastructura feroviară la nivel național

Transportul feroviar se desfășoară pe magistrala CFR 400 Brașov - Sfântu Gheorghe - Târgu Secuiesc - Gheorgheni - Miercurea Ciuc - Dej - Jibou - Baia Mare - Satu Mare, care aparține Căilor Ferate Române.

Rețeaua de căi ferate la nivelul județului Maramureș, este reprezentată de calea ferată simplă neelectrificată. Acest lucru presupune că două trenuri nu pot circula simultan prin același punct și sunt necesare operații de încrucișare și depășire, manevre care pot fi efectuate doar în zonele în care linia de cale ferată este dublată. Municipiul Baia Mare este deservit de linia simplă neelectrificată parte a rețelei TEN-T Brașov - Satu Mare (518km), și se află la 624km de București, la 193km de Cluj-Napoca, la 152km de Oradea.



Figură 2-27 Rețeaua de căi ferate în România în funcție de tipul ei

Gara Baia Mare se află în partea sud-vestică a municipiului, la limita sud-vestică a zonei de locuire, fiind o barieră între aceasta și zona de producție și depozitare aflată la extremitatea orașului.

Gara prezintă patru peroane și este utilizată atât de trenuri de călători cât și de către marfă.

Dezvoltarea socio-economică, în special a industriei miniere din zonă, a impus o dezvoltare rapidă a infrastructurii feroviare.

La nivelul municipiului, tronsonul de cale ferată localizat în partea sudică, între gară și zona industrială Cuprom, în lungime de 5 km, era utilizat pentru transportul de mărfuri și materiale. Odată cu închiderea combinatului Cuprom, aceasta a devenit inactivă și reprezintă o barieră fizică în dezvoltarea urbană și fragmentează țesutul urban sudic, având ca rezultat segregarea socială.

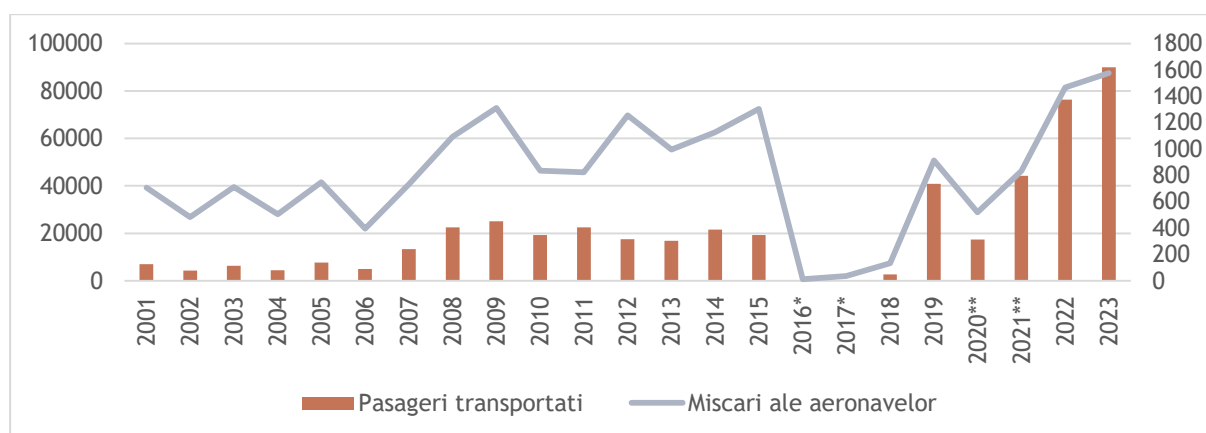
Către nord-est, între combinatele Cuprom și Romplumb, există un alt tronson de cale ferată dezafectat, în lungime de aproximativ 4 km, conectând în trecut cele două zone productive facilitând schimbul de mărfuri. Și această infrastructură reprezintă o barieră fizică și fragmentează țesutul urban.

Între cele două zone aflate la nord, respectiv sud de calea ferată, există o slabă conectivitate, trama stradală având doar patru puncte de traversare: bulevardul Regele Mihai I - pasaj rutier pe sub calea ferată, bulevardul Unirii - trecere nesemnălată la nivel cu calea ferată, strada Mihai Eminescu - calea ferată supratraversează artera de circulație, și strada Oborului (artera de circulație supratraversează calea ferată).

2.1.7 Transportul aerian



Figură 2-28 Imagine reprezentativă a Aeroportului Maramureșean (sursă: <https://aimm.eu>)



Figură 2-29 Evoluția traficului pe Aeroportul Maramureșean

Așa cum se poate observa din graficul anterior, cu excepția anilor 2016-2017 (aeroport închis pentru modernizare) și 2020-2021 (pandemia de SarS-Cov), traficul de pe aeroport prezintă fluctuații. Acesta a început în ultimii ani să fie semnificativ pentru pasagerii transportați, ajungând să fie necesară o suplimentare a curselor. Acest lucru sugerează și potențialul aeroportului în regiune precum și necesarul de a oferi curse și spre alte destinații.

2.2 Transportul public de persoane

Serviciul de transport persoane este asigurat de S.C. URBIS S.A., ce operează curse de transport locale și metropolitane, prin curse regulate la nivelul a patru unități administrativ teritoriale din Zona Metropolitană Baia Mare, și anume: Municipiul Baia Mare, Orașul Baia Sprie, Orașul Tăuții Măgherauș și Comuna Recea.

2.2.1 Prestarea serviciului

În prezent, serviciile de transport public de călători în aria analizată sunt realizate de S.C. URBIS S.A. , pe baza unui contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin curse regulate în Zona Metropolitană Baia Mare nr. 1/23.12.2019, durata contractului fiind de 6 ani, începând cu data de 1 Ianuarie 2020, semnat cu Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Zona Metropolitană Baia Mare” (ZMBM), acționând în calitate de Autoritate Contractantă, în numele și pe seama membrilor săi delegatari ai serviciului de transport public local de călători, după cum urmează: Municipiul Baia Mare, Orașul Baia Sprie, Orașul Tăuții-Măgherauș și Comuna Recea, contract înregistrat în Registrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare sub nr. 3147/23.12.2019.



Cota modală în prezent pentru transportul public în municipiul Baia Mare este de 22%, iar raportat la întreg arealul de studiu de 9.5%.

Conform chestionarului realizat în anul 2021 pentru elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă Baia Mare 2021-2027, în ceea ce privește calitatea serviciului oferit, cetățenii au declarat în proporție de circa 56% că se declară mulțumiți. Cea mai mare inconveniență a populației fiind faptul că „mijloacele de transport sunt mult prea aglomerate” - 39.5%, „mijloace de transport vechi și fără facilități de bază” - 31.6% și „timpii de așteptare foarte mari în stație” - 12.6%.

La nivelul municipiului **Baia Mare**, există mai multe proiecte în curs de implementare, care au ca scop modernizarea și creșterea atractivității sistemului de transport public local, și anume:

- **Achiziționarea de autobuze electrice de 12 m și stații de încărcare**, având ca obiectiv Implementarea unei strategii care conduce la scaderea emisiilor de dioxid de carbon prin eficientizarea și încurajarea folosirii mijloacelor de transport în comun (autobuze electrice), prin achiziționarea unui număr de 17 autobuze electrice, ecologice.

În cazul autobuzelor electrice este necesar ca acestea să ofere o autonomie în modul de tracțiune electrică de transport de minim 100 km pentru autobuzele de categorie normală la o viteză medie de deplasare de 20 km/h și de minim 100 km pentru autobuzele de categorie medie la o viteză medie de deplasare de 20 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de racire/încălzire și încărcare maximă de pasageri.

Autobuzele vor fi dotate cu podea coborâtă pentru a fi utilizate de persoanele cu dizabilități. În zona ușii II, unde este plasată trapa destinată accesului persoanelor cu dizabilități, se va rezerva un spațiu destinat căruciorului. În zona frontală se va prevedea un perete de sprijin (asigurare frână cărucior), iar pe peretele lateral o



bară de susținere. Barele și manerelor de susținere flexibile și cea a mânerelor scaunelor va asigura susținerea tuturor călătorilor aflați în picioare. Autobuzele electrice sunt complet nepoluante, având zero emisii locale de CO₂, precum și zgomot redus față de autobuzele clasice cu motoare diesel. Pentru asigurarea energiei necesare funcționării autobuzelor electrice vor fi achiziționate un 24 stații pentru încărcarea acumulatorilor (17 cu încărcare lentă și 5 cu încărcare rapidă). Stațiile de încărcare a autobuzelor electrice vor fi alimentate și montate de operatorul de transport.

Durata de implementare este de 37 luni, începând din anul 2025 până în anul 2028. Valoarea estimată a proiectului este de 56,032,972.14 lei și are ca sursă de finanțare Programul Regional Nord-Vest 2021-2027.

- **Modernizarea bulevardelor București, Republicii, Unirii, Traian și modernizare strada Gării și crearea unor trasee dedicate cu prioritate transportului public în comun și pistă de biciclete-Tronson II Bulevardele București, Republicii și strada Gării**, având următoarele obiective specifice:

- OS1 -Coridoare de mobilitate urbană pe bulevardele București, Republicii și str. Gării prin crearea de trasee dedicate cu prioritate transportului public în comun în Municipiul Baia Mare pentru îmbunătățirea calității călătoriilor cu transportul public și modurile nemotorizate prin creșterea standardelor de calitate și siguranță în utilizarea acestor moduri de transport;
- OS2 - Reconfigurarea profilelor stradale aferente zonei de intervenție pentru dezvoltarea transportului alternativ nemotorizat, cu biciclete și pietonal;
- OS3 - Modernizarea spațiilor verzi și adaptarea la schimbările climatice în mediul urban;
- OS4- Reducerea timpului de călătorie pentru transportul public, fără a afecta condițiile de trafic în zona de studiu și în afara acesteia.

Durata de implementare este de 50 luni, începând din anul 2025 până în anul 2029. Valoarea estimată a proiectului este de 134,395,617.20 lei și are ca sursă de finanțare Programul Regional Nord-Vest 2021-2027.

- **Modernizarea bulevardelor București, Republicii, Unirii, Traian și modernizare strada Gării și crearea unor trasee dedicate cu prioritate transportului public în comun și pistă de biciclete-Tronson I Bulevardele Unirii și Traian**, având următoarele obiective specifice:

- OS1 -Coridoare de mobilitate urbană pe 2 bulevarde (Unirii-Traian) prin crearea de trasee dedicate cu prioritate transportului public în comun în Municipiul Baia Mare pentru îmbunătățirea calității călătoriilor cu transportul public și modurile nemotorizate prin creșterea standardelor de calitate și siguranță în utilizarea acestor moduri de transport;
- OS2 - Reconfigurarea profilelor stradale aferente zonei de intervenție pentru dezvoltarea transportului alternativ nemotorizat, cu biciclete și pietonal;
- OS3 - Modernizarea spațiilor verzi și adaptarea la schimbările climatice în mediul urban;
- OS4- Reducerea timpului de călătorie pentru transportul public, fără a afecta condițiile de trafic în zona de studiu și în afara acesteia.

Durata de implementare este de 50 luni, începând din anul 2025 până în anul 2029. Valoarea estimată a proiectului este de 75,880,750,63 lei și are ca sursă de finanțare Programul Regional Nord-Vest 2021-2027.

- *Modernizarea Bulevardelor Independentei și Decebal și crearea unor trasee dedicate cu prioritate transportului public în comun și pista de biciclete, având următoarele obiective specifice:*

- OS1 -Modernizarea a 2 bulevarde prin crearea de trasee dedicate cu prioritate transportului public în comun în Municipiul Baia Mare;
- OS2 - Reconfigurarea profilelor stradale aferente zonei de intervenție pentru dezvoltarea transportului alternativ nemotorizat, cu biciclete și pietonal;
- OS3 - Modernizarea spațiilor verzi și adaptarea la schimbările climatice în mediul urban

Durata de implementare este de 52 luni, începând din anul 2025 până în anul 2029. Valoarea estimată a proiectului este de 74,000,947.70 lei și are ca sursă de finanțare Programul Regional Nord-Vest 2021-2027.

- *Cresterea mobilității urbane durabile în Municipiul Baia Mare prin modernizarea parcului auto de transport public în Municipiul Baia Mare - etapa I, prin care se vor achiziționa 8 buc. - Autobuze nepoluante 12 m, 3 buc. - Autobuze nepoluante 18 m. Durata de implementare este de 40 luni, începând din anul 2022 până în anul 2025. Valoarea estimată a proiectului este de 49,953,356.46 lei și are ca sursă de finanțare Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 Fondul Local.*

- *Implementarea sistemului ITS, a infrastructurii TIC și modernizarea stațiilor de transport în comun în Municipiul Baia Mare, prin care se vor achiziționa 30 stații autobuz ITS.*

Durata de implementare este de 45 luni, începând din anul 2022 până în anul 2025. Valoarea estimată a proiectului este de 5,291,902.50 lei și are ca sursă de finanțare Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 Fondul Local.

La nivelul Orașului **Baia Sprie**, există următoarele proiecte în curs de implementare:

- *Coridor de mobilitate Baia Sprie - Chiuzbaia - având ca scop modernizarea infrastructurii rutiere de transport public, cu bandă prioritară pentru autobuze, piste biciclete, trotuar, achiziție 2 autobuze electrice, achiziție sistem bike sharing. Prin prezentul proiect Linia 21 va fi prelungită până în capătul satului Chiuzbaia.*

Durata de implementare a proiectului este din 31.05.2024 până pe 31.08.2028.

Valoarea estimată a proiectului este de 79,137,536.73 lei și are ca sursă de finanțare Programul Regional Nord-Vest 2021-2027.

- *Coridor de mobilitate BS BM paralel cu DN 18 - având ca scop extinderea sistemului de transport în comun prin înființarea unei noi rute de transport, achiziția a 2 autobuze electrice și marcarea stațiilor de pe traseu. Modernizarea infrastructurii rutiere pe traseul autobuzelor, concomitent cu crearea unei piste de biciclete și trotuare. Extinderea rețelei de trotuare și de piste de biciclete. Extinderea sistemului de iluminat public pe trotuare și piste de biciclete. Extinderea sistemului de supraveghere a traficului stradal.*

Valoarea proiectului este de 73,862,316.88 lei și a fost depus la finanțare prin Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 și dacă se va semna un contract de finanțare va necesita implementat până la sfârșitul anului 2029. Traseul nou va lega Baia Sprie de Satu Nou de Sus de-a lungul fostului terasament de cale ferată.

- *Crearea coridorului de mobilitate Baia Sprie - Mogoșa - Șuior prin realizarea unui Park and Ride, dezvoltarea infrastructurii de bike - sharing, prin amenajarea accesului pietonal spre zonele de bike - sharing, ce prevede următoarele activități:*

- Realizarea a 3 puncte de închiriere biciclete (80 buc) și trotinete (20 buc): (CNIPT, str. Dragoș Vodă și capăt linia 8).
- Amenajare platformă și clădire autogară la capăt linie 8 cu parcare și zone pietonale.
- Achiziția a 2 autobuze electrice, unul de 5,5 ml, unul de 11 ml.
- Amenajarea unor trasee pietonale pe: str. Dealul Minei, N. Iorga, Minerilor, Ghiocelului, Lacului, A. Iancu, Luncii.

Valoarea proiectului este de 44,316,729.08 lei și a fost depus la finanțare prin Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 și dacă se va semna un contract de finanțare va necesita implementat până la sfârșitul anului 2029. Traseul nou va lega capatul liniei 8 (Flotatia) din Baia Sprie de Mogosa - Șuior.

La nivelul Orașului **Tăuții-Măgherauș**, există următoarele proiecte în curs de implementare:

- Reabilitarea străzilor 133 și 114 pe traseul Autobusului nr. 6. Reabilitarea întregii infrastructuri de drum și realizarea de trotuare (acolo unde este posibil)

Valoarea proiectului este de 15.909.073,22 lei și a fost depus la finanțare prin Programul Național de Investiții „Anghel Saligny” cu termen de finalizare 31.12.2026.

La nivelul comunei **Recea**, există un singur proiect, care are ca scop:

- Achiziționarea a 5 autobuze electrice având o lungime de minimum 12m. De asemenea pentru încărcarea autobuzelor se dorește achiziționarea și amplasarea a 5 stații de încărcare lentă și a 2 stații de încărcare rapidă a autobuzelor electrice, acestea urmând a fi amplasate pe raza municipiului Baia Mare, pe terenul S.C. URBIS S.A, pentru care comuna Recea va deține dreptul de suprafață pe perioada de minim 10 ani, cu posibilitatea de prelungire prin act adițional.

Valoarea proiectului este de 17.546.611,20 lei și a fost depus la finanțare prin Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 și dacă se va semna un contract de finanțare va necesita implementat în termne de 36 luni.

Prin implementarea acestor proiecte, calitatea serviciilor de transport public va fi sesizabil ameliorată, atât la nivelul mijloacelor de transport prietenoase cu mediul cât și prin creșterea conectivității și accesibilității. Aceste măsuri vor avea un impact major asupra problemelor generate de utilizarea intensivă a automobilelor personale și ocuparea spațiilor publice de parcare la stradă.

Totodată, în vederea creșterii atractivității transportului public, dar și pentru promovarea unei mobilități sustenabile, este necesară înlocuirea flotei existente cu mijloace de transport de tip electric.

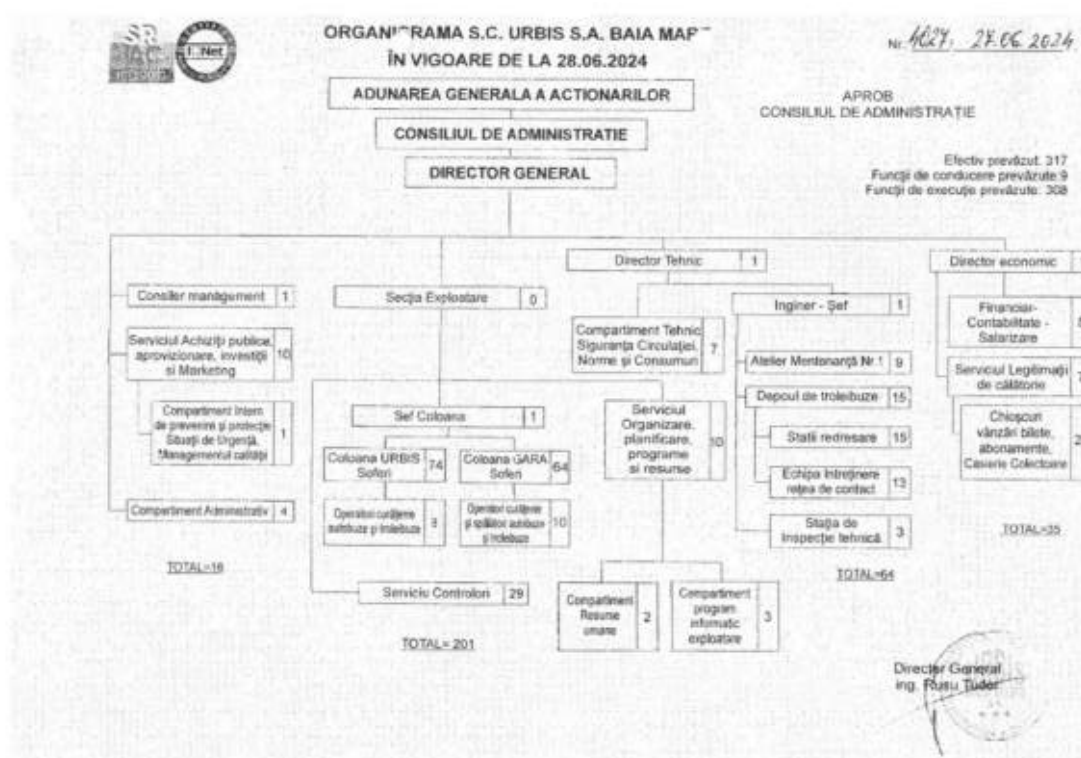
S.C. URBIS S.A. s-a constituit în baza HCL Baia Mare nr. 210/1997, ca urmare a reorganizării Regiei Autonome de Servicii Publice a Municipiului Baia Mare ca societate pe acțiuni, având ca unic acționar Municipiul Baia Mare.

Începând din anul 2012, ca urmare a inițiativei ADI <Zona Metropolitană Baia Mare> (Z.M.B.M.) de organizare a prestării serviciului de transport public la nivelul a 7 Unități Administrativ Teritoriale din cadrul zonei limitrofe municipiului, S.C. URBIS S.A. a devenit operator regional, societate comercială pe acțiuni, având ca acționar majoritar Municipiul Baia Mare care deține un procent de 97,06% din totalul acțiunilor, Orașul Tăuții Măgherauș -

0,98%, Comuna Dumbrăvița - 0,49%, Comuna Recea - 0,49%, Comuna Groși - 0,49% și Comuna Săcălășeni - 0,49%.

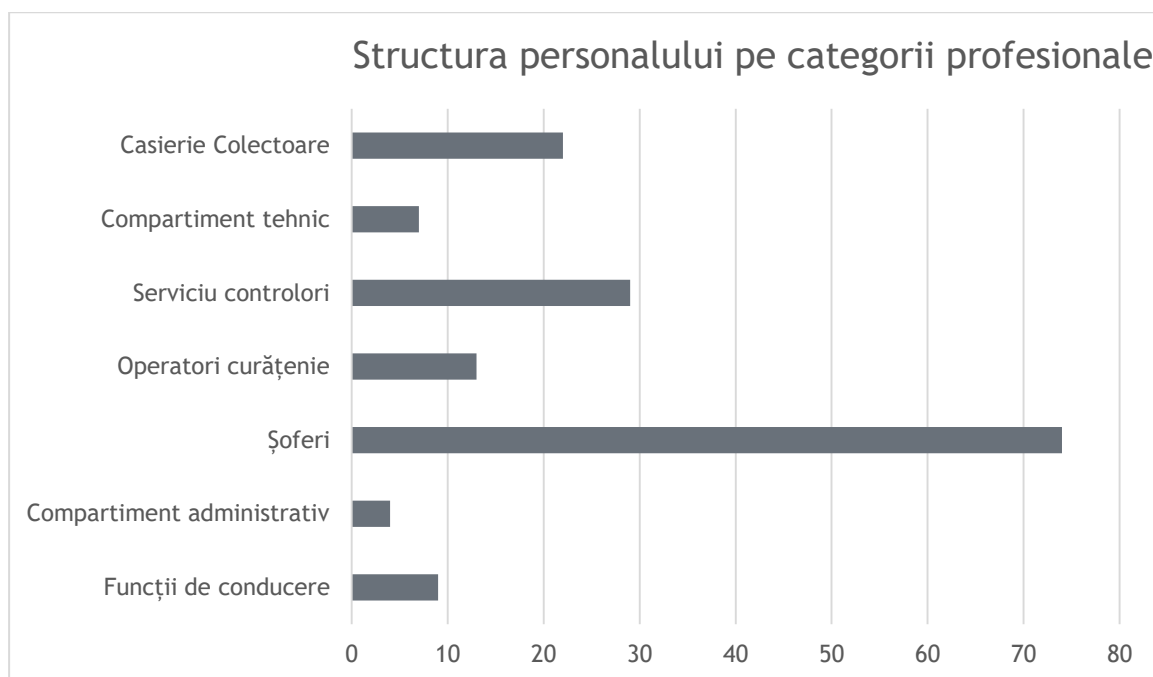
Serviciul de transport public de călători, la nivelul unei zone metropolitane, este considerat, potrivit prevederilor art. 4 alin. 1 lit. b) din Legea nr. 92/2007, serviciu de transport public local. Serviciul de transport de călători la nivelul zonei metropolitane este un serviciu public integrat, fiind un serviciu interconectat într-o zonă geografică determinată, cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a biletelor și un orar unic de transport. În luna ianuarie 2021 U.A.T. Sacalasseni, Dumbravita și Grosi s-au retras din contractul de delegare a gestiunii cu S.C. URBIS S.A. Având în vedere renunțarea U.A.T. Grosi, Dumbravita și Sacalasseni la serviciile operatorului de transport Urbis S.A., Adunarea Generală a Acționarilor este în măsură să hotărască în privința menținerii/ieșirii din acționariatul S.C. Urbis S.A. a acestora.

În ceea ce privește personalul angajat al societății și modul de organizare al acestora în ierarhie, prezentăm mai jos organigrama companiei:



Figură 2-30 Organigrama societății de transport public S.C. URBIS S.A

La data de 27.06.2024, numărul de angajați ai societății este de 317 angajați, din care 9 funcții de conducere și 308 funcții de execuție.



Figură 2-31 Structura personalului pe categorii profesionale

2.2.2 Trasee operate

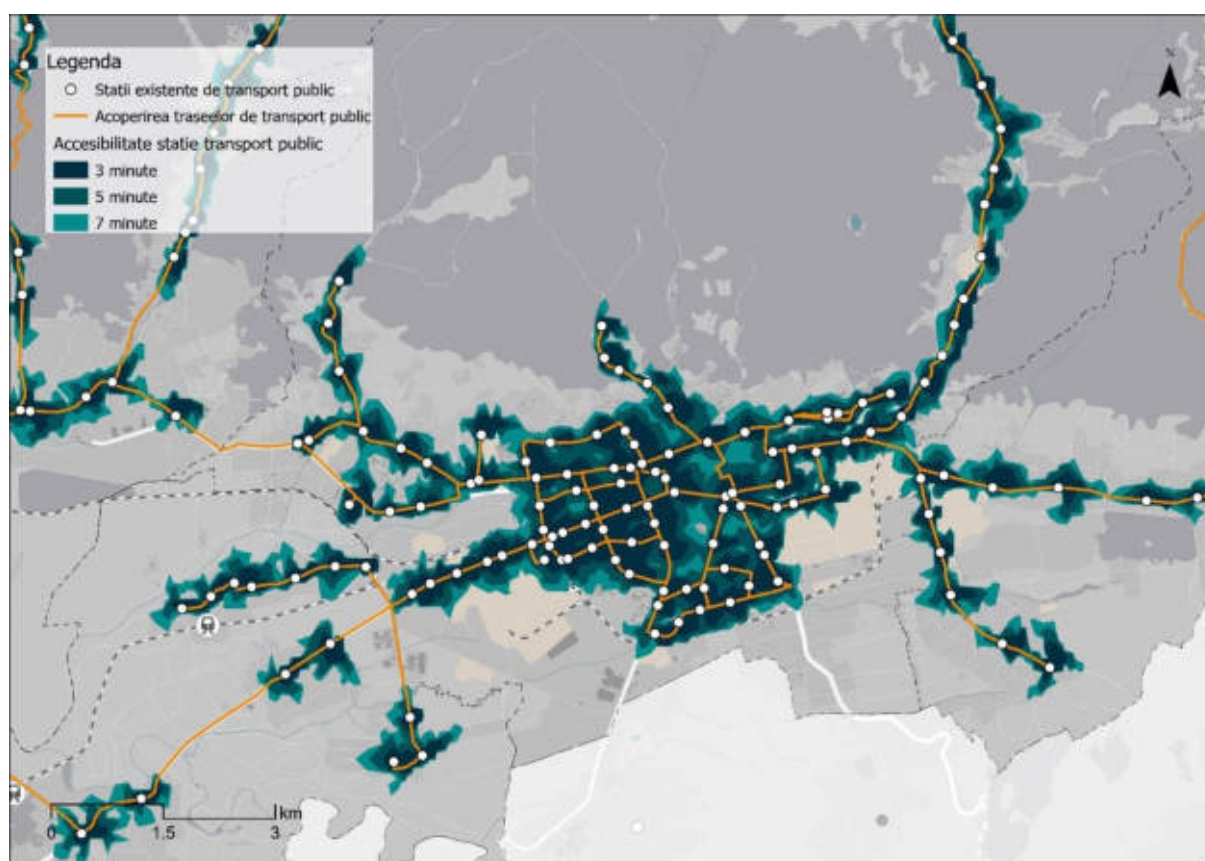
Liniiile de transport public pe care sunt organizate în prezent serviciile de transport public cu autobuzul, în conformitate cu informațiile furnizate pe site-ul operatorului de transport, sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel 2-9 Linii transport public existente în aria de studiu

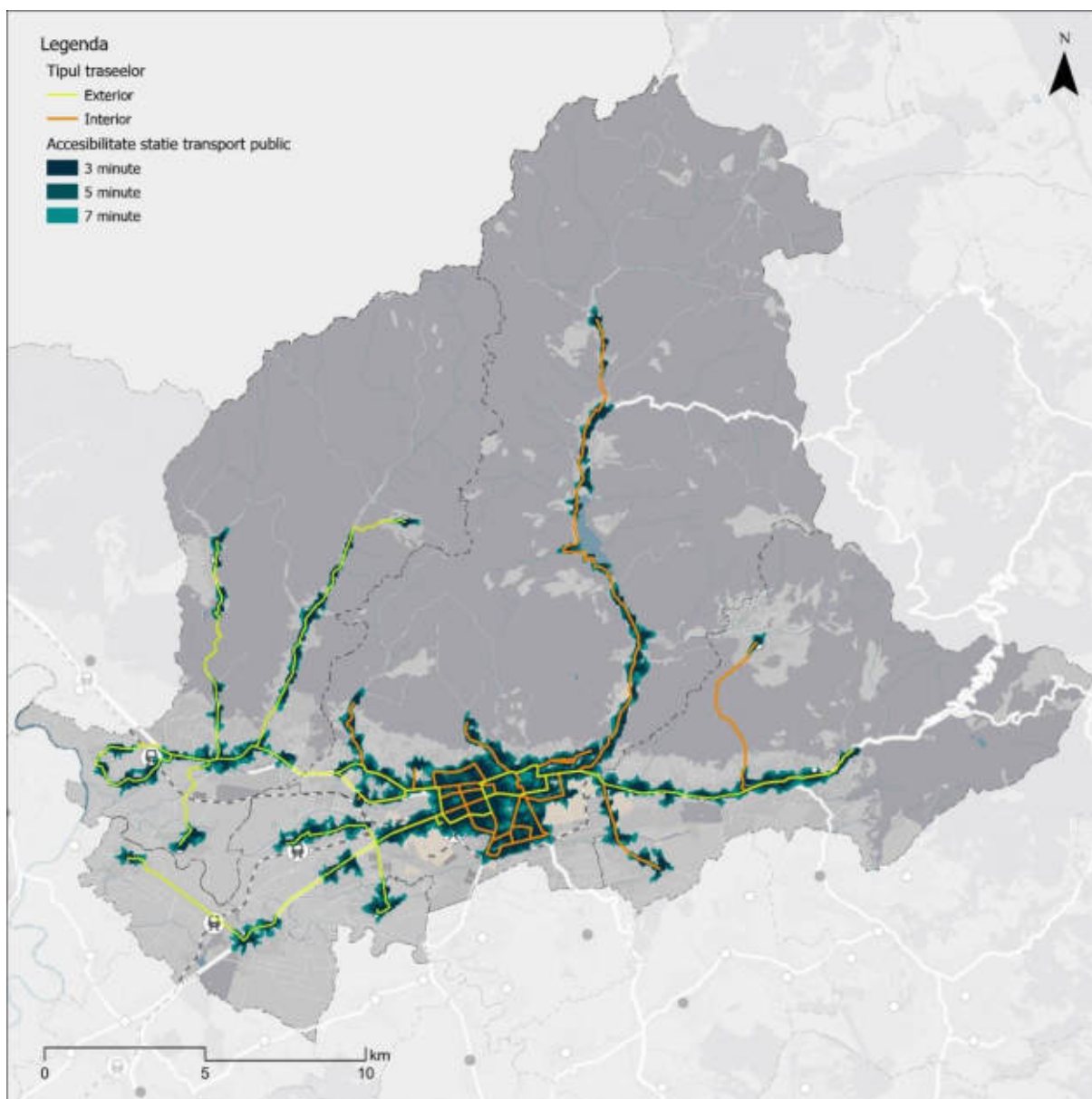
Linie	Frecvența medie (05:00 - 22:00)	Traseu Tur	Traseu Retur	Tip traseu
Linia 1	45 min	Mina Sasar - VIVO - Meda - Semiluna - Gara CFR - Pizza Plus - Canal 7 - Pietrosul - Piata Revolutiei - Piata Izvoare (str Closca) - Horea - Pompieri - IMMUM - Electrosistem - Valea Cerbului - Fundatia Somaschi - Centru Ferneziu - Profi - Romplumb - Bifurcatie Herja - Hija - Cariera - Bufet Lunci - Bifurcatie Baraj	Bifurcatie Baraj - IMMUM - Spital Boli Infectioase - Stadion - Energoterm - Bucla - Pietrosul - Canal 7 - Materna - Dalia - Petrom - Semiluna - Meda - Unic - Nucului - Mina Sasar	Intern Baia Mare
Linia 3/11	30 min	Urbis - IMMUM - Phoenix - str Luminisului - Piata Izvoare (sens giratoriu) - Piata Revolutiei - str Culturii - str Iuliu Maniu - str Victor Babes - Unic	Unic - str Victoriei - Piata Revolutiei - Piata Izvoare - str Luminisului - Phoenix - IMMUM - URBIS	Intern Baia Mare
Linia 4	13 min	Dispecerat Gara - Dorna - Semiluna - Meda - Spital Judetean - Confstar - Pietrosul - Piata Revolutiei - Piata Izvoare (str V Alecsandri) - Emil Racovita - Catalina - Kaufland 2 - Epsilon (str Granicerilor) - Center (Granicerilor)	Center (Granicerilor) - Marasesti - Liana - Plugarilor - Piata Izvoare - Horea - Spital Infectioase - Piata Minelor - Stadion - Energoterm - Bucla - Planetariu - Spital Judetean - Meda - Semiluna - Autogara - Motorului	Intern Baia Mare
Linia 5	75 min	Dispecerat URBIS - IMMUM - Spital Contagioase - Stadion - Energoterm - Bucla - Albina - Unic - EP Sasar - Podgorii - Berarie - Borcut - Frumusaua - Castel	Castel - Podgorii - Unic - Bucla - Piata Revolutiei - Piata Izvoare (str Closca) - Horea - Pompieri - IMMUM - URBIS	Intern Baia Mare
Linia 6	90 min	Baia Mare - Busag - Merisor	Merisor - Busag - Baia Mare	Extern Metropolitan
Linia 7	100 min	Dispecerat Autogara - Unic - Podgorii - Berarie - Aral - Tautii Magheraus - Baita	Baita - Aral - Berarie - Podgorii - Unic - Autogara	Extern Metropolitan
Linia 8	16 min	Dispecerat Gara - Dorna - Gara CFR - URSUS - Sanitas - Piata Revolutiei - Piata Izvoare (str Closca) - Horea - Pompieri - IMMUM - Flotatia Baia Sprie	Flotatia Baia Sprie - IMMUM - Spital Boli Infectioase - Stadion - Energoterm - Magazin Maramures - URSUS - Gara CFR - Petrom - Margeanului	Extern Metropolitan

Linie	Frecvență medie (05:00 - 22:00)	Traseu Tur	Traseu Retur	Tip traseu
Linia 9	63 min	Dispecerat Gara - Dorna - Autogara - Util (Bdul Bucuresti) - Center - Pietrosul - P-ta Revolutiei - P-ta Izvoare (str Closca) - Horea - Spital Boli Infectioase - Marului - str Alba Iulia - Confexpop - Colonia Topitorilor	Colonia Topitorilor - Confexpop - Splaiul Republicii str Minerilor - Stadion - Energoterm - Pietrosul - Caminul - Semiluna - Autogara - Motorului	Intern Baia Mare
Linia 10	Circula numat in perioada cursurilor scolare	Gara CFR - Pizza Plus - Canal 7 - Pietrosu - Vasile Lucaciu - Stadion		Intern Baia Mare
Linia 12	91 min	Baia Mare- Recea-Lapusel	Lapusel - Recea - Baia Mare	Extern Metropolitan
Linia 13	102 min	Baia Mare - Nistru	Nistru - Baia Mare	Extern Metropolitan
Linia 14	92 min	IMMUM - Satu Nou de Sus	Satu Nou de Sus - IMMUM	Extern Metropolitan
Linia 18	70 min	IMMUM - Electrosistem - Valea Cerbului - Centru Ferneziu - ROMPLUMB - EM Herja - Cariera - Bufet Lunci - Baraj - Borcut - Canton - Caprioara - Sc Firiza - Valea Neagra - Blidar I - Blidar II - Blidar III - retur	Blidar III - Blidar II - Blidar I - Valea Neagra - Sc Firiza - Caprioara - Canton - Borcut - Baraj - Bufet Lunci - Cariera - EM Herja - ROMPLUMB - Centru Ferneziu - Valea Cerbului - Electrosistem - IMMUM	Intern Baia Mare
Linia 20	72 min	Auchan - Maralibris - Carrefour - Crenguța - Dorna - Semilună - Meda - Vivo(Victoriei) - Albina - Universitate - Iuliu Maniu - E-on Gaz	E-on Gaz - IL Caragiale - Spital TBC - Gheorghe Lazăr (Universitate - VBabes) - Vivo(B-dul Decebal) - Meda - Semilună - Autogară - Crenguța - Dedeman - Petrom - Auchan	Intern Baia Mare
Linia 21	115 min	Baia Sprie - Chiuzbaia	Chiuzbaia - Baia Sprie	Intern Baia Sprie
Linia 24	102 min	Baia Mare - Mocira	Mocira - Baia Mare	Extern Metropolitan
Linia 27	102 min	Baia Mare - Bozanta Mica	Bozanta Mica - Baia Mare	Extern Metropolitan
Linia 28	102 min	Baia Mare - Sasar	Sasar - Baia Mare	Extern Metropolitan
Linia 29	128 min	Baia Mare - Bozanta Mare	Bozanta Mare - Baia Mare	Extern Metropolitan
Linia 31	85 min	Parcare Valea Rosie - Valea Rosie nr 84 - Restaurant Parc - Cofetarie - Pta Libertatii - Primarie - Vasile Lucaciu - Universitate - Spital Judetean - Meda - Semiluna - Gara CFR	Gara CFR - Semiluna - Meda - Spital Judetean - Universitate - Pta Revolutiei - Pta Izvoare (str Closca) - Stadion - Rest Parc - Valea Rosie nr 84 - Parcare Valea Rosie	Intern Baia Mare

Linie	Frecvență medie (05:00 - 22:00)	Traseu Tur	Traseu Retur	Tip traseu
Linia 40	102 min	URBIS - IMMUM - Phoenix - Piața Izvoare (V.Alecsandri) - E.Racovita - Pasunii - Epsilon - Kaufland II - Sala Sporturilor - URSUS - Gara CFR - Semiluna - Meda - Unic - Infinity - METRO	METRO - Infinity - Vivo - Meda - Semiluna - Gara CFR - URSUS - Sala Sporturilor - Kaufland II - Epsilon - Pasunii - Plugarilor - Piața Izvoare (Eminescu) - Phoenix - IMMUM - URBIS	Intern Baia Mare
Linia 50	16 min	URBIS - IMMUM - Ford - Phoenix - Stadion Phoenix - C.D.Nenitescu - Piața Izvoare - Piața Revoluției - Pietrosul - Canal 7 - Materna - Dalia(Gara) - Gara CFR	Gara CFR - Pizza Plus - Canal 7 - Pietrosul - Piața Revoluției - Turnul Macelarilor - C.D.Nenitescu - Stadion Phoenix - Phoenix - Ford - IMMUM - URBIS	Intern Baia Mare
Linia 54	17 min	uchan - Carrefour - Dorna - Gara CFR - Bd. Traian - Pizza Plus - Bd. Republicii - Liceul Sportiv - Bd. Unirii - Kaufland 2 - Granicerilor - str. Mihai Eminescu - Piața Izvoare	Piața Izvoare - str. Mihai Eminescu - Granicerilor - Kaufland 2 - Bd. Unirii - Liceul Sportiv - Bd. Republicii - Materna - Bd. Traian - Dalia - Petrom - Dedeman - Auchan	Intern Baia Mare



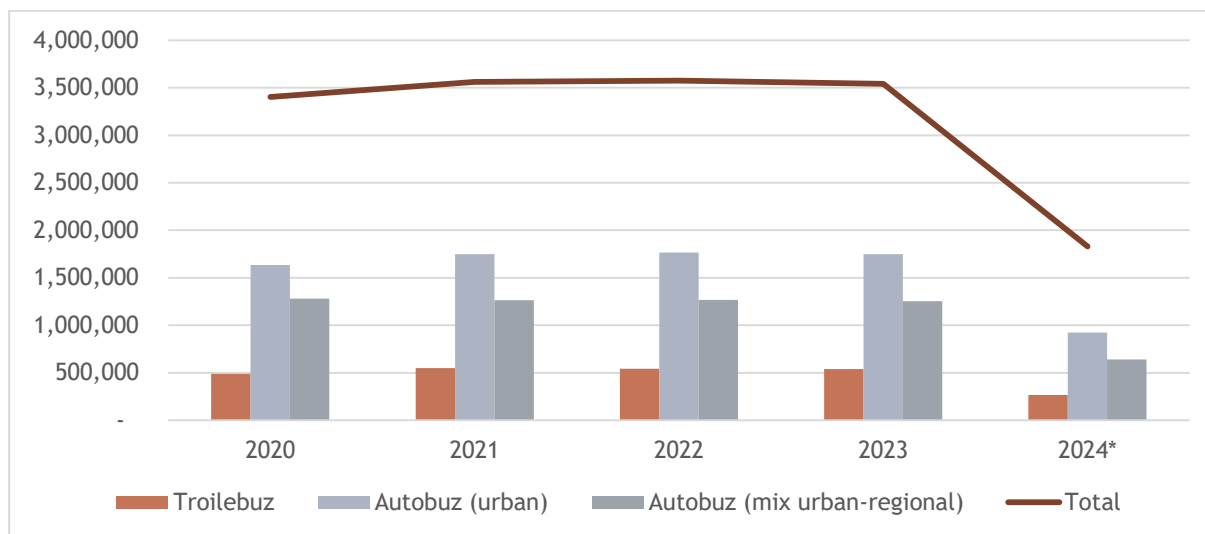
Figură 2-32 Rețeaua de transport public la nivelul municipiului Baia Mare



Figură 2-33 Rețeaua de transport public la nivelul ariei de studiu

2.2.3 Kilometri parcurși

În ceea ce privește numărul total al kilometrilor operați până în prezent, conform informațiilor puse la dispoziție, situația este prezentată în graficul de mai jos.



Figură 2-34 Evoluția numărului de kilometri parcurși

De reținut faptul că numărul de kilometri parcurși pentru anul 2024 sunt aferenți intervalului Ianuarie - Iunie 2024.

2.2.4 Dotarea tehnică actuală, mijloace de transport, capacitate, vechime

În conformitate cu datele transmise de SC URBIS SA, societatea beneficiază de 76 de autobuze cu următoarele specificații:

Tabel 2-10 Parcul auto existent al S.C. URBIS S.A.

Nr. crt.	Marcă autobuz (troleibuz)/ Nr.circulație	Tip mijloc de transport (autobuz/ troleibuz/ autobuz de capacitate mică-microbuz)	Nr. înmatriculare	Anul fabricației	Km parcurși	Emisii	Consum (l/100 km)	Durata de viață recomandată de producător	Nr locuri scaune	Nr locuri în picioare	Traseul (Linia) pe care circulă	Proprietar	Modul de deținere de către operator (proprietate/ leasing/ pus la dispoziție sau concesionat de UAT etc.)
1	MAN	AUTOBUZ	MM18PBS	2022	165674	R6	31,68	-	30	67	8	ORAȘ BAIA SPRIE	PUS LA DISPOZIȚIE
2	MAN	AUTOBUZ	MM19PBS	2022	176944	R6	31,68	-	30	67	8	ORAȘ BAIA SPRIE	PUS LA DISPOZIȚIE
3	MAN	AUTOBUZ	MM20PBS	2022	159026	R6	31,68	-	30	67	8	ORAȘ BAIA SPRIE	PUS LA DISPOZIȚIE
4	MAN	AUTOBUZ	MM21PBS	2022	175923	R6	31,68	-	30	67	8	ORAȘ BAIA SPRIE	PUS LA DISPOZIȚIE
5	MAN	AUTOBUZ	MM23PBS	2022	179053	R6	31,68	-	30	67	8	ORAȘ BAIA SPRIE	PUS LA DISPOZIȚIE
6	MAN	AUTOBUZ	MM24PBS	2022	176263	R6	31,68	-	30	67	8	ORAȘ BAIA SPRIE	PUS LA DISPOZIȚIE
7	MAN	AUTOBUZ	MM25PBS	2022	166470	R6	31,68	-	30	67	8	ORAȘ BAIA SPRIE	PUS LA DISPOZIȚIE
8	MAN	AUTOBUZ	MM26PBS	2022	175246	R6	31,68	-	30	67	8	ORAȘ BAIA SPRIE	PUS LA DISPOZIȚIE
9	MAN	AUTOBUZ	MM27PBS	2022	161308	R6	31,68	-	30	67	8	ORAȘ BAIA SPRIE	PUS LA DISPOZIȚIE

10	MAN	AUTOBUZ	MM28PTM	2022	196393	R6	31,68	-	30	67	6,7,13,29	ORAȘUL TĂUȚII MĂGHERĂUȘ	PUS LA DISPOZIȚIE
11	MAN	AUTOBUZ	MM29PTM	2022	190285	R6	31,68	-	30	67	6,7,13,29	ORAȘUL TĂUȚII MĂGHERĂUȘ	PUS LA DISPOZIȚIE
12	MAN	AUTOBUZ	MM30PTM	2022	192279	R6	31,68	-	30	67	6,7,13,29	ORAȘUL TĂUȚII MĂGHERĂUȘ	PUS LA DISPOZIȚIE
13	MAN	AUTOBUZ	MM31PTM	2022	194401	R6	31,68	-	30	67	6,7,13,29	ORAȘUL TĂUȚII MĂGHERĂUȘ	PUS LA DISPOZIȚIE
14	SOLARIS	AUTOBUZ	MM50PBM	2012	827598	R5	42,78	-	32	59	1,3/11,5,18	SC URBIS SA	PROPRIETATE
15	SOLARIS	AUTOBUZ	MM51PBM	2012	804616	R5	42,78	-	32	59	1,3/11,5,18,40	SC URBIS SA	PROPRIETATE
16	SOLARIS	AUTOBUZ	MM52PBM	2012	818453	R5	42,78	-	32	59	1,3/11,5,18,40	SC URBIS SA	PROPRIETATE
17	SOLARIS	AUTOBUZ	MM53PBM	2012	784267	R5	42,78	-	32	59	1,3/11,5,18,40	SC URBIS SA	PROPRIETATE
18	SOLARIS	AUTOBUZ	MM54PBM	2012	832891	R5	42,78	-	32	59	1,3/11,5,18,40	SC URBIS SA	PROPRIETATE
19	SOLARIS	AUTOBUZ	MM55PBM	2012	820072	R5	42,78	-	32	59	1,3/11,5,18,40	SC URBIS SA	PROPRIETATE
20	SOLARIS	AUTOBUZ	MM56PBM	2012	767226	R5	42,78	-	32	59	1,3/11,5,18,40	SC URBIS SA	PROPRIETATE
21	SOLARIS	AUTOBUZ	MM57PBM	2012	827942	R5	42,78	-	32	59	1,3/11,5,18,40	SC URBIS SA	PROPRIETATE
22	SOLARIS	AUTOBUZ	MM58PBM	2012	811093	R5	42,78	-	32	59	1,3/11,5,18,40	SC URBIS SA	PROPRIETATE
23	SOLARIS	AUTOBUZ	MM59PBM	2012	785783	R5	42,78	-	32	59	1,3/11,5,18,40	SC URBIS SA	PROPRIETATE
24	SOLARIS	AUTOBUZ	MM60PBM	2012	709267	R5	42,78	-	32	59	1,4,9,20	SC URBIS SA	PROPRIETATE

25	SOLARIS	AUTOBUZ	MM61PBM	2012	708408	R5	42,78	-	32	59	1,4,9,20	SC URBIS SA	PROPRIETATE
26	SOLARIS	AUTOBUZ	MM62PBM	2012	703717	R5	42,78	-	32	59	1,4,9,20	SC URBIS SA	PROPRIETATE
27	SOLARIS	AUTOBUZ	MM63PBM	2012	715984	R5	42,78	-	32	59	1,4,9,20	SC URBIS SA	PROPRIETATE
28	SOLARIS	AUTOBUZ	MM64PBM	2012	713318	R5	42,78	-	32	59	1,4,9,20	SC URBIS SA	PROPRIETATE
29	SOLARIS	AUTOBUZ	MM65PBM	2012	842894	R5	42,78	-	32	59	1,3/11,5,18,40	SC URBIS SA	PROPRIETATE
30	SOLARIS	AUTOBUZ	MM66PBM	2012	694338	R5	42,78	-	32	59	1,4,9,20	SC URBIS SA	PROPRIETATE
31	SOLARIS	AUTOBUZ	MM67PBM	2012	702229	R5	42,78	-	32	59	1,4,9,20	SC URBIS SA	PROPRIETATE
32	SOLARIS	AUTOBUZ	MM68PBM	2012	705160	R5	42,78	-	32	59	1,4,9,20	SC URBIS SA	PROPRIETATE
33	SOLARIS	AUTOBUZ	MM69PBM	2012	721281	R5	42,78	-	32	59	1,4,9,20	SC URBIS SA	PROPRIETATE
34	SOLARIS	TROLEIBUZ	BM0211	2012	632670	-	-	-	35	51	50,54	SC URBIS SA	PROPRIETATE
35	SOLARIS	TROLEIBUZ	BM0212	2012	605351	-	-	-	35	51	50,54	SC URBIS SA	PROPRIETATE
36	SOLARIS	TROLEIBUZ	BM0213	2012	605578	-	-	-	35	51	50,54	SC URBIS SA	PROPRIETATE
37	SOLARIS	TROLEIBUZ	BM0214	2012	605164	-	-	-	35	51	50,54	SC URBIS SA	PROPRIETATE
38	SOLARIS	TROLEIBUZ	BM0215	2012	579979	-	-	-	35	51	50,54	SC URBIS SA	PROPRIETATE
39	SOLARIS	TROLEIBUZ	BM0216	2012	617839	-	-	-	35	51	50,54	SC URBIS SA	PROPRIETATE
40	SOLARIS	TROLEIBUZ	BM0217	2012	578882	-	-	-	35	51	50,54	SC URBIS SA	PROPRIETATE
41	SOLARIS	TROLEIBUZ	BM0218	2012	596975	-	-	-	35	51	50,54	SC URBIS SA	PROPRIETATE
42	MERCEDES-BENZ	AUTOBUZ	MM38URB	2005	1085157	R3	36,49	-	32	74	1,4,15	SC URBIS SA	PROPRIETATE

43	MERCEDES-BENZ	AUTOBUZ	MM40URB	2005	1109164	R3	36,49	-	32	74	1,4,15	SC URBIS SA	PROPRIETATE
44	MERCEDES-BENZ	AUTOBUZ	MM43URB	2005	1092620	R3	36,49	-	32	74	1,4,15	SC URBIS SA	PROPRIETATE
45	MERCEDES-BENZ	AUTOBUZ	MM46URB	2005	1099280	R3	36,49	-	32	74	1,4,15	SC URBIS SA	PROPRIETATE
46	MERCEDES-BENZ	AUTOBUZ	MM48URB	2005	1116595	R3	36,49	-	32	74	1,4,15	SC URBIS SA	PROPRIETATE
47	MERCEDES-BENZ	AUTOBUZ	MM49URB	2005	1069698	R3	36,49	-	32	74	1,4,15	SC URBIS SA	PROPRIETATE
48	MERCEDES-BENZ	AUTOBUZ	MM51URB	2005	1026012	R3	36,49	-	32	74	1,4,15	SC URBIS SA	PROPRIETATE
49	MERCEDES-BENZ	AUTOBUZ	MM53URB	2005	984472	R3	36,49	-	32	74	1,4,15	SC URBIS SA	PROPRIETATE
50	MERCEDES-BENZ	AUTOBUZ	MM54URB	2005	1120651	R3	36,49	-	32	74	1,4,15	SC URBIS SA	PROPRIETATE
51	MERCEDES-BENZ	AUTOBUZ	MM55URB	2005	1002153	R3	36,49	-	32	74	1,4,15	SC URBIS SA	PROPRIETATE
52	MERCEDES-BENZ	AUTOBUZ	MM57URB	2005	1071011	R3	36,49	-	32	74	1,4,15	SC URBIS SA	PROPRIETATE
53	SOLARIS	AUTOBUZ	MM22URB	2004	1225696	R3	46,69	-	29	59	12,24,27,28	SC URBIS SA	PROPRIETATE
54	SOLARIS	AUTOBUZ	MM24URB	2003	1105971	R3	46,69	-	29	59	12,24,27,28	SC URBIS SA	PROPRIETATE
55	SOLARIS	AUTOBUZ	MM25URB	2005	1194581	R3	46,69	-	30	55	12,24,27,28	SC URBIS SA	PROPRIETATE
56	SOLARIS	AUTOBUZ	MM26URB	2005	1096867	R3	46,69	-	30	55	12,24,27,28	SC URBIS SA	PROPRIETATE

57	SOLARIS	AUTOBUZ	MM27URB	2005	1158640	R3	46,69	-	30	55	12,24,27,28	SC URBIS SA	PROPRIETATE
58	NAW	AUTOBUZ	MM34URB	1992	355983	R2	38,5	-	43	104	36,37,41,45	SC URBIS SA	PROPRIETATE
59	NAW	AUTOBUZ	MM62URB	1988	767042	R2	51,83	-	43	107	36,37,41,45	SC URBIS SA	PROPRIETATE
60	NAW	AUTOBUZ	MM64URB	1988	407413	R2	51,83	-	43	107	36,37,41,45	SC URBIS SA	PROPRIETATE
61	NAW	AUTOBUZ	MM65URB	1988	407669	R2	51,83	-	43	107	4,15,39	SC URBIS SA	PROPRIETATE
62	NAW	AUTOBUZ	MM66URB	1998	425306	R2	51,83	-	45	102	4,15,30,39	SC URBIS SA	PROPRIETATE
63	NAW	AUTOBUZ	MM67URB	1998	457047	R2	51,83	-	45	102	4,30,39	SC URBIS SA	PROPRIETATE
64	MERCEDES-BENZ	MICROBUZ	MM13URB	1996	196011	R2	10,7	-	16	0	21,31	SC URBIS SA	PROPRIETATE
65	MERCEDES-BENZ	MICROBUZ	MM17URB	1998	253335	R2	10,7	-	16	0	21,31	SC URBIS SA	PROPRIETATE
66	HYUNDAI	MICROBUZ	MM12URB	2007	203553	R2	13,22	-	22	0	21,31	SC URBIS SA	PROPRIETATE
67	VOLKSW AGEN	MICROBUZ	MM10URB	2012	226552	R5	11,27	-	17	0	21	SC URBIS SA	PROPRIETATE
68	OPEL	MICROBUZ	MM02URB	2015	150778	R5	9,66	-	17	0	68	SC URBIS SA	PROPRIETATE
69	FORD	MICROBUZ	MM08SFJ	2011	151949	R4	12,29	-	17	0	65	ȘCOALA CU CLASELE I-VIII „DR. VICTOR BABEȘ” BAIĂ MARE	ÎNCHIRIERE
70	RENAULT	MICROBUZ	MM19URB	2004	162904	R3	10,41	-	16	0	21,31	SC URBIS SA	PROPRIETATE
71	RENAULT	MICROBUZ	MM35URB	2006	451646	R3	10,41	-	16	0	21,31	SC URBIS SA	PROPRIETATE
72	RENAULT	MICROBUZ	MM60URB	2007	583128	R4	11,04	-	16	0	31	SC URBIS SA	PROPRIETATE

73	VOLVO	TROLEIBUZ	BM0002	1985	506478	-	-	-	43	109	50,54	SC URBIS SA	PROPRIETATE
74	VOLVO	TROLEIBUZ	BM0005	1985	477692	-	-	-	43	109	-	SC URBIS SA	PROPRIETATE
75	VOLVO	TROLEIBUZ	BM0006	1985	567219	-	-	-	43	109	50,54	SC URBIS SA	PROPRIETATE
76	VOLVO	TROLEIBUZ	BM0201	1985	525953	-	-	-	43	109	-	SC URBIS SA	PROPRIETATE

Automate și chioșcuri de bilete

Utilizatorii sistemului de transport public din municipiul Baia Mare și din aria de analiză își pot procura titlurile de călătorie (bilete și abonamente) de la chioșcurile URBIS, automatele de bilete și din punctele de vânzare terți.

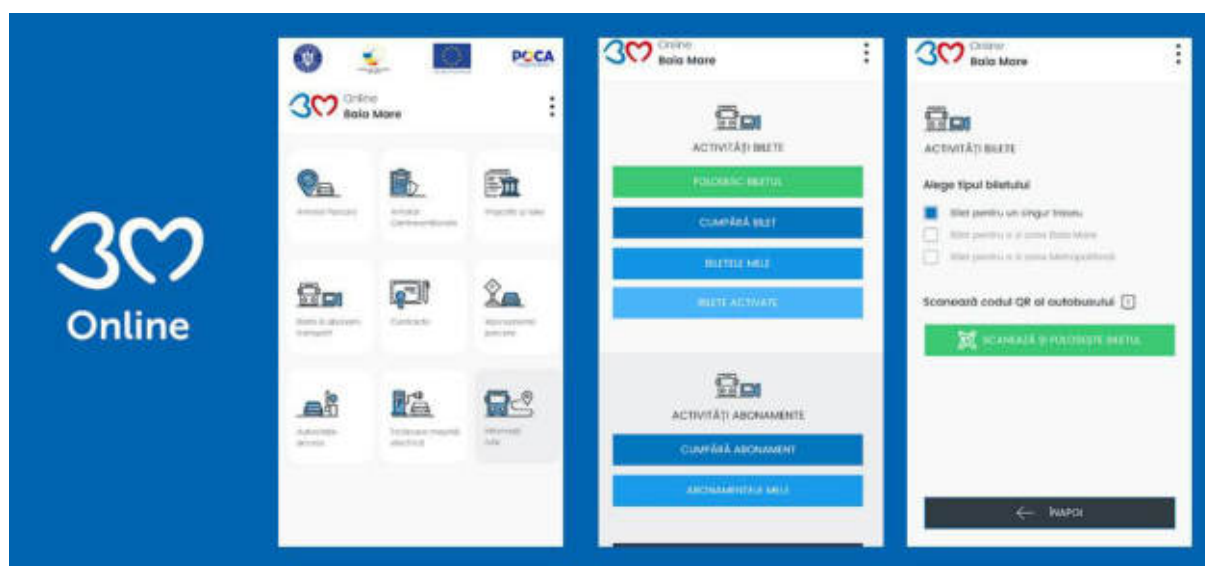
Tabel 2-11 Informații privind localizarea punctelor de vânzare bilete și abonamente din aria de analiză

Nr. Ord.	Tip	Locație
1	Chioșc	Ferneziu (str.Barajului nr.55)
2		Spital Județean (str.George Cosbuc)
3		Center Graniceri (str.Granicerilor nr.89)
4		Piața Izvoare
5		IMMUM (str. Vasile Lucaciu 162)
6		Gara (bd. Traian nr 31)
7		Piața Revoluției
8		Unic (str. Victoriei nr. 132)
9		Baia Sprie (langa Supermarket Lidl)
10		Pietrosul (Bd. Bucuresti in directia spre Gara CFR)
11	Automat de bilete	Albina (str. Victoriei)
12		URBIS (str. 8 Martie)
13		Stadion (str. Victoriei)
14		Pietrosul (Bd. Bucuresti in directia spre Piața Revoluției)
15		Meda (Bd. Decebal)
16		VIVO (Bd, Independentei)
17		Statia URSUS (Bd. Traian)
18		Kaufland (str. Vasile Alecsandri)
19		Center Granicerilor (str. Granicerilor)
20		Carrefour (Bd. Bucuresti)
21	Punct de vânzare terți	Spria Baia Sprie (Baia Sprie (Lidl))
22		Canal 7 (Bd. Republicii)
23		SC Palfi - Dani (Dorna - Baia Mare)
24		SC V&D (bd. Traian (vis-a-vis Materna) - Baia Mare)
25		SC Cata Impex (bd. Republicii - Baia Mare)
26		SC Almared (str. Marasesti - Baia Mare)
27		SC BC Uno (Semiluna - Baia Mare)
28		SC Gajcom Impex (str. V. Alecsandri (Catalina) - Baia Mare)
29		SC Gajcom Impex (Canal 7 - Baia Mare)
30		SC Almared (str. Paltinisului - Baia Mare)
31		SC Liana (bd. Republicii - Baia Mare)
32		SC Domiprint (Universitate (Bucla) - Baia Mare)
33		SC Danarius (str. Granicerilor - Baia Mare)
34		SC Dragan A (str. Granicerilor - Baia Mare)
35		SC Alegro Store (str. Marasesti - Baia Mare)
36		SC Alegro Store (str. Victoriei (Berarie) - Baia Mare)
37		SC Marchis Darius (str. Lucaciu (Spital Boli Infectioase) - Baia Mare)
38		SC Priclas (Ferneziu Limpedeia - Baia Mare)
39		SC Priclas (Ferneziu Cariera - Baia Mare)
40		SC Fragus (Bd. Unirii - Baia Mare)
41		SC Costin Anca (Firiza str. Forestierilor - Baia Mare)
42		SC Buzdugan Constantin (str. M. Eminescu (Piața Izvoare) - Baia Mare)
43		SC Crismana (str. Universitatii - Baia Mare)
44		SC Rarmarys (Berarie - Valea Borcutului - Baia Mare)
45		SC Popex (str. Luminisului - Baia Mare)
46		SC Cotapit (str. I.L.Caragiale - Baia Mare)
47		SC Altimex (str. Victoriei - Baia Mare)
48		SC AAD Mara Consulting (str. Margeanului (Dispecerat Gara) - Baia Mare)
49		SC Killips (str. Grivitei - Baia Mare)
50		SC Boema (Splaiul Republicii - Baia Mare)
51		SC Marketrak (str. Granicerilor(Epsilon) - Baia Mare)
52		SC Rotadam (str. Alba Iulia - Baia Mare)
53		SC Dragos Lavinia (Semiluna - Baia Mare)
54		SC Luceafarul (Tautii de Sus, nr.54 - Baia Sprie)
55		SC Rugan (Chiuzbaia, nr.254 - Baia Sprie)
56		SNC Secui Danimar (Satu Nou de Sus, nr.116 - Baia Sprie)

Nr. Ord.	Tip	Locație
57		Intr. Madaras Maria (Satu Nou de Sus, nr.224 - Baia Sprie)
58		SC Carota (Pta Libertatii, nr.13 - Baia Sprie)
59		Libotean Ioan (str. Plevnei, nr.31 - Baia Sprie)
60		S.C. Lux Imobiliare MM (str. Sasar, nr.1b - Baia Sprie)
61		SC Rostim (str. Forestierului, nr.191A - Baia Sprie)
62		Blomstein Veronica (str. Mesteacanului, nr.122 - Baia Sprie)
63		SC Giropa (Satu Nou de Sus, nr. 116 - Baia Sprie)
64		SC Aaron Spring (Baita - Tăuții-Măgherauș)
65		SC Billa (Tautii Magheraus - Tăuții-Măgherauș)
66		Bonti Iosif (Nistru - Tăuții-Măgherauș)
67		SC Dreea Flora (Busag - Tăuții-Măgherauș)
68		SC Kar Speditione (Tautii Magheraus - Tăuții-Măgherauș)
69		SC Locabry (Nistru - Tăuții-Măgherauș)
70		SC Mash Service (Bozanta Mare - Tăuții-Măgherauș)
71		Vint Ana (Merisor - Tăuții-Măgherauș)
72		SC Fulfilling (Tautii Magheraus - Tăuții-Măgherauș)
73		SC Logo Valpa (Sat Sasar - Recea)
74		SC Deni & Dia (Mocira - Recea)
75		Doroltan Bogdan (Mocira - Recea)
76		SC Felix (Lapusel - Recea)
77		Federalcoop (Lapusel - Recea)
78		Federalcoop (Recea - Recea)
79		SC G & D Milica (Sat Sasar - Recea)
80		Matyas Ancuta (Bozanta Mica - Recea)
81		SC Vasnic (Sat Sasar - Recea)
82		SC Emeric Bar (Lapusel - Recea)
83		SC GDA Romarius (Bozanta Mica - Recea)

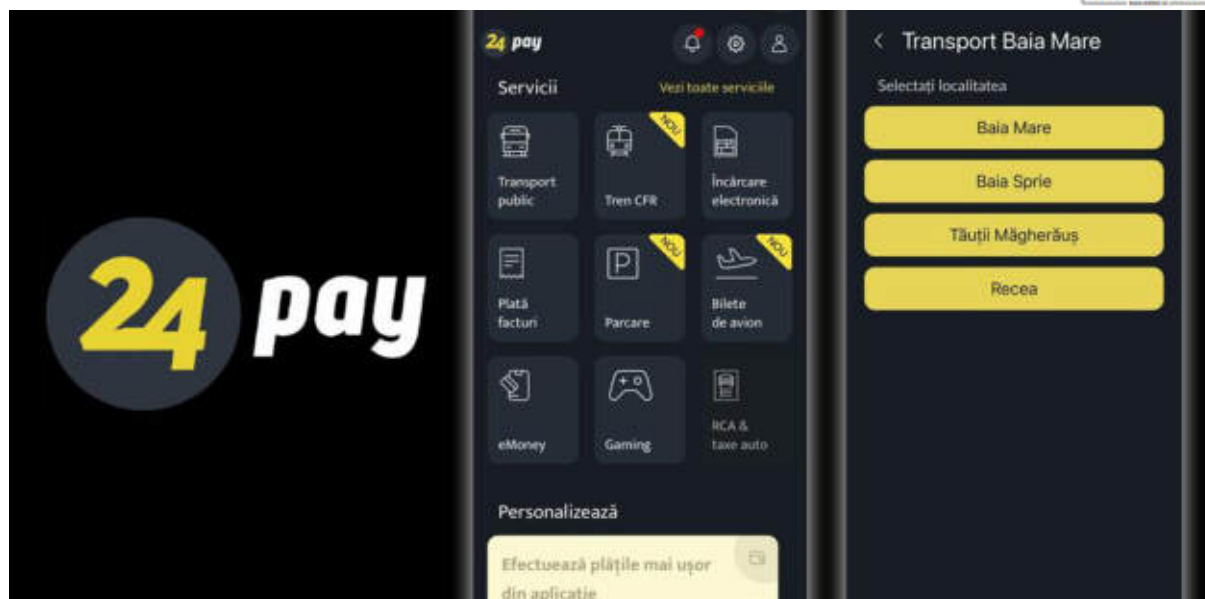
Prețurile titlurilor de călătorie

Achiziția titlurilor de călătorie poate fi realizată atât prin mijloacele menționate anterior cât și prin intermediul a două aplicații:



Figură 2-35 Aplicația mobilă Baia Mare online

Aplicația Baia Mare Online, prin opțiunea Bilete și abonamente, facilitează călătoria cu mijloacele de transport în comun din Baia Mare și localitățile învecinate. Cetățeanul achiziționează online bilete sau abonamente de autobuz pe care le păstrează și vizualizează într-un portofel virtual, utilizându-le la nevoie.



Figură 2-36 Aplicația mobilă 24Pay

Aplicația 24Pay este un sistem de plată a călătoriei care permite plata cu telefonul mobil prin înrolarea cardului bancar. Securitatea tranzacției este asigurată prin tehnologia Visa/Mastercard, toate tranzacțiile fiind efectuate prin intermediul procesatorului de plată autorizat.

Tarifele practicate diferă de distanța acoperită de cetățeni (punctul de plecare și punctul de sosire). Tabelul următor prezintă tipurile de titluri de călătorie ce pot fi achiziționate precum și tariful acestora.

Tabel 2-12 Titluri de călătorie și tarife practicate

NR. ORD.	TIP	VALABILITATE	PREȚ
I. BILET - BAIA MARE			
1.	Bilet pe raza Municipiului Baia Mare	60 minute	3
2.	Bilet pe raza Municipiului Baia Mare	1 zi	10
3.	Bilet Suprataxă		50
II. ABONAMENT - BAIA MARE			
1.	Abonament Baia Mare, unic pentru tot Municipiul Baia Mare	1 lună	90
2.	Abonament Baia Mare, unic pentru tot Municipiul Baia Mare	3 luni	260
4.	Abonament Baia Mare, unic pentru tot Municipiul Baia Mare	6 luni	480
5.	Abonament Baia Mare, unic pentru tot Municipiul Baia Mare	12 luni	750
I. BILET - BAIA SPIE			
LINIA 8			
1.	Bilet Baia Mare (toate liniile) - Baia Sprie	60 minute	4.5
2.	Bilet Baia Mare (toate liniile) - Tăuții de Sus	60 minute	4.5
3.	Bilet Tăuții de Sus - Baia Sprie	30 minute	3.5
LINIA 21			
4.	Bilet Baia Sprie - Chiuzbaia	30 minute	4.5
LINIA 14			

NR. ORD.	TIP	VALABILITATE	PREȚ
5.	Bilet URBIS - Satu Nou de Sus	30 minute	3.5
6.	Bilet Baia Mare (toate liniile) - Satu Nou de Sus	60 minute	4.5
7.	Bilet Baia Mare (toate liniile) - Baia Sprie	60 minute	4.5
8.	Bilet Suprataxă		50

II. ABONAMENT - BAIA SPRIE

		Abonament ptr. o luna	Abonament ptr. 1/2 luna
LINIA 8			
1.	Abonament Gară Baia Mare - Baia Sprie	132	66
2.	Abonament Baia Mare (toate liniile) - Baia Sprie	144	72
3.	Abonament Gară Baia Mare - Tăuții de Sus	108	54
4.	Abonament Baia Mare (toate liniile) - Tăuții de Sus	121	60
5.	Abonament IMMUM Baia Mare - Baia Sprie	114	57
6.	Abonament IMMUM Baia Mare - Tăuții de Sus	84	42
7.	Abonament Tăuții de Sus - Baia Sprie	84	42
LINIA 21			
8.	Abonament Baia Sprie - Chiuzbaia	125	62
9.	Abonament Baia Mare - Chiuzbaia	186	93
10.	Abonament Baia Mare (toate liniile) - Chiuzbaia	196	98
LINIA 14			
11.	Abonament URBIS - Satu Nou de Sus	90	45
12.	Abonament Baia Mare (toate liniile) - Satu Nou de Sus	112	56
LINIILE 8, 21, 14 DIN ORAȘUL BAIA SPRIE			
13.	Abonament interior Orașul Baia Sprie pt. persoanele care beneficiază de facilități și gratuități	65	-

I. BILET - TĂUȚII-MĂGHERĂUȘ

LINIILE 6, 29, 13			
1.	Bilet Albina Baia Mare - Tăuții Măgherăuș	60 minute	5.5
2.	Bilet Baia Mare (toate liniile) - Tăuții Măgherăuș	60 minute	5.5
LINIA 7			
3.	Bilet Albina Baia Mare - Băița (Ulmoasa)	60 minute	6.5
4.	Bilet Baia Mare (toate liniile) - Băița (Ulmoasa)	60 minute	6.5
LINIA 6			
5.	Bilet Albina Baia Mare - Bușag	60 minute	6.5
6.	Bilet Baia Mare (toate liniile) - Bușag	60 minute	6.5
7.	Bilet Albina Baia Mare - Merișor	60 minute	6.5
8.	Bilet Baia Mare (toate liniile) - Merișor	60 minute	6.5
LINIA 29			
9.	Bilet Albina Baia Mare - Bozânta Mare	60 minute	6.5
10.	Bilet Baia Mare (toate liniile) - Bozânta Mare	60 minute	6.5
LINIA 13			
11.	Bilet Albina Baia Mare - Nistru	60 minute	6.5
12.	Bilet Baia Mare (toate liniile) - Nistru	60 minute	6.5
LINIILE 6, 7, 13, 29			

NR. ORD.	TIP	VALABILITATE	PREȚ
13.	Interior Orașul Tăuții Măgherăuș	30 minute	3
II. ABONAMENT - TĂUȚII-MĂGHERĂUȘ			
		Abonament pentru o lună	Abonament pentru 1/2 lună
LINIILE 6, 29, 13			
1.	Abonament Albina Baia Mare - Tăuții Măgherăuș	143	86
2.	Abonament Baia Mare (toate liniile) - Tăuții Măgherăuș	175	105
LINIA 7			
3.	Abonament Albina Baia Mare - Băița (Ulmoasa)	162	97
4.	Abonament Baia Mare (toate liniile) - Băița (Ulmoasa)	187	112
LINIA 6			
5.	Abonament Albina Baia Mare - Bușag	187	112
6.	Abonament Baia Mare (toate liniile) - Bușag	218	131
7.	Abonament Albina Baia Mare - Merișor	187	112
8.	Abonament Baia Mare (toate liniile) - Merișor	218	131
LINIA 29			
9.	Abonament Albina Baia Mare - Bozânta Mare	187	112
10.	Abonament Baia Mare (toate liniile) - Bozânta Mare	218	131
LINIA 13			
11.	Abonament Albina Baia Mare - Nistru	187	112
12.	Abonament Baia Mare (toate liniile) - Nistru	218	131
LINIILE 6, 7, 13, 29			
13.	Abonament interior Orașul Tăuții Măgherăuș	72	43
I. BILET - RECEA			
LINIA 12			
1.	Bilet Autogară Baia Mare - Recea	60 minute	6
2.	Bilet Baia Mare (toate liniile) - Recea	60 minute	6
3.	Bilet Autogară Baia Mare - Lăpușel	60 minute	7
4.	Bilet Baia Mare (toate liniile) - Lăpușel	60 minute	7
LINIA 24			
5.	Bilet Autogară Baia Mare - Mocira	60 minute	6
6.	Bilet Baia Mare (toate liniile) - Mocira	60 minute	6
LINIA 28			
7.	Bilet Autogară Baia Mare - Săsar	60 minute	6
8.	Bilet Baia Mare (toate liniile) - Săsar	60 minute	6
LINIA 27			
9.	Bilet Autogară Baia Mare - Bozânta Mică	60 minute	8
10.	Bilet Baia Mare (toate liniile) - Bozânta Mică	60 minute	8
LINIILE 12, 24, 27, 28			
11.	Bilet interior Comuna Recea	30 minute	4
II. ABONAMENT - RECEA			
		Abonament pentru o lună	Abonament pentru 1/2 lună
LINIA 12			

NR. ORD.	TIP	VALABILITATE	PREȚ
1.	Abonament Autogară Baia Mare - Recea	135	80
2.	Abonament Baia Mare (toate liniile) - Recea	167	99
3.	Abonament Autogară Baia Mare - Lăpușel	167	99
4.	Abonament Baia Mare (toate liniile) - Lăpușel	207	124
LINIA 24			
5.	Abonament Autogară Baia Mare - Mocira	135	80
6.	Abonament Baia Mare (toate liniile) - Mocira	167	99
LINIA 28			
7.	Abonament Autogară Baia Mare - Săsar	135	80
8.	Abonament Baia Mare (toate liniile) - Săsar	167	99
LINIA 27			
9.	Abonament Autogară Baia Mare - Bozânta Mică	238	143
10.	Abonament Baia Mare (toate liniile) - Bozânta Mică	278	167
LINIILE 12, 24, 27, 28			
11.	Abonament interior Comuna Recea	92	55
ZONA METROPOLITANĂ BAI A MARE			
1.	Bilet pe toate liniile din Zona Metropolitană Baia Mare, inclusiv Municipiul Baia Mare	1 zi	24
2.	Abonament pe toate liniile din Zona Metropolitană Baia Mare, inclusiv Municipiul Baia Mare	295	177

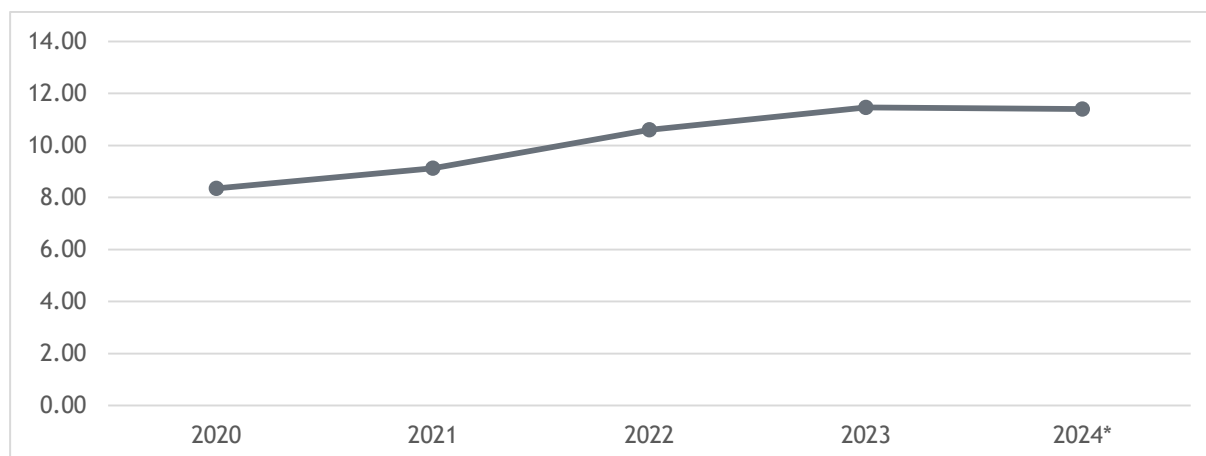
2.2.5 Evoluția financiară a operatorului

Scopul prezentului sub-capitol este de a furniza o viziune asupra evoluției financiare a operatorului din ultimii ani fiscali încheiați și analiza costului / km aferent fiecărui an, având în vedere indicatorul „kilometri operați anual” cu autobuzele. Cheltuielile de operare ale serviciului de transport public, înregistrate de S.C. URBIS S.A., sunt prezentate în tabelul următor:

Tabel 2-13 Statistica cheltuielilor, kilometri parcurși și costul de operare pe kilometru a serviciului de transport public

Km parcurși	2020	2021	2022	2023	2024*
Troilebuz	488,310	551,040	543,639	538,858	266,006
Autobuz (urban)	1,634,773	1,747,369	1,765,452	1,748,015	924,018
Autobuz (mix urban-regional)	1,279,276	1,264,149	1,266,182	1,252,802	641,035
Total	3,402,359	3,562,558	3,575,273	3,539,675	1,831,059
Cheltuieli de operare	2020	2021	2022	2023	2024*
Troilebuz	6,316,449	7,703,254	8,905,302	9,961,880	5,117,063
Autobuz (urban)	13,048,823	15,157,674	17,971,383	19,224,733	9,997,370
Autobuz (mix urban-regional)	9,029,703	9,633,347	11,013,967	11,370,731	5,751,263

Total	28,394,975	32,494,274	37,890,652	40,557,344	20,865,696
	2020	2021	2022	2023	2024*
Cost pe kilometru	8.35	9.12	10.60	11.46	11.40



*Figură 2-37 Evoluția costului pe kilometru 2020 - 2024**

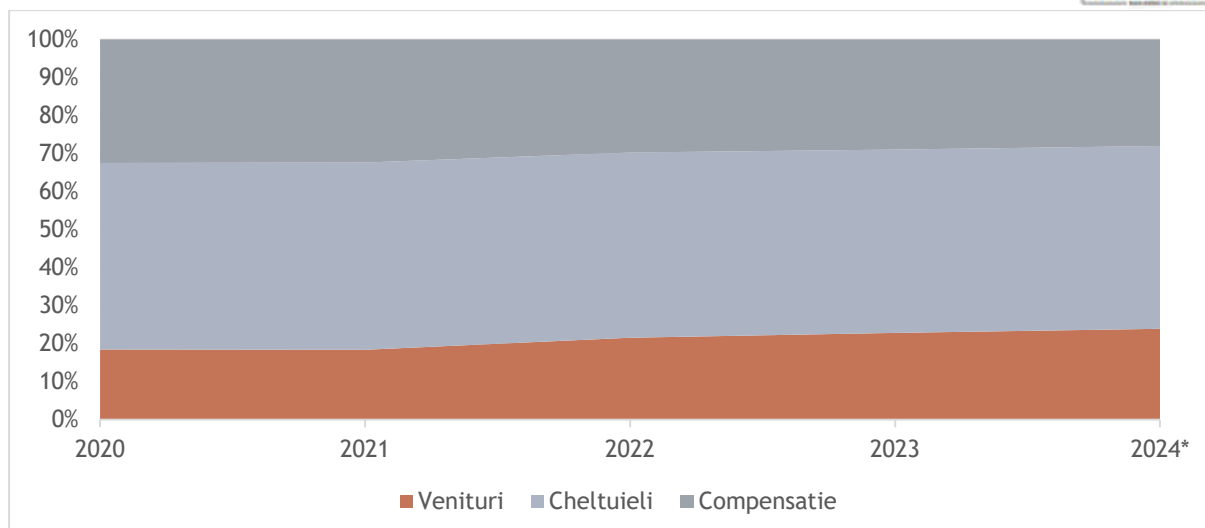
Analizând informațiile de mai sus, se observă că cel mai mare cost per kilometru este în anul 2023, însă acesta poate suferi modificare având în vedere că informațiile menționate în tabelul de mai sus sunt aferente intervalului Ianuarie- Iunie 2024.

Totuși, analizând ultimii ani fiscali încheiați, rezultă o creștere a costului per kilometru de 37.24% din anul 2020 până în anul 2023, crescând astfel costul per kilometru cu 3.11 lei.

În ceea ce privește veniturile înregistrate de operatorul de transport din urma prestării serviciilor de transport situația este următoarea:

*Tabel 2-14 Situația veniturilor pentru perioada 2020 - 2024**

Venituri generate din:	2020	2021	2022	2023	2024*
Bilete	2,826,110	2,948,157	3,755,638	3,914,750	1,770,755
Abonamente	4,263,090	4,694,254	5,881,457	6,161,337	3,000,221
Alte venituri	565,060	453,821	645,142	496,474	174,603
Venituri elevi alte UAT-uri + unitati de invatamant	199,265	403,481	-	-	12,479
Venituri (gratuitati + facilitati)	2,819,184	3,616,665	6,472,654	8,613,064	5,409,319
Total	10,672,710	12,116,378	16,754,891	19,185,626	10,367,377



Figură 2-38 Statistica dintre venituri, cheltuieli și compensații

Având în vedere informațiile de mai sus și rata profitului rezonabil prevăzută în contractul de delegare nr. 1/ 23.12.2019, a rezultat compensația pentru efectuarea obligațiilor serviciului public:

Tabel 2-15 Nivelul compensației pentru perioada 2020-2023

An	2020	2021	2022	2023
Compensație efectivă	18,797,194	21,355,675	23,126,296	24,353,261
Diferențe de tarif	2,819,184	3,616,665	6,472,654	8,613,064
Total compensație	21,616,378	24,972,340	29,598,951	32,966,326

Analizând informațiile prezentate în tabelul de mai sus, se poate observa că nivelul compensației se încadrează în valoarea estimată a sprijinului pe care îl poate primi SC URBIS SA pe durata de valabilitate a contractului conform Avizului nr. 16417/25.02.2019 emis de către Consiliul Concurenței.

2.2.6 Constrângeri de ordin tehnic

Performanța serviciului de transport public operat la nivelul UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare depinde o serie de dotări și echipamente care trebuie să funcționeze la parametri normali pentru desfășurarea în condiții de siguranță a serviciului.

■ Parcurgerea rampelor și a pantelor:

Pe traseele parcurse de autobuze nu există pante sau rampe care să depășească 15% și care să facă dificilă parcurgerea acestora fie la încărcarea maximă sau pe timpuri iernii. Recomandăm totuși ca toate achizițiile de mijloace de transport să poată să parcurgă fără probleme pante sau rampe de minim 15%.

■ Parcurgerea virajelor și a curbilor:

Din analizele efectuate, toate curbele și virajele de pe rețeaua existentă asigură trecerea în siguranță și în condiții de exploatare. Totuși, încadrarea în curbă, pe străzile mai înguste sau unde intersecțiile nu au spații suficiente de largi pentru brăcarea și încadrarea corectă a autobuzului reprezintă un tip de constrângere de ordin tehnic.

■ Stațiile de îmbarcare/debarcare:

Construcția unor stații de îmbarcare/debarcare nu permit staționarea simultană a mai multor autobuze, existând situații când un autobuz așteaptă la intrarea în stație punerea în mișcare a autobuzului din față, generându-se astfel întârzieri și timpi mai lungi de parcurs al traseului.

Pentru îmbarcarea/debarcarea cu ușurință a pasagerilor se recomandă ca podeaua autobuzelor să fie joasă, cu posibilitatea ajustării garzii la sol pe o parte, pentru accesul călătorilor (funcția de ingenunchiere), cât și integral în situațiile de drum cu denivelări cu limitarea vitezei de deplasare

2.3 Analiza principalelor probleme și nevoi identificate

2.3.1 Probleme și nevoi privind dezvoltarea serviciului de transport

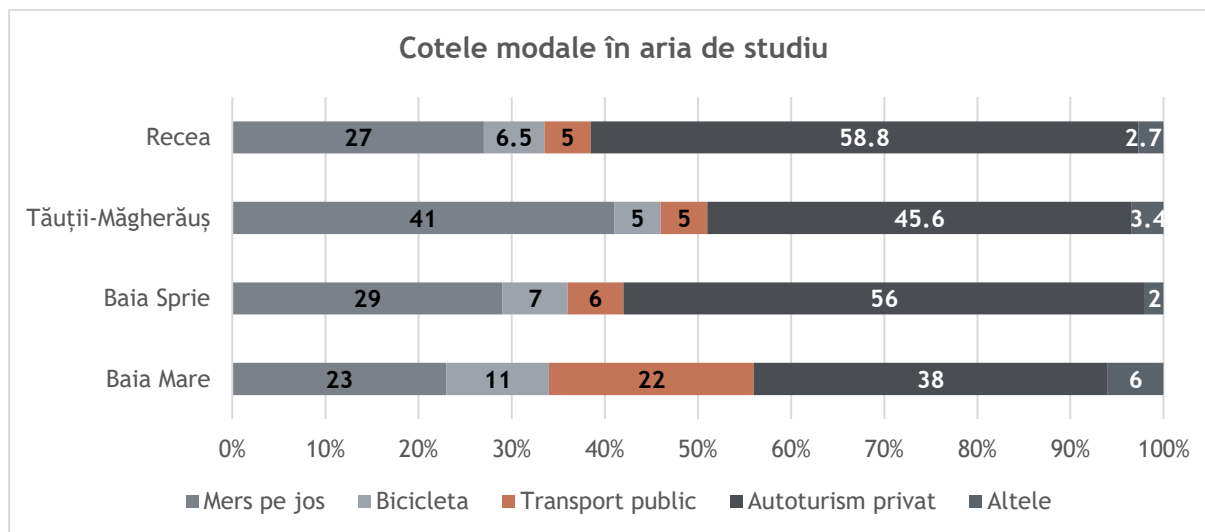
Conform chestionarului realizat în anul 2021 pentru elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă Baia Mare 2021-2027, în ceea ce privește calitatea serviciului oferit, cetățenii au declarat în proporție de circa 56% că se declară mulțumiți. Cea mai mare inconveniență a populației fiind faptul că „mijloacele de transport sunt mult prea aglomerate” - 39.5%, „mijloace de transport vechi și fără facilități de bază” - 31.6% și „timpii de așteptare foarte mari în stație” - 12.6%.

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 administrativ teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local.

Scopul principal al deplasărilor este majoritar în cazul deplasărilor în interes profesional, fapt ce evidențiază nevoile persoanelor ce folosesc autoturismul ca mijloc de transport și au ca origine - destinație principală traseul casă - serviciu, urmată de deplasările către unitățile de învățământ.

Având în vedere cele menționate anterior, este primordială dezvoltarea serviciului de transport public, prin creșterea frecvenței a tramvaielor/autobuzelor, creșterea gradului de confort și al siguranței. Aceste acțiuni sunt necesare pentru creșterea atractivității a transportului în comun, astfel încât mai multe persoane să folosească serviciul de transport public în detrimentul autoturismului personal.

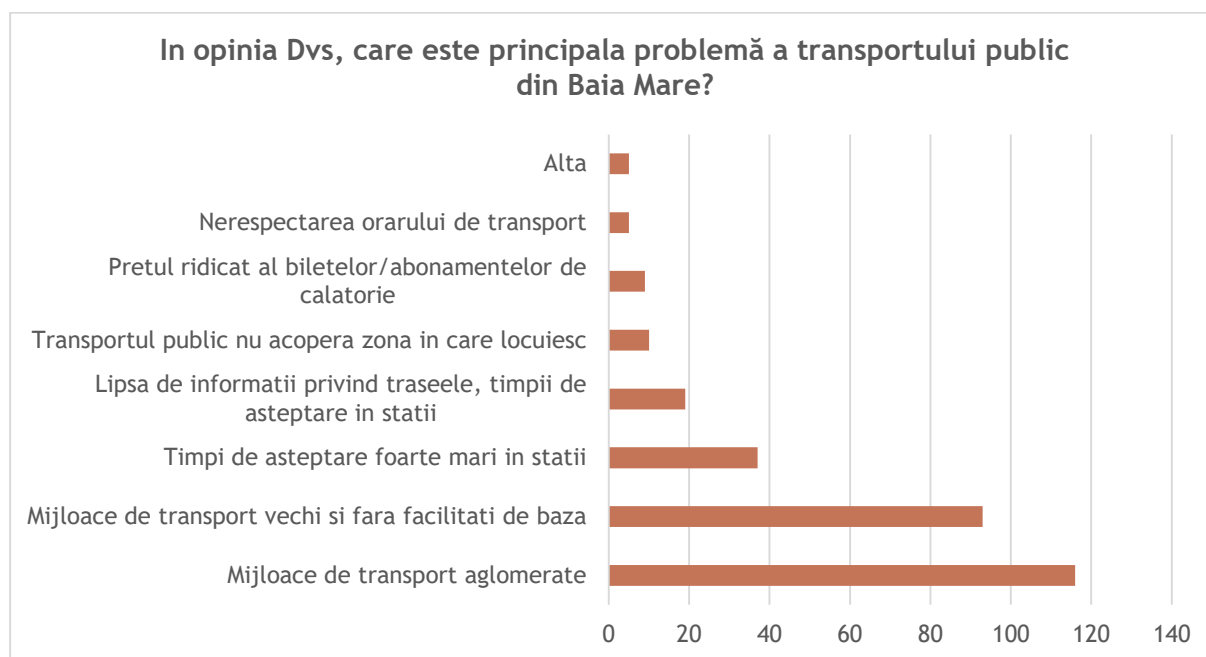
Cotele modale ale transportului cu bicicleta și ale transportului în comun din Municipiul Baia Mare se încadrează peste valorile medii ale orașelor analizate.



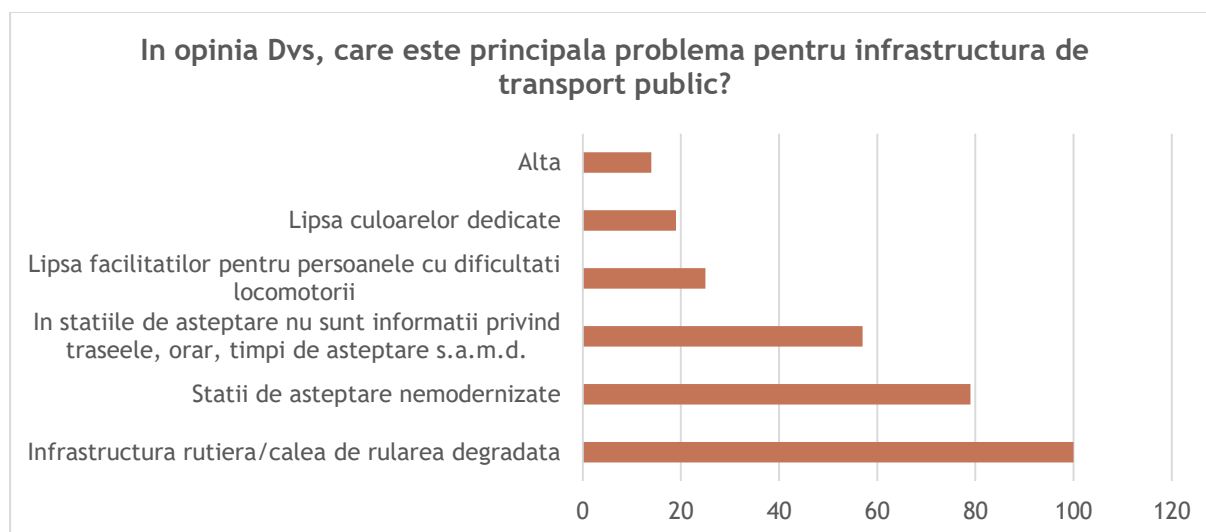
Figură 2-39 Cote modale preluate din Modelul de Transport aferent PMUD BM

Conform chestionarului realizat în anul 2021 pentru elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă Baia Mare 2021-2027, în ceea ce privește „principala problemă a

transportului public” și „principala problemă de infrastructură a transportului public”, cetățenii au răspuns cu:



Figură 2-40 Principala problemă în opinia cetățenilor a transportului public în Municipiul Baia Mare



Figură 2-41 Principala problemă în opinia cetățenilor a infrastructurii pentru transportului public în Municipiul Baia Mare

Aceste probleme influențează modul de transport ales de cetățeni, iar municipalitatea alocă o serie de obiective de investiții cu finanțare parțială sau integrală de la bugetul local în vederea reducerii utilizării autoturismului personal, prin încurajarea folosirii mijloacelor de transport alternative (bicicletă, mers pe jos, transport public).

Având în vedere că rețeaua de autobuze joacă un rol-cheie în ceea ce privesc deplasările zilnice din aria de studiu, dar și în ceea ce privește cererea de transport cu acest mijloc, dezvoltarea sistemului de transport public va asigura o mai bună performanță a serviciilor. Totuși, acest sistem deservește un areal foarte mare din zona urbană, astfel încât, în

conformitate cu rezultatele studiilor se crează premisele spre dezvoltarea serviciului de transport public în vederea creșterii frecvenței a mijloacelor de transport.

Pe lângă probleme identificate ce țin de deficiențele transportului public identificate de către populație și de către analizele de trafic, de poluarea fonică și de poluarea aerului, principala problemă identificată o reprezintă prevalența transportului de autoturisme în aria de studiu. Aceasta constituie o problemă majoră, însă aceasta nu este singura. Nevoia de promovare a vehiculelor curate, prietenoase cu mediul înconjurător și utilizarea acestora ca un înlocuitor pentru autovehiculele clasice poate să nu rezolve toate problemele urgente de transport urban, însă beneficiile adoptării lor în sensul de poluare fonică redusă și emisii mai puțin nocive sunt suficient de mari pentru a opta pentru achiziționarea acestora.

Așadar, există o nevoie acută pentru dezvoltarea serviciului de transport public, asigurându-se astfel reducerea traficului rutier la nivelul UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare, rezultat al încurajării soluțiilor de transport alternative. Aceste acțiuni sunt posibile prin punerea la dispoziția utilizatorilor a unei infrastructuri specifice care să rezolve problemele de trafic specificate mai sus, astfel încât să asigure populației un transport public de calitate. Obiectivul contracarării problemelor legate de transport public de călători în aria de studiu constă în încurajarea utilizării transportului alternativ, renunțarea la autoturismele personale și implicit la reducerea emisiilor poluante cauze ale deplasărilor motorizate.

2.3.2 Oportunitatea/ necesitatea privind dezvoltarea serviciului de transport

Nevoile existente la nivelul UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare corespund obiectivelor strategice de înlăturare a principalelor probleme urbane, astfel încât pentru dezvoltarea serviciului de transport public se urmăresc următoarele oportunități:

- Asigurarea unui management eficient al transportului și al mobilității;
- O bună distribuție a bunurilor și servicii de logistică performante;
- Promovarea transportului în comun;
- Promovarea unor mijloace de transport alternative;
- Înlocuirea autoturismelor personale în favoarea transportului în comun, mersului pe jos, mersului cu bicicleta, cu motocicletă sau cu scuterul.

Mai mult decât atât, dezvoltarea durabilă a devenit aspectul important în industria de planificare, cu recunoașterea faptului că modalitățile actuale de consum și de viață au dus la probleme, cum ar fi folosirea excesivă a resurselor naturale, distrugerea ecosistemului, poluarea, inegalitatea dezvoltării în cadrul orașului, degradarea condițiilor de trai umane și urbane indusă de schimbările climatice. Astfel, în cadrul proiectelor de dezvoltare a UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare se va avea în vedere respectarea noțiunii de dezvoltare durabilă care îmbunătățește starea de sănătate, socială dar și ecologică a orașelor pe termen lung. Prin oraș durabil înțelegem:

- Orașul ca utilizator compact și eficient a terenurilor;
- Utilizarea cât mai rară a autoturismelor prin asigurarea mobilității intra și interurbane;
- Utilizarea eficientă a resurselor;
- Mai puțină poluare și deșeuri;
- Reabilitarea sistemelor naturale;
- Calitate mai bună a locuirii ce determină un mediu de viață sănătos;
- Ecologie socială;
- Economie durabilă;
- Participarea și implicarea comunității în conservarea culturii locale;
- Înțelepciune socială.

În ceea ce privește motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică oportunitatea dezvoltării serviciului de transport public local este necesar a se avea în vedere faptul că transportul public urban este al 4-lea factor ca importanță al incluziunii sociale. Repartizarea activităților economice și gestionarea mobilității rezidențiale în orașe condiționează deplasările care au loc de două ori pe zi. Factori ca locul de muncă, locuința, egalitatea de șanse și transportul au un rol esențial în incluziunea socială. În vederea îndeplinirii acestor nevoi, serviciul de transport public trebuie să atragă utilizatorii prin modernizarea infrastructurii (în special în punctele de schimb intermodal), creșterea confortului întregii călătorii cu mijloacele de transport în comun, creșterea gradului de accesibilitate pentru toate persoanele, în special pentru persoanele cu nevoi speciale și îmbunătățirea siguranței și securității în stații, opriri și în interiorul vehiculelor pentru călători și șoferi, precum și pentru echipamentele de infrastructură.

De asemenea, la creșterea atractivității transportului public nu contribuie numai calitatea și cantitatea ofertei în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informația furnizată etc. Tarifele de călătorie accesibile fac de asemenea parte dintre factorii care joacă un rol important în determinarea alegerii mijlocului de transport.

Transportul urban trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență automobilului, numai în condițiile unei oferte de calitate cu tarife accesibile. Acest obiectiv va putea fi atins numai în condițiile creșterii continue a eficienței transportului public de călători. Dacă se va ajunge la o optimizare în acest domeniu, va putea crește și gradul de recuperare a cheltuielilor.

Oportunitatea și necesitatea dezvoltării transportului public, sunt date de rezultatele studiilor din teren, a documentelor oficiale analizate și a opiniei populației ca și valoare adăugată la importanța dezvoltării serviciului de transport public din aria de studiu. Astfel, pe baza oportunităților enumerate în rândurile de mai sus sunt identificate acțiuni menite să dezvolte și/sau să sprijine dezvoltarea durabilă și performantă a serviciului de transport public, complementare cu acesta, astfel:

- Gestionarea eficientă a utilizării parcului și resurselor consumate prin planificarea curselor, planificarea programului conducătorilor de vehicule, coordonarea activităților de mentenanță, urmărirea circulației, constituirea unei baze de date pentru analize și decizii centralizate și fundamentate riguros etc;
- Monitorizarea traficului rutier pentru scheme eficiente de semaforizare și pentru creșterea siguranței traficului;
- Informarea publicului călător: în vehicul și în stații, pe pagină web dedicată și prin aplicații specifice asupra diferitelor opțiuni de acces către destinații frecvent utilizate;
- Tarifarea automată a călătorilor (ticketing), fidelizarea utilizatorilor transportului public urban;
- Reglementări referitoare la un număr minim necesar de spații de parcare pentru biciclete, amenajate și monitorizate în vecinătatea zonelor comerciale, industriale, a centrelor de afaceri, bănci, școli și licee etc;
- Reglementarea controlului periodic de către departamente ale autorității publice locale și analize ale aplicării reglementărilor adoptate.



3 Scenarii alternative privind delegarea serviciului

Această secțiune din documentul de față descrie trei structuri care pot fi aplicate în conformitate cu legislația UE și legislația națională în ceea ce privește organizarea serviciului de transport public.

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;
- IV. Procesul de selectare a Operatorului.

Mecanismele descrise aici pornesc de la premisa că nu va exista o situație în care o Companie Regională 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 Operator Extern supus condițiilor prezentate mai jos, aplicabile Operatorilor Externi.

3.1 Scenarii alternative de delegare

Toate scenariile alternative propuse pentru comparare în prezentul studiu de oportunitate vor viza realizarea aceluiași proiect investițional, analizând astfel în funcție de criterii procedurale, administrative, tehnico-economice, sociale și de mediu, rezultatele și modul de atingere a obiectivelor setate de beneficiar ale aceluiași studiu de caz unitar.

Scenariile alternative de delegare sunt:

- Scenariul 1 - Gestiune directă;
- Scenariul 2 - Gestiune delegată.

Astfel, serviciile de transport public pe teritoriile UAT-urilor membre ale ZMBM se pot realiza fie prin gestiune directă fie prin gestiune delegată, în condițiile menționate în Secțiunile II și III din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr.51/2006 actualizată.

3.1.1 Scenariul 1 - Gestiunea directă

Caracteristicile Gestiunii Directe

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care Asociația de Dezvoltare Intercomunitară ZMBM, în numele unităților administrativ-teritoriale membre, își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin acestora potrivit legii cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora, conform cu mandatele date de acestea.

Conform Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr.51/2006 actualizată, gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. g), respectiv lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care pot fi:

a) servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale sau consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ - teritoriale respective;

b) societăți reglementate de Legea nr.31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ - teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ - teritoriale respective.

Asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în baza mandatului primit pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract:

a) unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale

operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;

b) operatorul desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea-serviciului;

c) capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional este exclusă,

În cazul serviciului de transport public local de călători, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) n., 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului. Operatorii care își desfășoară activitatea în regim de gestiune directă prevăzuți la art. 28 alin, (2) lit. b) din Legea 51/2006 actualizată, se organizează și funcționează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de către consiliul de administrație al acestora,

3.1.2 Scenariul 2 - Gestiunea delegată

Caracteristicile gestiunii delegate

Gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori de drept privat menționați la art. 2, lit. g) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr.51/2006 actualizată care pot fi:

a) societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social privat;

b) societăți reglementate de Legea nr, 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social mixt.

Operatorii care își desfășoară activitatea în modalitatea gestiunii delegate furnizează serviciile de transport public local de călători în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului.

Procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice se desfășoară conform Legii nr, 98/2016 privind achizițiile publice sau Legii nr.100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii, Societățile reglementate de Legea nr,31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral public pot participa la procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice în zona teritorială de competență a unităților administrativ- teritoriale care exercită o influență dominantă asupra acestora sau în afara acestei zone dacă operatorul nu are încheiat un alt contract de delegare a gestiunii atribuit direct, conform art. 28 din Legea 51/2006.

Astfel, în conformitate cu dispozițiile art. 31 din Legea nr.98/2016 privind achizițiile publice și art,36 din Legea nr,100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciilor poate fi exceptată de la procedura licitației publice în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții:

- a) autoritatea contractantă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii;
- b) mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către autoritatea contractantă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva autoritate contractantă;
- c) nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția formelor de participare a capitalului privat care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu Tratatetele, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.

3.2 Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime

În vederea elaborării unei analize comparative privind scenariile de delegare prezentate la sub-capitolul 3.1., prezentul sub-capitol urmărește prelucrarea informațiilor/datelor specifice fiecărui tip de delegare raportându-se la anumite criterii prestabilite. Obiectivele de cercetare constau în formularea unei concluzii cu privire la varianta/soluția optimă privind delegarea serviciului de transport public. Menționăm că vor fi analizate atât informații teoretice (legislative sau de context) cât și calcule matematice care vor ajuta la stabilirea unei viziuni mai clare în ceea ce privesc asemănările și diferențierile între modalitățile de delegare analizate.

Astfel, cele 2 scenarii de delegare vor fi analizate din punct de vedere al următoarelor criterii:

- **Administrativ și procedural;**
- **Economico-financiar (nivel redevență; nivel compensație; profit rezonabil; nivel tarifare; cost/km);**
- **Acces la finanțare europeană (cost investițional; finanțare nerambursabilă obținută);**
- **Social (călători deserviți; populație totală deservită; evoluție cotă modală; număr locuri de muncă; accesibilitatea financiară a populației la serviciu; categorii de persoane cu reduceri de tarif/gratuități);**
- **Mediu (nivel CO2).**

3.2.1 Criteriul administrativ și procedural

Tabel 3-1 Criteriul administrativ și procedural

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă			
	Pentru a se putea realiza gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă către S.C. URBIS S.A. , care va avea calitatea de Operator regional, trebuiesc îndeplinite condițiile prevăzute în art. 28, alin. (2[^]1) din Legea nr. 51/2006. Astfel: a) unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, în calitate de acționari/asociați ai S.C. URBIS S.A., care este operatorul regional, prin intermediul asociației exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe; b) operatorul regional desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de transport public local necesare satisfacerii nevoilor de transport ale utilizatorilor de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației; c) capitalul social al operatorului regional este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației.	1. Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public; 2. Societatea deține la ora actuală licențele și autorizațiile necesare desfășurării activității, dotările necesare și personal de specialitate suficient pentru desfășurarea activității	1. Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu un an înainte de atribuirea contractului
Legislație relevantă	În conformitate cu dispozițiile art. 31 din Legea nr.98/2016 privind achizițiile publice și art.36 din Legea nr.100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciilor poate fi exceptată de la procedura licitației publice în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții: a) autoritatea contractantă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii; b) mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către autoritatea contractantă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva autoritate contractantă; c) nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția formelor de participare a capitalului privat care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu Tratatul, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.		

Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă
2. Durata contractului de delegare a gestiunii

În ceea ce privește durata actului administrativ de delegare (contract de servicii - contract cu titlu oneros), există 3 legislații care reglementează acest aspect:

- a) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, art 3 al. 3 prevede că 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.;
- b) Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, art. 32, alin. (3), modificată și completată de OUG 58/2016 statutează că durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale, cu excepția celor care sunt membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sunt obligate ca, periodic, respectiv o dată la 5 ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, după caz.”;
- c) De asemenea, Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, art. 28 prevede că durata contractelor de servicii publice este fixă, respectiv 10 ani pentru transporturile realizate cu autobuze, troleibuze sau autocare și 15 ani pentru transporturile realizate cu tramvaie, troileibuze și mijloace de transport pe cablu.

În ceea ce privește semnarea contractului de delegare, acesta se va realiza după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, așa cum este prevăzut în art. 52, al (1) și (2) din Legea 51/2006 serviciilor comunitare de utilități publice, modificată și completată de Legea 225/2016

3. În ceea ce privesc avizele necesare pentru atribuirea directă a serviciului de transport public către un operator regional este necesar a se obține în prealabil - înainte de semnarea contractului de servicii - avizul Consiliului Concurenței, conform prevederilor art. 52, al. (1) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau ale art. 20 din OUG 77/2014, actualizată, privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996.

**Evaluare
propriu-zisă**
Modalitate de delegare
Avantaje
Dezavantaje
Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă
**Analiza
propriu-zisă**

1. Conform informațiilor expuse în rândurile de mai sus. Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare poate delega direct serviciul de transport public către un operator regional, fiind îndeplinite toate prevederile legale în vigoare.

Un astfel de operator este operatorul regional intern URBIS S.A., care a demonstrat capacitatea tehnică și managerială necesară, ca și îmbunătățirea continuă a prestației sale și posibilitățile de îmbunătățire în continuare a acesteia, în condiții financiare de multe ori dificile.

Societatea deține la ora actuală licențele și autorizațiile necesare desfășurării activității, dotările necesare și personal de specialitate suficient pentru desfășurarea activității.

2. Durata contractului

În ceea ce privește situația delegării serviciului de transport public către operator regional, durata contractului de delegare nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor. Dacă durata contractului va fi mai mare de 5 ani se vor aplica prevederile art. 16 alin. (2) din Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care prevede că: „Pentru concesiunile de lucrări sau concesiunile de servicii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, durata maximă a concesiunii nu poate depăși timpul estimat în mod rezonabil necesar concesionarului pentru a obține un venit minim care să permită recuperarea costurilor investițiilor efectuate, a costurilor în legătură cu exploatarea lucrărilor sau a serviciilor, precum și a unui profit rezonabil”.

3. În ceea ce privește semnarea contractului de delegare, acesta se va realiza după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, așa cum este prevăzut în art. 52, al (1) și (2) din Legea 51/2006 serviciilor comunitare de utilități publice, modificată și completată de Legea 225/2016.

Concluzii

În concluzie, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare poate delega direct operarea serviciului de transport către operatorul regional SC URBIS SA, fiind îndeplinite toate prevederile legale în vigoare.

Din punct de vedere administrativ, considerăm astfel că această modalitate de delegare prezintă mai multe avantaje din punct de vedere administrativ și procedural, decât dezavantaje.

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

 Legislație
 relevantă

1. Spre deosebire de cealaltă modalitate de delegare, alegerea acestei variante presupune demararea unei proceduri concurențiale de atribuire a serviciului de utilitate publică, în conformitate cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007 și ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, sau, după caz, ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii:

- a. Regulamentul CE 1370/2007, prevede la art. 5, al. (3) că orice autoritate competentă care face apel la un terț, altul decât un operator intern, atribuie contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire, cu excepția cazurilor menționate la alineatele (4)¹, (5)² și (6)³. Procedura competitivă de atribuire adoptată este deschisă tuturor operatorilor, este echitabilă și respectă principiile transparenței și nediscriminării. În urma depunerii ofertelor și a eventualei etape de preselecție, procedura poate presupune negocieri în conformitate cu aceste principii, cu scopul de a stabili modul optim de a îndeplini anumite cerințe speciale sau complexe;
- b. Legea 99/2016 privind achizițiile sectoriale, reglementează modul de realizare de către entitățile contractante a achizițiilor sectoriale, procedurile de atribuire a contractelor sectoriale și de organizare a concursurilor de soluții, instrumentele și tehnicile specifice care pot fi utilizate pentru atribuirea contractelor sectoriale, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea contractelor sectoriale;
- c. Legea 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii reglementează modul de atribuire a contractelor de concesiune de lucrări și a contractelor de concesiune de servicii, regimul juridic aplicabil acestor

1. Se realizează procedura de atribuire a serviciului public

2. Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu un an înainte de lansarea invitației de participare.

¹ Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice fie în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1 000 000 EUR, fie în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri.

În cazul unui contract de servicii publice atribuit direct unei întreprinderi mici sau mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule, aceste plafoane pot fi mărite fie la o valoare medie anuală estimată la mai puțin de 2 000 000 EUR, fie la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 600 000 de kilometri

² Autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.

³ Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice privind transportul feroviar, cu excepția altor moduri de transport pe șine, precum metroul sau tramvaiul. Prin derogare de la articolul 4 alineatul (3), durata unor astfel de contracte nu depășește zece ani, cu excepția cazurilor în care se aplică articolul 4 alineatul (4).

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

contracte, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea acestora.

În cazul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, documentația de atribuire se elaborează în cadrul asociației, se supune avizării autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre și se aprobă de adunarea generală a asociației, în calitatea acesteia de organ deliberativ, în baza mandatului primit

2. În ceea ce privește durata actului administrativ de delegare (contract de servicii publice - contract cu titlu oneros), în acest scenariu de delegare se aplică aceleași prevederi legislative prezentate atât în cadrul analizei legislative a modalității de delegare directă, cât și în cadrul analizei prezentate în la sub-capitolul 4.2. „Durata contractului”. Pe lângă aspectele deja menționate în analizele Scenariilor anterioare, modalitatea de delegare a gestiunii către un operator privat, mai presupune: Potrivit art. 32, aliniat 2 din Legea nr. 51/2006, durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. De asemenea, conform Regulamentului CE nr. 1370/2007, art. 4, al. (3), durata contractelor de servicii publice nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul. Însă, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 reglementează la art. 8 și clauze tranzitorii care stabilesc și o clauză contractuală mai mare în funcție de data încheierii contractului și de procedură de atribuire (directă sau competitivă). Astfel, potrivit art. 8 al. (3): „În vederea aplicării alineatului (2), nu se ține seama de contractele de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul comunitar și cu dreptul intern:

- a. înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;
- b. înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire;
- c. după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2019, pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;
- d. după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire.

Contractele menționate la litera (a) pot continua până la expirare. Contractele menționate la

3. Control direct al activităților administrative se desfășoară exclusiv în baza contractului încheiat.

**Evaluare
propriu-zisă**
Modalitate de delegare
Avantaje
Dezavantaje
Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

literele (b) și (c) pot continua până la expirare, dar nu mai mult de 30 de ani. Contractele menționate la litera (d) pot continua până la expirare, cu condiția să fie încheiate pe termen limitat, comparabil cu duratele menționate la articolul 4.

Contractele de servicii publice pot continua până la expirare, în cazul în care rezilierea lor ar produce consecințe juridice sau economice disproporționate și cu condiția ca Comisia să își fi dat acordul.

3. La fel ca în cazul celor două modalități de delegare prezentate mai sus (delegare directă către un departament intern și delegare directă către un operator municipal) în cazul delegării serviciului de transport public către un operator prin procedură competitivă este necesar a fi obținut avizul Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat (conform prevederilor art. 52, al. (1) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau ale art. 20 din OUG 77/2014, actualizată, privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996). Compensația (subvențiile provenite din facilitățile și gratuitățile acordate anumitor categorii de persoane prevăzute de legislația în vigoare pentru prestarea serviciului de utilitate publică nu poate fi acordată decât după obținerea avizului mai sus menționat.

Prin excepție de la prevederile legii 51/2006, Art.52, alin. (2), contractele de delegare a gestiunii pot fi atribuite direct, fără avizul Consiliului Concurenței, atunci când valoarea estimată a acestora este mai mică decât pragurile corespunzătoare prevăzute la art. 7 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, după caz, la art. 12 alin. (4) din Legea nr. 99/2016, precum și operatorilor regionali care implementează proiecte finanțate din fonduri europene nerambursabile în sectorul de apă și apă uzată.

**Analiza
propriu-zisă**

1. În acest caz, atribuirea contractului de delegare a serviciului de utilitate publică nu mai poate fi directă, ci va trebui desfășurată o procedură concurențială prin licitație publică.

Referitor la procedura competitivă echitabilă de atribuire a contractului, prin art. 5 al. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se solicită ca orice componentă care face apel la terț, altul decât un operator intern, să adopte o procedură competitivă de atribuire deschisă tuturor

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată			
	operatorilor, echitabilă și care să respecte principiile transparenței și nediscriminării. De asemenea, se mai menționează că: „În acest context, autoritățile competente ar trebui să fie deosebit de vigilente atunci când au indicații clare privind existența unei concurențe neregulate, în special atunci când este prezentată de exemplu o singură ofertă. În astfel de cazuri, Comisia este, de asemenea, mai susceptibilă de a investiga circumstanțele specifice ale procedurii de atribuire”. 2. Durata recomandată a contractului de delegare este stabilită în conformitate cu prevederile legislative detaliate la capitolul 4, sub-capitolul 4.2 „Durata contractului”. 3. În ceea ce privește semnarea contractului de concesiune de servicii (contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public), cu un operator privat, acesta se poate realiza și fără obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, ținându-se cont de prevederile art. 52, al. 2 din Legea nr. 51/2006 care stipulează: „Contractele de delegare a gestiunii vor putea fi <u>atribuite direct</u> doar după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat”. În acest caz, este necesar a se respecta prevederile art. 52, al. 2 a aceleiași legi, care stipulează că „Măsurile de natura ajutorului de stat nu pot fi acordate decât după avizarea acestora de către Consiliul Concurenței....”, astfel încât și în cazul acestui tip de delegare se va obține avizul Consiliului Concurenței în cazul în care se oferă facilități și gratuități categoriilor de persoane prevăzute de legislația în vigoare. Contractele de delegare a gestiunii pot fi atribuite direct, fără avizul Consiliului Concurenței, atunci când valoarea estimată a acestora este mai mică decât pragurile corespunzătoare prevăzute la art. 7 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, după caz, la art. 12 alin. (4) din Legea nr. 99/2016		
Concluzii	Prin atribuirea serviciului de transport public către un operator privat există posibilitatea alegerii celei mai bune soluții pentru anumite trasee, însă având în vedere faptul că serviciul de transport public este un serviciu de utilitate publică, unele trasee necesare pot fi considerate neprofitabile, fapt ce ar conduce la excluderea unor trasee prin neprezentare a operatorilor la licitarea acestora. În cadrul atribuirii prin procedură competitivă, serviciul ar fi încredințat unor operatori de transport privați, care vor avea în vedere mai mult decât orice creșterea profitului și nu calitatea serviciului oferit. De asemenea, va fi o problemă ținerea sub control a tarifelor la biletele și abonamentele oferite, aceasta putându-se realiza numai prin majorarea compensației acordate, ceea ce nu e un lucru dorit de administrațiile locale. Totodată, la procedura concurențială pot participa și alți operatori privați, fapt ce ar conduce la întârzierea semnării contractului de delegare a serviciului		

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată			
	de transport public.		

3.2.2 Criteriul economico-financiar

Tabel 3-2 Criteriul economico-financiar (nivel redevență, profit rezonabil, nivel compensație, nivel tarificare, cost/km)

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată
Nivel redevență	Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, impune la art., al. (10) și (11), pct. (m), ca la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală să ia în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul. Astfel, pentru membrii Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare, Operatorul va plăti o redevență ce va fi calculată la un procent de 0.1% asupra totalului valorii rămase de amortizat a bunurilor concesionate. Detalii privind modalitatea de stabilire a redevenței prin aplicarea unui procent din valoarea amortizării anuale a bunurilor concesionate, inclusiv calculul amortizării anuale se regăsesc la capitolul 4, sub-capitolul 4.4, sub-punctele „Modul de calcul al redevenței”.	
	Avantaje	Dezavantaje
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare, este necesară plata redevenței	Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare, este necesară plata redevenței
	Avantaje	Dezavantaje
Profit rezonabil	La calcularea profitului rezonabil se va avea în vedere ca rata de rentabilitate să se încadreze sub pragul ratei swap (http://www.ajutordestat.ro/?pag=202) aferent duratei contractului de delegare. În rândurile ce urmează se va analiza profitul rezonabil luând în calcul o durată a contractului de delegare de 5 ani, conform prevederilor legislative și a recomandărilor capitolului 4, sub-capitolul 4.2. „Durata Contractului”. Profitul rezonabil este calculat în cazul operatorului municipal pentru stabilirea compensației acordate și evitarea acordării de compensații în exces conform normelor prevăzute în Anexa la Regulamentul CE 1370/2007.	

**Evaluare propriu-
zisă**
Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional
Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

Conform Anexei la Regulamentul CE 1370/2007, normele de stabilire a compensației se stabilește pentru contractele de servicii publice atribuite direct, astfel încât, în cazul delegării serviciului către un operator privat, aceste norme nu sunt aplicabile

Astfel, mărimea profitului rezonabil se va încadra sub rata de **5.45%** plus o primă de 100 de puncte procentuale (**respectiv 6.45%**) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general.

	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în faliment - din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public		Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în faliment - din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public	
	Compensațiile pentru obligația de serviciu public reprezintă sume suportate de la bugetul de stat pentru acoperirea costurilor suportate de întreprinderile care execută sarcini de serviciu public stabilite de autoritățile publice ale statelor membre ale Uniunii Europene (UE).			
Nivel compensație	Conform Anexei la Regulamentului 1370, nivelul maxim al compensației legată de contractele de servicii publice atribuite direct, nu poate depăși efectul financiar net ocazionat de executarea obligațiilor de serviciu public, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „Costurile suportate cu obligația de serviciu public” minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil.			
	Compensația = Costurile de operare al serviciului de transport public - Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil $C = CE - Vt + Pr$			
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Plecând de la ipoteza că operatorul regional este o companie al cărui control direct îl au unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare		Riscul de supracompensare este limitat, având în vedere respectarea Reg. 1370/2007	

Evaluare propriu-
 zisă

Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

Nivel tarificare	intercomunitară, riscul de supracompensare este limitat.
Cost / călător	

3.2.3 Criteriul de acces la finanțare europeană

Tabel 3-3 Criteriul de acces la finanțare europeană

Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional

Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat

Toate categoriile de operatori analizați sunt eligibili pentru accesarea finanțării din fonduri nerambursabile privind achiziția de autobuze sau alte intervenții în infrastructură.

3.2.4 Criteriul social

Tabel 3-4 Criteriul social (călători deserviți, populație deservită, cotă modală, număr locuri de muncă, accesibilitate financiară, gratuități)

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat
Călători deserviți	Toate modalitățile de delegare trebuie să acopere aceeași populație, așa cum este stabilit în programul de circulație, indiferent de forma de delegare, delegatul este obligat să respecte frecvența și aria de acoperire a serviciului.	
Populație totală deservită	Toate modalitățile de delegare trebuie să acopere aceeași populație, așa cum este stabilit în programul de circulație, indiferent de forma de delegare, delegatul este obligat să respecte frecvența și aria de acoperire a serviciului.	
	Avantaje	Dezavantaje
	Impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operarii serviciului și posibilitatea extinderii ariei de acoperire	Avantaje Dezavantaje

**Evaluare
propriu-zisă**
Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional
Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat

	Prin implementarea unor măsuri destinate îmbunătățirii mobilității urbane cu transportul public, populația este încurajată să renunțe la autovehiculele personale și să utilizeze mai des transportul public pentru deplasările zilnice.			
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
Evoluție cotă modală	Fiind un operator controlat direct de către UAT-urile membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, acestea iau toate măsurile necesare pentru creșterea mobilității urbane din aria de studiu, pentru sporirea gradului de accesibilitate a serviciului de utilitate publică, prin extinderea traseelor în interiorul UAT		Principalul scop al operatorului privat este profitul și nu evoluția cotei modale a transportului public.	
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
Număr locuri de muncă	Creșterea numărului de locuri de muncă		Creșterea numărului de șomeri întrucât există șanse mari ca noul operator privat să nu preia angajații actuali ai operatorului Luând în calcul gradul maximal al profitabilității pe care un operator privat îl urmărește, acesta poate presta serviciul de transport public cu cât mai puțini angajați	
Accesibilitatea financiară a populației la serviciu	Având în vedere stabilirea liberă a tarifelor, Autoritatea Contractantă are dreptul de a stabili în baza viziunii social-economice/guvernantei locale, acceptanța socială a costului mediu al tarifelor practicate pentru călătoriile cu transportul public, conform Anexei 2.6 la Modelul de Contract de Servicii Publice pentru municipiile și orașele din România în conformitate cu legislația UE (Regulamentul 1370/2007), această anexă fiind intitulată „Modalitatea de stabilire, modificare sau ajustare a Tarifelor de călătorie”. Conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, în anul 2023, în Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest, numărul mediu al membrilor unei gospodării este de 2.563 persoane. În același timp, veniturile totale medii lunare pe gospodărie în regiunea Nord-Vest au fost de 7956,45 lei. Analizând aceste date, constatăm că venitul lunar / membru din gospodărie este de 3,104.35 lei, astfel încât tariful practicat de către operatorul de transport, de exemplu în Municipiul Baia Mare (3 lei / călătorie) reprezintă aproximativ 0,10 % din venitul total lunar, iar tariful practicat pentru un abonament (90 lei / abonament lunar) reprezintă aproximativ 2.90 % din venitul total lunar. Putem astfel constata că tariful practicat pentru o călătorie			

**Evaluare
propriu-zisă**
Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional
Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat

reprezintă o sumă suportabilă pentru utilizator, lunând în considerare că acesta reprezintă doar 0.10% din veniturile sale totale obținute într-o lună. De asemenea, considerând că o persoană circulă în medie de 20 de ori pe lună, prețul total pe care aceasta îl va avea cu aceste călătorii reprezintă 1.93% din totalul veniturilor lunare. La fel putem concluziona și în privința abonamentelor.

Mai mult, pentru a întări această ipoteză, facem trimitere la analiza privind nivelul de tarificare de la capitolul 4, sub-capitolul 4.4, punctul „Modul de calcul al prețului călătoriilor; Tarife propuse”, unde a fost analizat tariful mediu al unei călătorii calculate pe baza veniturilor totale obținute și a numărului de călătorii totale estimate pe an.

	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
				Poate avea impact social nefavorabil pentru utilizatori prin reducerea accesibilității financiare la serviciul public - creșterea tarifelor de călătorie
Categorii de persoane cu reduceri de tarif/gratuități	În conformitate cu prevederile art. 1 alin. (4) lit. m, ale art. 1 alin. (6) lit. e și ale art. 17 alin. 1 lit. o din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local și cu O.G. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare; autoritățile administrației publice locale pot asigura resursele bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public pentru categoriile de persoane prevăzute la sub-capitolul 4.4. Categorii de persoane care beneficiază de reduceri de tarif sau gratuități”. După atribuirea contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local, subvențiile acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate, se vor asigura în baza validării legitimațiilor de transport în mijlocul de transport.			

3.2.5 Criteriul de mediu (nivel CO²)

În ceea ce privește criteriul de mediu, indiferent de modalitatea de atribuire, operatorul de transport va trebui să se conformeze regulilor specifice privind protejarea mediului înconjurător. Integrarea prevederilor de mediu în politica din domeniul transportului vizează astfel protejarea mediului ambiant prin promovarea acțiunilor care vor reduce zgomotul și emisiile de dioxid de carbon, care vor favoriza folosirea combustibililor alternativi și a noilor tehnologii în toate formele de transport.

Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO²)

Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional

Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat

Conform scenariului tehnico-economic recomandat, emisiile de CO₂/km pentru un autobuz electric cu încărcare este de 0 g CO₂/km, indiferent de modalitatea de delegare, Autoritatea Contractantă fiind cea care pune la dispoziția operatorului mijloacele de transport ecologice.

3.3 Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare

Autoritatea administrației publice locale are dreptul de a decide încredințarea serviciilor de transport public local de călători unui operator economic care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea îmbunătățirii transportului public de persoane și modernizării infrastructurii în teritoriul administrativ al UAT-urilor membre ZMBM.

Gestiunea delegată către un operator privat reprezintă varianta cu cele mai puține avantaje conform informațiilor menționate în analiza comparativă a scenariilor prezentate. Alegerea acestei modalități de delegare poate avea un impact negativ asupra calității serviciului de transport public, mai ales din cauza inexistenței unei modalități de control al autorităților asupra acestuia.

În ceea ce privește gestiunea directă către un operator regional, menționăm că în prezent, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare poate delega serviciul de transport public către un operator regional, aceasta fiind SC URBIS SA - societate al cărui obiect de activitate principal îl reprezintă transportul urban, suburban și metropolitan de călători. De asemenea, operatorul poate presta servicii pentru terți activități care nu fac parte din sfera serviciului de transport public de călători prin curse regulate și se încadrează în cel mult 20% din totalul cifrei de afaceri, costurile acestei activități nefiind luate în calculul Compensației, precum activități de testare și analize tehnice (I.T.P.), întreținerea și repararea autovehiculelor, curse ocazionale, curse regulate speciale, închirierea și subînchirierea bunurilor imobiliare proprii sau închiriate.

Dintre scenariile alternative de delegare, cea mai avantajoasă modalitate de atribuire a contractului de servicii publice este cea a delegării către un operator regional, respectiv către SC URBIS SA, din prisma următoarelor avantaje:

- Tradiție și experiența sa de peste 50 de ani în executarea serviciului de transport public pe teritoriul municipiului Baia Mare și zona limitrofă,
- autobuze, troleibuze, vehicule de intervenție și mentenanță a infrastructurii și vehiculelor, echipamente și tehnologii pentru operare
- Dotările pentru mentenanță și reparații deținute
- Resursa umană și managerială existentă a societății și preocuparea pentru îmbunătățirea performanțelor acestora;
- Comportamentul avut de-a lungul timpului în relația cu călătorii și autoritățile locale, în vederea înțelegerii nevoilor comunităților și în special ale pasagerilor, îmbunătățirii continue a serviciilor oferite și adaptării la necesitățile acestora și la evoluția cererii și comportamentului de călătorie
- Realizarea introducerii de proceduri operaționale de lucru,
- Preocuparea pentru monitorizarea și îmbunătățirea indicatorilor de performanță și calitate ai serviciului;
- Preocuparea pentru adoptarea de măsuri în sensul îmbunătățirii eficienței activității proprii și preocupării pentru îmbunătățirea serviciului, pentru exploatarea optimă a capacității existente și modernizare a dotărilor;
- Preocuparea pentru respectarea legislației și reglementărilor tehnice, de autorizare, etc,
- Preocuparea pentru o bună relație cu autoritățile locale și celelalte instituții cu rol în asigurarea unui transport public sigur (Poliția Rutieră, Poliția locala, etc.)
- Preocuparea pentru protecția mediului și reducerea consumurilor;

- Preocuparea continuă pentru instruirea personalului privind aspecte precum siguranța circulației, eco-driving, relația cu călătorii, etc;
- Preocuparea pentru menținerea în activitatea companiei a unei forțe de muncă cu tradiție, cu grad de profesionalism ridicat;
- Preocuparea pentru informarea călătorilor
- Preocuparea pentru îmbunătățirea managementului financiar;
- Preocupare pentru controlul intern sistematic al eligibilității costurilor și veniturilor.
- Preocupare pentru testarea și introducerea de tehnologii noi, inovative

Accesul la servicii predictibile și suficiente, sigure și de calitate de transport public de călători este o condiție esențială pentru creștere și dezvoltare a zonei și creștere a incluziunii sociale. Aceste condiții Urbis SA se preocupă să le obțină și îmbunătățească. Toate acestea ature asigură premisele tehnice și de management pentru justificarea atribuirii serviciului către operatorul regional Urbis SA.

Oportunitatea delegării serviciilor de transport public local de persoane prin atribuire directă concesiunii serviciilor de transport public local de persoane rezidă din faptul că obligațiile care îi revin asociației în calitate de autoritate tutelară se mențin în continuare în sensul urmăririi respectării clauzelor contractuale și a păstrării integrității patrimoniale, iar la sfârșitul perioadei de delegare unitățile administrativ teritoriale din cadrul asociației trebuie să preia bunurile concesionate, achitându-i delegatarului cota parte din investițiile realizate în perioada de concesiune.

Oportunitatea concesiunii serviciilor de transport public local de persoane este determinată de necesitatea gestionării serviciilor de transport public local de persoane în condiții de eficiență financiară și managerială, de către un operator de transport public de persoane care deține capacitatea tehnică necesară și are abilitatea de a satisface în condiții de competitivitate necesitățile populației în acest domeniu.

Motive de ordin economic

- operatorul asigură necesarul de parc de vehicule pentru îndeplinirea cerințelor din programul de transport, la condițiile de tehnice, calitate și siguranță impuse.
- operatorul asigură spații și dotări tehnice pentru asigurarea mentenanței reparațiilor, pentru garare și desfășurarea tuturor activităților suport pentru transportul public ce face obiectul contractului
- operatorul asigură respectarea reglementărilor în vigoare privind exploatarea în condiții de siguranță a infrastructurii proprii și concesionate, a parcului de vehicule, privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor.
- operatorul asigură activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a vehiculelor pentru toate cele două moduri de transport, pe întreaga arie teritorială a ZMBM
- operatorul realizează investițiile în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local în conformitate cu Programul de Investiții al Operatorului
- operatorul respectă toate cerințele legale privind operarea și desfășurarea activității de transport public
- operatorul asigură activitatea de comercializare a titlurilor de călătorie
- operatorul asigură buna întreținere a bunurilor concesionate

- operatorul asigură personal calificat în număr necesar pentru desfășurarea tuturor activităților necesare pentru transportul public
- operatorul asigură respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală, și psihologică a persoanelor cu funcții care concurează la siguranța circulației
- operatorul asigură respectarea indicatorilor de performanță ai serviciului stabiliți în contractul de delegare a gestiunii
- operatorul respectă Regulamentul serviciului și Caietul de sarcini al serviciului
- operatorul asigură realizarea unui sistem de evidență al sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora
- operatorul asigură un sistem de informare al călătorilor privind serviciul de transport public, în stații, pe mijloacele de transport și în mediul on-line.
- operatorul realizează statistici privind accidentele
- operatorul asigură furnizarea de date ZMBM și accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport.

Motive de ordin financiar

- Sarcinile îndeplinite de operator sunt finanțate din capitalurile sale proprii
- UAT-urile membre ale ZMBM vor furniza active (bunuri de retur) astfel încât aceasta să poată îndeplini Obligațiile de serviciu public asumate prin contractul de delegare
- operatorul va ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării Serviciului de transport public local din contract sau sunt asociate acestuia, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare,
- operatorul evidențiază costurile pe fiecare mod de transport, pe serviciu public și pe fiecare UAT, asigurând respectarea prevederilor Anexei la Regulamentul 1370/2007.
- operatorul aplica tarifele aprobate pentru toate categoriile de călători
- operatorul asigura respectarea prevederilor legale contabile și fiscale în vigoare și fiscalizarea integrală a serviciului
- operatorul asigură, prin decizii ale Consiliului de Administrație și AGA, implementarea de măsuri pentru creșterea eficienței/eficacității.
- Operatorul asigură calculul costului/km pe costuri asociate doar serviciului de transport, evidențierea veniturilor pe fiecare categorie de călători și calculul compensării pentru fiecare UAT membru al ZMBM
- Operatorul asigură alocarea costurilor indirecte pe cele două moduri de transport conform unor chei de repartizare agreeate de către ZMBM

4 Recomandări privind implementarea soluției recomandate

4.1 Aria teritorială

Aria de operare pe care se intenționează atribuirea contractului de servicii publice este teritoriul administrativ a patru unități administrativ teritoriale respectiv Municipiul Baia Mare, Orașul Baia Sprie, Orașul Tăuții Măgherăuș, Comuna Recea.

În ceea ce privește restul UAT-urilor membre ale Asociației, acestea vor putea intra în sistemul de transport public metropolitan de călători, în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Prestarea serviciilor către alte UAT-uri membre ZMBM se va realiza prin Act Adicional la Contract, ce se va încheia conform tuturor cerințelor legale, inclusiv de publicitate.

4.2 Durata contractului

În ceea ce privește durata contractelor de servicii publice, există 3 legislații care reglementează acest aspect:

În conformitate cu art. 4 alin. 3 din 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, 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.

Pe de altă parte, prevederile legislației naționale, respectiv art. 28 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, impun o durată maximă de 10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare; 15 ani, în cazul în care contractul de delegare are ca obiect și transportul pe șine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a acestui mod de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului și 15 ani, în cazul transportului pe șine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou. Legea nr. 92/2007 impune în mod imperativ principiul limitării duratei de derulare a acestor contracte, în considerarea promovării principiului asigurării mediului concurențial și al protejării, totodată, a intereselor destinatarilor finali ai serviciului public respectiv, valori consacrate și ocrotite în legislația Uniunii Europene.

În acest sens, dispozițiile art. 28 alin.(1) din legea examinată circumstanțiază, în funcție de specificul fiecărei activități desfășurate, termenul maxim al contractului de atribuire a gestiunii, astfel: 10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare; 15 ani, în cazul în care contractul de delegare are ca obiect și transportul pe șine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a acestui mod de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului și 15 ani, în cazul transportului pe șine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou. Referitor la aceste durate, Curtea Constituțională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstituționalitate a prevederilor art. 28 din Legea 92/2007 că aceste termene îndeplinesc condiția rezonabilității, în sensul că sunt suficiente pentru a asigura desfășurarea activității și realizarea planului de afaceri al comerciantului, fiind stabilite circumstanțiat, proporțional cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport, deținute în proprietate

sau în baza unui contract de leasing, dar și în considerarea termenului mediu de uzură fizică a fiecărui tip de autovehicul utilizat în scopul realizării transportului public.

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

Referitor la aceste durate de delegare prevăzute la art.28 alin.(1) din Legea nr.92/2007, Curtea Constituțională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstitutionalitate a prevederilor art.28 din Legea 92/2007 că aceste termene îndeplinesc condiția rezonabilității, în sensul că sunt suficiente pentru a asigura desfășurarea activității și realizarea planului de afaceri al comerciantului, fiind stabilite circumstanțiat, proporțional cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar și în considerarea termenului mediu de uzură fizică a fiecărui tip de autovehicul utilizat în scopul realizării transportului public.

Pe de altă parte, art. 32 alin. (3) din Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, completată și modificată de OUG 58/2016, statuează că:

“(3) Durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale, cu excepția celor care sunt membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sunt obligate ca, periodic, respectiv o dată la 5 ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, după caz.”

Astfel fiind, în interpretarea articolului de mai sus, aplicând principiul de drept per a contrario, în cazul în care se decide atribuirea prin gestiunea directă a serviciului de utilitate publică, durata acestui serviciu nu poate fi mai mare de 5 ani. În caz contrar, pentru atribuirea gestiunii acestui serviciu trebuie aplicată o procedură competitivă, în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016.

Mai mult decât atât, legiuitorul chiar specifică faptul că în cazul gestiunii directe, o dată la 5 ani trebuie să vor elabora analize privind eficiența economică a serviciului și, în cazul în care rezultatele sunt negative, să schimbe modul de gestiune a serviciilor publice.

În concluzie, pentru conformarea cu toate legile de mai sus, recomandăm ca **durata contractului de delegare să fie de 5 ani**, stabilită în conformitate cu Legea 51/2006, Legea 92/2007 și cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului.

4.3 Obligația de serviciu public de transport

Obligația de serviciu public este constituită din:

- i. aplicarea tarifelor de călătorie aprobate de Autoritatea Contractantă
- ii. furnizarea de 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 Hotărârile Consiliilor Locale ale UAT membre ale ZMBM;

iii. prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;

iv. prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu indicatorii de performanță prevăzuți în Contract;

v. respectarea standardelor și cerințelor de siguranță și securitate prevăzute în Contract și în legislația națională;

vi. prestarea serviciului de transport public local cu vehiculele prevăzute în Contract.

4.4 Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului

- I. Va avea dreptul la plata Compensației din partea UAT membre, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- II. Va avea dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- III. Va avea Dreptul exclusiv de a desfășura Serviciul de transport public local pe teritoriul ZMBM pentru care prestează serviciu public, inclusiv pentru rutele operate în prezent cu autobuzele de mică capacitate (microbuze);
- IV. Va avea dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în Contract;
- V. Este titularul dreptului de exploatare a infrastructurii concesionate și mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului de transport public local.

4.5 Elemente de ordin juridic, procedural

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice „Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice.”

Transporturile constituie un sistem complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de așezări umane și de consum, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă. Având în vedere această complexitate, orice intervenție în sectorul transporturilor trebuie să aibă la bază o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabilă a persoanelor și a bunurilor, nu în ultimul rând fiindcă politicile de natură structurală au nevoie de mult timp pentru a fi puse în practică și trebuie planificate cu mult timp înainte.

Dezvoltarea serviciului de transport public trebuie să țină cont de prevederile Legii nr. 92 din 10 aprilie 2007 - Legea serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, prin urmare:

(1) Este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate transportul public care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- a) se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 109/2014, cu modificările și completările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor prezentei legi;
- b) se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale sau numai între localitățile unui județ, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia/acestui, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate;
- c) se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul local, consiliul județean, Consiliul General al Municipiului București sau de adunarea generală a asociației de dezvoltare intercomunitară ori a altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale;
- d) se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau metrou, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing de acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială sau, după caz, de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară înmatriculate sau înregistrate ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, după caz, în județul sau localitatea respectivă. În condițiile prezentei legi, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizați;
- e) persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- f) pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;
- g) autoritățile locale competente exercită competențe exclusive cu privire la acordarea licențelor de traseu operatorilor care prestează transportul rutier de călători cu autobuze în aria teritorială de competență a acestora și de reglementare la nivel local a serviciilor publice de transport călători;
- h) autoritatea administrației publice locale impune sau contractează obligații de serviciu public și poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive și/sau compensații de orice natură. Prin obligație de serviciu public se înțelege o cerință definită sau stabilită de autoritatea 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. Contractele de servicii publice nu presupun în mod obligatoriu acordarea de compensații

Componente ale sistemului de transport public local, inclusiv, mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului public de transport călători pot fi date, în condițiile legii, în administrare sau puse la dispoziție operatorilor și transportatorilor autorizați de către unitatea administrativ-teritorială, în baza procesului-verbal de predare-primire,

anexă la hotărârea de dare în administrare sau la contractul de delegare a gestiunii, după caz, sau pot fi puse la dispoziție de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară în baza proceselor-verbale de predare-primire, anexe la contractul de delegare a gestiunii, în condițiile respectării regimului juridic al proprietății publice.

(2) Conducătorul mijlocului de transport în comun este obligat să prezinte la controlul în trafic următoarele documente, după caz:

- 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 tramvaielor;
- d. alte documente stabilite de lege în vigoare.

Transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare având ca obiect transportul rutier public de persoane, este definit ca transport rutier local de persoane în conformitate cu art. 3 pct. 48 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere. Traseele dintr-o asociație de dezvoltare intercomunitară sunt considerate trasee locale în conformitate cu prevederile art. 3 pct. 38 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice „*Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice.*”

Transporturile constituie un sistem complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de așezări umane și de consum, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă. Având în vedere această complexitate, orice intervenție în sectorul transporturilor trebuie să aibă la bază o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabilă a persoanelor și a bunurilor, nu în ultimul rând fiindcă politicile de natură structurală au nevoie de mult timp pentru a fi puse în practică și trebuie planificate cu mult timp înainte.

Având în vedere repartiția populației UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare, necesitatea asigurării unei alternative de transport pentru cât mai mulți locuitori, centrele importante din punct de vedere economic și/sau social dar și efectuarea serviciului de transport în condițiile obținerii unui profit minim, rezonabil de către cei ce le efectuează, se impune asigurarea serviciului de transport public local de persoane în condiții optime, printr-un sistem de gestiune care să satisfacă nevoile cetățenilor și care să fie eficient din punct de vedere tehnic și financiar.

4.5.1 Modul de calcul al redevenței

Pentru realizarea investiției, calculul redevenței a fost realizat conform normelor legislative în vigoare. Astfel, în conformitate cu art. 29, al. 11, lit. (m) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice modificată și completată de Legea nr. 225/2016, „la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în

proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul”.

La calculul amortizării mijloacelor fixe, trebuie avute în vedere prevederile Legii nr. 15/1994 privind amortizarea capitalului imobilizat în active corporale și necorporale.

Astfel, la calculul amortizării mijloacelor fixe ce vor fi date în concesiune operatorului municipal s-a utilizat metoda de amortizare liniară, stabilită prin aplicarea cotei de amortizare liniară la valoarea fiscală a mijlocului fix amortizabil, în conformitate cu valorile investițiilor propuse.

În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor concesionate, Operatorul plătește o redevență proprietarului bunurilor, calculată anual prin aplicarea unui procent de asupra totalului valorii de inventar a bunurilor concesionate. Aceste valori sunt menționate în contract în valoare fixă și procentuală. Modificarea anexei cu valoarea bunurilor de Inventar va duce la actualizarea valorii redevenței.

În schimbul dreptului și obligației de prestare a serviciului, Operatorul se obligă să plătească redevență pentru serviciu Autorității Contractante.

Redevența pentru serviciu se actualizează anual, cu rata inflației.

4.5.2 Modul de calcul al compensației

În conformitate cu prevederile legislative, în speță cu art. 1, al. (4), pct. e. din Legea 92/2007 privind serviciile de transport public local, „serviciul de transport public local de persoane și de mărfuri se organizează de către autoritățile administrației publice locale, pe raza administrativ-teritorială respectivă, cu respectarea următoarelor principii: .e) acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane”.

De asemenea, în conformitate cu art. 2 al aceleiași legi, în condițiile în care în transportul public local se acordă facilități de transport uneia sau mai multor categorii de persoane, serviciul prin care se realizează transportul respectiv se consideră serviciu public subvenționat de transport, care se supune atât Legii 92/2007 cât și Ordonanței Guvernului nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată.

De asemenea, menționăm că la nerespectarea dispozițiilor art. 45 din Legea 92/2007 privind serviciile de transport modificată de public local; consiliile județene, primarul municipiului precum și ofițerii și/sau agenții de poliție din cadrul Poliției Române care au calitatea de polițiști rutieri pot acorda contravenții operatorului.

Conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, nivelul maxim al compensației nu poate depăși efectul financiar net, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „Costurile suportate cu obligația de serviciu public” minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil.

De asemenea, conform Normelor de aplicare a Legii nr. 92/2007, aprobate prin Ordinul ANRSC nr. 272/2007, art. 15, Compensația cuvenită operatorului se calculează în conformitate cu normele stabilite în anexa la Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, potrivit formulei:

$$C = CE + P_r - V, \text{ unde:}$$

- C - compensația;
- CE - total cheltuieli eligibile suportate de operator, aferente cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public
- P_r - profitul rezonabil al operatorului reprezintă 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 suportat de operator;
- V - total venituri obținute de operator în legătură cu prestarea serviciului de transport public, aferente veniturilor realizate din vânzarea titlurilor de călătorie, veniturilor din alte activități legate de prestarea serviciului de transport public local și veniturilor din diferențele de tarif la care operatorul este îndreptățit.

În tabelul de mai jos sunt prezentate valori estimative pentru primul an de operare din perioada contractuală:

Tabel 4-1 Valori estimative pentru primul an de operare

2026	total
km planificati	3,671,262
total costuri	52,344,338
profit rezonabil 6.45%*	3,376,210
total costuri eligibile	55,720,548
venituri directe	11,117,041
alte venituri	467,095
total venituri	11,584,136
COMPENSATIA	44,136,412
din care, diferente de tarif	10,714,180
din care, compensație efectivă	33,422,232
Valoare anuală a contractului	55,720,548

4.5.3 Mărimea (nivelul) profitului rezonabil

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

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

La momentul elaborării prezentului document, rata swap valabilă de la 01.07.2024 la 31.12.2024, pentru o perioadă contractuală de 5 ani, este de 5,45.

<http://www.ajutordestat.ro/despre-noi/rate-swap-sieg/>

Astfel, având în vedere că atribuirea contractului pentru prestarea serviciului de transport public va fi pe un termen de 5 ani, mărimea profitului rezonabil se va încadra sub rata de 5.45% plus o primă de 100 de puncte de bază (respectiv 6.45%) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, după cum urmează pentru primul an de operare, respectiv 2026:

$$\text{Profit rezonabil} = 6,45\% * 52,344,338 \text{ lei} = 3,376,210 \text{ lei}$$

4.5.4 Categoriile de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități

Pentru serviciul de transport public local de persoane organizat de către autoritățile administrației publice locale, pe raza administrativ teritorială respectivă beneficiază de gratuitate la transport următoarele categorii de persoane:

- Veteranii și vădulele de război, în conformitate cu prevederile Legii nr. 44/1994 privind acordarea unor drepturi veteranilor și vădulelor de război;
- Persoanele persecutate din motive politice, în conformitate cu prevederile Legii nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice în perioada comunistă;
- Luptătorii care au contribuit la victoria revoluției române din decembrie 1989, în conformitate cu prevederile Legii nr. 42/1990 pentru cinstirea eroilor-martiri și acordarea unor drepturi acestora, răniților și luptătorilor la Revoluția din 1989;
- Persoanele cu handicap grav, însoțitorii persoanelor cu handicap grav și asistenții personali ai persoanelor cu handicap grav în prezența acestora, în conformitate cu prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap;
- Sonatorii de sânge beneficiază de abonament cu reducere 50% pentru transportul în comun pe o perioadă de 1 lună pentru fiecare donator, în conformitate cu prevederile Legii nr. 282/2005 și a Hotărârii de Guvern nr. 1364/2006.

Facilități la transportul public local, altele decât cele obligatorii prin lege, și prevederile legislative care permit acordarea acestora prin hotărâre a autorității administrației publice locale.

În conformitate cu prevederile art. 1 alin. (4) lit. m, ale art. 1 alin. (6) lit. e și ale art. 17 alin. 1 lit. o din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, autoritățile administrației publice locale pot asigura resursele bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public pentru următoarele categorii de persoane:

- Pensionarii, persoanele care au atins vârsta de pensionare sau beneficiarii de pensie de urmaș;
- Preșcolari (5-7 ani);
- Elevi;
- Studenți;
- Tinerii cu vârste între 16 și 25 de ani aflați în dificultate și confrunțați cu riscul excluderii profesionale în scopul facilitării accesului lor la un loc de muncă, în conformitate cu Legea nr. 116/2002 privind prevenirea și combaterea marginalizării sociale;
- Alte categorii sociale în conformitate cu prevederile legale.

După atribuirea contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local, subvențiile acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate, se vor asigura în baza validării legitimațiilor de transport de tip card în mijlocul de transport, la tariful aprobat prin Hotărâre de Consiliu Local.

4.5.5 Modul de calcul al prețului călătoriilor, tarife propuse

La creșterea atractivității transportului public nu contribuie numai calitatea și cantitatea ofertei în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informația furnizată etc. Tarifele de călătorie accesibile fac de asemenea parte dintre factorii care joacă un rol important în determinarea alegerii mijlocului de transport. Transportul urban trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Astfel, utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență transportului cu automobilul personal, numai în condițiile unei oferte de calitate, moderne cu tarife accesibile. Acest obiectiv ar putea fi atins prin eficientizarea continuă a transportului public. De asemenea, prin optimizarea acestor elemente va crește și gradul de recuperare a cheltuielilor.

În prezent, tarifele practicate pentru serviciul de transport public sunt cele prezentate la capitolul 2, *Tabel 2-12 Titluri de călătorie și tarife practicate*, în conformitate cu informațiile prezentate pe site-ul operatorului URBIS SA.

Transportatorul este autorizat să perceapă de la beneficiarii transportului contravaloarea serviciilor prestate pe baza de legitimații de călătorie valabile la tarifele aprobate de hotărârea Adunării Generale a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Zona Metropolitană Baia Mare” după delegarea gestiunii serviciului public. Tariful în vigoare se poate modifica pe baza propunerilor fundamentate ale concesiionarului numai după aprobarea acestuia prin Hotărâre a Adunării Generale, ori de câte ori este nevoie ca urmare a unor schimbări legislative ce au ca rezultat creșterea unor taxe folosite la fundamentarea tarifelor, proporțional cu aceste modificări.

Conform Art. 12, al. 3 al Normei-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane din 12.12.2007, aprobată prin Ordinul nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru, prin nivelul tarifelor de transport pentru serviciile de transport public local de persoane, suportate de către utilizatori, se vor recupera integral costurile de exploatare, reabilitare și dezvoltare, precum și prin finanțarea de la bugetele locale, asigurându-se astfel un profit rezonabil pentru operatorii de transport/transportatorii autorizați.

4.6 Trasee propuse

La nivelul Orașului **Baia Sprie**, au fost depuse spre finanțare proiecte ce prevăd introducerea unui trase nou, cât și prelungirea unei linii existente :

- *Coridor de mobilitate Baia Sprie - Chiuzbaia* - având ca scop modernizarea infrastructurii rutiere de transport public, cu bandă prioritară pentru autobuze, piste biciclete, trotuar, achiziție 2 autobuze electrice, achiziție sistem bike sharing. Prin prezentul proiect Linia 21 va fi prelungită până în capătul satului Chiuzbaia.

Durata de implementare a proiectului este din 31.05.2024 până pe 31.08.2028.

Valoarea estimată a proiectului este de 79,137,536.73 lei și are ca sursă de finanțare Programul Regional Nord-Vest 2021-2027.

- *Coridor de mobilitate BS BM paralel cu DN 18* - având ca scop extinderea sistemului de transport în comun prin înființarea unei noi rute de transport, achiziția a 2 autobuze electrice și marcarea stațiilor de pe traseu. Modernizarea infrastructurii rutiere pe traseul autobuzelor, concomitent cu crearea unei piste de biciclete și trotuare. Extinderea rețelei de trotuare și de piste de biciclete. Extinderea sistemului de iluminat public pe trotuare și piste de biciclete. Extinderea sistemului de supraveghere a traficului stradal. Valoarea proiectului este de 73,862,316.88 lei și a fost depus la finanțare prin Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 și dacă se va semna un contract de finanțare va necesita implementat până la sfârșitul anului 2029. Traseul nou va lega Baia Sprie de Satu Nou de Sus de-a lungul fostului terasament de cale ferată.

Pe termen mediu și lung se propun lucrări de infrastructură mai ample, cum ar fi modernizarea completă a întregii rețele de străzi pe care circulă autobuzele, în scopul scăderii consumurilor energetice și a costurilor pentru reparații și mentenanță.

4.7 Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public

Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de calatori de revizuiesc anual de catre Autoritatea Contractanta iar valorile anuale propuse au ca obiectiv creșterea în timp a eficacității și calității serviciilor prestate. Valorile pot fi modificate anual prin act adițional la contractul de delegare a gestiunii serviciului, funcție de politica în domeniu și obiectivele delegatarului. Prin ponderea data anumitor indicatori și nivelul acestora, performanța serviciului este direct vizată de Autoritatea Contractanta Deasemenea, contractul prevede monitorizarea atentă a performanțelor derulării sarcinilor operatorului asumate prin contract și penalități pentru neîndeplinire, incluzând și adoptarea de măsuri corective.

Prestarea serviciului de transport public local se va realiza în conformitate cu indicatorii de performanță prevăzuți în contractul de delegare:

Tabel 4-2 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători

Nr · Cr t	Indicatori	Descriere mod de calcul, pentru un trimestru	Mod	Parametru			Ponde re criteri u	Valori ale parametril or, calculate pe baza raportului operatorul ui	Valori de calcul malus	Incalca re majora	Calcul penalitate pe trimestru de:
				U.M.	Nivel acceptat, fara penalizari	Nivel maxim permis					Garantie (G)
											100.000,0 0
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9=8 sau cu 6	10	11=(9/6)* 7*G
1	Numar de curse, trasee suspendate din culpa operatorului	(curse, trasee suspendate /total curse, trasee incluse in Programul de Transport) x 100	autobu z	%	1	5	7,00%			0	0,00
			troleib uz	%	1	5	6,00%			0	0,00
2	Trasee anulate pentru o perioada de mai mult de 24 de ore	Σ (lungimea traseelor anulate x zile de anulare/lungimea totala a traseeului x 365	autobu z	%	0,5	1	7,00%			0	0,00
			troleib uz	%	0,5	1	3,00%			0	0,00

3	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctul 1 si 2		Σ(Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctul 1)/Nr total pasageri*100	autobu z/ troleib uz	%	2	5	1,00%			0	0,00
			Σ(Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctul 2)/Nr total pasageri*100	autobu z/ troleib uz	%	2	5	1,00%			0	0,00
			Σ(Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctul 3)/Nr total pasageri*100	autobu z/ troleib uz	%	0,5	1	1,00%			0	0,00
4	Respectarea Planului de Servicii		Numar total mijloace de transport vehicule necesar pentru realizarea Programului de circulatie-Numar total mijloace de transport vehicule utilizate zilnic)/numar total mijloace de transport vehicule necesar pentru realizarea Programului de circulatie) x 100	autobu z	%	5	10	7,00%			0	0,00
				troleib uz	%	5	10	3,00%			0	0,00
5	Plangeri de la pasageri	Plangeri primite	Nr.Plângeri înregistrate referitoare la: a) frecventa b) nerespectarea programului c) confortul calatorilor/curatenie d) comportamentul personalului	autobu z/ troleib uz	Nr. total	40	80	2,00%			0	0,00
		Plangeri fundamentate	Nr. Plangeri fundamentate inregistrate/Total plangeri inregistrate *100 Referitoare la: a) frecventa b) nerespectarea programului c) confortul calatorilor/curatenie d) comportamentul	autobu z/ troleib uz	%. total pe toate criteriile	30	60	3,00%			0	0,00

			personalului									
		Plangeri rezolvate	Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal/Total plangeri fundamentate*100	autobu z/ troleib uz	%. total pe toate criteriile	0	1	3,00%			0	0,00
		Plangeri nerezolvate	Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal/Total plangeri fundamentate*100	autobu z/ troleib uz	%. total pe toate criteriile	0	1	8,00%			0	0,00
6	Protectia mediului	Respectarea standardelor de poluare EURO 3	Numar vehicule care nu respecta normele Euro 3 raportat la numarul de vehicule impus in Programul de transport*100	autobu z	%	20	30	10,00%			0	0,00
7	Vehicule	Vechimea medie a vehiculelor	Parcul de vehicule cu vechimea vehiculelor mai mare de 10 ani/total parc de vehicule*100	autobu z/ troleib uz	%	75	85	5,00%			0	0,00
		Vehicule cu dotari de accesibilitate si confort (cu podea coborata, aer conditionat, dotari pentru persoane cu dizabilitati)	Numar vehicule cu instalatie de climatizare nefunctionala raportat la numar total de vehicule x 100	autobu z/ troleib uz	%	50	60	5,00%			0	0,00
			Numar vehicule cu instalatie de incalzire nefunctionala raportat la numar total de vehicule x 100	autobu z/ troleib uz	%	3	5	8,00%			0	0,00

8	Penalitati platite	Cuantumul penalitatilor platite de catre operatorul de transport, pentru nerespectarea standardelor de transport de calitate si mediu/Cifra de Afaceri *100	autobu z/ troleib uz	%	0,5	1	4,00%			0	0,00
9	Respectarea prevederilor legale	Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit	autobu z/ troleib uz	No.	3	5	8,00%			0	0,00
10	Accidente de trafic	Numarul accidentelor in trafic din vina personalului propriu al Operatorului	autobu z/ troleib uz	No.	15	30	8,00%			0	0,00
11	Indicele de Satisfactie a Pasagerilor	NU SE PENALIZEAZA IN PRIMUL AN		No.			0,00%				
					Total pondere criterii		100,00 %	TOTAL	Incalcari majore		
									Total penalitati (RON)		0,00

5 Concluzii

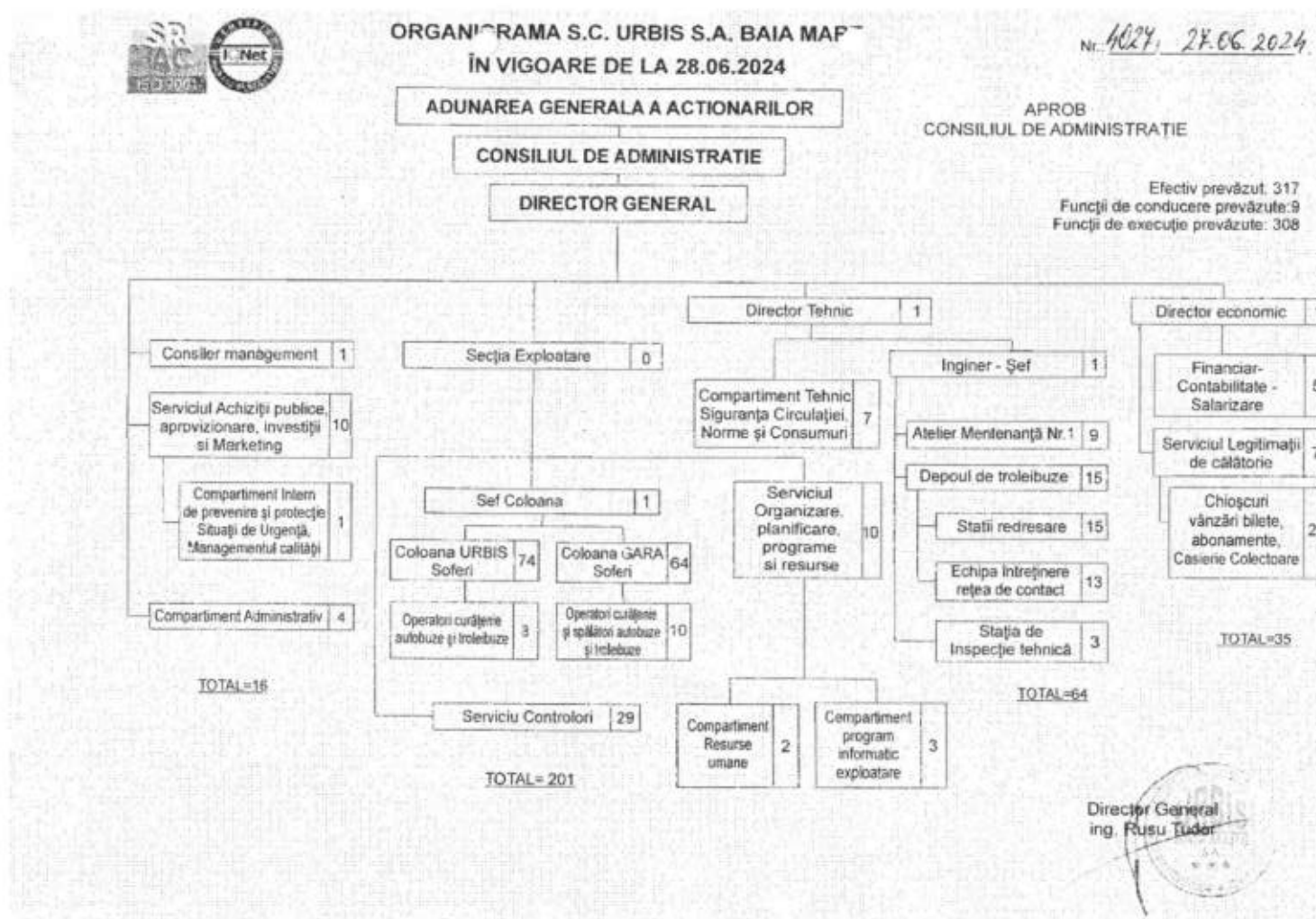
Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și propuneri pentru îmbunătățirea și creșterea gradului de utilizare a transportului public de la nivelul UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare, precum și o analiză a modalității de gestiune a serviciului de transport public.

În baza informațiilor prezentate și a prevederilor legale în vigoare, se pot concluziona următoarele aspecte:

- Operatorul de transport public local Urbis SA are calitatea de operator regional având ca acționar majoritar Municipiul Baia Mare, care deține un procent de 97,06% din totalul acțiunilor, Orașul Tăuții Măgheruş - 0,98%, Comuna Dumbrăvița - 0,49%, Comuna Recea - 0,49%, Comuna Groși - 0,49% și Comuna Săcălășeni - 0,49%.
- UAT-urile membre exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe.
- Municipiul Baia Mare având calitatea de acționar majoritar, respectiv 97,06% din totalul acțiunilor, îndeplinește cerința prevăzută de art. 5 din Reg. 1370/2007, potrivit căreia în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control similar celui exercitat asupra propriilor sale departamente
- În conformitate cu Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/ 2006 actualizată, gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii
- În conformitate cu prevederile art. 27 alin.(1) din Legea nr. 92/2007, “În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) și b), delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători.”
- În conformitate cu art. 30 alin. (2) lit. a) din Legea nr. 92/2007 prevede: “societăți înființate de unitățile administrativ-teritoriale sau de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale;”

Având în vedere informațiile menționate anterior, considerăm oportună delegarea directă prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători, de pe raza UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare, către operatorul regional SC URBIS SA.

Anexa 1 - Organigrama societății S.C. URBIS S.A.



Anexa 2 - Programul de transport public propus

LINIA 1

TUR: Mina Sasar - VIVO - Meda - Semiluna - Gara C.F.R. - Pizza Plus - Canal 7- Pietrosul - Piata Revolutiei - Piata Izvoare (str. Closca) - Horea - Pompieri - IMMUM - Electrosistem - Valea Cerbului - Fundatia Somaschi - Centru Ferneziu - Profi - Romplumb - Bifurcatie Herja - Hija - Cariera - Bufet Lunci - Bifurcatie Baraj

RETUR: Bifurcatie Baraj - IMMUM - Spital Boli Infectioase - Stadion - Energoterm - Bucla - Pietrosul - Canal 7 - Materna - Dalia - Petrom - Semiluna - Meda - Unic - Nucului - Mina Sasar.

ZILE LUCRĂTOARE

SÂMBĂTĂ - DUMINICĂ

EP SASAR	Bifurcare Baraj	EP SASAR	Bifurcare Baraj
-	04:40	-	05:00
-	05:00	-	05:30
-	05:20	05:30	06:10
05:00	05:35	06:10	06:50
05:20	06:00	07:10	07:50
05:40	06:20	08:10	08:50
06:00	06:40	09:10	09:50
06:20	07:00	10:10	10:50
06:40	07:20	11:20	11:50
07:00	07:35	12:10	12:50
07:20	08:00	13:10	13:50
07:40	08:25	14:10	14:50
08:00	08:45	15:10	15:50
08:20	09:05	16:10	16:50
08:40	09:25	17:10	17:50
09:00	09:45	18:10	18:50
09:20	10:05	19:10	19:50
09:40	10:25	20:10	20:50
10:00	10:45	21:10	21:50
10:20	11:05	22:20	-
10:40	11:15		
11:00	11:45		
11:20	12:05		
11:40	12:25		
12:00	12:45		
12:20	13:05		
12:40	13:25		
13:00	13:45		
13:20	14:05		
13:40	14:25		
14:00	14:45		
14:20	15:05		
14:40	15:25		

15:00	15:45
15:20	16:05
15:40	16:25
16:00	16:45
16:20	17:05
16:40	17:25
17:00	17:45
17:20	18:05
17:40	18:25
18:00	18:45
18:30	19:15
19:00	19:45
19:30	20:15
20:00	20:40
21:00	21:35
22:20	-

LINIA 3/11

TUR: Urbis - IMMUM - Phoenix - str. Luminisului - Piata Izvoare (sens giratoriu) - Piata Revolutiei - str. Culturii - str. Iuliu Maniu - str. Victor Babes - Unic

RETUR: Urbis - IMMUM - Phoenix - str. Luminisului - Piata Izvoare (sens giratoriu) - Piata Revolutiei - str. Culturii - str. Iuliu Maniu - str. Victor Babes - Unic

ZILE LUCRĂTOARE		SÂMBĂȚĂ - DUMINICĂ	
URBIS	UNIC	URBIS	UNIC
05:10	05:30	05:40	06:00
05:40	06:00	06:40	07:00
06:10	06:30	07:40	08:00
06:40	07:00	08:40	09:00
07:10	07:30	09:40	10:00
07:40	08:00	10:40	11:00
08:10	08:30	11:40	12:00
08:40	09:00	12:40	13:00
09:10	09:30	13:40	14:00
09:40	10:00	14:40	15:00
10:10	10:30	15:40	16:00
10:40	11:00	16:40	17:00
11:10	11:30	17:40	18:00
11:40	12:00	18:40	19:00
12:10	12:30	19:40	20:00
12:40	13:00	20:40	21:00
13:10	13:30	21:40	22:00
13:40	14:00		

14:10	14:30
14:40	15:00
15:10	15:30
15:40	16:00
16:10	16:30
16:40	17:00
17:10	17:30
17:40	18:00
18:10	18:30
18:40	19:00
19:40	20:00
20:40	21:00
21:40	22:00
22:10	22:30

LINIA 4

TUR: Dispecerat Gara - Dorna - Semiluna - Meda - Spital Judetean - Confstar - Pietrosul - Piata Revolutiei - Piata Izvoare (str V. Alecsandri) - Emil Racovita - Catalina - Kaufland 2 - Epsilon (str. Granicerilor) - Center (Granicerilor).

RETUR: Center (Granicerilor) - Marasesti - Liana - Plugarilor - Piata Izvoare - Horea - Spital Infectioase - Piata Minelor - Stadion - Energoterm - Bucla - Planetariu - Spital Judetean - Meda - Semiluna - Autogara - Motorului.

ZILE LUCRĂTOARE
SÂMBĂȚĂ - DUMINICĂ

DORNA	DORNA	DORNA
05:00	05:00	05:00
05:12	05:20	05:30
05:24	05:40	06:00
05:36	06:00	06:30
05:48	06:20	07:00
06:00	06:40	07:30
06:12	07:00	08:00
06:24	07:20	08:30
06:36	07:40	09:00
06:48	08:00	09:30
07:00	08:20	10:00
07:12	08:40	10:30
07:24	09:00	11:00
07:36	09:20	11:30
07:48	09:40	12:00
08:00	10:00	12:30
08:12	10:20	13:00
08:24	10:40	13:30
08:36	11:00	14:00
08:48	11:20	14:30
09:00	11:40	15:00
09:12	12:00	15:30
09:24	12:20	16:00
09:36	12:40	16:30
09:48	13:00	17:00
10:00	13:20	17:30
10:12	13:40	18:00
10:24	14:00	18:30
10:36	14:20	19:00
10:48	14:40	19:30
11:00	15:00	20:00
11:12	15:30	20:30
11:24	16:00	21:00
11:36	16:30	21:30
11:48	17:00	22:00
12:00	17:30	

12:12	18:00
12:24	18:30
12:36	19:00
12:48	19:30
13:00	20:00
13:12	20:30
13:24	21:00
13:36	21:30
13:48	22:00
14:00	
14:12	
14:24	
14:36	
14:48	
15:00	
15:12	
15:24	
15:36	
15:48	
16:00	
16:12	
16:24	
16:36	
16:48	
17:00	
17:12	
17:24	
17:36	
17:48	
18:00	
18:20	
18:40	
19:00	
19:20	
19:40	
20:00	
20:20	
20:40	
21:00	
21:20	
21:40	
22:00	
22:20	

Linia 4 spre Complex SENECA

Plecare Dorna	Plecare Cart. V. Alecsandri:	Plecare Complex Seneca L-V	Plecare Complex Seneca S-D
08:00	08:20	09:00	09:00
11:00	11:20	12:00	12:00
15:00	15:20	16:00	16:00
18:00	18:20	19:00	19:20
21:00	21:20	21:55	22:10

LINIA 5

TUR: Dispecerat URBIS - IMMUM - Spital Contagioase - Stadion - Energoterm - Bucla - Albina - Unic - EP Sasar - Podgorii - Berarie - Borcut - Frumusaua - Castel.

RETUR: Castel - Podgorii - Unic - Bucla - Piata Revolutiei - Piata Izvoare (str. Closca) - Horea - Pompieri - IMMUM - URBIS.

ZILE LUCRĂTOARE

SĂMBĂTĂ - DUMINICĂ

URBIS	Castel Valea Borcutului	URBIS	Castel Valea Borcutului
04:40	05:05	04:50	05:15
05:30	06:00	06:15	06:40
06:05	06:30	08:15	08:40
06:45	07:15	12:20	12:45
07:30	08:00	14:20	14:15
10:00	10:30	16:15	16:40
11:30	12:00	17:30	18:00
12:30	13:00	20:10	20:35
13:15	-	22:20	22:45
14:20	14:50		
15:30	16:00		
01:45	17:15		
18:05	18:35		
20:15	20:45		
22:20	22:45		

LINIA 6
TUR: Baia Mare - Busag - Merisor
RETUR: Merisor - Busag - Baia Mare
ZILE LUCRĂTOARE

Plecare Urbis	Plecare Autogara	Plecare Merisor	Sosire Urbis
	04:30 Bozanta Mare-Merisor	05:05	
	06:20	06:50	07:35
07:40	07:55	08:30	
	10:00	10:45	
	12:20 Bozanta Mare-Merisor	13:00	13:45
14:20:00 Bozanta Mare - Merisor	14:35 Unic	15:10	
	15:45	16:15	
	16:45:00 Bozanta Mare-Merisor	17:25	
	18:00:00 Bozanta Mare-Merisor	18:40	
	20:20:00 Bozanta Mare-Merisor	21:00	
	22:35:00 Bozanta Mare-Merisor	23:00	

SĂMBĂTĂ - DUMINICĂ

Plecare Autogara	Plecare Busag - Merisor
04:30 Bozanta Mare - Merisor	05:05
06:20 Bozanta Mare - Merisor	07:10
09:45 Bozanta Mare - Merisor	10:25
14:30 Bozanta Mare - Merisor	15:10
17:30 Bozanta Mare - Merisor	18:10
19:30 Bozanta Mare - Merisor	20:10
22:30 Bozanta Mare - Merisor	23:00

LINIA 7
TUR: Autogara - Unic - Podgorii - Berarie - Aral - Tautii Magheraus - Baita.
RETUR: Baita - Aral - Berarie - Podgorii - Unic - Autogara

Notă: Liniile 7, 13/7 si 7/6, la returul pe la Metro vor avea stație la MOL, pe str. Victoriei, iar la returul pe str. Victoriei, lângă firma STO, pe str. Victoriei.

ZILE LUCRĂTOARE

Plecure Urbis	Plecure Autogara	Plecure Baita	Sosire URBIS
	04:30 tur-str. Victoriei	04:50 retur - Metro	
	06:20 tur - str. Victoriei	06:50 Ulmoasa - retur - str. Victoriei	07:40
	7/6 10:00 tur - Metro	10:25 retur - Metro	
	12:25 tur - str. Victoriei	12:50 retur - Metro	13:40 retur - Metro
14:20	14:35 Unic tur - Metro	15:05 Ulmoasa retur - str. Victoriei	
	15:40 tur - str. Victoriei	16:10 retur - str. Victoriei	
	16:40 tur - str. Victoriei	17:10 retur - str. Victoriei	
	18:20 tur - str. Victoriei	18:45 retur - str. Victoriei	
	20:25 tur - str. Victoriei	20:50 retur - str. Victoriei	
	22:35 7/13 tur - Metro	23:00 retur - str. Victoriei	

SĂMBĂȚĂ - DUMINICĂ

Plecure Autogara	Plecure Baita
04:15 13/7 tur - Metro	05:05 retur - Metro
06:20 13/7 tur - Metro	07:20 retur - Metro
12:10 13/7 tur - Metro	13:10 retur - Metro
14:30 - 7/13 tur - Metro	14:55 retur - Metro
16:15 7/13 tur - Metro	16:40 retur - Metro
19:00 7/13 tur - Metro	19:25 retur - Metro
22:30 7/13 tur - Metro	22:25 retur - Metro

LINIA 8

TUR: Dispecerat Gara - Dorna - Gara CFR - URSUS - Sanitas - Piata Revolutiei - Piata Izvoare (str. Closca) - Horea - Pompieri - IMMUM - Flotatia Baia Sprie.

RETUR: Flotatia Baia Sprie - IMMUM - Spital Boli Infectioase - Stadion - Energoterm - Magazin Maramures - URSUS - Gara CFR - Petrom - Margeanului.

ZILE LUCRĂTOARE	SÂMBĂȚĂ	DUMINICĂ
DORNA	DORNA	DORNA
04:24	04:40	04:40
04:36	05:00	05:10
04:48	05:20	05:40
05:00	05:40	06:10
05:12	06:00	06:40
05:24	06:20	07:10
05:36	06:40	07:40
05:48	07:00	08:10
06:00	07:20	08:40
06:12	07:40	09:10
06:24	08:00	09:40
06:36	08:20	10:10
06:48	08:40	10:40
07:00	09:00	11:10
07:15	09:20	11:40
07:30	09:40	12:10
07:45	10:00	12:40
08:00	10:20	13:10
08:20	10:40	13:40
08:40	11:00	14:10
09:00	11:20	14:40
09:20	11:40	15:10
09:40	12:00	15:40
10:00	12:20	16:10
10:20	12:40	16:40
10:40	13:00	17:10
11:00	13:20	17:40
11:20	13:40	18:10
11:40	14:00	18:40
12:00	14:20	19:10
12:15	14:40	19:40
12:30	15:00	20:10
12:45	15:30	20:40
13:00	16:00	21:10
13:12	16:30	21:40
13:24	17:00	22:05

13:36	17:30	22:30
13:48	18:00	
14:00	18:30	
14:12	19:00	
14:24	19:30	
14:36	20:00	
14:48	20:30	
15:00	21:00	
15:12	21:30	
15:24	22:05	
15:36	22:30	
15:48		
16:00		
16:12		
16:24		
16:36		
16:48		
17:00		
17:20		
17:40		
18:00		
18:30		
19:00		
19:30		
20:00		
20:30		
21:00		
21:30		
22:00		
22:15		
22:30		

LINIA 9

TUR: Dispecerat Gara - Dorna - Autogara - Util (Bdul Bucuresti) - Center - Pietrosul - P-ta Revolutiei - P-ta Izvoare (str. Closca) - Horea - Spital Boli Infectioase - Marului - str. Alba Iulia - Confexpop - Colonia Topitorilor.

RETUR: Colonia Topitorilor - Confexpop - Splaiul Republicii str. Minerilor - Stadion - Energoterm - Pietrosul - Caminul - Semiluna - Autogara - Motorului.

ZILE LUCRĂTOARE
SÂMBĂȚĂ - DUMINICĂ

Dorna	Colonia Topitorilor	Dorna	Colonia Topitorilor
05:05	05:30	07:05	07:30
06:05	06:30	09:05	09:30
07:00	07:25	11:05	11:30
08:05	08:30	13:05	13:30
09:05	09:30	15:05	15:30
10:05	10:30	17:05	17:30
11:05	11:30	19:05	19:30
12:05	12:30		
13:05	13:30		
14:05	14:30		
15:05	15:30		
16:05	16:30		
17:05	17:30		
18:05	18:30		
19:05	19:30		
20:05	20:30		
21:05	21:30		
22:15	22:35		

LINIA 10

TUR: Gara CFR - Pizza Plus - Canal 7 - Pietrosu - Vasile Lucaciu - Stadion

*** Circula numai in perioada cursurilor scolare**

Pornire 07:35

LINIA 12			
TUR: Baia Mare- Recea-Lapusel			
RETUR: Lapusel - Recea - Baia Mare			
ZILE LUCRĂTOARE			
Ore plecare Urbis	Ore plecare Autogara	Ore plecare Lapusel	Ore sosire Urbis
	12/27 - 04:15	04:55	
	12/27 -05:25	06:00	
	06:40	07:00	07:40
07:30 Piata	07:40 - Semiluna	08:00	
	12/27 - 10:00	10:35	
	12/27 - 12:20	13:00	13:35
14:00	14:15 Semiluna	14:45	
	12/27 - 15:45	16:25	
	12/27 - 16:55	17:35	
	12/27 - 20:30	21:05	
	22:40	12/24/27/28	
SĂMBĂȚĂ			
Ore plecare Autogara		Ore plecare Lapusel	
12/27 - 04:35		05:05	
12/27 - 06:30		07:10	
09:40		10:00	
12:40		13:00	
12/27 - 14:45		15:25	
12/27 - 18:15		18:55	
DUMINICĂ			
Ore plecare Autogara		Ore plecare Lapusel	
12/27 06:30		07:10	
12/27 14:45		15:25	

LINIA 13
TUR: Baia Mare - Nistru
RETUR: Nistru - Baia Mare
ZILE LUCRĂTOARE

Ore plecare Urbis	Ore plecare Autogara	Ore plecare Nistru	Ore sosire Urbis
	04:10	04:35	
	06:10	06:45	07:45
	08:30	09:05	
	12:00	12:40	13:30
14:20	14:35 - Unic	15:00	
	15:45	16:20	
	16:55	17:30	
	18:20	18:55	
	20:10	20:45	
	7/13 - 22:35	23:25	

SÂMBĂȚĂ - DUMINICĂ

Ore plecare Autogara	Ore plecare Nistru
13/7 - 04:15	04:40
13/7 - 06:20	06:55
13/7 - 12:10	12:45
7/13 - 14:30	15:20
7/13 - 16:15	17:05
7/13 - 19:00	19:50
7/13 - 22:30	23:15

LINIA 14
TUR: IMMUM - Satu Nou de Sus
RETUR: Satu Nou de Sus - IMMUM

ZILE LUCRĂTOARE		SĂMBĂTĂ - DUMINICĂ	
IMMUM	Satu Nou de Sus	IMMUM	Satu Nou de Sus
04:50	05:00	04:50	05:00
05:55	06:10	08:00	08:15
06:45	07:00 - Piata Revolutiei	10:30	10:45
07:45	08:00	13:00	13:15
10:15	10:30		
12:30	12:45		
14:4040 - Piata Revolutiei	14:55		
16:30	16:45		
18:30	18:45		
20:50	21:05		
22:35	22:45		

LINIA 15
TUR: Autogară - Motorului - Mărgeanului - Aramis
RETUR: Aramis - Motorului - Autogară

ZILE LUCRĂTOARE		SĂMBĂTĂ		DUMINĂ	
Autogară	Aramis	Autogară	Aramis	Autogară	Aramis
05:35	05:45	05:30	05:50	21:30	21:45
05:35	05:45	05:40	06:00	21:30	21:45
06:00	06:12	05:40	05:55	21:30	21:45
06:05	06:15	06:00	06:10	21:30	21:45
13:30	13:45	06:05	06:25		
13:35	13:50	13:30	13:45		
13:35	13:45	13:30	13:45		
14:00	14:12	13:30	13:45		
14:05	14:15	14:05	14:20		
14:05	14:20	14:05	14:20		
21:30	21:50	14:05	14:20		
21:30	21:50	21:30	21:45		
22:10	22:25	21:35	21:50		
		22:05	22:20		
		22:05	22:20		
		22:05	22:20		

LINIA 17 Barat
TUR: Gară - Republicii - V. Alecsandri - Urbis
RETUR: Urbis-V. Alecsandri-Republicii-Gara
ZILE LUCRĂTOARE

Gară	Urbis
5.30	6.00

LINIA 18 Barat

TUR: IMMUM - Electrica - Valea Cerbului - Centru Ferneziu - ROMPLUMB - EM Herja - Cariera - Bufet Lunci - Baraj - Borcut - Canton - Caprioara - Sc. Firiza - Valea Neagra - Blidar I - Blidar II - Blidar III

RETUR: Blidar III - Blidar II - Blidar I - Valea Neagra - Sc. Firiza - Caprioara - Canton - Borcut - Baraj - Bufet Lunci - Cariera - EM Herja - ROMPLUMB - Centru Ferneziu - Valea Cerbului - Electrica - IMMUM

ZILE LUCRĂTOARE		SÂMBĂȚĂ	
IMMUM	Blidari	IMMUM	Blidari
4,20	4,40	4,20 de la Urbis	4,50 (Blidari - Sambata) Duminica circula numai pana in Firiza-Linia 18
6.30	7,00	14.40	15,10 (Blidari - Sambata) Duminica circula numai pana in Firiza-Linia 18
12.10	12,45		
14.40	15,20		
17.20	17,50		
22.40	23,10		

LINIA 18

TUR: IMMUM - Electrosistem - Valea Cerbului - Centru Ferneziu - ROMPLUMB - EM Herja - Cariera - Bufet Lunci - Baraj - Borcut - Canton - Caprioara - Sc. Firiza - Valea Neagra - Blidar I - Blidar II - Blidar III - retur.

RETUR: Blidar III - Blidar II - Blidar I - Valea Neagra - Sc. Firiza - Caprioara - Canton - Borcut - Baraj - Bufet Lunci - Cariera - EM Herja - ROMPLUMB - Centru Ferneziu - Valea Cerbului - Electrosistem - IMMUM

ZILE LUCRĂTOARE
SĂMBĂTĂ - DUMINICĂ

Plecare Gara CFR	Plecare IMMUM	Plecare Firiza	Sosire Gara CFR	IMMUM	Firiza
	-	04:40 - Blidari	05:30	-	04:50 (Blidari-Sambata)
	05:20	05:45		06:20	06:50
		06:50	07:40	00:10	08:40
06:15	06:30	07:00 - Blidari	07:50	10:10	10:40
07:55	08:10	08:40		12:40	13:10
	10:30	11:00		14:40	15:10 (Blidari - Sambata)
	12:10	12:45 - Blidari	13:35	16:10	16:40
	13:35	14:05		18:10	18:40
14:30	14:15	15:20 - Blidari		20:40	21:10
	15:50	16:20	17:05		
17:05	17:20	17:50 - Blidari			
	18:30	19:00			
	20:30	21:00	21:45		
22:25	22:40	23:10 - Blidari			

LINIA 20

TUR: Auchan - Maralibris - Carrefour - Crenguța - Dorna - Semilună - Meda - Vivo(Victoriei) - Albina - Universitate - Iuliu Maniu - E-on Gaz.

RETUR: E-on Gaz - I.L. Caragiale - Spital TBC - Gheorghe Lazăr (Universitate - V.Babes) - Vivo(B-dul Decebal) - Meda - Semilună - Autogară - Crenguța - Dedeman - Petrom - Auchan.

ZILE LUCRĂTOARE
SÂMBĂȚĂ - DUMINICĂ

Plecare Auchan	Plecare E-on Gaz	Plecare Auchan	Plecare E-on Gaz
05:10	05:27	06:10	06:27
06:10	06:27	08:10	08:27
07:10	07:27	10:10	10:27
08:10	08:27	12:10	12:27
10:10	10:27	13:10	13:27
12:10	12:27	15:10	15:27
13:10	13:27	17:10	17:27
14:10	14:27	19:10	19:27
15:10	15:27	21:10	21:27
16:10	16:27		
18:10	18:27		
20:10	20:27		
21:20	21:27		
22:10	22:27		

LINIA 12		
TUR: Baia Sprie - Chiuzbaia		
RETUR: Chiuzbaia - Baia Sprie		
ZILE LUCRĂTOARE		
Plecare Chiuzbaia/Ciurgau		Plecare Baia Sprie
04:45		05:20
06:20		06:40
07:00		07:35
12:05		12:30
12:55		14:30
15:10		15:30
16:30		17:00
20:15		21:00
22:20		22:45
SĂMBĂTĂ		
Chiuzbaia		Baia Sprie
05:15		06:30
14:00		15:00
20:30		21:00
DUMINICĂ		
Chiuzbaia		Baia Sprie
07:15		08:00
19:15		20:00

LINIA 24
TUR: Baia Mare - Mocira
RETUR: Baia Mare - Mocira

ZILE LUCRĂTOARE				SÂMBĂȚĂ	
Plecure Urbis	Plecure Autogara	Plecure Mocira	Sosire Urbis	IMMUM	Firiza
	24/28 04:35	05:00		04:55	05:20
	24/28 05:40	06:00		05:55	06:20
	06:45	07:00	07:35	12:45	13:15
	24/28 10:00	10:30		14:45	15:15
	24/28 12:35	13:05	13:40	20:30	21:00
14:20	14:35 Semiluna	14:50			
	24/28 15:45	16:20			
	24/28 17:00	17:30		IMMUM	Firiza
	24/28 20:30	21:00		05:35	06:00
	22:40	12/24/27/28		14:45	15:15
				DUMINICĂ	

LINIA 27
TUR: Baia Mare - Bozanta Mica
RETUR: Bozanta Mica - Baia Mare

ZILE LUCRĂTOARE				SÂMBĂȚĂ	
Plecure Urbis	Plecure Autogara	Plecure Bozanta Mica	Sosire Urbis	Plecure Autogara	Plecure Bozanta Mica
	12/27 - 04:15	04:40		12/27 - 04:35	04:55
	12/27 - 05:25	05:50		12/27 - 06:30	06:55
	06:35	07:00	07:30 Piata	12/27 - 14:45	15:10
	12/27 - 10:00	10:25		12/27 - 18:15	18:40
	12/27 - 12:20	12:45	13:35		
14:20	14:35 - Semiluna	15:05			
	12/27 - 15:45	16:10			
	12/27 - 16:55	17:20		Plecure Autogara	Plecure Bozanta Mica
	12/27 - 20:30	20:55		12/27 - 06:30	06:55
				12/27 - 14:45	15:10
				DUMINICĂ	

LINIA 28
TUR: Baia Mare - Sasar
RETUR: Sasar - Baia Mare

ZILE LUCRĂTOARE				SÂMBĂȚĂ	
Ore plecare Urbis	Ore plecare Autogară	Ore plecare Săsar	Ore sosire Urbis	Ore plecare Autogară	Ore plecare Săsar
	24/28 - 04:35	04:50		04:55	05:10
	24/28 - 05:40	06:00		05:55	06:10
	06:45	07:05	07:40	12:45	13:00
	24/28 - 10:00	10:15		14:45	15:00
	24/28 - 12:35	12:50	13:40	20:30	20:45
14:20	14:35 - Semiluna	14:55		DUMINICĂ	
	24/28 - 15:45	16:05		Ore plecare Autogară	Ore plecare Săsar
	24/28 - 17:00	17:15		05:35	05:50
	24/28 - 20:30	20:45		14:45	15:00

LINIA 29
TUR: Baia Mare - Bozanta Mare
RETUR: Bozanta Mare - Baia Mare

ZILE LUCRĂTOARE				SÂMBĂȚĂ - DUMINICĂ	
URBIS	Autogara	Bozanta Mare	URBIS	Autogară	Săsar
	04:30 Bozanta Mare - Merisor	04:50		04:30 Bozanta Mare - Merisor	04:50
	06:25	06:50	07:35	06:20 Bozanta Mare - Merisor	06:55
	12:20 Bozanta Mare - Merisor	12:45	13:45	09:45 Bozanta Mare - Merisor	10:10
14:20 Bozanta Mare - Merisor	14.:35 Unic	14:55		14:30 Bozanta Mare - Merisor	14:55
	16:45 Bozanta Mare - Merisor	17:10		17:30 Bozanta Mare - Merisor	17:55
	18:00 Bozanta Mare - Merisor	18:25		19:30 Bozanta Mare - Merisor	19:55
	20:20 Bozanta Mare - Merisor	20:45		22:30 Bozanta Mare - Merisor	22:55
	22:35 Bozanta Mare - Merisor	23:10			

LINIA 30
TUR: Disp. Gară -Republicii -Grănicerilor -Ceramar - Urbis
RETUR: Urbis - Ceramar -Grăniceri - Disp. Gară
ZILE LUCRĂTOARE
SÂMBĂȚĂ - DUMINICĂ

Disp. Gară	Urbis	Disp. Gară	Urbis
5.20	5.45	NU CIRCULĂ	
6,15 de la URBIS	6.15		
13.20	13.45		
14.50	14.20		
21.30	21.55		
22.20	22.20		

LINIA 36
TUR: Flotație Baia Sprie - Stadion - Unirii - Italsofa
RETUR: Italsofa - Mărgeanului - Flotație Baia Sprie
ZILE LUCRĂTOARE
SÂMBĂȚĂ
DUMINICĂ

Flotație Baia Sprie	Italsofa	Flotație Baia Sprie	Italsofa	Flotație Baia Sprie	Italsofa
4.40	5.20	4.40	5.20	4.40	5.20
-	5.20	-	5.20	5.10	5.50
-	5.20	-	5.20	11.10	11.50
12.50	13.30	10.50	11.30	12.15	12.55
-	13.50	-	11.50	13.50	14.30
21.10	21.45	12.50	13.30	18.15	18.55
-	22.15	-	13.50		
		-	17.30		
		-	18.15		
		-	20.00		
		21.10	21.45		
		-	22.15		

LINIA 37
TUR: str. Independentei (E.P. Săsar) - Albina - Meda - Sala Sporturilor - Pășunii - Italsofa
RETUR: Italsofa - Pășunii - Gara - str. Independentei (E.P. Săsar)
ZILE LUCRĂTOARE
SĂMBĂȚĂ

str. Independentei (E.P. Săsar)	ITALSOFA	str. Independentei (E.P. Săsar)	ITALSOFA
4.50	5.10	4.40	5.10
13.10	13.40	11.10	11.30
13.50	13.50	11.50	12.08
21.10	21.40	13.10	13.30
22.15	22.35	13.50	14.08
		14.30	14.50
		17.30	17.48
		18.15	18.35
		20.00	20.20
		21.10	21.40
		22.15	22.35

LINIA 38
TUR: Urbis - Stadion - Meda - Sala Sporturilor - Pășunii - Italsofa
RETUR: Italsofa - Pășunii - Gara - Urbis
ZILE LUCRĂTOARE
SĂMBĂȚĂ

URBIS	ITALSOFA	URBIS	ITALSOFA
7.45	8.25	7.45	8.00
16,35	17.15	17.15	17.30

LINIA 39
TUR: Disp. Gară-Gară- Pizza Plus-Petrom- Italsofa
RETUR: Italsofa - Petrom - Materna- Disp.Gara
ZILE LUCRĂTOARE
SĂMBĂȚĂ

Disp. Gară	ITALSOFA	Disp. Gară	ITALSOFA
4.55	5.15	4.55	5.15
13.15	13.35	11.10	11.30
-	13.50	11.50	12.05
22.00	22.15	13.15	13.35
		13.50	14.05
		18.15	18.35
		20.00	20.20

22.15	22.30
22.15	22.35

LINIA 40

TUR: URBIS - IMMUM - Phoenix - Piata Izvoare (V.Alecsandri) - E.Racovita - Pasunii - Epsilon - Kaufland II - Sala Sporturilor - URSUS - Gara CFR - Semiluna - Meda - Unic - Infinity - METRO

RETUR: METRO - Infinity - Vivo - Meda - Semiluna - Gara CFR - URSUS - Sala Sporturilor - Kaufland II - Epsilon - Pasunii - Plugarilor - Piata Izvoare (Eminescu) - Phoenix -IMMUM - URBIS

LUNI - SÂMBĂȚĂ

URBIS	METRO
04:55	05:25
07:00	07:35 - 07:40 STO (retur pe str. Victoriei până la Vivo)
09:00	09:35 - 09:40 STO (retur pe str. Victoriei până la Vivo)
11:00	11:35 - 11:40 STO (retur pe str. Victoriei până la Vivo)
12:50	13:25
13:45	14:25
15:00	15:35
16:15	16:50
18:00	18:35
20:00	21:15

DUMINICĂ

Nu circulă

LINIA 41

TUR: Disp. Gară-Center Grănicerilor - Republicii - Meda - Infinity

RETUR: Infinity - Meda - Republicii - Center Grănicerilor - Disp. Gară

ZILE LUCRĂTOARE

SÂMBĂȚĂ

Disp. Gară	Infinity (Habitex)	Disp. Gară	Infinity (Habitex)
5,30 (str. Granicerilor)	5.50	5,30 (str. Granicerilor)	5.50
14.10	14.20	14.10	14.20
14.50	15.00	14.50	15.00

LINIA 42
TUR: Disp. Urbis - Phoenix-Luminișului - Pța. Izvoare - Pietrosul - Căminul-Semiluna-Meda - Infinity
RETUR: Infinity - Meda - Pietrosul - Pța. Izvoare - Phoenix - Urbis
ZILE LUCRĂTOARE
SÂMBĂȚĂ

Disp. Urbis	Infinity	Disp. Urbis	Infinity
5.30	5.50	5.30	5.50
14.40	15.00	13.40	12.00
		14.40	15.00

LINIA 43
TUR: Urbis -Feriga(Republicii)- Dalia - Meda - Infinity
RETUR: Infinity - Meda - Gară - Feriga - Urbis
ZILE LUCRĂTOARE
SÂMBĂȚĂ

Feriga	Infinity	Feriga	Infinity
5.30	5.50	5.40	5.50
14,50	15.00	12.00	12.10
		15.00	15.10

LINIA 44
TUR: Urbis - Minerilor - Stadion - Bucla-Unic - Infinity
RETUR: Infinity - Unic - Stadion - IMMUM - Urbis
ZILE LUCRĂTOARE
SÂMBĂȚĂ

Urbis	Infinity	Urbis	Infinity
5.35	5.55	5.35	5.55
14,40	15.00	12.00	12.25
		15.00	15.25

LINIA 45
TUR: Piața Izvoare -V. Alecsandri-Pietrosul-Făgetul
RETUR: Făgetul - Dorna - Pietrosul - Kaufland 2 - Grănicerilor - Piața - IMMUM-Urbis
ZILE LUCRĂTOARE
SĂMBĂȚĂ

URBIS	Făgetului	URBIS	Făgetului
5.20	6.00	5.20	6.00
14.45	15.20	5.20	6.00
		10.45	11.20
		14.30	15.05

LINIA 50
TUR: URBIS - IMMUM - Ford - Phoenix - Stadion Phoenix - C.D.Nenitescu - Piata Izvoare - Piata Revolutiei - Pietrosul - Canal 7 - Materna - Dalia(Gara) - Gara CFR
RETUR: Gara CFR - Pizza Plus - Canal 7 - Pietrosul - Piata Revolutiei -Turnul Macelarilor - C.D.Nenitescu - Stadion Phoenix - Phoenix - Ford - IMMUM - URBIS
ZILE LUCRĂTOARE
SĂMBĂȚĂ
DUMINICĂ

Plecare URBIS	Plecare URBIS	Plecare URBIS
04:48	05:00	05:00
05:00	05:20	05:30
05:12	05:40	06:00
05:24	06:00	06:30
05:36	06:20	07:00
05:48	06:40	07:30
06:00	07:00	08:00
06:12	07:20	08:30
06:24	07:40	09:00
06:36	08:00	09:30
06:48	08:20	10:00
07:00	08:40	10:30
07:12	09:00	11:00
07:24	09:20	11:30
07:36	09:40	12:00
07:48	10:00	12:30
08:00	10:20	13:00
08:12	10:40	13:30
08:24	11:00	14:00
08:36	11:20	14:30
08:48	11:40	15:00
09:00	12:00	15:30
09:12	12:20	16:00

09:24	12:40	16:30
09:36	13:00	17:00
09:48	13:20	17:30
10:00	13:40	18:00
10:12	14:00	18:30
10:24	14:20	19:00
10:36	14:40	19:30
10:48	15:00	20:00
11:00	15:30	20:30
11:12	16:00	21:00
11:24	16:30	21:30
11:36	17:00	22:00
11:48	17:30	
12:00	18:00	
12:12	18:30	
12:24	19:00	
12:36	19:30	
12:48	20:00	
13:00	20:30	
13:12	21:00	
13:24	21:30	
13:36	22:10	
13:48		
14:00		
14:12		
14:24		
14:36		
14:48		
15:00		
15:12		
15:24		
15:36		
15:48		
16:00		
16:12		
16:24		
16:36		
16:48		
17:00		
17:12		
17:24		
17:36		
17:48		
18:00		
18:20		
18:40		

19:00
19:20
19:40
20:00
20:20
20:40
21:00
21:20
21:40
22:00
22:20

LINIA 54

TUR: Auchan - Carrefour - Dorna - Gara CFR - Bd. Traian - Pizza Plus - Bd. Republicii - Liceul Sportiv - Bd. Unirii - Kaufland 2 - Granicerilor - str. Mihai Eminescu - Piata Izvoare

RETUR: Piața Izvoare - str. Mihai Eminescu - Granicerilor - Kaufland 2 - Bd. Unirii - Liceul Sportiv - Bd. Republicii - Materna - Bd. Traian - Dalia - Petrom - Dedeman - Auchan

ZILE LUCRĂTOARE		SĂMBĂTĂ		DUMINICĂ	
Plecure Auchan	Plecure Piata Izvoare	Plecure Auchan	Plecure Piata Izvoare	Plecure Auchan	Plecure Piata Izvoare
05:30	05:00	05:30	05:00	05:30	05:00
05:45	05:15	05:50	05:20	06:00	05:30
06:00	05:30	06:10	05:40	06:30	06:00
06:15	05:45	06:30	06:00	07:00	06:30
06:30	06:00	06:50	06:20	07:30	07:00
06:45	06:15	07:10	06:40	08:00	07:30
07:00	06:30	07:30	07:00	08:30	08:00
07:15	06:45	07:50	07:20	09:00	08:30
07:30	07:00	08:10	07:40	09:30	09:00
07:45	07:15	08:30	08:00	10:00	09:30
08:00	07:30	08:50	08:20	10:30	10:00
08:20	07:45	09:10	08:40	11:00	10:30
08:40	08:00	09:30	09:00	11:30	11:00
09:00	08:15	09:50	09:20	12:00	11:30
09:20	08:25	10:10	09:40	12:30	12:00
09:40	08:45	10:30	10:00	13:00	12:30
10:00	09:05	10:50	10:20	13:30	13:00
10:20	09:25	11:10	10:40	14:00	13:30
10:40	09:45	11:30	11:00	14:30	14:00
11:00	10:05	11:50	11:20	15:00	14:30
11:20	10:25	12:10	11:40	15:30	15:00

11:40	10:45	12:30	12:00	16:00	15:30
12:00	11:05	12:50	12:20	16:30	16:00
12:20	11:25	13:10	12:40	17:00	16:30
12:40	11:45	13:30	13:00	17:30	17:00
13:00	12:05	13:50	13:20	18:00	17:30
13:15	12:25	14:10	13:40	18:30	18:00
13:30	12:45	14:30	14:00	19:00	18:30
13:45	13:05	15:00	14:20	19:30	19:00
14:00	13:25	15:30	14:40	20:00	19:30
14:15	13:40	16:00	14:55	20:30	20:00
14:30	13:55	16:30	15:25	21:00	20:30
14:45	14:10	17:00	15:55	21:30	21:00
15:00	14:25	17:30	16:25	22:00	21:30
15:20	14:40	18:00	16:55	22:30	21:50
15:40	14:55	18:30	17:25		
16:00	15:10	19:00	17:55		
16:20	15:25	19:30	18:25		
16:40	15:45	20:00	18:55		
17:00	16:05	20:30	19:25		
17:20	16:25	21:00	19:55		
17:40	16:45	21:30	20:25		
18:00	17:05	22:00	20:55		
18:20	17:25	22:30	21:25		
18:40	17:45		21:55		
19:00	18:05				
19:20	18:25				
19:40	18:45				
20:00	19:05				
20:20	19:25				
20:40	19:45				
21:00	20:05				
21:20	20:25				
21:40	20:45				
22:00	21:05				
22:20	21:25				
22:40	21:45				
	22:05				

LINIA Scoala 65

TUR: Disp. Gară-Compresoare-ȘCOALA 12

RETUR: ȘCOALA 12 -Castel Compresoare-Disp.Gara

ZILE LUCRĂTOARE

SCOALA 12	Castel Compressoare
7,15	8.05
11.50	12.35
13.10	13.25
14.00	14.25
14.00	14.15
15.00	15.35

LINIA Scoala 68	
TUR: URBIS-Căprioara-ȘCOALA 68 Firiza	
RETUR: ȘCOALA Firiza-Blidari-Căprioara	
ZILE LUCRĂTOARE	
SCOALA 68 FIRIZA	Firiza (Caprioara)
7,00 de la Urbis	7.25
7.30	7,40 (Blidari)
8.00	8.10
11.50	12.00
12.20	12.40
13.00	13.20
13.50	14.10
-	14.20

Anexa 3 - Numărul de curse și kilometri estimați pe traseu

Pentru estimarea numărului de curse și de kilometri, este necesar crearea unui calendar de funcționare, acesta fiind în tabelul următor:

	IAN	FEBR	MART	APR	MAI	IUN	IUL	AUG	SEPT	OCT	NOI	DEC	TOTAL
Program normal Zi Lucrătoare	18	20	21	20	21	20			17	23	20	20	200
Program normal de Sâmbătă + Sărbători Legale	7	4	5	5	6	7			3	4	6	5	52
Program normal de Duminică + 2 Ianuarie	5	4	5	4	4	3			3	4	4	5	41
Program de vară Zi Lucrătoare							23	20	5				48
Program de vară de Sâmbătă + Sărbători Legale							4	6	1				11
Program de vară de Duminică							4	5	1				10
Program de 1 Ianuarie, Paști, Crăciun.	1			1								1	3
Total	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	365

Zilele libere luate în considerare sunt:

- 1 ianuarie Anul Nou
- 2 ianuarie Anul Nou
- 6 ianuarie Boboteaza
- 7 ianuarie Sfântul Ioan Botezătorul
- 24 ianuarie Ziua Unirii Principatelor Române
- Sărbători Pascale - 3 zile
- 1 mai Ziua Muncii
- 1 iunie Ziua Copilului
- Rusalii - 2 zile
- 15 august Adormirea Maicii Domnului
- 30 noiembrie Sfântul Andrei
- 1 decembrie Ziua Națională a României
- 25 decembrie Crăciunul
- 26 decembrie Crăciunul

Număr de kilometri		Program normal Zi Lucrătoare	Program normal de Sâmbătă + Sărbători Legale	Program normal de Duminică + 2 Ianuarie	Program de vară Zi Lucrătoare	Program de vară de Sâmbătă + Sărbători Legale	Program de vară de Duminică	Program de 1 Ianuarie, Paști, Crăciun.	Total
BAIA MARE	Linia 1	1462.15	565.7	565.7	1297.55	579	568.7	162	419864.5
	Linia 3/11	416.2	219.5	232.5	416.2	219.5	232.5	64.7	129097.7
	Linia 4	1451.9	825.5	644.1	1179.3	841.5	648.1	87	432319
	Linia 5	334.3	201.7	201.7	328.2	201.7	201.7	0	105607.4
	Linia 6	91.2	59.2	23.6	83.1	61.2	23.6	0	27184
	Linia 7	89.1	71	23.6	82.3	71	23.6	0	27447
	Linia 8	1100.8	728.1	562.4	943	722	562.4	76	340137.6
	Linia 9	235.2	104.4	102.9	235.2	104.4	102.9	0	70154.7
	Linia 10	8	0	0	0	0	0	0	1600
	Linia 12	95.7	43.2	14.4	81.7	43.2	14.4	0	26517.6
	Linia 13	56.80	0	0	47.2	0	0	0	13625.6
	Linia 14	13	0	0	13	0	0	0	3224
	Linia 15	50.7	83.4	21.6	60	83.4	21.6	0	19375.8
	Linia 17 Barat	9	0	0	9	0	0	0	2232
	Linia 18 Barat	255.9	71.8	0	255.9	71.8	0	0	67986.6
	Linia 18	274.7	220.2	294.3	236.5	220.2	276.8	126	95376.9
	Linia 20	150.8	150.8	93.8	150.8	150.8	93.8	0	51682.6
	Linia 24	75.9	36.6	14.4	65.9	36.6	14.4	0	21383.4
	Linia 27	18.9	0	0	10.7	0	0	0	4293.6
	Linia 28	23.4	0	0	23.4	0	0	0	5803.2
	Linia 29	15.2	0	0	0	0	0	0	3040
	Linia 30	57.9	0	0	57.9	0	0	0	14359.2
	Linia 31	192.4	88.8	0	192.4	74	0	0	53146.8
	Linia 36	63	113.7	67	63	113.7	67	0	26204.1
	Linia 37	57.4	149.9	0	63.4	149.9	49.6	0	24462.9
	Linia 38	34.4	0	0	34.4	36.7	0	0	8934.9
	Linia 39	33.4	87.2	0	33.4	82.1	35.2	0	14072.7
	Linia 40	252.2	251.1	0	264.9	251.1	0	0	78974.5
	Linia 41	54.8	54.9	0	54.8	68.2	0	0	17195.4
	Linia 42	34.5	51.9	0	34.5	51.9	0	0	11825.7
	Linia 43	29.9	0	0	29.9	41.8	0	0	7875
	Linia 44	32	0	0	32	48	0	0	8464
	Linia 45	41	82	0	29	82	0	0	14758
	Linia 50	935.6	522	406	761.6	522	406	58	277442.8
	Linia 54	1011.1	781.8	606.2	1011.1	781.8	606.2	90.6	331194.2
	Scoala 65	90	0	0	0	0	0	0	18000
	Scoala 68	102	0	0	0	0	0	0	20400
BAIA SPRIE	Linia 8	1262.7	817.5	633	1065.6	809	633	85	387635.8
	Linia 14	118.8	43.2	43.2	121.3	43.2	43.2	0	34507.2
	Linia 21	143	43.4	28.4	143	43.4	28.4	28.4	39731.8
	Linia 36	112	127.6	93.7	112.1	127.5	93.5	0	40595.2
TAUTII-	Linia 6	298.8	246.8	234	303.7	258.2	239	0	101995.4

Număr de kilometri		Program normal Zi Lucrătoare	Program normal de Sâmbătă + Sărbători Legale	Program normal de Duminică + 2 Ianuarie	Program de vară Zi Lucrătoare	Program de vară de Sâmbătă + Sărbători Legale	Program de vară de Duminică	Program de 1 Ianuarie, Paști, Crăciun.	Total
MAGHERAUS									
	Linia 7	194.8	320.2	308.2	200.8	334.2	315.4	0	84715.2
	Linia 13	298.4	0	0	298.4	0	0	0	74003.2
	Linia 29	15.6	0	0	0	0	0	0	3120
RECEA									
	Linia 12	220.5	112.4	43.6	220.5	112.4	43.6	0	63988.8
	Linia 24	97.9	63.5	24.4	97.9	63.5	24.4	0	29524.1
	Linia 27	39.6	0	0	19.8	0	0	0	8870.4
	Linia 28	14.4	0	0	14.4	0	0	0	3571.2
	Linia 45	10	20	0	10	20	0	0	3740

Număr de curse		Program normal Zi Lucrătoare	Program normal de Sâmbătă + Sărbători Legale	Program normal de Duminică + 2 Ianuarie	Program de vară Zi Lucrătoare	Program de vară de Sâmbătă + Sărbători Legale	Program de vară de Duminică	Program de 1 Ianuarie, Paști, Crăciun.	Total
BAIA MARE									
	Linia 1	9600	988	779	2304	209	190	57	14127
	Linia 3/11	6400	884	697	1536	187	170	51	9925
	Linia 4	15800	2340	1435	3792	495	350	135	24347
	Linia 5	3000	468	369	720	99	90	0	4746
	Linia 6	2200	364	287	528	77	70	0	3526
	Linia 7	2000	364	287	480	77	70	0	3278
	Linia 8	13400	2444	1517	3216	517	370	141	21605
	Linia 9	3600	364	287	864	77	70	0	5262
	Linia 10	200	0	0	0	0	0	0	200
	Linia 12	2200	312	82	528	66	20	0	3208
	Linia 13	2000	0	0	480	0	0	0	2480
	Linia 14	2200	0	0	528	0	0	0	2728
	Linia 15	2600	832	164	624	176	40	0	4436
	Linia 17 Barat	200	0	0	48	0	0	0	248
	Linia 18 Barat	1200	104	0	288	22	0	0	1614
	Linia 18	2800	468	369	672	99	90	27	4525
	Linia 20	2800	468	369	672	99	90	0	4498
	Linia 24	2000	260	82	480	55	20	0	2897
	Linia 27	1800	0	0	432	0	0	0	2232
	Linia 28	1800	0	0	432	0	0	0	2232
	Linia 29	1600	0	0	0	0	0	0	1600
	Linia 30	1200	0	0	288	0	0	0	1488
	Linia 31	2400	208	0	576	44	0	0	3228
	Linia 36	1400	624	246	336	132	60	0	2798
	Linia 37	1000	572	0	240	121	0	0	1933
	Linia 38	400	0	0	96	22	0	0	518
	Linia 39	800	468	0	192	99	40	0	1599
	Linia 40	2000	520	0	480	110	0	0	3110

Număr de curse		Program normal Zi Lucrătoare	Program normal de Sâmbătă + Sărbători Legale	Program normal de Duminică + 2 Ianuarie	Program de vară Zi Lucrătoare	Program de vară de Sâmbătă + Sărbători Legale	Program de vară de Duminică	Program de 1 Ianuarie, Paști, Crăciun.	Total
	Linia 41	600	156	0	144	44	0	0	944
	Linia 42	400	156	0	96	33	0	0	685
	Linia 43	400	0	0	96	33	0	0	529
	Linia 44	400	0	0	96	33	0	0	529
	Linia 45	400	208	0	96	44	0	0	748
	Linia 50	16000	2340	1435	3840	495	350	135	24595
	Linia 54	11600	2340	1435	2784	495	350	135	19139
	Scoala 65	1200	0	0	0	0	0	0	1200
	Scoala 68	1600	0	0	0	0	0	0	1600
BAIA SPRIE									
	Linia 8	13400	2444	1517	3216	517	370	141	21605
	Linia 14	2200	208	164	528	44	40	0	3184
	Linia 21	1800	156	82	432	33	20	9	2532
	Linia 36	1400	624	246	336	132	60	0	2798
TAUTII-MAGHERAUS									
	Linia 6	2200	364	287	528	77	70	0	3526
	Linia 7	2000	364	287	480	77	70	0	3278
	Linia 13	2000	0	0	480	0	0	0	2480
	Linia 29	1600	0	0	0	0	0	0	1600
RECEA									
	Linia 12	2200	312	82	528	66	20	0	3208
	Linia 24	2000	260	82	480	55	20	0	2897
	Linia 27	1800	0	0	432	0	0	0	2232
	Linia 28	1800	0	0	432	0	0	0	2232
	Linia 45	400	208	0	96	44	0	0	748