



RAPORT DE SPECIALITATE

privind aprobarea studiului de oportunitate pentru implementarea sistemului de transport public integrat metropolitan utilizând rețeaua de tramvai urbană și rețeaua feroviară în zona aglomerației urbane Timișoara, pe traseele Voiteni – Deta – Buziaș – Lugoj – Jimbolia – Sânnicolau Mare – Receaș, respectiv pe traseele regionale Arad – Lipova – Radna - Reșița

Având în vedere Referatul de aprobare a proiectului de hotărâre nr. SC2020- / .07.2020 a Primarului Municipiului Timișoara și Proiectul de hotărâre privind aprobarea studiului de oportunitate pentru implementarea sistemului de transport public integrat metropolitan utilizând rețeaua de tramvai urbană și rețeaua feroviară în zona aglomerației urbane Timișoara, pe traseele Voiteni – Deta – Buziaș – Lugoj – Jimbolia – Sânnicolau Mare – Receaș, respectiv pe traseele regionale Arad – Lipova – Radna - Reșița. Facem următoarele precizări:

Prin HCLMT nr. 388/30.09.2008 s-a aprobat asocierea Municipiului Timișoara prin Consiliul Local, cu sediul în Bvd. C.D. Loga, nr. 1, jud. Timiș cu comuna Ghiroda, comuna Remetea Mare și comuna Moșnița Nouă în vederea înființării asociației "SOCIETATEA METROPOLITANĂ DE TRANSPORT TIMIȘOARA" în scopul dezvoltării intercomunitare a transportului public de persoane.

Obiectivele strategiei metropolitane a Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "Societatea Metropolitană de Transport Timișoara" urmăresc ca prin deciziile strategice, planurile anterioare și rapoartele asupra unui transport metropolitan durabil, la dezvoltarea unei structuri metropolitane durabile, prin reducerea utilizării autovehiculelor particulare, încurajarea utilizării transportului public și dezvoltarea infrastructurii transportului public în scopul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră reprezintă principale obiective strategice.

Serviciile publice de transport local fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprind totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general desfășurate la nivelul localităților sau al asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale și de Ministerul Transporturilor în cazul transportului pe căile navigabile interioare, în scopul asigurării serviciilor publice de transport local. (art. 3 alin. 1 din Legea nr. 92/2007).

Art. 3 alin (1) din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, modificată și completată, specifică faptul că serviciile de utilități publice sunt în responsabilitatea autorităților administrației publice locale sau, după caz, a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, conform mandatelor acordate acestora prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre. Serviciile de utilități publice se organizează și se gestionează cu respectarea prevederilor legale, potrivit hotărârilor adoptate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, în funcție de gradul de urbanizare, de importanța economico-socială a localităților, de mărimea și de gradul de dezvoltare ale acestora și în raport cu infrastructura tehnico-edilitară existentă.

Prin Tratatul de Aderare la Uniunea Europeană, România și-a asumat obligații care implică investiții importante în infrastructura aferentă serviciilor de transport, astfel că, pentru buna funcționare a serviciilor și pentru ca acestea să îndeplinească condițiile de funcționare prevăzute de legislația în vigoare sunt

necesare realizarea de acțiuni, activități de utilitate publică și de interes economic și social general la nivelul localităților sau al asociațiilor de dezvoltare intercomunitară.

Transportul public de persoane este o prioritate pentru Municipiul Timișoara atât din punct de vedere al siguranței și confortului călătorului cât și al protecției mediului, respectiv al conceptului de mobilitate urbană.

Serviciul de transport public local este un factor important în incluziunea socială. Repartizarea activităților economice și gestionarea mobilității rezidențiale în orașe condiționează deplasările. Factorii ca: locul de muncă, domiciliul, 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 creșterea atractivității, prin modernizarea infrastructurii, creșterea confortului întregii călătorii cu mijloace de transport în comun, creșterea gradului de accesibilitate pentru toate persoanele- în special pentru persoanele cu nevoi speciale și îmbunătățirea siguranței și a securității în stații și în interiorul vehiculelor pentru călători și șoferi, precum și pentru echipamentele de infrastructură.

La creșterea atractivității transportului public contribuie atât calitatea cât și cantitatea serviciului în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informarea privind timpii de așteptare în stații. Transportul public local trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență automobilului, numai în condițiile unui serviciu eficient, sigur, de calitate și cu tarife accesibile.

Pentru un management eficient al exploatării mijloacelor de transport în comun, soluția adoptată pentru reducerea emisiilor gazelor cu efect de seră (GHG) în municipiul Timișoara constă în înlocuirea unui număr cât mai mare al vehiculelor care utilizează combustibil convențional cu vehicule cu propulsie electrică sau cu alți combustibili neconvenționali , respectiv introducerea unor noi moduri de transport, cum ar fi introducerea trenurilor metropolitane în aria de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară ”Societatea Metropolitană de Transport Timișoara”. Astfel, reducerea poluării generată de mijloacele de transport în comun, poate fi realizată astfel:

- Optimizarea traficului urban de călători;
- Schimbarea modului de deplasare în trafic;
- Îmbunătățirea efectelor generate de traficul de călători.

Structura acestor modalități de îmbunătățire a traficului de călători în municipiul Timișoara poate fi repartizată astfel:

- Planificarea utilizării optime a liniilor metropolitane pentru transportul public de persoane;
- Îmbunătățirea infrastructurii existente;
- Legislație, reglementări, restricționări, hotărâri ale Consiliului Local, care vin în întâmpinarea implementării unui transport public de călători realizat prin utilizarea rețelei de cale ferată în vederea introducerii transportului de tip tren metropolitan;
- Instrumente economice care avantajează călătorii și stimulează utilizarea mijloacelor de transport în comun.

Pe măsură ce numărul vehiculelor crește, aglomerația din trafic în aglomerația urbană Timișoara și deteriorarea calității aerului devin probleme tot mai stringente cu care se confruntă și marile orașe. Astfel, tendințele sunt de a se lua măsuri imediate pentru îmbunătățirea calității vieții în marile orașe, pentru conservarea mediului înconjurător și a eco sistemului uman. Vehiculele echipate cu sisteme de propulsie clasice bazate pe motoare cu ardere internă, existente în traficul urban nu îndeplinesc criteriile tot mai stricte care se impun:

- Reducerea nivelelor de zgomot și îmbunătățirea calității aerului, conform legislației europene;
- Reducerea emisiilor de CO₂ produse de vehiculele clasice datorită motoarelor cu ardere internă;
- Reducerea exploatării resurselor convenționale de energie obținute din combustibili fosili.

Transportul feroviar de navetă de tip tren metropolitan reprezintă un important segment din piața transportului feroviar general în statele Uniunii Europene. Reprezintă de asemenea o provocare a pieței transportului public în ansamblul ei, contribuind semnificativ la creșterea mobilității urbane și periurbane durabile a persoanelor, dar și la încurajarea modalității prin trecerea de la mașina privată la transportul de pasageri de masă, oferind astfel acces la marile orașe, dar și la descongestionarea arterelor rutiere.

Trenul metropolitan reprezintă un sistem feroviar local sau regional care oferă un serviciu de transport în interiorul și în jurul marilor aglomerări urbane. În exemplele europene de tren metropolitan de tip S-Bahn sau RER (Viena, Zurich, Paris, Munchen, Berlin), acestea leagă de cele mai multe ori zonele centrale sau gara principală a marilor orașe (circulând uneori pe rețeaua urbană de metrou), cu localitățile din zona metropolitană, chiar și până la 40 km distanță.

Principalele caracteristici ale infrastructurii și a serviciului de tren metropolitan sunt:

- Un orar cadențat, adaptat fluxurilor de călători și corelat multimodal;
- Utilizează infrastructura feroviară existentă sau linii suburbane dedicate;
- Peroane simple, în linie curentă, legate între ele sau cu rețelele de transport complementare prin subtraversări sau supratraversări;
- Stațiile sau punctele de oprire sunt fără personal (achiziția de bilete sau informarea călătorilor se fac prin sisteme informatice integrate);
- Călătoria (navetismul) durează în general sub o oră, cu o viteză comercială de 40 – 60 km/h.

Trenul metropolitan reprezintă un exemplu de bună practică în ceea ce privește multimodalitatea transportului de pasageri, în care se utilizează un transport de masă prietenos cu mediul înconjurător, la care transportul rutier constituie complementaritatea în sistemul de transport de navetă.

Investiția propusă a se realiza prin înființarea sistemului de transport public integrat metropolitan utilizând rețeaua de tramvai urbană și rețeaua feroviară în zona aglomerației urbane timisoara pe traseele Voiteni, Deta, Buzias, Lugoj, Jimbolia, Sannicolau Mare, Recas respectiv pe traseele regionale Arad, Lipova, Radna, Reșița, urmărește atingerea următoarelor obiective:

- Diminuarea emisiilor generate de rețeaua de transport metropolitană și regională în scopul reducerii impactului asupra mediului înconjurător;
- Atingerea unor niveluri durabile de consum de energie pentru transporturi prin diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră;
- Reducerea zgomotului generat de mijloacele de transport pentru minimizarea impactului asupra sănătății populației;

Având în vedere cele menționate în prezentul raport, apreciem că proiectul de hotărâre privind aprobarea studiului de oportunitate pentru implementarea sistemului de transport public integrat metropolitan utilizând rețeaua de tramvai urbană și rețeaua feroviară în zona aglomerației urbane Timișoara, pe traseele Voiteni – Deta – Buziaș – Lugoj – Jimbolia – Sânnicolau Mare – Receaș, respectiv pe traseele regionale Arad – Lipova – Radna – Reșița.

DIRECTOR GENERAL,
CULIȚĂ CHIȘ

ȘEF SERVICIU P.E.,
LOREDANA SIBIAN

ȘEF SERVICIU T.,
ADRIAN COLOJOARĂ

ȘEF BIROU T.S.C.,
CRISTINA GAVRA

ȘEF BIROU G.M.P.E.,
NASTASIA POP