



HOTĂRÂRE

privind aprobarea delegării directe a serviciului public de transport public local de persoane prin curse regulate de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița către Societatea de Transport Metropolitan Oltenița S.R.L.

Consiliul Local al Comunei Ulmeni, județul Călărași, întrunit în ședința ordinară din data de 25.05.2026,

Având în vedere:

- proiectul de hotărâre înregistrat sub nr.2611/14.05.2026;
- referatul de aprobare al primarului comunei Ulmeni, județul Călărași, înregistrat sub nr.2612/14.05.2026;
- raportul de specialitate al secretarului general al comunei, înregistrat sub nr.2613/14.05.2026;
- HCL Ulmeni nr.57 din 25.08.2023 privind asocierea U.A.T. Comuna Ulmeni, U.A.T. Municipiul Oltenița, U.A.T. Comuna Chirnogi și U.A.T. Comuna Mitreni în vederea constituirii Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Oltenița” persoană juridică de drept privat și de utilitate publică;
- HCL Ulmeni nr.58 din 27.11.2024 privind aprobarea Actului adițional la Acordul de parteneriat nr.12888/13.05.2022 între U.A.T. Municipiul Oltenița, U.A.T. Comuna Chirnogi, U.A.T. Comuna Mitreni și U.A.T. Comuna Ulmeni pentru realizarea proiectului ”TRANSPORT VERDE ÎN ZONA URBANĂ OLTENIȚA”;
- prevederile art.27 alin.(1) și art.30 alin.(2) lit. a) din Legea nr.92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare;
- Normele cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, aprobate prin Ordinul nr.272/2007 al Președintelui ANRSC;
- prevederile art.7 alin.(13) din Legea nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- rapoartele de avizare ale comisiilor de specialitate: Comisia juridică și de disciplină înregistrat sub nr.2731/22.05.2026, Comisia de agricultură, activități economico-financiare, amenajarea teritoriului și urbanism, protecția mediului și turism înregistrat sub nr.2732/22.05.2026, Comisia de învățământ, sănătate și familie, activități social-culturale, culte, muncă, protecție socială și protecția copilului, tineret și sport înregistrat sub nr.2733/22.05.2026;
- prevederile HCL Ulmeni nr.20/26.03.2026 privind alegerea președintelui de ședință pentru perioada aprilie – iunie 2026;

În temeiul dispozițiilor art.129 alin.(2) lit. c) și lit. d), alin.(6) lit. a) și alin.(7) lit. n), ale art.133 alin.(1), art.196 alin.(1) lit. a), art.197 alin.(1), art.199 și art.243 alin.(1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

HOTĂRĂȘTE:

Art.1. Se aprobă studiul de oportunitate privind operaționalizarea proiectului „Transport verde în zona urbană Oltenița” prin delegarea serviciului de transport public către operatorul local, conform Anexei nr.1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Se aprobă delegarea directă a serviciului public de transport public local de persoane prin curse regulate de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița către Societatea de Transport Metropolitan Oltenița S.R.L..

Art.3. Se aprobă traseele pentru transportul public de călători pe raza comunei Ulmeni, ce se vor constitui componentă a transportului public de călători pe raza de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița, conform Anexei nr.2 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.4. Se acordă mandat special domnului primar Drăgnoi Narcis-Niculae, reprezentantul comunei Ulmeni în Adunarea Generală a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița să voteze în numele și pe seama comunei Ulmeni pentru aprobarea următoarelor:

1. Regulamentul pentru efectuarea serviciului de transport public local de călători prin curse regulate pe raza de gestiune a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița, conform Anexei nr.3 care face parte integrantă din prezenta hotărâre;

2. Caietul de sarcini al serviciului de transport public local de călători prin curse regulate pe raza de gestiune a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița, conform Anexei nr.4 care face parte integrantă din prezenta hotărâre;

3. Tarifele de călătorie.

4. Proiectul Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători în aria teritorială de competență a ADI Transport Metropolitan Oltenița, conform Anexei nr.5 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.5. Se mandatează Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița ca în numele și pe seama comunei Ulmeni să încredințeze prin atribuire directă Contractul de delegare a gestiunii serviciului către operatorul de transport public, Societatea Transport Metropolitan Oltenița, cu sediul în municipiul Oltenița, Bd. Republicii nr.40, județul Călărași, înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Călărași sub nr.J51/145/2024.

Art.6. Tariful de călătorie se va stabili de către operator, pe baza criteriilor de eficiență economică.

Art.7. Cu data intrării în vigoare a prezentei hotărâri se abrogă orice dispoziții contrare.

Art.8. Aducerea la îndeplinire a prevederilor prezentei hotărâri se face de către primarul comunei Ulmeni, prin aparatul de specialitate.

Art.9. Comunicarea și aducerea la cunoștință publică se vor face conform competențelor, prin grija secretarului general al comunei.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
Consilier local, Mutulescu Loredana-Florentina



Contrasemnează,
p. Secretar general al comunei,
Bucur Maria



Nr. 45
Adoptată la Ulmeni
Astăzi, 25.05.2026

Consilieri total - 13
Nr. consilieri prezenți - 10
Hotărâre adoptată cu: 10 voturi pentru



STUDIU DE OPORTUNITATE
privind operationalizarea proiectului
„Transport verde in zona urbana Oltenita”
prin delegarea serviciului de transport public
catre operatorul local



Beneficiar: MUNICIPIUL OLTENITA

Elaborator: S.C. NORD PROIECT CONSTRUCT S.R.L.

STUDIU DE OPORTUNITATE
privind operationalizarea proiectului
„Transport verde in zona urbana Oltenita”

CUPRINS

1	Date generale.....	6
1.1	Denumire proiect.....	6
1.2	Amplasament.....	6
1.3	Beneficiar.....	6
1.4	Elaborator.....	6
2	Scurta descriere a proiectului.....	6
2.1	Obiectivul general al proiectului:.....	6
2.2	Obiective specifice ale proiectului.....	7
2.3	Surse de finantare.....	8
2.4	Indicatorii proiectului.....	9
2.5	Echipa de management a proiectului.....	9
3	Analiza situatiei de facto.....	10
3.1	Generalitati.....	10
3.2	Geografie, geologie, clima si seismicitate.....	11
3.3	Relief.....	18
3.4	Populatie.....	18
3.5	Aspecte administrative.....	19
3.6	Economia.....	19
3.6.1	Generalitati.....	19
3.6.2	Evolutia istorica recenta (relevanta).....	20
3.6.3	Situatia economica actuala.....	21
3.6.4	Fora de munca si ocuparea populatiei.....	25
3.7	Zonificare si accesibilitate.....	26

3.8	Analiza documentelor relevante.....	27
4	Analiza mobilitatii in regiune	31
4.1	Metodologie.....	31
4.1.1	Aspecte specifice activitatii.....	31
4.1.2	Prevederi legislative și normative utilizate pentru realizarea analizelor de trafic	31
4.1.3	Terminologie	33
4.2	Amplasarea posturilor de monitorizare a traficului.....	35
4.3	Caracteristicile traficului / intersecție.....	39
4.4	Distribuția pe destinații.....	43
4.5	Modelul de transport.....	47
4.5.1	Prezentare generală	47
4.5.2	Calibrarea și validarea datelor	48
4.5.3	Prognoze	52
4.5.4	Analiza zonei de studiu	54
4.5.5	Volume de trafic – 2024.....	55
4.5.6	Parametri de trafic	55
4.6	Prognoze pe termen mediu	60
4.6.1	Evoluția istorică și prognozată a populației	61
4.6.2	Indicele de motorizare	61
4.7	Infrastructura de transport.....	62
4.7.1	Conexiuni in teritoriu	62
4.7.2	Infrastructura rutiera	63
4.7.3	Situatia locurilor de parcare.....	65
4.7.4	Infrastructura de transport public	65
4.7.5	Managementul traficului rutier	74
4.7.6	Transportul feroviar	74
4.7.7	Transportul fluvial	74
4.8	Analiza traficului – incarcare si matrici de cerere.....	76
4.9	Situatia emisiilor GES	78
4.10	Concluzii ale analizei de mobilitate.....	78
5	Analiza necesitatilor	81
5.1	Viziunea de dezvoltare imediata in urban si periurban (*extras din PMUD 2021-2027)	81

5.2	Probleme si disfunctionalitati identificate	84
5.2.1	Mobilitatea cetatenilor si transportul public	84
5.2.2	Circulatia rutiera	86
5.3	Necesitatea si oportunitatea investitiei	86
6	Solutii tehnico-economice posibile	89
6.1	Solutii tehnice	89
6.2	Analiza comparativa privind oportunitatea solutiilor tehnice	101
6.2.1	Analiza de cost de operare pe durata de operare	101
6.2.2	Analiza comparativa privind emisiile de CO ₂ /GES.....	102
6.2.3	Analiza de solutie	102
6.3	Gradul de atingere a obiectivelor trasate prin PMUD	106
6.4	Dimensionarea traseelor.....	108
7	Politica tarifara si subventionarea serviciului de transport	114
7.1	Baza legala.....	114
7.2	Estimarea financiara	114
7.2.1	Elaborarea politicii tarifare si de subventie	114
7.2.2	Metodologia de estimare a valorii subventiei de transport	116
7.2.3	Analiza comparativa a valorii titlurilor de calatorie in alte orase din Romania	116
7.2.4	Politica tarifara – valorile optime privind Tarifele de calatorie	118
8	Recomandari privind mentinerea proiectului in parametri functionali pe termen lung	121
8.1	Intretinerea vehiculelor si a echipamentelor conexe	121
8.2	Mentenanata autobuzelor si a statiilor de incarcare.....	121
8.3	Imbunatatirea si mentinerea fiabilitatii vehiculelor	123
9	Delagarea serviciului de transport public de calatori	124
9.1	Generalitati – descrierea si identificarea serviciului	124
9.2	Strategia de asigurare a serviciului de transport public in Municipiul Oltenita	125
9.3	Prezentarea operatorului de transport.....	127
9.4	Mecanisme de control asigurate de catre Contractant (UAT Municipiul Oltenita)	127
9.5	Prevederi legislative specifice	129
9.6	Justificarea deciziei privind delegarea serviciului	132
9.7	Analiza tehnico-economica, de oportunitate si de eficienta	134
9.7.1	Prevederi specifice	134

9.7.2	Contractul de delegare de gestiune a serviciului de transport public local.....	136
9.7.3	Motivarea delegarii serviciului.....	137
9.7.3.1	Cunoasterea si organizarea transportatorului.....	137
9.7.3.2	Aspecte de ordin economic	138
9.7.3.3	Aspecte financiare.....	138
10	Elemente specifice necesare ale contractului de delegare	140
11	Concluzii	144
	Bibliografie	145

STUDIU DE OPORTUNITATE
privind operationalizarea proiectului
„Transport verde in zona urbana Oltenita”
prin delegarea serviciului de transport public
catre operatorul local

1 Date generale

1.1 Denumire proiect

„Transport verde în zona urbană Oltenița”

1.2 Amplasament

Municipiul Oltenita, Judetul Calarasi, Regiunea de Dezvoltare Sud-Muntenia.

1.3 Beneficiar

Municipiul Oltenita, Bulevardul Republicii 64, Oltenița 915400.

1.4 Elaborator

S.C. NORD PROIECT CONSTRUCT S.R.L.

Telefon: 0734273211

E-mail: nordproiectconstruct@gmail.com

Manager de proiect: Zamosteanu Gabriel

2 Scurta descriere a proiectului

Obiectivele preconizate a fi atinse prin implementarea proiectului sunt urmatoarele:

2.1 Obiectivul general al proiectului:

Reducerea emisiilor de carbon in Municipiul Oltenita, conform Planului de Mobilitate Urbana Durabila, inclusiv promovarea mobilitatii urbane bazata pe utilizarea transportului public auto

de calatori, nepoluant, imbunatatit, si reducerea numarului de deplasari cu transportul privat cu autoturisme.

Prin implementarea proiectului se urmareste reducerea emisiilor GES/CO₂ provenite din transportul rutier.

2.2 Obiective specifice ale proiectului

- Asigurarea accesibilitatii tuturor locuitorilor, oferita de sistemul de transport;
- Reducerea emisiilor de carbon;
- Dezvoltarea sistemului local de transport public;
- Reducerea timpului de deplasare;
- Reducerea congestiei traficului;
- Cresterea atractivitatii transportului public de calatori si, prin urmare, cresterea cotei modale detinute de acest sistem in detrimentul transportului privat cu autoturismul;
- Realizarea unui sistem modern de planificarea a calatorieii.

Astfel, se propune dezvoltarea parcului de mijloace de transport public cu autobuze ecologice, actiune care va conduce la reducerea poluarii si a emisiilor de CO₂. Totodata, prin functionarea unui sistem de transport public deservit de mijloace de transport moderne, caracterizate prin confort si siguranta ridicate pentru calatori, se estimeaza manifestarea unei atractivitati ridicate pentru acest mod de transport.

Statiile de transport public care deservesc zone cu fluxuri importante de calatori vor fi dotate cu sisteme de informare a calatorilor, parte a unui sistem de management al traficului care sa contina cel putin urmatoarele componente: sistem centralizat e-ticketing, sistem de informare a calatorilor, sistem de supraveghere video, dispecerat. Implementarea sistemului va facilita orientarea calatorilor catre utilizarea serviciilor de transport public.

In plus, acesta va conduce la generarea de instrumente care sa asigure informatii obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport si fluxurile de calatori, in vederea asistarii procesului de management decizional cu informatii actualizate.

De asemenea, printr-un proiect complementar, se propune realizarea unui depou si a unei statii de capat. Utilizarea depoului propriu va conduce la obtinerea unor servicii de transport public de calitate, in conditiile unor costuri reduse cu intretinerea si operarea mijloacelor de transport. In categoria investitiilor in infrastructura, se regaseste propunerea de modernizare a statiilor de transport public si reabilitarea unor segmente de infrastructura rutiera.

Proiectul „Transport verde in zona urbana Oltenita” adreseaza obiectivele strategice astfel:

- Dezvoltarea retelei de transport public local in Municipiul Oltenita si satele apartinatoare permite adresarea cererii de transport atat la nivelul localitatilor, cat si a intregului areal vizat, asigurand o mobilitate crescuta a populatiei, cu implicatii asupra calitatii vietii, inclusiv al gradului de dezvoltare economica al arealului deservit;

- Achiziția de autobuze ecologice va conduce la reducerea emisiilor de CO₂ și a emisiilor poluante (GES), îmbunătățind astfel calitatea aerului;
- Implementarea unui sistem integrat de eTicketing conduce la implementarea unui sistem de tarification care să răspundă nevoilor existente, atât la nivel local, cât și la nivelul arealului deservit, pe tipuri de categorii de călători, dar și gestiunea eficientă a veniturilor și costurilor aferente operării serviciului de transport public;
- Dotarea autobuzelor cu sistem de numărare călători va conduce la un management optim al activității de transport public, atât în ceea ce privește gestiunea veniturilor, cât și eficientizarea activității de transport public de călători, prin analiză în timp real a cererii de transport pe fiecare traseu, pe diferite intervale orare;
- Crearea facilității de info călători în stații și montarea de automate emisie bilete și carduri va conduce la o accesibilitate și atractivitate crescute ale sistemului de transport public de călători;
- Înființarea sistemului de management al flotei asigură premisele unei activități eficiente de transport public de călători.

Pentru atingerea obiectivelor, **configurația propusă sistemului de transport public** este următoarea:

- I. Autobuze electrice (5 bucăți);
- II. Infrastructura: stații de încărcare a autobuzelor electrice;
- III. Înființarea, operationalizarea, dotarea operatorului de transport public local și delegarea serviciului de transport către aceasta;
- IV. Dotări sistem inteligent de transport:
 - Soluție de monitorizare și dispachizare vehicule;
 - E-ticketing – soluție de taxare bazată pe utilizarea cardului contactless și bilete de hârtie;
 - Subsistem de informare călători în vehicul - panouri de informare în tehnologie LED și infotainment;
 - Subsistem de numărare călători în vehicul (tehnologie video);
 - Subsistem de securitate - soluție de monitorizare video la nivelul vehiculului.

2.3 Surse de finanțare

Valoarea proiectului, finanțată prin PNRR, conform contract de finanțare proiect „*Transport verde în zona urbană Oltenița*” este de 14.234.971,59 lei, TVA inclus, din care 11.962.161 lei valoarea cheltuielilor eligibile finanțate prin PNRR, la care se adaugă TVA în valoare de 2.272.810,59 lei.

2.4 Indicatorii proiectului

Indicatorii proiectului „*Transport verde in zona urbană Oltenița*” : 5 autobuze electrice.

2.5 Echipa de management a proiectului

Echipa de management a proiectului este formata din:

- MANAGER PROIECT/ RESPONSABIL PROIECT – Păun Roxana - consilier - Directia Urbanism - Serviciu Achizitii Publice, Fonduri Europene
- RESPONSABIL TEHNIC – Iorga Cristian-Virgil - administrator public - mun. Oltenita
- RESPONSABIL FINANCIAR – Druiu Bianca-Andreea - consilier - Directia Management Economic - Serviciu Financiar-Contabil
- RESPONSABIL ACHIZITII PUBLICE- Anghel Adrian-George - consilier - Directia Urbanism - Serviciu Achizitii Publice, Fonduri Europene

3 Analiza situatiei de facto

3.1 Generalitati

Oltenița este un municipiu în județul Călărași, Muntenia, România. Are o populație de 22.624 locuitori (2021). Localitatea reprezintă al doilea centru urban ca mărime și importanță a județului Călărași (după reședința de județ) și este port la Dunăre.

Oltenița se află pe malul stâng al Dunării, la vărsarea râului Argeș în fluviu și este așezată în Lunca Dunării, în dreptul kilometrului 430, în aval de confluența Dunării cu râul Argeș. Este punctul terminus al șoselei naționale DN4, care o leagă de București. La Oltenița, din acest drum se ramifică șoselele naționale DN31, care duce spre est la Călărași și DN41 care duce spre vest la Giurgiu. De București orașul este legat și prin calea ferată București-Oltenița.

Viziunea de dezvoltare viitoare urmărește tocmai o redefinire a Municipiului Oltenița în raport cu mediul concurențial acerb care se manifestă la nivelul național, regional și global. Astfel, pentru perioada 2021-2027, toate resursele, practic motorul de care dispune în prezent municipiul, se vor orienta către o permanentă cunoaștere și performanță, ca modalitate de adaptare și răspuns la provocările tehnologice de mobilitate. Viziunea de dezvoltare a Municipiului Oltenița în viitorul deceniu este deja conturată de direcția de evoluție trasată până acum, astfel ca urbea poate aspira la titlul oraș ecologic din Regiunea Sud Muntenia.

În conformitate cu Strategia de dezvoltare durabilă 2021-2027 a Municipiului Oltenița, s-a definit viziunea strategică care sintetizează sensul evoluției de dezvoltare a unei comunități și determină direcțiile de transformare a viziunii în realitate. Viziunea privind dezvoltarea unei comunități, reprezintă o stare dorită, proiectată în viitor și care configurează o posibilă și așteptată dezvoltare. Ea presupune o gândire dinamică și capabilă care să evalueze pe termen lung șansele de dezvoltare pentru atingerea scopului dorit. Deși, de multe ori, între viziune și evoluția ulterioară a acesteia există numeroase abateri, definirea viziunii reprezintă o condiție pentru dezvoltarea oricărei comunități.

Pentru atingerea acestei viziuni propunem o strategie de dezvoltare centrată pe două direcții strategice de dezvoltare, cărora le este asociat un program prioritar, pentru implementarea cărora au fost identificate o serie de obiective strategice generale, care grupează fiecare axă prioritară transpusă în măsuri concrete de acțiune care vor contribui în mod direct la atingerea viziunii de dezvoltare a municipiului.

Obiectivele strategice sunt intercorelate, ceea ce înseamnă că măsurile referitoare la calitatea locuirii vor avea condiționări asupra creșterii competitivității economice și vor contribui și la valorificarea potențialului turistic.

În același mod, măsurile de creștere a capacității administrative reprezintă îmbunătățirea și adaptarea actului public la nevoile actorilor economici și la solicitările și așteptările locuitorilor. Astfel, dezvoltarea Municipiului are în vedere două direcții strategice de dezvoltare: regenerarea urbană a orașului și respectiv dezvoltarea mediului de afaceri local. Pentru că turismul este un domeniu care poate fi vizat în egala măsură de cele două direcții strategice de dezvoltare, dar starea sa de dezvoltare actuală raportându-ne și la potențialul local însemnat, justifică propunerea unui program prioritar de dezvoltare turistic.



Figura 1 – Municipiul Oltenița – asezare si cai de acces relevante

3.2 Geografie, geologie, clima si seismicitate

Analiza poziției spațiale a teritoriului Municipiului Oltenița, prin raportarea sa la diferite repere fizico sau economico-geografice, ne da posibilitatea înțelegerii depline nu numai a problemelor de ordin calitativ ce privesc mediul natural, dar și a raportului om-natura.

Pentru teritoriul localității, dat fiind dimensiunile sale mici în raport cu suprafața terestră, raportarea la sistemul de coordonate geografice, nu lămurește prea multe probleme legate de elementele cadrului natural.

Municipiul Oltenița se afla situat la intersecția meridianului de 26°38'28" longitudine estică cu paralela de 44°04'24" latitudine nordică (Fig.1). Poziția lui pe aceste coordonate matematice explică în mare parte caracteristicile climei și legat de aceasta întregul complex de elemente fizico-geografice, care se afla în relații de intercondiționare cu așezarea și elementele climatice.

Din punct de vedere hipsometric pe teritoriul studiat se întâlnesc diferențe altitudinale în funcție de tipul de relief. Aceste diferențe sunt relativ mici ele variind între 13 m, în zona sud-estică a orașului și 18-20 m, în fostul con de dejecție al Argeșului. Altitudinea absolută este de 35,4 m, pe pârâul Gumelnița din nord-vestul localității.

Municipiul Oltenița este situat la confluența Argeșului cu Dunărea, pe fostul con de dejecție al Argeșului, format din nisipuri și mal, carate de râu în Lunca Dunării.

Acest sector din Lunca Dunării situat la est de confluența Dunării cu Argeș a fost numit de către G. Posea în 1982 „Lunca Călărași”.

Teritoriul municipiului se afla la contactul a două subunități distincte ale Câmpiei Române: Câmpia Burnazului în partea vestică și Câmpia Mostiștei în partea estică.

Poziția la contactul Câmpiei Române cu Lunca Dunării (Fig.2), a influențat foarte mult evoluția geologică, teritoriul studiat purtând amprenta evoluției atât a Luncii Dunării cât și a Câmpiei Române.

Prin poziția sa geografică, în cadrul Luncii Dunării, Municipiul Oltenița, se încadrează în zona climatului temperat – continental de tranziție, caracterizat prin veri calde, chiar toride uneori, cu precipitații reduse și ierni foarte geroase, adesea cu viscole puternice.

Datorită climatului și reliefului specific zonei de lunca și mai ales al tipurilor de soluri, din punct de vedere al vegetației și al faunei, aici s-a dezvoltat biotopul de lunca.

Așezarea în cadrul administrativ și față de căile de comunicație

Față de capitala țării, Oltenița se afla la aproximativ 60 km, spre sud, aproape de malul Dunării.

Poziția acestui ținut într-o zonă sudică a țării, sud – estică față de București, a determinat încrucișarea unor drumuri medievale, cu importante urmări asupra apariției și dezvoltării orașului Oltenița și a vieții social-economice din această zonă.

Față de celelalte orașe, mari și importante centre culturale, economice și industriale, Oltenița se afla la aproximativ egala depărtare de Giurgiu și Călărași, cele două orașe dunărene, din vestul și respectiv estul său. Dar o importanță deosebită o reprezintă poziția destul de apropiată față de București, care prezintă o influență deosebită asupra Olteniței, din punct de vedere social cât și din punct de vedere economic.

Din punct de vedere al reliefului, județul Calarasi nu este variat. Predomină relieful de câmpie, care acoperă partea de sud și centrală, continuând cu o zonă slab deluroasă în partea nordică. Altitudinea câmpiei este cuprinsă între 38 - 43 m la nivelul terasei Dunării și 90 - 95 m la nivelul câmpiei propriu-zise.

În continuare vom analiza resursele naturale existente la nivelul Județului Călărași. Principala resursă naturală este reprezentată de terenurile agricole, care acoperă aproximativ 84% din suprafața totală a județului. Majoritatea acestor terenuri, în proporție de 96,12%, sunt arabile, ceea ce a favorizat specializarea economică a județului în sectorul agricol. Solurile predominante, cernoziomurile și solurile aluviale, au o fertilitate ridicată, asigurând condiții excelente pentru agricultură, cu accent pe producția cerealieră.

Pădurile ocupă 4,4% din suprafața județului, fiind dominate de specii precum plopul euro-american, salcâmul, stejarul brumăriu, salcia albă, frasinul de câmp, stejarul peduncular, ulmul, teiul și arțarul tătaresc. Fauna județului include numeroase specii cinegetice, printre care mistrețul, căpriorul, fazanul, iepurele și vulpea. Pe bălți și lacuri sunt prezente rața și gâsca sălbatică.¹

În apele dulci ale lacurilor și bălților se regăsesc specii de pești precum carasul, crapul, plătica, bibanul, șalăul și știuca. În Dunăre și brațul Borcea se întâlnesc somnul, sturionii și scrumbia de Dunăre.²

În zona Municipiului Oltenița, solurile aluviale sunt predominante, caracteristice luncii Dunării, și se află în stadii incipiente de solificare. Acestea ocupă grindurile și suprafețele plane, rar inundabile, iar îndiguirea totală a Dunării a permis evoluția lor către soluri cernozimice, mai fertile. Solurile aluviale din această zonă prezintă o diversitate în funcție de poziția în luncă. Aluviunile recente se găsesc pe grindurile mai înalte din apropierea albiei fluviului, având texturi stratificate. În zona centrală a luncii, predomină solurile aluviale întelenite, care au textură grea în părțile plane și textură mai ușoară pe terenurile mai ridicate, unde nivelul apei freatice este la circa 2 metri adâncime. Pe terenurile mai înalte, neinundabile, solurile aluviale fac tranziția către cernoziomuri zonale. Aceste soluri se caracterizează printr-o textură mijlocie spre grea, un orizont superior de 20-35 cm de culoare brun-gălbuie, cu structură instabilă. Humusul variază între 1,3% și 7%, cu un conținut de azot de 0,07%-0,33%. Reacția solurilor este alcalină, cu pH între 7,8 și 8,3, ceea ce contribuie la fertilitatea ridicată. Protosolurile aluviale din Oltenița, cu textură fină, sunt fertile, dar necesită intervenții precum îndigui, lucrări de drenaj, îmbunătățirea regimului aerohidric și aplicarea de îngrășăminte. Aceste măsuri le permit să fie folosite pentru culturi diverse, precum porumb, grâu, sfeclă de zahăr, cartofi, legume și plante furajere. Pe terenurile joase din luncă se întâlnesc lacoviști, soluri hidromorfe formate în condiții de exces de umiditate. Acestea au un potențial de fertilitate ridicat, însă necesită lucrări pentru eliminarea apei în exces și aerisirea solului. În general, aceste terenuri sunt acoperite cu fânețe și pășuni, având o utilizare agricolă limitată. Astfel, solurile din zona Municipiului Oltenița prezintă un potențial agricol semnificativ, care poate fi valorificat prin măsuri de amenajare corespunzătoare.³

Municipiul Oltenița, situat pe malul Dunării, reprezintă un punct de referință pentru județul Călărași, nu doar datorită amplasării sale strategice, ci și prin bogăția patrimoniului natural și cultural din zonă. În județul Călărași, pe teritoriul a 42 de unități administrativ-teritoriale, există o impresionantă colecție de monumente și situri, incluzând 110 monumente de arheologie (dintre care 12 clasificate în categoria A, de importanță națională), 144 monumente de arhitectură (20 de clasă A) și 31 de monumente memoriale și funerare de clasă B.⁴

¹ Strategia de dezvoltare durabilă a județului Călărași pentru perioada 2021-2027

² Idem

³ STRATEGIA DE DEZVOLTARE LOCALĂ A MUNICIPIULUI OLTENIȚA PENTRU PERIOADA 2021-2027, PRIMĂRIA MUNICIPIULUI OLTENIȚA

⁴ Strategia de dezvoltare durabilă a județului Călărași pentru perioada 2021-2027

Zona Oltenița este deosebit de importantă pentru biodiversitate, având mai multe rezervații naturale și situri protejate. Printre acestea se numără:⁵

- **Rezervația naturală Dunăre-Oltenița (ROSPA0038)**, care face parte din rețeaua Natura 2000, fiind un habitat esențial pentru diverse specii de păsări protejate. Fluviul Dunărea creează aici un ecosistem complex, care susține biodiversitatea specifică zonelor umede.
- **Rezervația Oltenița – Ulmeni (ROSPA0136)**, care este o zonă protejată, fiind importantă pentru conservarea speciilor de păsări migratoare și a habitatelor lor naturale.
- **Situl de importanță comunitară (ROSCI) Oltenița – Mostiștea – Chiciu (ROSCI0131)**, care se întinde pe o zonă largă și include habitate variate, cum ar fi lunci, pajiști și ape stagnante, fiind esențial pentru speciile acvatice și semiacvatice.

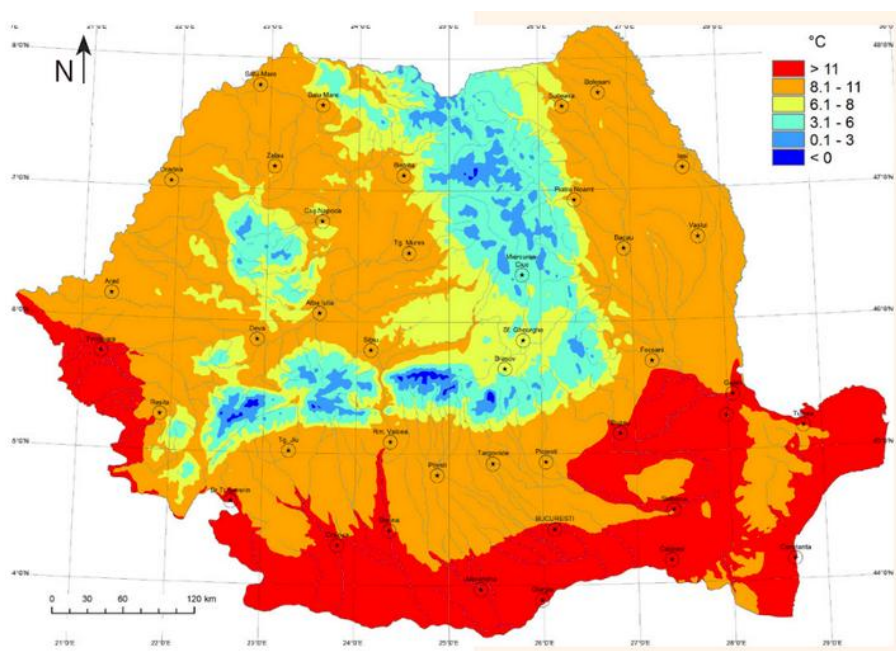


Figura 2 – Harta Romaniei – temperatură medie anuală

⁵ Strategia de dezvoltare durabilă a județului Călărași pentru perioada 2021-2027

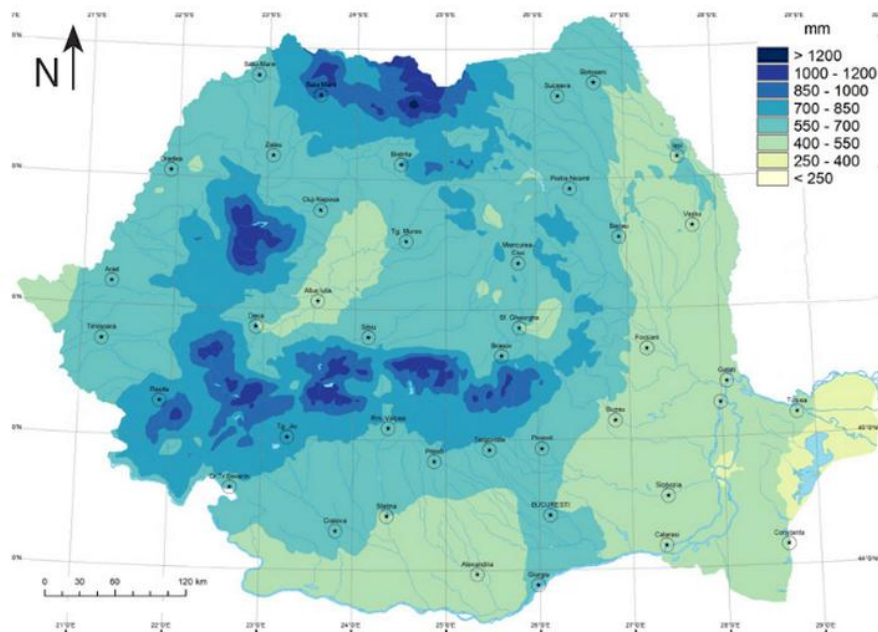


Figura 3 – Harta Romaniei – precipitatii medii anuale

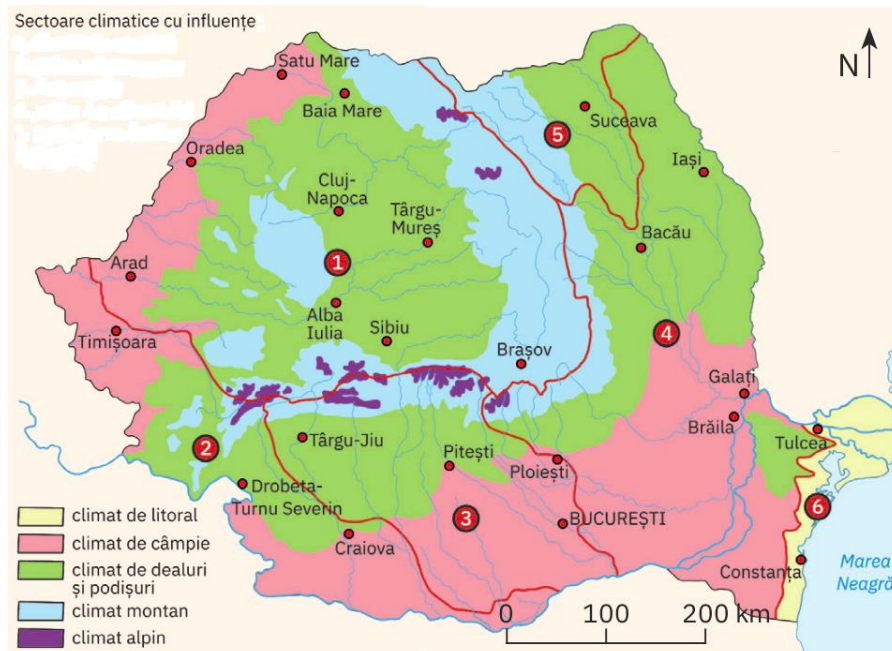


Figura 4 – Harta Romaniei – influente climatice

Clima județului Călărași este temperat-continentală, specifică reliefului de câmpie, cu veri foarte calde, precipitații reduse și ierni reci, marcate uneori de viscole și perioade de încălzire

care provoacă discontinuități climatice. În sudul județului, Lunca Dunării prezintă un topoclimat aparte, cu veri mai calde și ierni mai blânde.⁶

Temperatura medie anuală variază între 10,26°C și 12,7°C, cele mai ridicate valori fiind înregistrate la Călărași datorită influenței Dunării, Brațului Borcea și poziției sudice a câmpiei. În 2018, temperatura medie anuală a fost de 12,7°C, cu o maximă de 34,9°C (18 august) și o minimă de -14,8°C (1 martie). Recordurile absolute au fost de 44°C la Valea Argovei (10 august 1957) și -30°C la Călărași (9 ianuarie 1938).⁷

Precipitațiile medii anuale variază între 648,69 mm la Călărași și 695,88 mm la Oltenița, crescând de la est spre vest. Vânturile predominante sunt cele de vest și nord-vest vara, iar iarna cele din nord și nord-est, influențate de relieful din vecinătate: Carpații de Curbură, Podișul Dobrogei și Podișul Balcanic.⁸

Principalul focar seismic al României este zona Vrancea, unde mișcările plăcilor tectonice generează cutremure la adâncimi de 60-100 km, cu magnitudini maxime de 8-9 grade Richter și o periodicitate de 40-100 de ani. Județul Călărași se află în zona seismică III, unde cutremurele ating intensități de până la 7 grade pe scara Mercalli și au o ciclicitate de 40-50 de ani. Seismele din Vrancea se resimt în județ pe direcția nord-sud, fiind aproape exclusiv de natură tectonică. Cele mai semnificative sunt cutremurele produse la adâncimi de 100-150 km, care pot atinge magnitudini de 7 grade pe scara Richter și intensități de VII-VIII grade pe scara Mercalli.⁹

Conform Normativului P100/1992, județul Călărași este încadrat în zona seismică „D”, caracterizată de un coeficient seismic $K_s=0,16$ și o perioadă de colț $T_e=1,5$ secunde¹⁰

⁶ Strategia de dezvoltare durabilă a județului Călărași pentru perioada 2021-2027

⁷ Idem

⁸ Idem

⁹ PLANUL DE ANALIZĂ ȘI ACOPERIRE A RISCURILOR IDENTIFICATE LA NIVELUL JUDEȚULUI CĂLĂRAȘI, MINISTERUL AFACERILOR INTERNE COMITETUL JUDEȚEAN PENTRU SITUAȚII DE URGENȚĂ CĂLĂRAȘI

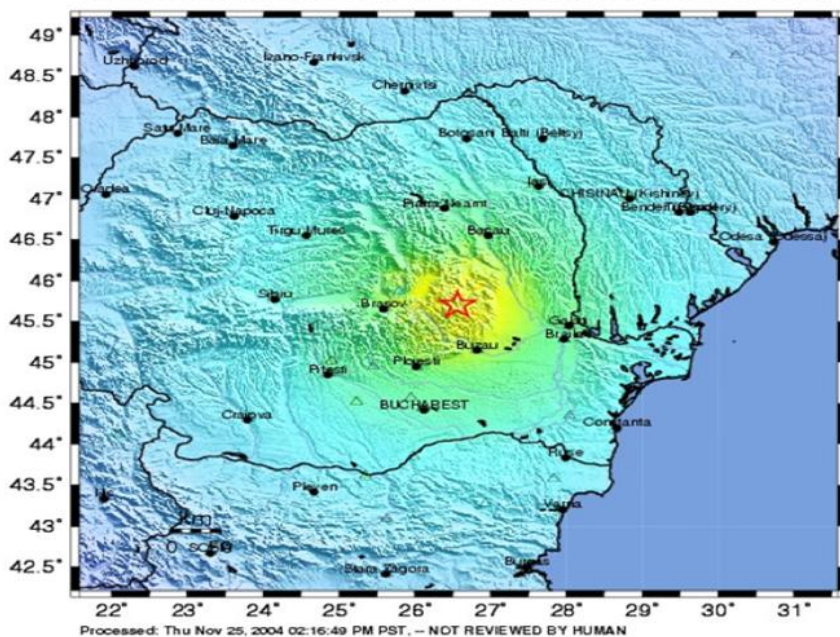
¹⁰ Idem



NORD PROIECT CONSTRUCT SRL

PROIECTE VIABILE

USGS Rapid Instrumental Intensity Map Epicenter: 40 miles NNW of Buzau, Romania
Wed Oct 27, 2004 08:34:36 PM PDT M 5.9 N45.70 W26.56 Depth: 95.8km ID:qqck



PERCEIVED SHAKING	Not felt	Weak	Light	Moderate	Strong	Very strong	Severe	Violent	Extreme
POTENTIAL DAMAGE	none	none	none	Very light	Light	Moderate	Moderate/Heavy	Heavy	Very Heavy
PEAK AOC (%g)	<.17	.17-1.4	1.4-3.9	3.9-9.2	9.2-18	18-34	34-65	65-124	>124
PEAK VEL (cm/s)	<0.1	0.1-1.1	1.1-3.4	3.4-8.1	8.1-16	16-31	31-60	60-116	>116
INSTRUMENTAL INTENSITY	I	II-III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X+

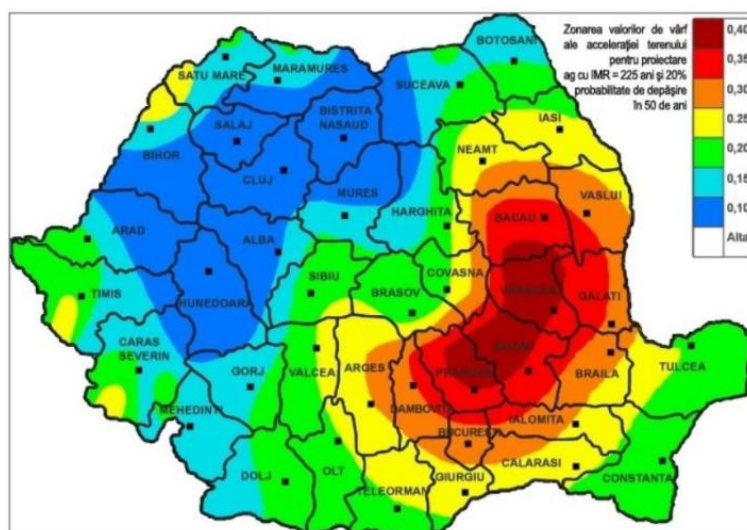


Figura 5 – Harta seismică a României

3.3 Relief

Municipiul Oltenița așezat la confluența Argeșului cu Dunărea, are un relief format din adevărate câmpuri aluvionare ce se îmbina în marele con de dejecție al Argeșului, la ieșirea acestuia în Lunca Dunării.

Lunca Argeșului este situată în partea de vest a orașului, ce reprezintă și limita dintre Câmpia Burnazului și Câmpia Mostiștei. Ea se prezintă sub forma unui culoar ce se desfășoară la sud de orașul Budești, de la confluența cu Dâmbovița.

Are o primă direcție NV – SE, până la localitatea Curcani, unde se curbează și apoi ia o direcție N – S. Ea prezintă sectoare alternate de îngustări și lărgiri, de la 3,5 km în zona Radovanu și Negoiești până la 5,5 în zona de vărsare.

Lunca Argeșului înconjoară circular extremitatea estică a Câmpiei Burnazului, fata de care se delimitează net prin funcțiile de terasă.

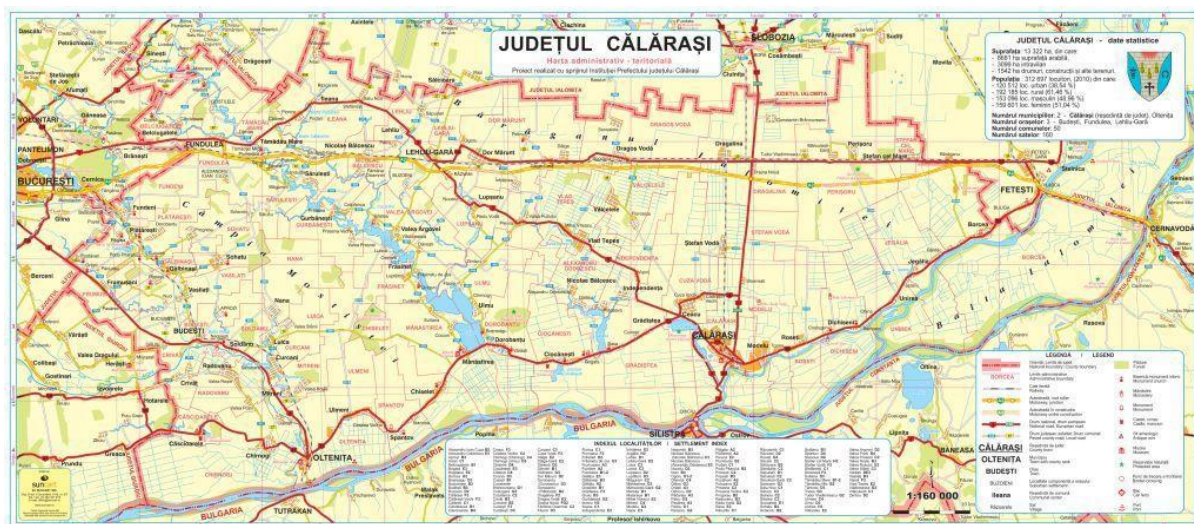


Figura 6 – Topografia în regiune (sursa: PMUD)

3.4 Populație

Conform ultimelor date statistice înregistrate de INSSE populația municipiului Oltenița este de 26.992 de persoane. (Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date (DEPABD)-Registrul Național de Evidență a Persoanelor; - Direcția Generală de Pașapoarte; - surse statistice- rezultatele cercetărilor statistice exhaustive privind natalitatea și mortalitatea, pentru numărul nașcuților –vii și al decedaților din intervalul de timp studiat(bazate, la rândul lor, pe surse administrative. Ținând cont de caracterul provizoriu al datelor privind fenomenele demografice (nașteri și decese) survenite în străinătate, datele cu privire la populația după domiciliu la 1 ianuarie 2020 sunt provizorii. <https://calarasi.insse.ro/>).

Conform recensământului efectuat în 2021, populația municipiului Oltenița se ridică la 22.624 de locuitori, în scădere față de recensământul anterior din 2011, când fuseseră înregistrați

24.822 de locuitori. Majoritatea locuitorilor sunt români (84,79%), cu o minoritate de romi (3,58%), iar pentru 11,43% nu se cunoaște apartenența etnică. Din punct de vedere confesional, majoritatea locuitorilor sunt ortodocși (86,83%), iar pentru 12,08% nu se cunoaște apartenența confesională.

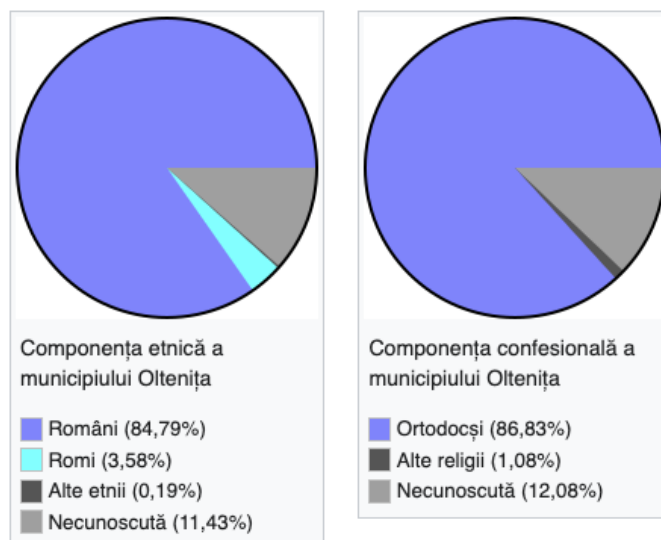


Figura 7 – Distribuția populației (sursa: Wikipedia)

Din punct de vedere religios, 86,83% din locuitori s-au declarat creștin-ortodocși.

3.5 Aspecte administrative

Din punct de vedere administrativ Municipiul Oltenița face parte din județul Călărași, fiind a doua localitate urbană, ca mărime și importanță economică, după Municipiul Călărași, care este și reședința județului.

Municipiul Oltenița se află la 60 km față de București, 74 km față de Călărași și 82 km față de Giurgiu. Cu toate aceste orașe Oltenița se leagă prin drumurile naționale: DN4 leagă Oltenița de București, DN31 leagă Oltenița de Călărași, iar DN41 leagă Oltenița de Giurgiu.

Municipiul Oltenița este administrat de un primar și un consiliu local compus din 19 consilieri.

3.6 Economia

3.6.1 Generalități

Activitatea economică a Olteniței era reprezentată de activitatea portuară și șantierul naval, de industria construcțiilor și reparații de nave, vase fluviale pentru călători, remorchere, șleपुरi s.a. și metalurgie, construcțiilor de mașini și utilaje, materiale de construcții, turnătorie, fabrică de mobilă, elemente prefabricate pentru construcții, industrie alimentară și ușoară, de industria îngrășămintelor chimice (nutrețuri concentrate). Alte industrii reprezentate și care se adresează forței de muncă feminine, sunt industria alimentară și cea

textilă. Datorită specificului industrial al municipiului în timp s-a ajuns la predominarea populației masculine, situație diferită de structura pe sexe la nivel județean și național.

Principalii agenți economici din Oltenița care au avut un impact semnificativ asupra dinamicii forței de muncă de aici și din arealul rural învecinat sunt: SC Navol SA, SC Nutricom SA, SC Turol SA, doar o parte dintre aceștia reușind să reziste în noul context competițional de după 1990. Dacă la începutul anilor '90 Oltenița era singura localitate urbană din județul Călărași care înregistra o migrație netă pozitivă, industria de aici reușind să atragă fluxuri de populație, la nivelul primului deceniu al secolului XXI se remarcă reducerea rolului de coordonare teritorială din cauza dezechilibrelor economice cu efecte negative sociale pregnante.

Printre dezavantajele Olteniței se află poziția geografică periferică și profilul economic dominat de activități intrate în recesiune.

În ceea ce privește profilul economic al municipiului, acesta este diversificat, activitățile economice reprezentative fiind agricultura și industria.

3.6.2 Evoluția istorică recentă (relevantă)

În anul 1970 în Oltenița populația orașului era de 20610 locuitori, din care 12.000 erau salariați. Aici existau atunci unități industriale mari ca Șantierul Naval unde lucrau 2529 muncitori, tehnicieni și ingineri, Filatura de fire și fibre sintetice cu 3000 de muncitori, Întreprinderea de industrie locală cu 11 unități de producție, și 2 cooperative meșteșugărești. Ca unități agricole în oraș exista o Cooperativă agricolă de producție cu 2525 ha, unde lucrau 500 de membri și o întreprindere agricolă de stat cu 1400 de salariați. Rețeaua comercială reunea 100 de magazine din care 34 erau magazine alimentare. În oraș erau 4 grădinițe de copii frecventate de 260 de preșcolari, 7 școli generale frecventate de 2958 elevi și 2 licee cu 1861 elevi. Școala profesională avea 402 elevi. Activitatea culturală era susținută de Clubul Ș.N.O., Clubul Tineretului, 3 cinematografe, 8 biblioteci școlare, o bibliotecă orășenească, o bibliotecă a sindicatelor, Muzeul orașului ș.a.. Rețeaua sanitară era formată dintr-un spital cu 230 de paturi, 3 circumscripții, o policlinică și 3 farmacii.

În 1989, în industria județului lucrau aproape 25 de mii de persoane, din care peste 50% erau concentrate de întreprinderile industriale ale reședinței județene, Călărași, și peste 40% în industria orașului Oltenița. Industria orașului Oltenița era dominată de șantierul naval (4582 de salariați), filatura de bumbac (3057), întreprinderea de piese turnate (1875), întreprinderea de industrializare a legumelor și fructelor (1526) și alte câteva întreprinderi mai mici de morărit și panificație, de industrializarea laptelui, cărnii și sfeclei de zahăr. Din cei aproape 6000 de salariați ai combinatului în 1989, recensământul din 2002 menționa în structura populației ocupate un număr de 253 de persoane, aproape la egalitate cu Oltenița (238 persoane în industria metalurgică).

Activitățile industriale caracterizează orașul prin industrializarea masivă mai recentă, datând din anii '70-'80. Și industria acestui oraș a fost influențată de localizarea de-a lungul Dunării, transportul fluvial mai ieftin fiind considerat ca un avantaj pentru industria siderurgică care folosea materia primă importată sau transportată pe Dunăre din amonte.

De la mijlocul anilor 90, industria intră în colaps, resimțindu-se și în trendul demografic, apărând dezechilibrele structurale ale economiei și pieței locale de muncă.

3.6.3 Situatia economica actuala

Principalii operatori economici (dupa puterea economica si numar de angajati)

În contextual anului 2020 găsim (organizate după cifra de afaceri) următorul top al firmelor înregistrate:

1. STEP ONE SPEDITION SRL - Str. INTRAREA CALARASI 5B, Oltenița, Județul Călărași
115,3 milioane lei (26,2 milioane euro)
2. NUTRICOM SA - Str. PORTULUI 52, Oltenița, Județul Călărași
104,5 milioane lei (23,8 milioane euro)
3. NEKSIO LAND SRL - B-dul MARASESTI 17, Oltenița, Județul Călărași
99,6 milioane lei (22,6 milioane euro)
4. TURBON ROMÂNIA SRL - B-dul 1 DECEMBRIE 2, Oltenița, Județul Călărași
68 milioane lei (15,4 milioane euro)
5. QUASAR TRADE SRL - Str. ARGESULUI 50-58, Oltenița, Județul Călărași
43,3 milioane lei (9,9 milioane euro)
6. PANOVIA PROD S.A.
Str. TINERETULUI 2-4, Oltenița, Județul Călărași
37,5 milioane lei (8,5 milioane euro)
7. TRANSDANUBE TRADING SRL - Sos. PORTULUI 44, Oltenița, Județul Călărași
29,4 milioane lei (6,7 milioane euro)
8. BOZMAR TRANS S.R.L.
B-dul 1 Decembrie 106, Oltenița, Județul Călărași
27,5 milioane lei (6,3 milioane euro)
9. DENSIT SRL - B-dul TINERETULUI 35-35A, Oltenița, Județul Călărași
26,5 milioane lei (6 milioane euro)
10. UNIC PRODCOM SRL - Str. DUNAREA 91, Oltenița, Județul Călărași
20,9 milioane lei (4,8 milioane euro)

(*Sursa: PMUD 2021-2027)

La nivelul municipiului Oltenița exista un număr agenți economici de 2.142 agenți economici ceea ce constituie doar 10,53% din totalul agenților economici din Județul Călărași.

Aceștia generează o cifră de afaceri de 1,1 Miliarde lei (254,3 milioane euro) adică 12,25% din cifra de afaceri din Județul Călărași.

Numărul total de angajați din municipiul Oltenița (4.004 angajați) reprezintă 15,79% din totalul de angajați din Județul Călărași, având un profit total (cumulate) de 74,8 milioane lei (17 milioane euro) adică 10,14% din profitul net realizat în Județul Călărași.

Top firme din municipiul Oltenița după numărul de angajați:

1. TURBON ROMÂNIA SRL - B-dul 1 DECEMBRIE 2, Oltenița, Județul Călărași

393 angajați

2. STEP ONE SPEDITION SRL - Str. INTRAREA CALARASI 5B, Oltenița, Județul Călărași

327 angajați

3. NUTRICOM SA - Str. PORTULUI 52, Oltenița, Județul Călărași

257 angajați

4. PANOVIĂ PROD S.A. - Str. TINERETULUI 2-4, Oltenița, Județul Călărași

140 angajați

5. CONDRA SRL - Str. TINERETULUI 124, Oltenița, Județul Călărași

128 angajați

6. OLTCONF INTERNATIONAL S.R.L. - Str. ARGESULUI 40, Oltenița, Județul Călărași

88 angajați

7. NEKSIO LAND SRL - B-dul MARASESTI 17, Oltenița, Județul Călărași

70 angajați

8. UNIC PRODCOM SRL - Str. DUNAREA 91, Oltenița, Județul Călărași

62 angajați

9. GROSFIL IMPEX SRL - B-dul 22 DECEMBRIE 1, Oltenița, Județul Călărași

60 angajați

10. EXPERTNET SRL - Str. Argeșului 15, Oltenița, Județul Călărași

56 angajați

(*Sursa: PMUD 2021-2027)

Activitate în zona forestieră (periurbana Municipiului)

Suprafețele de fond forestier de pe teritoriul administrativ al municipiului Oltenița sunt în administrarea Direcției Silvice Călărași, Ocolul Silvic Mitreni. Suprafața totală a fondului forestier, conform hărților amenajistice, ediția 2004 și informațiilor furnizate de către Direcția

Silvică Călărași, este de 317,44 ha, din care 269,03 ha proprietate de stat și 48,41 ha proprietate privată.

Fondul forestier este structurat în două unități de producție:

- UP III Frasinu - Ulmeni cu o suprafață totală de 234,6 ha, integral proprietate de stat
- UP V Zăvoi - Argeș cu o suprafață totală de 82,84 ha, din care 34,43 ha proprietate de stat și 48,41 ha proprietate privată

Agricultura

Agricultura în municipiul Oltenița se bazează pe o calitate ridicată a solurilor, caracteristică insuficientă însă pentru o agricultură modernă și competitivă.

Pe teritoriul administrativ al orașului Oltenița se găsesc soluri din clasa a II-a de calitate, de mare valoare agricolă, pretabile la numeroase culturi și soluri din clasa a III-a cu potențial mai scăzut decât cele din categoria anterioară dar, care ocupă suprafețe mai mici localizate în ariile limitrofe rețelei hidrografice și afectate în mare parte de eroziuni superficiale. Funcția agricolă a municipiului se materializează în producția de origine vegetală, producția animalieră, precum și prelucrarea primară a produselor vegetale și animaliere. Cele mai importante culturi sunt cele de cereale, legume, floarea soarelui și struguri.

Analiza situației existente agricole are ca punct de plecare modul de folosire a terenurilor. Structura fondului funciar în spațiul analizat relevă preponderența terenurilor agricole, iar în cadrul acestora predomină terenurile arabile (96.8% din totalul suprafeței agricole); un procent scăzut îl dețin pășunile (0.79%). Procente nesemnificative în economia localității se înregistrează la vii (0.54 %) și livezi care dețin doar 1 ha, ca urmare în principal a deteriorării și chiar dispariției multor livezi și vii, sau lipsei tradiției în acest sens.

Terenul agricol deține o pondere importantă de 64% din totalul suprafeței municipiului Oltenița. Evoluția în dinamică a teritoriului arabil în perioada 2004-2008 indica o importantă creștere la nivelul anului 2008, precedată de o perioadă de constantă a valorii acestui indicator.

Analizând evoluția suprafețelor cultivate cu principalele culturi pe intervalul 2000-2003 se remarcă tendința de scădere a suprafețelor cultivate în ansamblu dar, și pe anumite culturi cum ar fi porumb și grâu și secară. Suprafețele cultivate cu alte culturi decât cereale au o dinamică specifică, de exemplu cultura sfeclei de zahar prezintă o revigorare. Fiecare din suprafețele cultivate cu cartofi și legume sunt sub 100 ha în toți anii analizați.

Activitatea zootehnică din municipiul Oltenița a scăzut mult în ultimele două decenii, practicându-se astăzi cu precădere pentru consumul propriu. Activitatea de creștere a animalelor se practică individual, are caracter de subzistență și nesemnificativ în scop comercial. Prin tradiție, în zonă se cresc cornute mari (vacii), cornute mici (oi, capre), porcine și păsări de curte inclusiv cele de apă.

(*Sursa: PMUD 2021-2027)

Turismul

Turismul este un sector cheie al economiei europene. Acest sector cuprinde o varietate mare de produse și destinații și implică mulți actori, atât din sectorul public, cât și din cel privat, cu domenii de competență foarte descentralizate, de cele mai multe ori la nivel regional și local.

Turismul se numără printre cele câteva fenomene ce s-au impus în epoca contemporană, dezvoltarea sa spectaculoasă constituind o trăsătură caracteristică secolelor XX și XXI.

Deși turismul este determinat cel mai adesea de condițiile externe, dezvoltarea lui depinde de următorii factori care reflectă aspecte interne ale acestui fenomen:

- atractivitatea (naturală și/sau culturală)
- infrastructura de transport, comunicații, servicii edilitare
- baza materială turistică (cazare, aprovizionare cu alimente, servicii)
- alți factori nu mai puțin importanți ca: publicitatea turistică, personalul turistic, structura organizatorică, atitudini

Industria turismului din UE generează mai mult de 5% din PIB-ul UE, cu aproximativ 1,8 milioane de întreprinderi care lucrează aproximativ 5,2% din totalul forței de muncă (aproximativ 9,7 milioane de locuri de muncă).

Când sectoarele conexe sunt luate în considerare, contribuția estimată a turismului la crearea PIB este mult mai mare: turismul generează indirect mai mult de 10% din PIB-ul Uniunii Europene și asigurând aproximativ 12% din forța de muncă.

Potențialul turistic al municipiului Oltenița se concentrează în special pe cursul fluviului Dunărea, reprezentative pentru turism fiind: oglinda de apă pentru croaziere, plimbări cu șalupa sau concursuri sportive, domeniu pentru pescuit sportiv, zona de plajă, fondul forestier adiacent cursului, pentru odihnă - recreere sau vânătoare sportivă, insula Albina, portul turistic, balta Valea Mare, malul râului Argeș, zona Dunărica, rezervația arheologică Gumelnița (I,II), aflată la marginea orașului, la jumătatea distanței dintre aceasta și balta Valea Mare, Muzeul de arheologie și istorie, Biserica de zid cu hramul "Sfântu Nicolae", ctitorită în anul 1855, Turnul de apă, Biserica de lemn, Parcul central al orașului.

Acest potențial turistic insuficient exploatat se află la mai puțin de 70 km de București și Municipiul Calarasi dar și la cca 200 km de municipiul Constanța și litoralul Mării Negre Conform datelor din Fișa localității obținută de la I.N.S. – Direcția Regională de Statistica Călărași - la data de 01.07.2008 numărul total unităților de cazare este 3 (din care pensiuni turistice urbane – 1), numărul total al locurilor în unitățile de cazare fiind de 33 de locuri.

Totalul sosirilor în pensiuni turistice urbane este de 308 iar totalul înnoptărilor este de 686.

La nivelul municipiului Oltenița nu se poate vorbi de activitate turistică, diagnostic specific arealului central al Câmpiei Române, chiar dacă apropierea de capitală precum și prezența unor resurse turistice naturale ar constitui suficiente atracții pentru acest tip de activitate. Datele statistice înregistrează o slabă activitate turistică și spații de cazare nesemnificative pentru o activitate turistică susținută. Resursele turistice identificate în arealul municipiului

Oltenița sunt cu precădere cele naturale din care fac parte resursele peisagistice, resursele hidrografice și resursele faunistice.

Din categoria resurselor antropice se pot semna situl arheologic datat eneolitic și aparținând culturii Gumelnița.

Infrastructura turistică este reprezentată doar de infrastructura de cazare, municipiul Oltenița neavând alte facilități turistice.

Dinamica sosirilor este fluctuantă în perioada 2006-2019, media perioadei fiind de 304,6 turiști sosiți.

(*Sursa: PMUD 2021-2027)

3.6.4 Forta de munca si ocuparea populatiei

Piața muncii din România a suferit transformări majore în contextul procesului de restructurare economică manifestate prin reducerea populației active și a populației ocupate, menținerea șomajului la valori relativ constante (cu excepția perioadelor de recesiune economică), dar și creșterea șomajului de lungă durată și – aspect cu conotații puternic negative – creșterea populației inactive.

În cadrul zonei peri urbane a Municipiului Oltenița efectivul salariaților în anul 2010 s-a situat la valoare de 8743 de salariați, 21,48% din totalul salariaților la nivel județean. La nivelul întregii zone periurbane populația cu vârsta de muncă (15 – 64 ani) era în 2010 de 5328 de persoane. (Rezultatele finale ale Recensământului din 2011. Institutul Național de Statistică din România. iulie 2013.)

Structura pe sectoare de activitate a populației active, respectiv gruparea populației active pe cele trei sectoare: sectorul primar (agricultura, silvicultura, economia vânatului și pescuitul), sectorul secundar (industria și construcțiile) și sectorul terțiar (serviciile).

Acesta repartitie este unul din criteriile de analiză a nivelului de dezvoltare economică a unei zone, regiuni sau chiar a unei țări. Astfel, compararea structurilor sectoriale ale populației active din regiuni sau zone cu niveluri diferite de dezvoltare economice ne conduce la constatarea ca regiunile sau zonele dezvoltate se caracterizează – în opoziție cu regiunile sau zonele mai puțin dezvoltate- printr-o pondere ridicată a populației active din sectorul terțiar și o pondere foarte scăzută în sectorul primar.

La nivelul municipiului Oltenița repartitia forței de muncă se prezintă în felul următor:

Salariați - total - număr mediu 5976 (*Rezultatele finale ale Recensământului din 2011. Institutul Național de Statistică din România. iulie 2019.*) :

- Număr mediu salariați în agricultură, silvicultură și pescuit: 292
- Număr mediu salariați în industrie: 1789
- Număr mediu salariați în industria extractivă: 5
- Număr mediu salariați în industria prelucrătoare: 1572

- Număr mediu salariați în producția și furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat: 49
- Număr mediu salariați în distribuția apei, salubritate, gestionarea deșeurilor, activități de decontaminare: 163
- Număr mediu salariați în construcții: 592
- Număr mediu salariați în comerț cu ridicata și cu amănuntul, repararea autovehiculelor și motocicletelor: 1224
- Număr mediu salariați în transport și depozitare: 303
- Număr mediu salariați în hoteluri și restaurante: 108
- Număr mediu salariați în informații și comunicații: 74
- Număr mediu salariați în intermediari financiare și asigurări: 75
- Număr mediu salariați în tranzacții imobiliare: 6
- Număr mediu salariați în activități profesionale, științifice și tehnice: 72
- Număr mediu salariați în activități de servicii administrative și activități de servicii suport: 365
- Număr mediu salariați în administrație publică și apărare, asigurări sociale din sistemul public: 184
- Număr mediu salariați în învățământ: 468
- Număr mediu salariați în sănătate și asistență socială: 380
- Număr mediu salariați în activități de spectacole, culturale și recreative: 24
- Număr mediu salariați în alte activități ale economiei naționale: 20

Sursa: © Institutul Național de Statistică, ROMANIA, Fisa Localității, indicatori 2011 și Planul de Mobilitate Urbana Durabila

3.7 Zonificare și accesibilitate

Intravilanul localității cuprinde următoarele zone funcționale distincte:

- zona centrală cu subzona centru vechi și subzona centru nou precum și funcțiuni complexe de interes public.
- zonele de locuințe și funcțiuni complementare cu subzona locuințe în blocuri și subzona locuințe individuale.
- zona de parcuri, recreere, sport și agrement.
- zona de unități industriale și depozite
- zona de unități agricole și zootehnice
- zona de gospodărie comunală și cimitire

- zona căi de comunicații și construcțiile aferente cu subzonele căilor ferate și rutiere.
- alte zone (ape, terenuri neconstruibile)

Din analiza zonelor funcționale existente în cadrul intravilanului Municipiului Oltenița, se poate observa cu ușurință predominanța zonei pentru locuințe (cca. 389 ha). Zonele de activități principale sunt reprezentate de către unitățile industriale din zona de sud și de est a municipiului (zona portului și zonele de depozitare din est).

Zona pentru căi de comunicație (rutieră și feroviară) este reprezentată de o serie de drumuri locale care se suprapun cu drumurile naționale ce fac legătura cu zone importante, dar și de infrastructura feroviară destinată atât transportului pasagerilor, cât și transportului de marfă (mult mai redus decât în anii de dezvoltare economică a portului, multe din traseele actuale de cale ferată din zona portului fiind abandonate și neutilizate).

Principalele instituții publice și servicii sunt grupate cu precădere în zona centrală a municipiului, zona centrului civic, dar și către zona gării.

Zona pentru spații verzi amenajate tip parc sau grădină publică sunt concentrate în imediata apropiere a zonei centrale și în vecinătatea râului Argeș. Singura zonă special destinată sportului este zona stadionului, situat lângă gară, dar care în momentul actual este într-o stare avansată de degradare.

Suprafața teritoriului administrativ al municipiului Oltenița este de 10348,00 ha conform limita UAT validată în anul 2012 în urma derulării programului ``RELUAT`` (Registrul Electronic al Limitelor Unităților Administrativ Teritoriale).

Suprafața totală intravilan existent este de 1182 ha.

3.8 Analiza documentelor relevante

În cadrul documentării, s-a realizat documentarea specifică, identificându-se următoarele documente relevante:

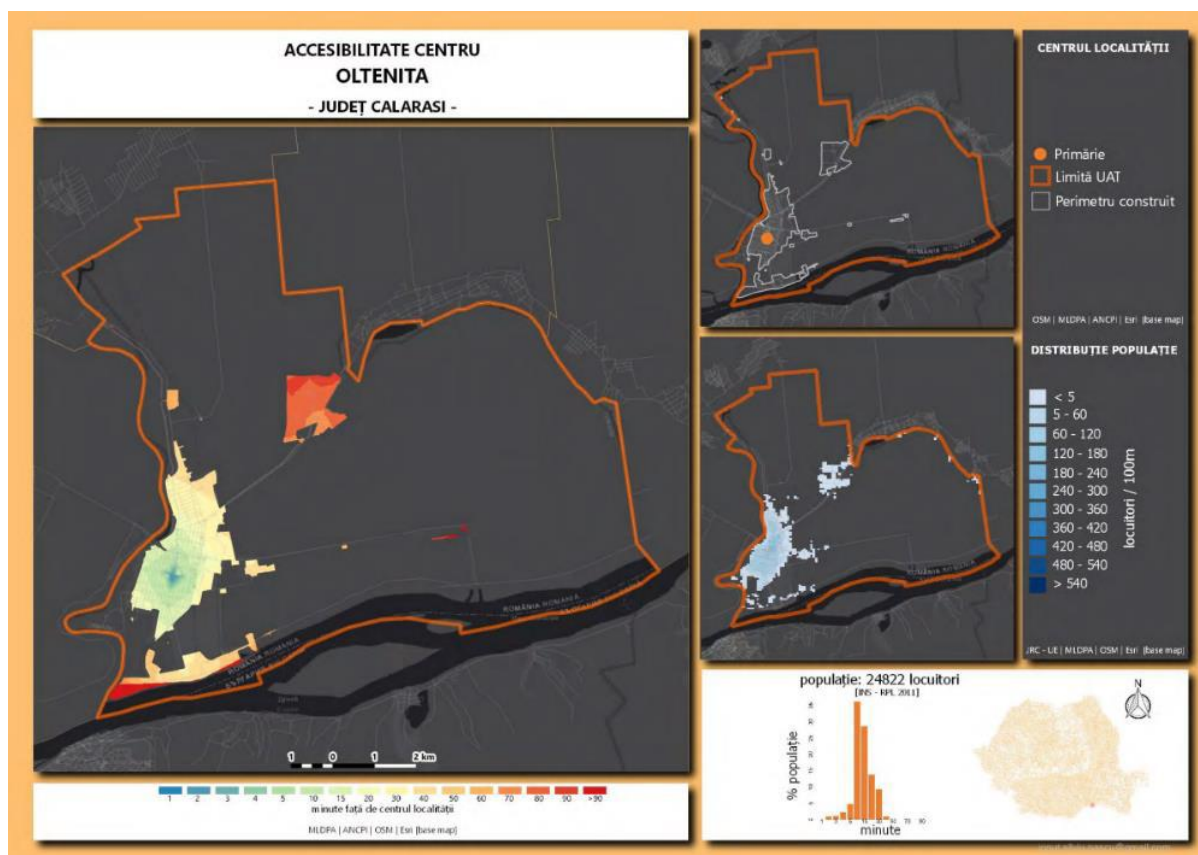
- Planul de Mobilitate Urbana Durabila 2021 – 2027: reprezintă documentul cadrul cel mai relevant în prezent în ceea ce privește analiza și dezvoltarea mobilității în întreaga regiune, precum și principalele proiecte identificate ca fiind relevante pentru cetățeni;
Planul de mobilitate urbană durabilă identifică anumite obiective de performanță, care sunt realiste în raport cu situația actuală în mediul urban, așa cum este stabilit prin analiza stării de fapt și ambițioase în raport cu obiectivele planului .
Un plan de mobilitate urbană durabilă stabilește obiective măsurabile, care se bazează pe o evaluare realistă a situației actuale și a resurselor disponibile.
- PUG Oltenița au fost luate în considerare elemente de dezvoltarea economică și socială la nivel global - la nivelul întregului municipiu. Pentru a stabili o corelare adecvată între PMUD și PUG ar trebui să fie stabilită în primul rând o corelare între unitățile teritoriale luate în considerare, astfel: zonele de mobilitate din PMUD să fie corelate cu UTR-urile din PUG, cu condiția ca acestea să fie definite clar (sa aibă o

delimitare teritorială clară) și să conțină informații referitoare la populație și activitatea economică și alte activități din cadrul UTR-ului.

- Din cadrul PUG-urilor celorlalte localități nu au fost identificate elemente / informații strategice care să ajute în elaborarea PMUD, cu excepția menționării unor proiecte specifice de transport.
- Strategia municipiului Oltenita 2021-2027 - Directii strategice. Planuri de actiune. Fise de proiect - Obiectivele evidentiate în strategia de dezvoltare a zonei de crestere Oltenita si a judetului Calarasi fac referire la diferite domenii prioritare, masuri si actiuni pentru dezvoltare integrata:
 - Dezvoltarea urbana si economica durabila;
 - Investitii pentru protectia mediului;
 - Dezvoltarea infrastructurii rutiere;
 - Cresterea sigurantei cetatenilor;
 - Cresterea calitatii vietii si accesului la serviciile publice;
- Programul Operational Regional include obiectivul specific al axei prioritare 3.2, care propune reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazata pe planurile de mobilitate urbana durabila, aplicabila în zona de interes a PMUD Oltenita conform legii nr. 315/2004 privind dezvoltarea regionala a României.

În perioada de programare 2021-2027 au fost finanțate din fonduri nerambursabile proiecte din domeniul mobilității și regenerării urbane, acest domeniu fiind unul prioritar. Finanțarea se va acorda în baza Planului de Mobilitate Urbana Durabila, conform priorităților de dezvoltare stabilite.

De asemenea, prin POAT 2014-2020 a fost acordat sprijin financiar pentru elaborarea documentațiilor tehnico-economice și a altor documentații necesare pregătirii și implementării unor proiecte de infrastructură din domenii de interes strategic național/regional/local și/sau a unor proiecte care fac parte din strategii/planuri de dezvoltare la nivel regional/local, finanțabile din fonduri europene acordate României în perioada de programare 2021-2027, în cadrul Politicii de coeziune în domeniile destinate mobilității și regenerării urbane, respectiv proiectelor de infrastructură rutieră de interes județean, inclusiv variantele ocolitoare și/sau drumuri de legătură, centrelor de agrement / bazelor turistice /taberelor școlare și infrastructurii și serviciilor publice de turism, inclusiv obiective de patrimoniu cu potențial turistic.



Accesibilitatea catre centrul Municipiului Oltenița (sursa: PMUD)

Zona de locuințe ocupă cea mai mare parte a intravilanului Municipiului Oltenița. Ca mod de construire, zona pentru locuințe prezintă o tramă stradală ordonată, rectangulară, cu intersecții dese ce afectează fluența circulației.

Loturile locuințelor individuale sunt mici ca suprafață, făcând dificilă realizarea unor spații suplimentare pentru locuit în cadrul aceluiași lot. Susținut puternic în perioada expansiunii industriale din anii 1980, municipiul Oltenița a beneficiat proporțional și de dezvoltarea fondului de locuințe și în măsură mai mică de realizarea unor instituții publice.

Locuințele colective s-au realizat, în principal, în cadrul centrului civic, în partea de est a municipiului, de-a lungul căii ferate, prin restructurarea fondului construit existent până în anul 1970.

➤ Planul de Amenajare a Teritoriului National

Municipiul Oltenița, centrul urban polarizator al zonei periurbane, prezintă trei categorii principale de circulație - rutieră, feroviară și fluvială, cu un trafic moderat având în vedere poziția sa la limita de sud a țării. Situat pe fluviul Dunărea a generat dezvoltarea unor activități portuare, construcții navale și a unor activități prelucrătoare. Prin prezența sa tangente la frontiera de stat cu Bulgaria, conferă municipiului statutul de

localitate de frontieră. Oltenița și-a dobândit importanța prin situarea lângă Dunăre fiind astfel un important port fluvial și prin faptul că este situat la granița cu Bulgaria fiind un punct de trecere a frontierei. De asemenea la șantierul naval din Oltenița s-au construit de-a lungul timpului nave și vaporașe folosite pe scara largă în țară și în străinătate.



Figura 8 – Harta nationala a principalelor rețele de transport, conform PATN (sursa: PMUD 2021-2027)

4 Analiza mobilitatii in regiune

4.1 Metodologie

4.1.1 Aspecte specifice activitatii

Analiza de trafic a fost realizată ținând cont de recomandările normativului AND 557/2015 – „Instrucțiuni pentru efectuarea înregistrărilor circulației rutiere pe drumurile publice”, aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 481/233.03.2015.

Modelarea traficului de predicție a fost realizată ținând cont de recomandările normativului AND 600/2015 – „Instrucțiuni pentru efectuarea înregistrărilor circulației rutiere pe drumurile publice”,

Pentru realizarea contorizărilor de trafic în zona de interes a fost utilizată tehnica combinată a contorizărilor manuale și/sau de filmare a secvențelor de trafic, urmată de analiza ulterioară a filmărilor și extragerea informațiilor necesare, în funcție de configurația geometrică și complexitatea intersecției/locației în care au fost desfășurate măsurătorile.

Vehiculele din compunerea fluxurilor de trafic au fost încadrate în următoarele categorii:

- Biciclete
- Motociclete
- Autoturisme
- Autofurgonete, microbuze
- Transport public
- Autobuze, autocare
- Camioane și asimilate cu 2 osii
- Camioane și asimilate cu 3 și 4 osii
- Camioane și asimilate cu 5 și peste 5 osii

În formularele de anchetă au fost înregistrate toate tipurile de viraje permise în intersecțiile respective, pentru fiecare arteră de intrare, pe tipurile de vehicule menționate anterior.

În vederea obținerii unor date care să conducă la realizarea unui model de transport reprezentativ, au fost realizate atât analize asupra documentelor relevante existente, cât și observații directe în teren.

4.1.2 Prevederi legislative și normative utilizate pentru realizarea analizelor de trafic

În elaborarea studiului de trafic au fost avute în vedere următoarele reglementări și prevederi legislative:

- Normativul AND 600 – „Normativ pentru amenajarea intersecțiilor la nivel pe drumurile publice”
- Instrucțiunea AND 557 / 2022 – „Instrucțiuni pentru efectuarea înregistrării circulației rutiere pe drumurile publice”
- Normativul C 242/1993 – „Normativul de elaborare a studiilor de circulație din localități și teritoriul de influență”

- Recomandările CEE-ONU ECE/TRANS/WP.6/2018/11
- Recomandările JASPERS "Asistență Tehnică pentru îmbunătățirea Modelului Național de Transport pentru România";
- Normativul AND 602/2012 - Metode de investigare a traficului rutier;
- Ordin AND20/2001 – „Instrucțiunile tehnice pentru recensăminte, măsurători, sondaje și anchete de circulație în localități și teritoriul de influență”
- STAS 10795/1-1995 – „Metode de investigare a circulației”
- P132/1993 – „Normativul pentru proiectarea parcajelor”
- Ordinul nr. 49/1998 – „Norme tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane”
- STAS 2900-89 – „Lățimea drumurilor”
- Ordinul nr. 44/1998 – „Norme tehnice privind protecția mediului ca urmare a impactului drum-mediu înconjurător”
- Ordinul nr. 45/1998 – „Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor”
- Ordinul nr. 46/1998 – „Norme tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice”
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 169/15.02.2005 – „Normativ privind proiectarea liniilor și stațiilor de cale ferată pentru viteze până la 200 km/h”
- SR7348/2001 – „Echivalarea vehiculelor pentru determinarea capacității de circulație”
- Standarde de proiectare pentru lucrările de străzi, intersecții, trotuare, piste de bicicliști, profiluri caracteristice de artere urbane (cuprinse în clasa de STAS 10144/1,2,3,4,5) precum și alte standarde privind căile de comunicații
- PD 162 -83 - „Normativ pentru proiectarea autostrăzilor extraurbane”
- Legea 350/2001 – „Privind amenajarea teritoriului și urbanismul”
- Ordonanța nr. 43/1997 – „Regimul juridic al drumurilor”
- Legea nr. 50/1991 republicată – „Privind autorizarea construcțiilor”.

De asemenea, în elaborarea documentației au fost respectate toate actele normative și prescripțiile tehnice în vigoare, respectiv:

- STAS 4032/1992 Tehnica Traficului Rutier –Terminologie;
- STAS 4032-2-92 Lucrări de drumuri – Terminologie;
- STAS 1848-4-1995 Semafoare pentru Dirijarea Circulației;
- Normativ pentru determinarea capacității de circulație a drumurilor publice, indicativ PD 189-2000;

- Normativ pentru determinarea condițiilor de relief pentru proiectarea drumurilor și stabilirea capacității de circulație a acestora, Indicativ AND 578-2002;
- Recensământul general de circulație din anul 2010- CNADNR-CESTRIN, 2011;
- Normativ pentru determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punct de vedere al capacității portante și al capacității de circulație, indicativ AND 584-2012;
- Norma tehnică din 27/01/1998 Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 138bis din 06/04/1998;
- Norme tehnice pentru Proiectarea străzilor urbane;
- Metodologia pentru stabilirea traficului de perspectivă, indicativ PD 177

4.1.3 Terminologie

Flux de trafic – totalitatea curentilor de circulație cu același sens, care trec într-un interval de timp dat, printr-o secțiune de drum.

Volum de trafic – numărul maxim de vehicule sau pietoni care trec printr-o secțiune de drum dată într-un interval de timp, în general mai mare de 24h.

Capacitatea de circulație rutieră - reprezintă numărul maxim de autovehicule care pot trece în unitatea de timp printr-o secțiune de drum sau banda de circulație dată.

CESTRIN – Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică;

C.N.A.I.R. – S.A. – Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere din România SA;

Coeficientul de echivalare a traficului - reprezintă un coeficient de transformare a traficului de vehicule fizice dintr-o anumită grupă (categorie), în trafic de vehicule etalon.

Coeficient de evoluție a traficului în perspectivă - exprimă evoluția în perspectivă a intensității medii zilnice anuale a traficului sau a intensității orare de calcul, față de cea din anul de bază care, de regulă, se consideră anul efectuării ultimului recensământ de circulație pentru o grupă (categorie) dată de vehicule sau pentru total vehicule fizice sau etalon.

D.R.D.P. – Direcția Regională de Drumuri și Poduri;

Intensitatea orară de vârf - reprezintă numărul de vehicule etalon care pot trece într-o ora convențională de vârf și care în decursul unui an poate fi depășită într-un număr limitat de ore.

Diagnoza traficului rutier – parte componentă a studiului de circulație în care se analizează critic caracteristicile traficului existent, amenajările rutiere, echipările tehnice și modul de distribuție, organizare și dirijare a traficului existent.

Întârzierea – reprezintă timpul pierdut când circulația sau unul dintre elementele sale componente este stânjenită în desfășurarea sa de circumstanțe pe care nu le poate stăpâni. Este o măsură a disconfortului șoferului, frustrării, consumului de combustibil și pierderii de

timp. Întârzierea poate fi măsurată pe teren sau poate fi estimată folosind procedurile prezentate în subcapitolele care urmează. Întârzierea este o măsură complexă, dependentă de un număr de variabile, inclusiv calitatea progresiei, durata ciclului de semaforizare, raportul de verde pentru arterele convergente și raportul v/c pentru direcția de deplasare sau grupul de benzi în discuție.

Raport volum/capacitate (v/c) - volumul de trafic raportat la capacitatea de circulație (v/c).

Nivelul de serviciu pentru intersecțiile analizate este definit în termeni de întârziere. Nivelul de serviciu reprezintă o estimare calitativă a condițiilor operaționale de desfășurare a traficului, exprimate prin viteza de circulație, durata deplasării, libertatea de manevră, confortul și siguranța circulației. În practică se utilizează 6 niveluri de serviciu, notate cu litere de la **A** la **F**. Criteriile de evaluare ale nivelului de serviciu sunt exprimate în termeni de întârzieri la stop pe vehicul pe o perioadă de analiză de 15 minute. Aceste date sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel 1. Caracteristicile traficului în funcție de nivelul de serviciu

Categorie / Nivel serviciu	Caracteristici	Raport Vol/ Capacitate (V/C)
A	Deplasare liberă a fluxurilor de vehicule	0 - 0,60
B	Ușoară aglomerare, fără a împiedica manevra de pe o bandă pe cealaltă	0,61 - 0,70
C	Aglomerat, dar fluxul de vehicule are încă o deplasare continuă	0,71 - 0,80
D	Fluxul de vehicule începe să aibă fluctuații în ceea ce privește viteza de deplasare. Schimbarea benzii se realizează cu dificultate.	0,81 - 0,90
E	Manevrabilitate foarte limitată. Flux instabil de trafic. Cozi lungi care produc întârzieri la tranzitarea intersecțiilor.	0,91 - 1,00
F	Blocaj în trafic. Deplasare pe distanțe scurte cu opriri repetate. Întârziere mare la tranzitarea intersecțiilor. Cozile se măresc și ocupă intersecțiile precedente.	> 1,01

Recensământ de circulație rutieră – reprezintă metoda de investigare a circulației rutiere care constă în determinarea intensității și a componentei circulației pe baza înregistrării vehiculelor, în conformitate cu un plan de sondaj statistic.

Program de semaforizare - rezultat al calculului de semaforizare exprimat sintetic într-o diagramă în care se redau diviziunile ciclului de semnalizare, fazele componente și durata caracteristică a fiecarui semnal luminos pentru toate semafoarele.

Reglementarea traficului rutier- ansamblul măsurilor privind concepția și organizarea desfășurării circulației rutiere în condiții de siguranță și continuitate a traficului.

SDN – Secția de Drumuri Naționale;

Undă verde – sistem în care semnalele luminoase întâlnite succesiv pe o stradă trec pe verde, după un program stabilit, astfel încât să permită deplasarea continuă sau cu cel mult o întrerupere, a grupurilor de vehicule în lungul străzii, cu o viteză dată, care poate varia pe diferite sectoare de drum.

Vehicul etalon – autovehicul, în general conventional, în care se transforma, prin echivalare, conform Normativului privind determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor, în indicativ AND-584-2012, diferitele vehicule care circula pe un drum și care folosește ca unitate de referință pentru dimensionarea și verificarea drumurilor din punct de vedere al capacității de circulație și al capacității portante a sistemului rutier.

MZA – intensitatea medie zilnică anuală a traficului;

formular – formular de înregistrare a traficului;

post – post de înregistrare a circulației;

MTMA – masa totală maximă autorizată.

4.2 Amplasarea posturilor de monitorizare a traficului

Ca urmare a observațiilor efectuate la etapa de recunoaștere, au fost stabilite perioadele de timp și zilele care prezintă valori de vârf ale traficului rutier, precum și intersecțiile în care sunt necesare informații asupra fluxurilor de trafic, astfel încât acestea să poată fi integrate în modelul de transport și să conducă la conturarea traficului auto general la nivelul orașului. Locațiile au fost alese atât pentru a putea fi obținute toate datele necesare pentru crearea modelului de transport la nivelul întregii rețele rutiere a traseului coridorul de mobilitate major al orașului, cât și pentru a putea fi validate și calibrate datele pentru punctele speciale de interes, ținându-se cont de proiectele analizate.

În urma recunoașterii efectuate în teren, s-a constatat că locațiile identificate ca fiind optime pentru amplasarea posturilor de recensare a traficului relevante sunt:

1. DN4, în extremitatea nordică a orașului, trecerea de pietoni la intersecția cu str. Victoriei;
2. Sos. Calarasi (DN31), zona relevantă de trafic către mun. Calarasi (intersecția Sos. Calarasi cu str. Viilor și Bd. 1 Decembrie);
3. Zona centrală: Bulevardul Tineretului (DN4) intersecție cu Sos. Calarasi (DN31);
4. Zona centrală: Bulevardul Tineretului (DN4) intersecție cu bd. Marasesti (DN41);

5. DN4, in extremitatea sudica a orasului catre Port, la intersectis str. Portului (DN4) cu Bd. 1 Decembrie si str. George Cosbuc.

Amplasarea intersecțiilor menționate este reprezentată mai jos:

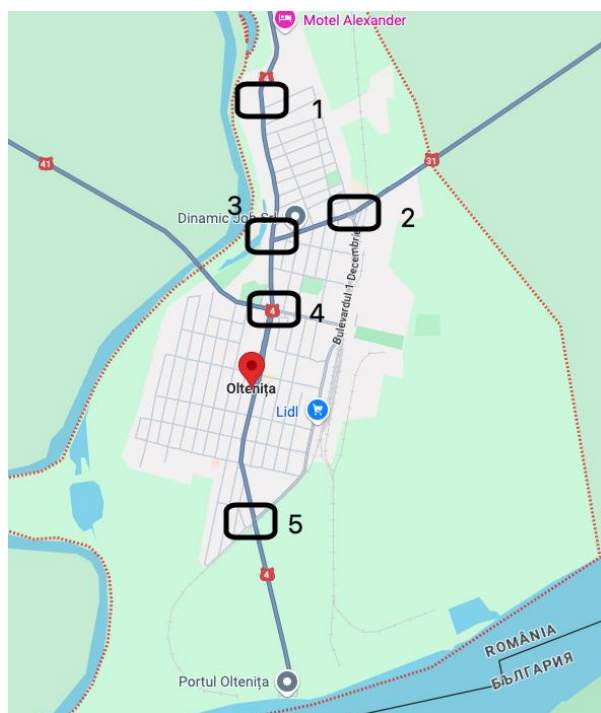


Figura 9 – Amplasarea locațiilor monitorizate pentru analiza de trafic¹¹

Avand in vedere desfasurarea analizei pe o suprafata extinsa, amplasamentele detaliate la nivelul fiecărei localitati sunt urmatoarele:

DN4, in extremitatea nordica a orasului, trecerea de pietoni la intersectia cu str. Victoriei;

¹¹ Sursă: Prelucrare Google Earth



Sos. Calarasi (DN31), zona relevanta de trafic catre mun. Calarasi (intersectia Sos. Calarasi cu str. Viilor si Bd. 1 Decembrie);



Zona centrala: Bulevardul Tineretului (DN4) intersectie cu Sos. Calarasi (DN31);



Zona centrala: Bulevardul Tineretului (DN4) intersectie cu bd. Marasesti (DN41);



DN4, in extremitatea sudica a orasului catre Port, la intersectis str. Portului (DN4) cu Bd. 1 Decembrie si str. George Cosbuc.



Figura 10 – Amplasarea locațiilor monitorizate pentru analiza de trafic pentru fiecare localitate în parte

Perioadele și intervalele de măsură pentru care s-au efectuat contorizări de trafic în cele două etape sunt:

- a) 11/07/2024 (zi lucratoare), intervalul 07:00 – 9:00
- b) 11/07/2024 (zi lucratoare), intervalul 16:00 – 19:00
- c) 12/07/2024 (zi lucratoare), intervalul 07:00 – 9:00
- d) 12/07/2024 (zi lucratoare), intervalul 13:00 – 18:00

Rezultatele anchetelor de trafic realizate sunt prezentate în formă grafică în capitolele următoare.

Pentru uniformitatea rezultatelor, în analiza s-au luat în calcul numai intervalele de maxim, respectiv intervalul de 1 (una) ora succesivă continuă în care s-a înregistrat valoarea maximă a numărului total de vehicule. În modelare s-au avut în vedere un interval de maxim în perioada de dimineață și unul după amiază. Intervalul de maxim preluat în modelare a fost același (identic) pentru toate posturile de contorizare simultane (conform instrucțiunii AND 557).

În completarea formularelor, precum și în reprezentarea grafică și tabelară a valorilor de trafic înregistrate a fost utilizată o codificare a arterelor de circulație, pe ramuri de intrare/ieșire din intersecție.

4.3 Caracteristicile traficului / intersecție

În graficele următoare sunt prezentate caracteristicile traficului pentru intersecțiile în care au fost desfășurate anchete de trafic, respectiv:

- componența traficului pe tipuri de vehicule (biciclete și motociclete, autoturisme, microbuze, autoturgete și autobuze, camioane și asimilate)

- repartitia volumelor de trafic pe directii de deplasare, pentru fiecare arteră de intrare în intersecție (vehicule etalon)

Pentru fiecare locație, au fost analizate toate perioadele în care au fost efectuate anchete de trafic:

1. DN4, in extremitatea nordica a orasului, trecerea de pietoni la intersectia cu str. Victoriei;

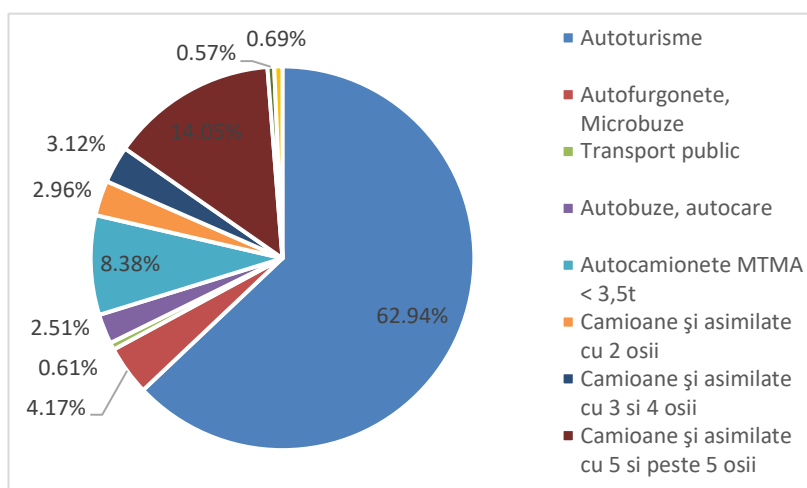


Figura 11 – Reprezentarea caracteristicilor de trafic inregistrate la Postul nr.1: DN4, in extremitatea nordica a orasului, trecerea de pietoni la intersectia cu str. Victoriei

2. Sos. Calarasi (DN31), zona relevanta de trafic catre mun. Calarasi (intersectia Sos. Calarasi cu str. Viilor si Bd. 1 Decembrie);

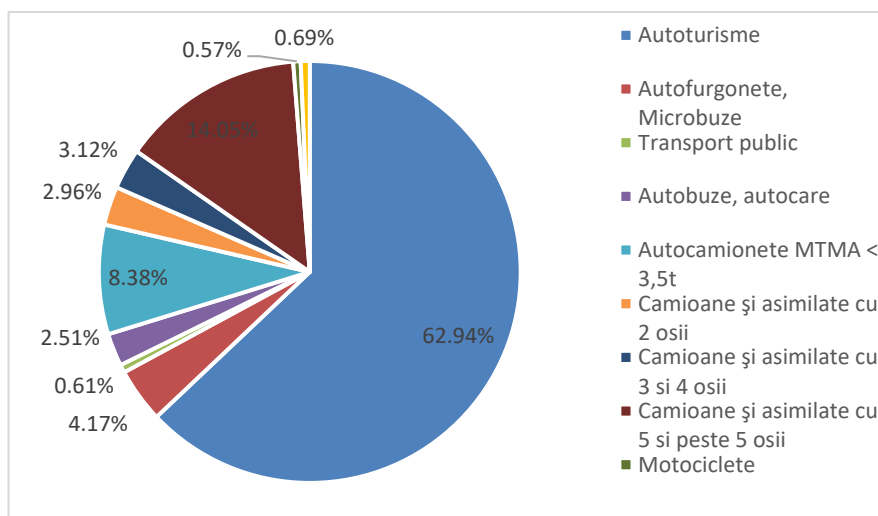


Figura 12 – Reprezentarea caracteristicilor de trafic inregistrate la Postul nr.2: Sos. Calarasi cu str. Viilor si Bd. 1 Decembrie

3. Zona centrala: Bulevardul Tineretului (DN4) intersectie cu Sos. Calarasi (DN31);

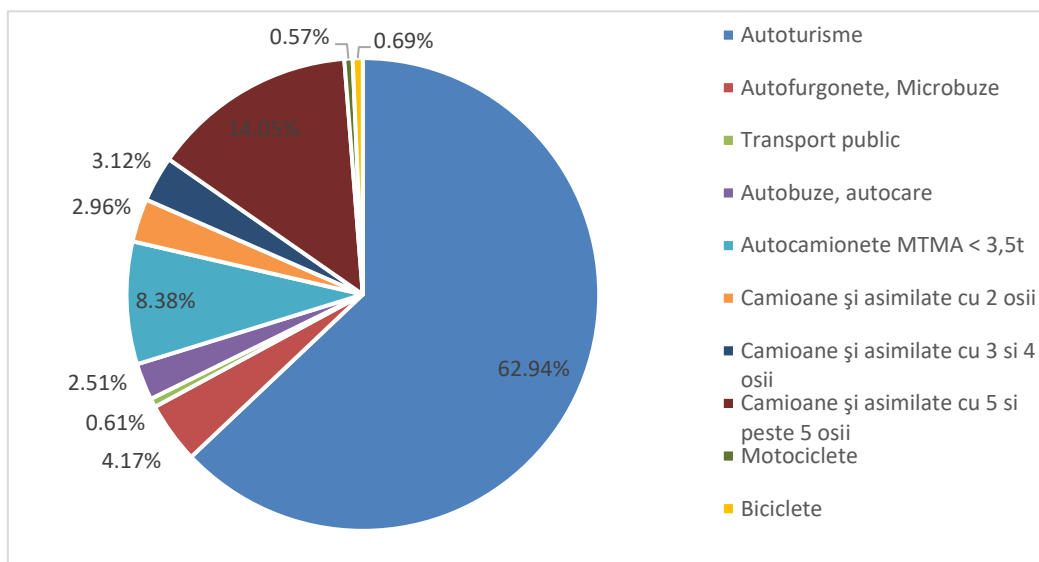


Figura 13 – Reprezentarea caracteristicilor de trafic inregistrate la Postul nr.3: Bulevardul Tineretului (DN4) intersectie cu Sos. Calarasi (DN31)

4. Zona centrala: Bulevardul Tineretului (DN4) intersectie cu bd. Marasesti (DN41);

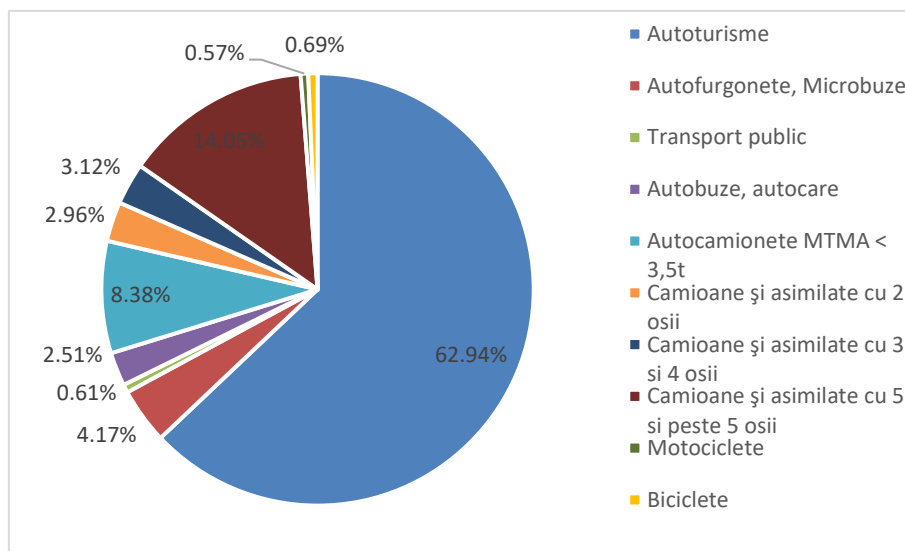


Figura 14 – Reprezentarea caracteristicilor de trafic inregistrate la Postul nr.4: Bulevardul Tineretului (DN4) intersectie cu bd. Marasesti (DN41)

5. DN4, in extremitatea sudica a orasului catre Port, la intersectis str. Portului (DN4) cu Bd. 1 Decembrie si str. George Cosbuc.

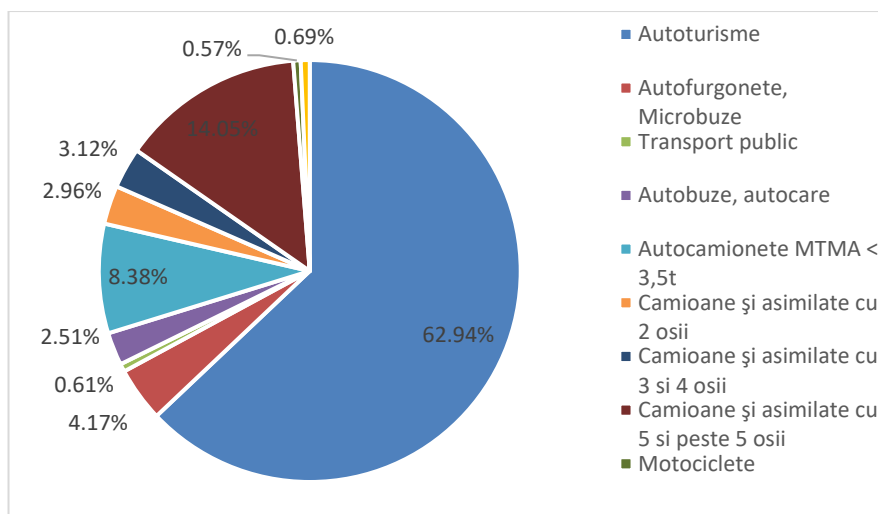


Figura 15 – Reprezentarea caracteristicilor de trafic inregistrate la Postul nr.5: str. Portului (DN4) cu Bd. 1 Decembrie si str. George Cosbuc

6. Incarcarea rutiera pe ruta majora (DN4)

Distributia incarcarii rutiere orare, la nivelul unui punct de masura identificat ca fiind relevant din punct de vedere statistic, s-a obtinut prin contorierea „in perpendicular”, intrare – ieșire, la nivelul intersectiei, astfel:

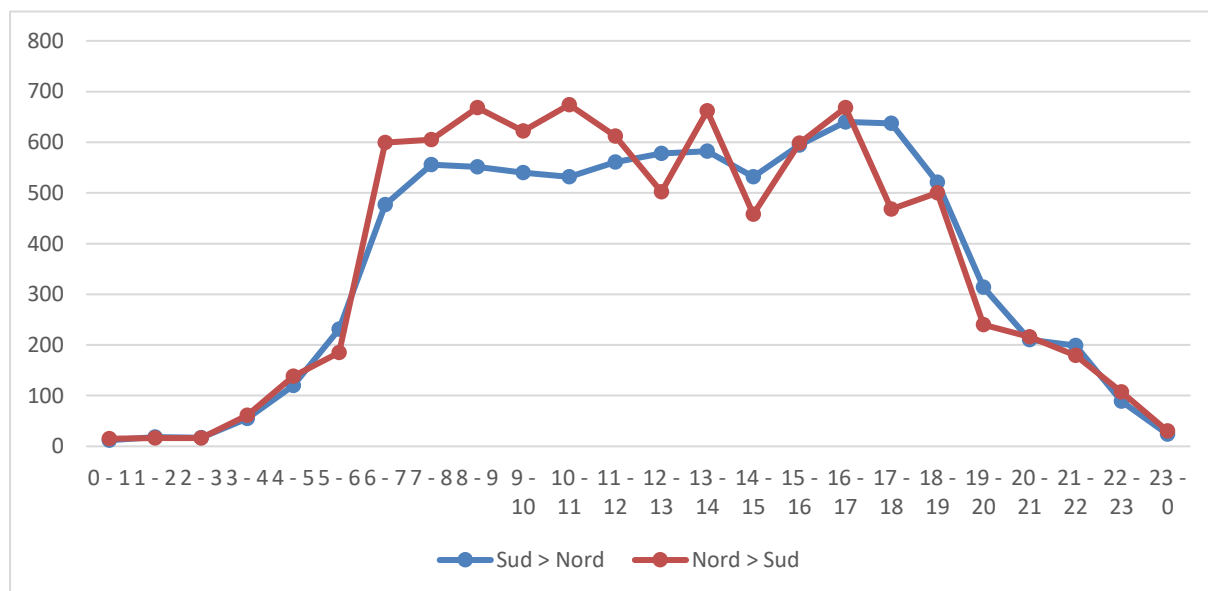


Figura 16 – Incarcarea medie rutiera (ruta majora, DN4)

Din analiza masuratorilor statistice (reprezentate grafic mai sus), se observă că traficul are valori asemănătoare pentru intervalele corespunzătoare din timpul săptămânii, avand urmatoarele caracteristici generale:

- Majoritatea covarsitoare a vehiculelor aflate in trafic sunt autoturisme (peste 85% din totalul vehiculelor contorizate, indiferent de ora), urmate de trafic greu aflat in tranzit (peste 10%);
- In general, vehiculele sunt utilizate foarte ineficient, fiind utilizate pentru deplasarea a 1 – 2 persoane (40% din vehicule au numai 1 (un) pasager, iar 40% au 2 (doi) pasageri);
- Traseele locale urmate sunt relativ uniforme in orele de varf, atat dimineata cat si dupa-amiaza, variatiile fiind de sub 10% - de unde concluzia ca, in general, fluxurile rutiere nu sunt generate de persoanele care se deplaseaza strict catre serviciu (ruta tip „acasa – serviciu”);
- Traficul greu este relevant numai pe DN4, insa pe drumurile laterale si secundare (judetene) nivelul este foarte redus (sub 1% la autocamioane grele si sub 6% la autocamioane usoare), ceea ce duce la concluzia ca traficul greu este ocazional, numai pentru aprovizionarea locala;
- Numărul de bicicliști este extrem de mic (<5%) acest fapt datorandu-se distantelor mari de parcurs, ceea ce face ca utilizarea bicicletei sa fie improprie pentru deplasările zilnice. De asemenea, zona muntoasa si conditiile meteorologice implicite fac ca utilizarea bicicletei sa fie limitata numai la 6-8 luni / an.
- Numarul vehiculelor in tranzit este foarte mare, cu precadere 3 categorii de vehicule:
 - Traficul greu, desfasurat pe ruta Bucuresti – Oltenita - Port, prin DN4;
 - Autoturismele, in special cu scop turistic, pe ruta Bucuresti – Oltenita - Port;
 - Motocicletele, in special cu scop turistic, pe ruta Bucuresti – Oltenita – Dunare, in sezonul cald, avand in vedere specificul geometric al rutei si peisajele din zona.

În ceea ce privește distribuția pe tipuri de vehicule, se constata o distributie net majora la autoturisme, puțin trafic de auto utilitare si foarte redus pentru toate celelalte categorii de vehicule. De asemenea, se remarca un volum redus de biciclete sau alte vehicule asimilate (nemotorizate).

4.4 Distribuția pe destinații

Modelele de repartitie pe destinații sunt utilizate pentru a estima alegerile pe care le fac călătorii în stabilirea destinațiilor, rezultând astfel matricea origine - destinație. Cel mai cunoscut model din această categorie este modelul gravitațional, generat prin analogie cu Legea atracției gravitaționale a lui Newton. Prin intermediul acestui model sunt estimate călătoriile pentru fiecare pereche de zone Origine - Destinație (celulă din matricea O-D) pe baza potențialelor de generare și atragere a călătoriilor specifice fiecărei zone e trafic.

Pentru repartitia pe destinații a deplasărilor estimate în etapa anterioară a fost utilizat modelul gravitațional a cărui expresie este de forma:

$$t_{ij} = g_i a_j f(d_{ij})$$

unde:

$$g_i = \sum t_{ij} \text{ reprezintă volumul cererii generate de zona } i$$

$a_j = \sum t_{ij}$ reprezintă volumul cererii atrase de zona j

$f(d_{ij})$ este funcția dificultăților întâmpinate la efectuarea deplasărilor între zonele i și j

Funcția dificultăților întâmpinate la efectuarea deplasărilor între oricare două zone de trafic, întâlnită în literatura și sub denumirile de "funcție de impedanță" sau "funcție de rezistență" la deplasare utilizată în această aplicație a fost o funcție putere cu exponent negativ al cărei argument reprezintă distanța dintre zonele de trafic. Calibrarea modelului de distribuție s-a făcut cu ajutorul informațiilor din cadrul anchetelor în gospodării (privind numărul de deplasări la nivel de O-D) în combinație cu distanța, timpul și costurile deplasării între zonele de Origine și Destinație.

Ultimul pas din cadrul modelului de estimare a cererii de transport "în patru pași" presupune stabilirea unui echilibru între cererea și oferta de transport. Metodele de afectare distribuie valorile de trafic în funcție de un set de constrângeri care includ (figura 3.18): capacitatea de transport; timpul de călătorie; costul efectiv (sau generalizat) al călătoriei.

În cadrul acestei etape, pe lângă estimarea rutelor utilizate pentru fiecare relație din matricea modală O - D, se urmărește:

- analiza relațiilor de trafic care solicită un anumit segment al rețelei;
- estimarea raportului debit/capacitate la nivelul rețelelor modale și identificarea celor mai solicitate arce;
- estimarea costurilor generalizate pentru fiecare pereche O - D.

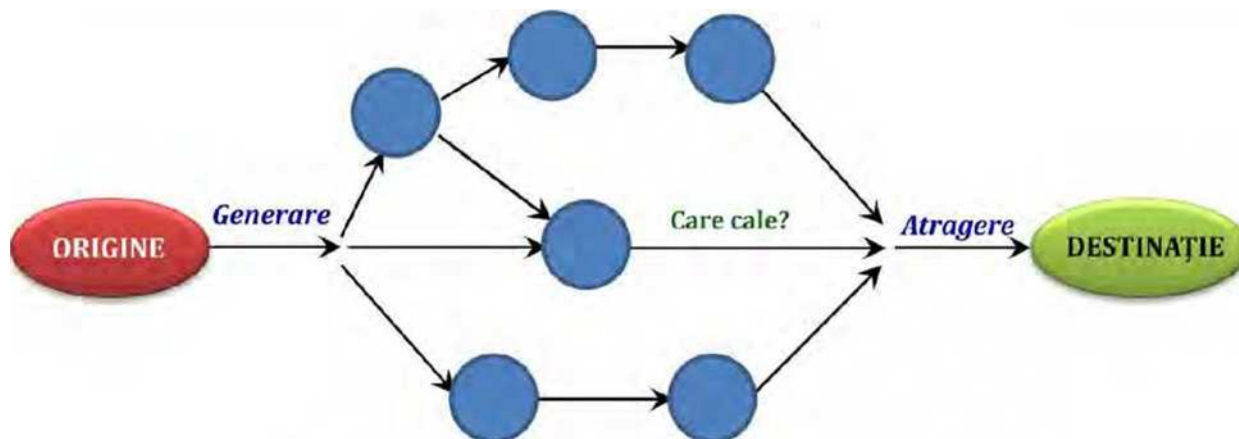


Figura 17 – Principiul de afectare a călătoriilor

Afectarea cererii pe itinerarii necesită cunoașterea unui set minim de date de intrare:

- caracteristicile rețelei de transport, formalizată printr-un graf cu arce și noduri, specifice orizontului de timp pentru care sunt estimate matricele modale O - D;
- matricele modale O - D corespunzătoare intervalului de timp de referință pentru care se face afectarea;
- principiile de afectare a cererii de transport adoptate.

Alegerea rutei de transport este influențată de caracteristicile de natură socio- economică specifice arealului de analiză și de caracteristicile ofertei de transport: accesibilitate modală, viteze curente de deplasare, timpi curenți de deplasare în rețea, distanțe, costuri monetare, durate de așteptare, durate pentru manevre necesare, tipul legăturilor asigurate în noduri, tehnici de reglementare a accesului la serviciul de transport, etc. Calibrarea valorilor de trafic este realizată pe baza datelor de trafic descrise în Capitolul 4.2.

Determinarea direcțiilor majore de mobilitate la nivelul unei regiuni se face prin plasarea rezultatelor privind zona de plecare (originea) și destinațiile călătoriei pe harta geografică a regiunii analizate, trasând un număr cât mai mare de deplasări (în fapt toate deplasările respondenților din cadrul anchetei OD). Acest instrument grafic se numește „diagrama paianjen” sau „diagrama radar” (sau „diagrama Verhulst”, după numele dezvoltatorului funcției matematice).

Diagrama păianjen sau diagrama Verhulst este un instrument utilizat în studiul sistemelor dinamice pentru a analiza comportamentul calitativ al unei funcții iterative, cum ar fi harta logistică. Prin diagrama păianjen este posibil să se deducă starea pe termen lung a unei condiții inițiale în urma aplicării repetate a hărții (sursa Wikipedia) – din punct de vedere matematic, diagrama „paianjen” se realizează printr-o funcție care Pentru o funcție iterativă generică, diagrama constă dintr-o linie diagonală ($y = x$) și o curbă reprezentând funcția $y = f(x)$. Pentru a urmări comportamentul unei valori trebuie să efectuați acești pași: 1) găsirea punctului curbei unde rezultatul se intersectează cu o valoare stabilită, considerată referință, b) trasarea liniei diagonale până la punctul respectiv, c) repetarea iteratiei pentru fiecare valoare din matricea de valori.

Interpretarea diagramei: într-o diagramă păianjen, un punct fix stabil corespunde unei spirale interne, în timp ce un punct fix instabil corespunde cu unul extern. Aceasta derivă din definiția punctului fix, de fapt aceste spirale sunt centrate în puncte în care linia diagonală $y = x$ intersectează graficul funcției. O orbită a perioadei 2 este reprezentată de un dreptunghi, în timp ce ciclurile de perioadă mai mare produc linii închise de formă mai complexă.

În cadrul studiului realizat, diagrama „paianjen” prezintă principalele direcții de mobilitate la nivelul hărții geografice a Municipiului Oltenita și a regiunii. Aceasta generează o imagine de ansamblu privind majoritatea deplasărilor zilnice ale cetățenilor din regiune, reprezentând baza informațională pentru dezvoltările ulterioare:

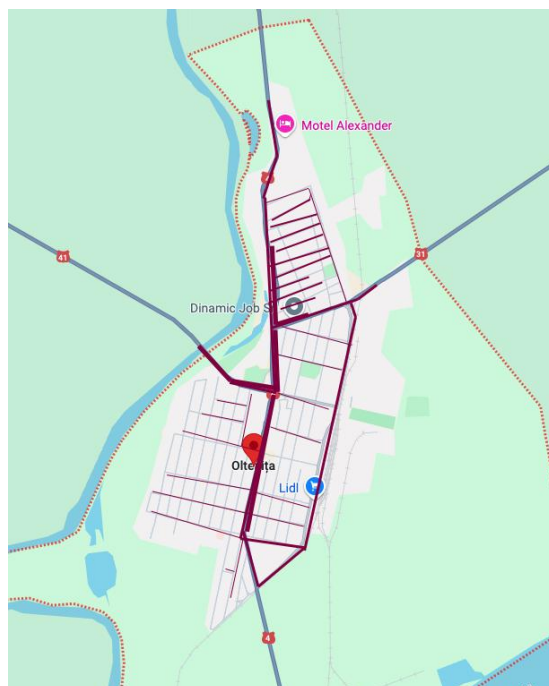


Figura 18 – Direcțiile majoritare de mobilitate (diagrama „paianjen”) la nivelul orasului Oltenița și împrejurimi – reprezentarea traficului local



Figura 19 – Direcțiile majoritare de mobilitate (diagrama „paianjen”) la nivelul orasului Oltenița și împrejurimi – reprezentarea traficului de tranzit

NOTA: Diagrama de mai sus a fost realizată considerând cumulativ toate modurile de transport, precum și toate originile și toate destinațiile – în cazul analizei detaliate pentru fiecare mod de transport sau pentru fiecare regiune de interes, funcția diagramei poate fi aplicată numai pentru călătoriile care corespund filtrului respectiv.

4.5 Modelul de transport

4.5.1 Prezentare generală

Un model de transport constituie o reprezentare computerizată a circulației (deplasării) persoanelor, mărfurilor și a vehiculelor, în cadrul sistemului de transport. Modelul de transport este dezvoltat pentru o anumită arie de studiu, care este împărțită în unități teritoriale – zone.

Modelul de transport are rolul de a crea o imagine a modului în care comportamentul de călătorie, modelele de călătorie și solicitările vor reacționa în timp la schimbări de politici de transport, infrastructură sau servicii, la variații ale nivelului populației sau a schimbării distribuției spațiale a acesteia, la schimbări socio-economice.

Printre obiectivele utilizării unui model de transport se numără următoarele:

- Evaluarea situației existente, de exemplu prin:
 - Identificarea cererii legate de vehicule și pasageri și condițiile operaționale privind sistemul de transport.
 - Identificarea gradului de utilizare a infrastructurii existente și eficiența utilizării acesteia.
 - Scopul deplasărilor, originea și destinația acestora.
- Estimarea efectelor implementării unor proiecte/măsuri de mobilitate, a unor pachete de proiecte/măsuri de mobilitate sau a unei strategii privind mobilitatea și accesibilitatea, prin:
 - Asistență în realizarea unui model optim al anumitor proiecte, prin care se urmăresc criterii specifice, cum ar fi eliminarea congestiilor de trafic, creșterea vitezei medii de circulație etc.
 - Permite evaluarea impactului pe care un proiect/măsură sau un pachet de proiecte/măsuri de mobilitate propuse îl au asupra fluxurilor de transport din rețea, pe moduri de transport sau intermodal, prin prisma modificării parametrilor selectați: timp de călătorie, viteză medie de circulație, emisii de noxe, consum de combustibil etc.
 - Compararea unor alternative de proiect
 - Extragerea de informații pentru evidențierea impactului asupra mediului.

Un model de transport trebuie să reprezinte, la un nivel acceptabil, situația existentă a transportului în ceea ce privește cererea de călătorii și condițiile de exploatare. Aceasta este măsurată în materie de moduri de călătorie, numărul de vehicule pe rețea, timp de călătorie și localizarea și amplitudinea fenomenului de congestie.

Modelele de transport includ volume semnificative de informații care descriu numărul mare de deplasări care au loc într-un interval de timp specific (cum ar fi o oră sau o zi) de-a lungul rețelelor de transport.

De asemenea, modelele includ informații referitoare la rețeaua de și la dinamica acesteia (cum ar fi grafice de mers, conexiuni între moduri, etc.). Datele sunt utilizate sub forma atributelor corespunzătoare fiecărei secțiuni ale rețelei, incluzând viteza, calitatea și modurile de deplasare alocate fiecărei secțiuni. Informațiile corespunzătoare serviciilor de transport public pot fi, de asemenea, incluse în model în situația în care proiectul sau politica de transport evaluat include și transport public.

Un model de transport poate, de asemenea, să definească starea rețelei de transport la nivelul anilor de perspectivă pe baza creșterii cererii de călătorie, modificărilor certe la nivelul rețelelor și variațiilor datelor socio-economice. Perioada de perspectivă este, de obicei, delimitată de anul de inaugurare a proiectului și de un an de perspectivă îndelungată, utilizat în cadrul evaluării necesităților legate de capacitate sau identic cu durata de timp pentru evaluarea economică.

Pentru elaborarea studiului de trafic a fost folosit un model de transport simplu, având la bază programele software Synchro și SimTraffic.

Synchro este o aplicație de analiză macroscopică și optimizare a traficului, având la bază metodologia *Highway Capacity Manual* (metodele 2000 și 2010) pentru intersecții semnalizate și sensuri giratorii.

SimTraffic este o aplicație software de microsimulare a traficului, care permite inclusiv modelarea vehiculelor individuale. Cu ajutorul SimTraffic pot fi modelate intersecții semaforizate și nesemaforizate, precum și secțiuni de drum cu autovehicule, camioane, pietoni și autobuze.

Analiza rezultatelor obținute prin modelarea circulației se face cu ajutorul programelor de simulare și vizualizare "SimTraffic" sau "CORSIM". De asemenea, rezultatele pot fi exportate pentru programul "H.C.S." (Highways Capacity Software).

Utilizarea programului "SimTraffic" permite vizualizarea, pe modelul digital al intersecției, a circulației vehiculelor în sistem animat, precum și scheme ale intersecțiilor, în care sunt evidențiate rezultatele procesului de simulare.

În acest sens se pot analiza următoarele categorii de informații:

- Întârzierea totală a vehiculelor la accesul în intersecție (sec);
- Numarul de opriri mediu al vehiculelor (nr/veh);
- Viteza medie de circulație (km/h).

4.5.2 Calibrarea și validarea datelor

Concordanța dintre datele de trafic obținute în urma modelării fizico-matematice și datele înregistrate în urma anchetelor de trafic este evidențiată de rezultatul funcției GEH Statistic (de la numele descoperitorului acesteia, Geoffrey E. Havers), funcție statistică utilizată pentru analiza traficului începând cu anul 1970.

Modulul de calibrare compară volumele de trafic generate de matricele O-D valorile reale de trafic rezultate din efectuarea investigațiilor de circulație, din anul 2021.

Software-ul pentru planificare în transporturi utilizat, VISUM, oferă diverse metodologii de corecție a matricelor pentru procedura de calibrare. Procedurile de corecție a matricelor corectează relațiile matriciale (adică deplasarea autovehiculelor între zona de origine și cea de destinație) în așa fel încât valorile de trafic înregistrate în diferite locații, în secțiuni de drum indică diferențe minime față de valorile de trafic bazate pe matricele O-D afectate printr-un model de trafic al rețelei de drumuri. Principalele dezavantaje ale acestor proceduri clasice de corectare este acela că există mai mult de o singură soluție matricială posibilă care se potrivește valorilor înregistrate și aceste valori înregistrate sunt considerate că „valori fixe” fără nici un dubiu. Procedurile moderne compensează aceste dezavantaje prin introducerea unor improbabilități în cadrul valorilor înregistrate. Se pune în aplicare așa numita teorie Fuzzy Set. Metodologia atribuie funcții specifice de probabilitate valorilor înregistrate. Aceasta metodă permite estimarea „cele mai probabile” matrice origine- destinație. S-a dovedit că aceasta metodă furnizează rezultate calitativ mai bune decât metodele clasice. În cadrul programului utilizat această procedură este denumită „TFlowFuzzy”.

Expresia acestei funcții este:

$$GEH = \sqrt{\frac{2 \cdot (M - C)^2}{M + C}}$$

în care:

- M sunt valorile de trafic rezultate în urma modelării;
- C sunt valorile de trafic măsurate.

Interpretarea rezultatelor obținute în urma aplicării funcției GEH pentru valorile fluxurilor de trafic sunt următoarele:

- $GEH < 5$ - indică o bună reprezentare a realității prin intermediul modelării. Conform Manualului de Proiectare a Drumurilor și Podurilor ("Design Manual for Roads and Bridges") din Marea Britanie, un model de trafic este valid dacă 85% din valoarea volumelor de trafic modelate au $GEH < 5$;
- $5 < GEH < 10$ - recomandă investigații în cadrul proiectului;
- $GEH > 10$ - indică probleme în modelul de evaluare a cererii de călătorie.

Prin compararea valorilor de trafic măsurate și modelate, pentru toate cele trei categorii de autovehicule considerate (autoturisme, vehicule ușoare de marfă și vehicule grele de marfă), în cadrul modelului de transport realizat pentru municipiul Oltenita s-au obținut valori ale funcției GEH mai mici decât 5, pentru toate cazurilor, fapt care confirmă valabilitatea modelului.

Se considera că pentru valori ale GEH mai mici decât în mai mult de 85% din cazuri, modelul se validează. Următorul tabel indică efectele calibrării matricelor, prin comparația celor două seturi de valori: recensate și modelate, anul de bază 2023. Rezultatele calibrării arată că valorile GEH pentru autoturisme se plasează în 94% din cazuri sub pragul de 5 în vreme ce pentru vehiculele de transport marfă în 99% din secțiuni valoarea statisticii GEH este mai mică de 5.

Așadar, calibrarea modelului se validează din punctul de vedere al traficului recensat conform normelor internaționale. Calibrarea respectă recomandările ca în cel puțin 85% din cazurile comparate (vehicule afectate pe rețea vs vehicule înregistrate prin contorizările de trafic) diferența GEH să aibă valoarea situată sub pragul de 5.

O altă modalitate de evaluare a concordanței dintre datele măsurate și cele modelate o reprezintă analiza afectării cererii de transport pe rețea. Rezultatele acestei analize sunt prezentate în figurile următoare, pentru fiecare dintre modurile de transport considerate. Așa cum se poate observa din figuri, abaterea medie pătratică are valori de peste 0,9, ceea ce demonstrează o foarte bună concordanță între șirurile de date măsurate și cele modelate, rezultând faptul că modelul realizat este valid.

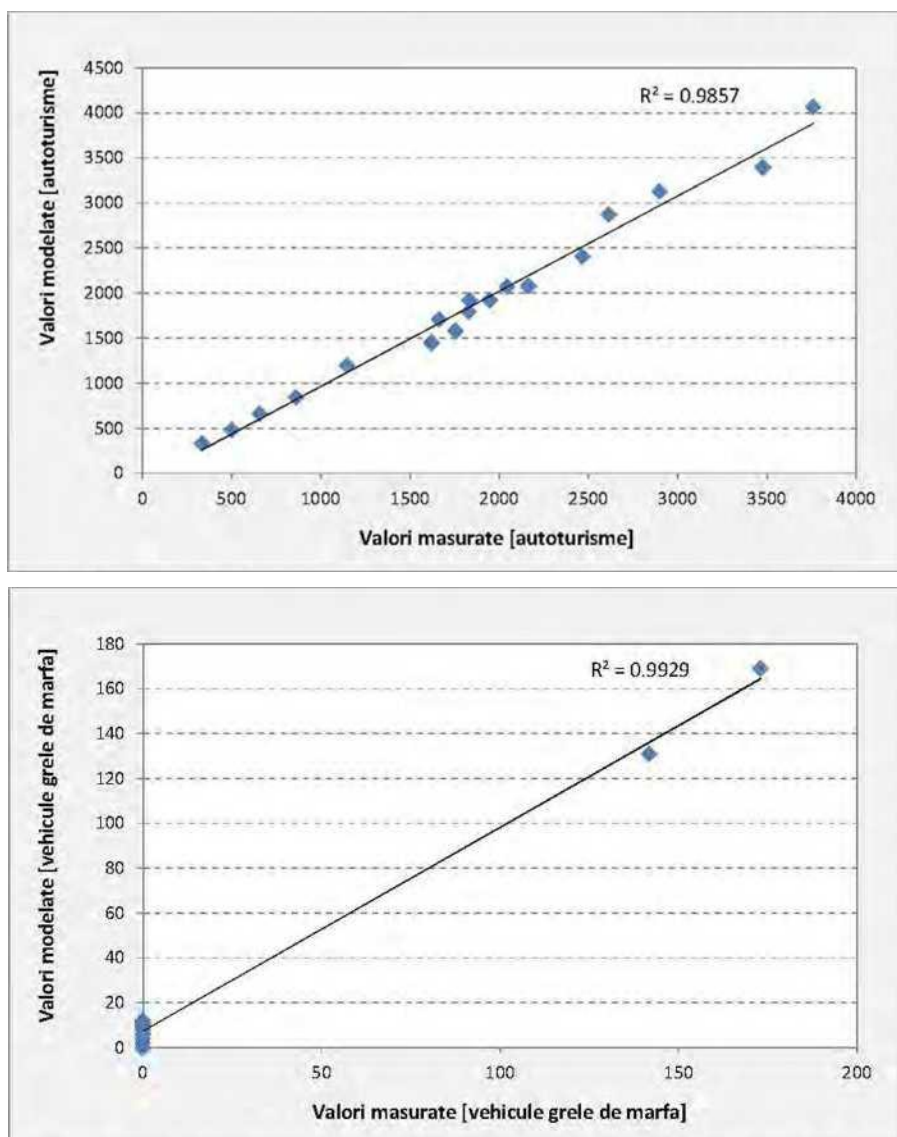


Figura 20 – Rezultatele analizei afectării, autovehicule grele de marfă

Datele de trafic modelate, care au fost utilizate în relațiile de calcul de mai sus, prin care s-a demonstrat validitatea modelului, au rezultat în urma unor proceduri de calibrare, în cadrul cărora valorile parametrilor modelului (variabile dependente) au fost ajustate în funcție de datele specifice arealului de analiză (comportament de deplasare, valori ale fluxurilor de trafic). Datele de trafic utilizate în calibrarea modelului au fost cele înregistrate în posturile de anchetă și cele înregistrate pe sectoarele drumurilor naționale și județene învecinate municipiului Oltenita.

Datele de trafic utilizate în validarea modelului au fost cele înregistrate în posturile amplasate conform figurii anterioare.

4.5.3 Prognoze

Fluxurile de trafic de perspectivă se obțin prin confruntarea dintre cererea de transport prognozată la orizontul de perspectivă pentru care se realizează analiza și oferta de transport materializată prin rețeaua de transport prognozată la același orizont de timp :

Prognoza traficului reprezintă procesul de estimare a numărului de vehicule sau călători care vor utiliza o infrastructură de transport la un moment de timp dat. În cadrul prezentului studiu este necesară estimarea fluxurilor de trafic la orizontul de prognoză 2039.

Punctul de plecare în realizarea procesului de prognoză a traficului îl reprezintă cunoașterea nivelului actual al volumelor de trafic asociate rețelei de transport existente. Aceste valori ale volumelor de trafic pot fi determinate fie prin înregistrări manuale sau automate, fie aplicând modele matematice.

Având la dispoziție un model de transport valid pentru anul de bază pentru care s-a realizat analiza, precum și prognoza principalilor indicatori socio-economici și demografici specifici zonei studiate, a putut fi estimată cererea de transport la nivelul diferitelor orizonturi de prognoză. Nevoia de mobilitate viitoare a fost determinată de valorile prognozate ale indicatorilor socio-economici, demografici și de utilizare a teritoriului.

Prognoza principalilor parametri socio-economici și demografici cu influență semnificativă asupra nevoii de mobilitate a fost realizată pe baza datelor publicate de instituțiile specializate (Comisia Națională de Prognoză, Institutul Național de Statistică, Eurostat), datelor prognozate sau datelor istorice din care reies tendințe de evoluție.

Pentru determinarea nevoii de mobilitate viitoare, a fost estimată tendința de evoluție a principalilor indicatori socio-economici și demografici care determină caracteristicile de mobilitate ale persoanelor și bunurilor:

- produsul intern brut
- numărul de locuitori
- indicele de motorizare
- parcursul mediu anual al vehiculelor.

Tendinte de evolutie al nivel national

Au fost analizate date disponibile la nivelul INS și CESTRIN pentru determinarea variațiilor observate de-a lungul timpului în ceea ce privește numărul călătoriilor efectuate prin intermediul diverselor moduri de transport.

Între anii 1990 și 2010 s-a înregistrat o scădere a numărului de călătorii, cu toate că situația s-a schimbat la nivelul celor trei intervale distincte:

- între 1990 și 2000 s-a înregistrat o scădere a numărului total de călătorii efectuate, indusă de un declin semnificativ de la nivelul numărului de călătorii efectuate prin intermediul transportului public, care nu depășește creșterea numărului de călătorii realizate prin mijloace de transport private.

- între 2000-2005 s-a înregistrat o creștere moderată atât la nivelul călătoriilor prin mijloace de transport public, cât și la nivelul călătorii realizate prin mijloace de transport private, o între 2005-2010 s-a înregistrat o creștere generală semnificativă a numărului de călătorii efectuate, prin creșterea mai puternică mai mare a numărului călătoriilor realizate prin mijloace de transport private (5.0% pe an), față de călătoriile efectuate prin transport public (3.3% pe an).

De asemenea, între anii 2008 și 2011 volumele de marfă transportată prin intermediul tuturor modurilor de transport a scăzut. Cel mai mare declin s-a înregistrat la nivelul transportului rutier, unde tonajul mărfurilor transportate a scăzut cu 50%, în timp ce numărul de tone/km a scăzut cu 45%. Volumele de marfă transportate feroviar au scăzut cu 9%, fără modificări în parcursul vehicul/km. în ceea ce privește marfa transportată naval, aceasta înregistrează cea mai mică scădere, și anume de 3%. Scăderea înregistrată la nivelul transportului de mărfuri din anul 2008 este rezultatul crizei economice. Există, pe de altă parte, există semne de revenire indicate de creșterea ușoară a volumelor totale transportate între 2010 și 2011.

În cadrul metodologiei aplicate, cererea viitoare de transport a fost calculată la nivel intern în cadrul Modelului de Transport pe baza matricelor calibrate în anul de referință 2023, sub forma unor matrice de cerere pentru anii viitori. Creșterea numărului de călătorii este influențată de modificările de la nivelul variabilelor socio- economice, precum PIB, gradul de motorizare a populației sau schimbările demografice ale populației. Pentru aceste variabile macro-economice au fost utilizate informațiile disponibile în cadrul Master Planului General de Transport al României.

Pentru fundamentarea scenariilor de prognoză a traficului, MPGT furnizează scenarii de creștere pentru următorii parametri socio-economici:

- PIB real și PIB în prețuri curente
- Populația și populația activă
- Numărul de angajați (locuri de muncă)
- Indicele de motorizare (autoturisme înmatriculate la 1.000 locuitori)

Cererea de transport, la nivel național și local, este strâns legată de evoluția produsului intern brut (PIB). Cea mai mare creștere economică la nivel național a fost înregistrată în 2004 (al 5-lea an de creștere economică neîntreruptă). Tot în anul 2004 România a închis toate capitolele de negociere cu UE semnând apoi, în Aprilie 2005, Tratatul de Aderare în Luxembourg cu data de aderare setată pe 1 Ianuarie 2007. Creșterea din 2005 a fost temperată de restricțiile impuse de BNR asupra unui factor important în creșterea PIB în ultimii ani, creditul de consum. Trendul ascendent s-a menținut încă doi ani după includerea României în Uniunea Europeană. Astfel că, în anul 2009, contextul economic național și Internațional a fost afectat în mod negativ trendul crescător al produsului intern brut. Anul 2009 a fost un an de contracție economică, PIB înregistrând o diminuare de 7.1% comparativ cu anul anterior, 2008 (+7.3%)

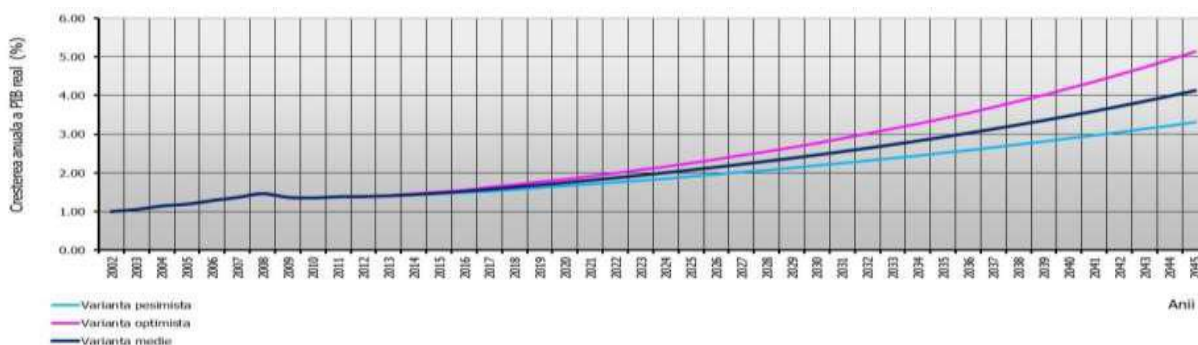


Figura 21 – Procnaza evolutiei PIB national, orizont de timp 2045 (sursa Master Planul General de Transport al Romaniei)

Strategia viitoare de dezvoltare industrială va trebui să se bazeze pe creșterea exporturilor. Prioritatea va fi dezvoltarea acelor sub-sectoare și întreprinderi care au abilitatea de a fi competitive pe piețele internaționale sau cele autohtone.

În perioada (2006-2015), restructurarea economiei românești și a sectorului transporturi a jucat un rol semnificativ, ducând la creșterea modului de transport rutier fata de cel feroviar. Se considera totuși că perioada de tranziție, atât privind situația economică generală, cât și sectorul transporturi este terminată și România este recunoscută acum că având o economie de piață funcțională (una dintre condițiile pentru aderarea la UE).

Totuși, trebuie amintit că atunci când creșterea cererii se bazează pe PIB, există o elasticitate diferită a fiecărui mod de transport. Aceste rate ale elasticității sunt probabil similare cu cele înregistrate în UE în ultimii 30 de ani. În plus, trebuie menționat faptul că România are o economie relativ mică, cu o creștere importantă a comerțului internațional.

În ceea ce privește scenariul de prognoză pe termen lung, este de așteptat că economia României să crească cu rate anuale de 3-3,5%, conform scenariului de prognoza considerat în cadrul Master Planului General de Transportai României (*sursa Master Planul General de Transport*).

4.5.4 Analiza zonei de studiu

În cadrul analizei din acest capitol, aria de studiu este reprezentată la nivelul întregii rețele rutiere a traseului analizat (DN4 și principalele strazi laterale de-a lungul municipiului Oltenita), scopul fiind realizarea modelului de transport pentru situația actuală și pentru anii de prognoză, incluzând rezultatele prognozelor elaborate în prezentul material. O analiză detaliată a ariei de studiu, cu specificarea volumelor de trafic și a disfuncționalităților sesizate, a fost realizată în capitolele anterioare.

Modelarea rețelei de transport a presupus un proces complex de analiză, care a inclus:

- efectuarea releveului pe toate străzile și drumurile din zona considerată, pentru determinarea configurației geometrice a fiecărei străzi/intersecții
- numărul de benzi pe sens

- lățimea benzilor de circulație
- viteza maximă admisă
- modurile de transport cărora le este permis accesul
- reglementările de circulație în vigoare
- alte date relevante.

4.5.5 Volume de trafic – 2024

În modelul de trafic realizat prin introducerea rețelei rutiere analizate au fost introduse volumele de trafic pe direcții de deplasare rezultate din măsurătorile de trafic (realizate în conformitate cu recomandările AND-557 / 2022, aplicat la specificul ariei de analiza).

Pentru echivalarea autovehiculelor fizice în vehicule etalon de tip autoturism, a fost utilizat Standardul SR-7348/2001 – Lucrări de drumuri. Echivalarea vehiculelor pentru determinarea capacităților de circulație.

Prevederile acestui standard se utilizează în cadrul studiilor de trafic și de circulație realizate în scopul sistematizării rețelei de drumuri, precum și în cadrul proiectelor de investiții pentru drumuri, inclusiv străzi. Prevederile standardului sunt aplicabile pentru toate categoriile și clasele tehnice de drumuri și străzi.

Astfel, echivalarea vehiculelor fizice din categoriile cuprinse în formularele de anchetă de trafic în intersecții, în vehicule etalon de tip autoturism este prezentată în tabelul următor:

Tabel 2. Coeficienții de echivalare în vehicule etalon

Nr.crt.	Grupă de vehicule	Coeficientul de echivalare în vehicule etalon
1	Biciclete, motorete, scutere, motociclete	0.5
2	Autoturisme, microbuze, autocamionete, cu sau fără remorcă	1,0
3	Autobuze	2,5
4	Autocamioane și derivate cu 2 osii	2,5
5	Autocamioane și derivate cu 3-4 osii	2,5
6	Autovehicule articulate	3,5
7	Tractoare și vehicule speciale	3.5

4.5.6 Parametri de trafic

În vederea modelării cât mai fidele a desfășurării traficului de vehicule au fost reținuți pentru analiza comparativă între modelele realizate următorii parametri:

Întârzierea medie/vehicul

Parametrul indică întârzierea înregistrată, în medie, de fiecare vehicul, la traversarea unei anumite intersecții, față de situația ideală, în care deplasarea s-ar fi desfășurat fără opriri, cu viteză maximă admisă.

Numărul de opriri/vehicul

Numărul de opriri/vehicul este calculat prin împărțirea numărului total de opriri, la numărul de vehicule care traversează intersecția în unitatea de timp, în condițiile în care o oprire este contorizată în cazul în care viteza vehiculului scade sub 3 m/s. Se consideră că vehiculul a pornit din nou, atunci când viteza sa depășește valoare de 4,5 m/s.

Urmare a masuratorilor in trafic, au rezultat urmatoorii parametrii:

Viteza medie

Reprezintă valoarea rezultată din împărțirea distanței totale la timpul total de parcurgere al unei anumite porțiuni a modelului de transport (arteră, intersecție, zonă etc.).

Parametrii de trafic corespunzători pentru situația actuală sunt prezentați în tabelul de mai jos, pentru intersecțiile importante din rețeaua rutieră, care se află în raza de influență a proiectelor care au fost analizate, astfel încât să poată fi realizată o analiză a variației parametrilor respectivi pe anii de prognoză. Pentru calcularea mediei pe rețea, au fost luate în considerare toate intersecțiile în care au fost realizate contorizări de trafic, menționate în capitolul referitor la culegerea datelor.

Tabel 3. Rezultatele analizei de parametri la fiecare intersecție

Nr	Denumirea postului de analiza	Întârziere (sec/veh)	Opriri / veh	Viteza medie (km/h)
1	DN4, în extremitatea nordică a orașului, trecerea de pietoni la intersecția cu str. Victoriei;	5,16	1,12	45,40
2	Sos. Calarasi (DN31), zona relevantă de trafic către mun. Calarasi (intersecția Sos. Calarasi cu str. Viilor și Bd. 1 Decembrie);	5,52	1,14	44,90
3	Zona centrală: Bulevardul Tineretului (DN4) intersecție cu Sos. Calarasi (DN31);	10,60	2,20	34,90

4	Zona centrala: Bulevardul Tineretului (DN4) intersectie cu bd. Marasesti (DN41);	12,52	2,14	30,20
5	DN4, in extremitatea sudica a orasului catre Port, la intersectis str. Portului (DN4) cu Bd. 1 Decembrie si str. George Cosbuc.	4,32	1,15	51,43

Volumele de vehicule si distributia pe categorii (distributia modala)

Prin intermediul modelelor de alegere modală se obține proporția din totalul deplasărilor care, provenind dintr-o anumită zonă de origine se efectuează către o zonă de destinație, pentru un anumit motiv, când se utilizează un anumit mod de transport.

Modelele cele mai simple simulează o alegere binară, tipică, între mijloacele private - individuale și cele publice - colective. Cele complexe consideră deplasările efectuate pe jos, cu bicicleta, în automobil ca pasager, în automobil ca șofer, cu autobuzul sau o combinație de diferite mijloace.

Factorii care influențează alegerea modului de transport și constituie atribute ale alternativelor decidentului pentru modelarea acestei alegeri, pot fi împărțiți în trei grupe:

- după caracteristicile utilizatorului: posesia autoturismului; posesia permisului de conducere sau disponibilitatea unui conducător auto; caracteristicile și structura familiei; venitul familiei; constrângeri de natură exogenă (necesitatea de a folosi autoturismul pentru deplasările la locul de muncă depărtat sau pentru a duce copiii la școală); densitatea rezidențială a zonei de domiciliu;
- după caracteristicile deplasărilor: scopul călătoriei - pentru deplasarea la locul de muncă este mai facilă uneori folosirea transportului public cu cale exclusivă, datorită regularității serviciului, iar pentru alte scopuri, cum este cazul cumpărăturilor de la sfârșit de săptămână, folosirea autoturismului; perioada zilei în care se efectuează deplasarea - deplasările la ore târzii sunt efectuate mai dificil cu transportul public;
- după caracteristicile alternativelor de transport și a utilităților fizice ale sistemului de transport; acestea pot fi divizate în următoarele categorii:
- atribute cu exprimare cantitativă: durata deplasării (în vehicul, în așteptarea acestuia precum și deplasarea pentru accesul la stația de transport public sau la autoturism); costurile totale monetare (pentru combustibil sau biletul de călătorie); frecvența serviciului public și gradul de ocupare a vehiculelor; atribute evaluate calitativ: confortabilitate și comoditate; regularitate; securitate și siguranță a deplasării.

Ultima categorie de atribute influențează decisiv alegerea modală, cercetarea din domeniu dezvoltând numeroase metode de estimare care folosesc date de preferință declarată obținute din anchetele de trafic.

Modelul multinomial Logit estimează probabilitatea alegerii unui anumit mod de transport, probabilitate care se determină cu relația:

$$P_k = \frac{e^{-\beta C_{ij}^k}}{\sum e^{-\beta C_{ij}^m}} [\%]$$

În care: $C_{ij}^k = \sum \phi_{kp} \cdot x_{kp}$ [u.m.]

Unde:

- C_{ij}^k reprezintă costul generalizat pentru efectuarea deplasării utilizând modul de transport k
- ϕ_{kp} este parametrul de echivalare pentru variabilele de timp, cost monetar al deplasării
- x_{kp} sunt componente ale costului generalizat al deplasării
- k reprezintă autovehicul personal, mijlocul de transport în comun etc.
- β este coeficient al modelului.

Modelul este calibrat utilizând informațiile din cadrul anchetelor în trafic. Modelul de transport tratează atât modurile de transport privat, cât și modul de transport public disponibil, cu autobuze. Pentru fiecare dintre modurile de transport disponibile, sunt introduse vehicule din toate clasele întâlnite în trafic:

Transport de persoane: privat (autoturisme); public (autobuze);

Transport de marfă: vehicule ușoare de marfă; vehicule grele de marfă.

Prin afectarea cererii de transport, obținută prin procedeele descrise mai sus, pe rețeaua actuală de transport modelată, au fost obținute configurațiile fluxurilor de trafic pe ansamblul rețelei, corespunzătoare situației curente.

În cele ce urmează sunt prezentate volumele de trafic înregistrate pe întreaga rețea modelată, pentru categoriile de vehicule:

- autoturisme;
- vehicule ușoare de marfă;
- vehicule grele de marfă;
- vehicule etalon – autoturism;

atât la nivel de medie zilnică anuală (MZA), cât și la nivelul orei de vârf de trafic .

Reprezentările grafice ale fluxurilor de trafic la cele 2 niveluri orare de analiză au configurații asemănătoare (nu identice), însă valorile sunt semnificativ diferite (24 ore versus 1 oră). Acest fapt se poate observa din legendă. Din analiza fluxurilor de trafic reprezentate în figurile de mai jos, se observă canalizarea acestora pe principalele artere de circulație. Străzile cu funcțiune locală, care alimentează cartierele de locuințe preiau volume de trafic substanțial reduse comparativ cu cele principale, motiv pentru care în reprezentarea grafică lățimea benzilor asociate acestora nu conferă vizibilitate.

Tabel 4. Distributia modala inregistrata pe principalele rute in aria de analiza

Pondere tipuri de vehicule in trafic, zona de analiza, URBAN (Oltenitei) / MZA / zi (2024)
(vehicule inregistrate / ora de varf / categorie)

	Nr. Vehicule / ora maxim	Nr. Vehicule MZA (/ zi)	Nr. Vehicule / an	%
Autoturisme	1.430	11.440	4.175.600	81,87%
Autofurgonete, Microbuze	88	704	256.960	5,04%
Transport public	8	63	22.995	0,45%
Autobuze, autocare	37	299	109.135	2,14%
Autocamionete MTMA < 3,5t	101	808	294.920	5,78%
Camioane și asimilate cu 2 osii	48	384	140.160	2,75%
Camioane și asimilate cu 3 si 4 osii	10	80	29.200	0,57%
Camioane și asimilate cu 5 si peste 5 osii	11	88	32.120	0,63%
Motociclete	2	16	5.840	0,11%
Biciclete	11	91	33.215	0,65%
TOTAL (numai vehicule)	1.747	13.973	5.100.145	

Pondere tipuri de vehicule in trafic, zona de analiza, DN4 TRANZIT / MZA (2024)
(vehicule inregistrate / ora de varf / categorie)

	Nr. Vehicule / ora maxim	Nr. Vehicule MZA (/ zi)	Nr. Vehicule / an	%
Autoturisme	799	6.392	2.333.080	47,64%
Autofurgonete, Microbuze	66	528	192.720	3,94%
Transport public	5	40	14.600	0,30%
Autobuze, autocare	28	224	81.760	1,67%
Camioane și asimilate cu 2 osii	108	864	315.360	6,44%
Camioane și asimilate cu 3 si 4 osii	36	288	105.120	2,15%

Camioane și asimilate cu 5 și peste 5 osii	35	280	102.200	2,09%
Motociclete	164	1.312	478.880	9,78%
Biciclete	5	40	14.600	0,30%
TOTAL (numai vehicule)	1.246	9.968	3.638.320	

Tabel 5. Date statistice privind transportul rutier în aria de analiză, 2024

Distanța medie parcursă de un vehicul în aria de analiză (km)	3,35
Nr. mediu de călătorii zilnice (per persoană)	2,30
Media de încărcare a vehiculelor de transport public (călători / vehicul)	21,00

4.6 Prognoze pe termen mediu

Fluxurile de trafic de perspectivă se obțin prin confruntarea dintre cererea de transport prognozată pentru orizontul de perspectivă pentru care se realizează analiza și oferta de transport materializată prin rețeaua de transport prognozată pe același orizont de timp.

Prognosticul reprezintă procesul de estimare a numărului de vehicule sau călători care vor utiliza o infrastructură de transport la un moment de timp dat. În cazul prezentului studiu de trafic, a fost analizat scenariul implementării proiectului „Dezvoltarea sistemului regional de transport public în comun în zona urbană funcțională a municipiului Oltenita - modernizarea coridorului de mobilitate SUD”, iar orizontul de timp pentru care au fost realizate prognozele pentru fiecare dintre aceste proiecte este:

- Primul an după implementarea proiectului analizat - 2024
- Ultimul an de sustenabilitate al proiectului analizat – 2029

Punctul de plecare în realizarea procesului de prognoză a traficului îl reprezintă cunoașterea nivelului actual al volumelor de trafic asociate rețelei de transport existente. Acest aspect a fost deja acoperit, prin realizarea contorizărilor de trafic descrise anterior.

Următorul pas îl reprezintă realizarea prognozelor pentru principalii indicatori socio-economici și demografici specifici zonei studiate. Aceste prognoze sunt realizate pe baza datelor oferite de principalele instituții specializate, respectiv Comisia Națională de Prognoză, Institutul Național de Statistică, precum și din analiza documentelor strategice existente la nivel local, respectiv Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă, Strategii de Dezvoltare Locale.

4.6.1 Evoluția istorică și prognozată a populației

Pornind de la datele istorice înregistrate în intervalul 2008 – 2017 și de la datele privind populația României până la orizontul anului 2060 prognozate de Institutul Național de Statistică (prognoză în care s-a ținut seama de populația stabilă pe sexe și grupe de vârstă înregistrată în cadrul recensământului desfășurat în octombrie 2011 și de fenomenele demografice: natalitatea, mortalitatea și migrația externă din statistica curentă), s-a estimat tendința de evoluție a numărului de locuitori rezidenți în aria de implementare până în anul 2026.

Tabel 6. Evolutia inregistrata a numărului de locuitori in arian de analiza

An	Volum populație locala (aria de analiza)
2021	22.624
2022	22.398
2023	22.174
2024	21.952
2025	21.733
2026	21.515
2027	21.752
2028	21.991
2029	22.321

4.6.2 Indicele de motorizare

Indicele de motorizare reprezintă unul dintre factorii care influențează numărul de deplasări la nivelul zonei de studiu, iar valorile sale sunt corelate cu evoluția PIB.

Conform datelor identificate pentru zona de analiza, gradul de motorizare la nivelul anului 2016 era de aproximativ 208 vehicule/ 1000 locuitori (pentru 2023 estimat 335 vehicule / 1000 locuitori). Valorile rezultate pentru indicele de motorizare corespunzător anilor de prognoză sunt evidențiate în tabelul de mai jos. În estimările realizate s-a ținut cont de prognozele asupra creșterii gradului de motorizare la nivel național, în special datorită influenței importante a deplasărilor efectuate de turiști, precum și a traficului de tranzit.

Tabel 7. Prognoza evoluției indicelui de motorizare si volumele de vehicule pentru regiunea analizata

An	Volum populație locala (aria de analiza)	Indice de motorizare (veh / 1000 loc)	Nr. Vehicule local	Nr. Vehicule tranzit MZA	Numar total estimat de vehicule
2024	21.952	339	7.450	10.280	17.729
2025	21.733	344	7.471	10.177	17.647
2026	21.515	348	7.492	10.076	17.568

2027	21.752	352	7.651	10.186	17.836
2028	21.991	355	7.812	10.298	18.110
2029	22.321	359	8.005	10.453	18.458

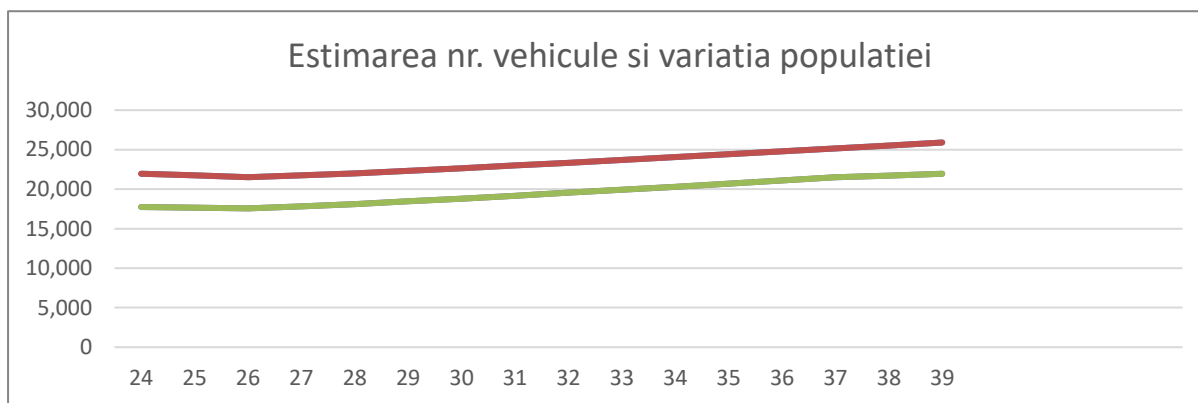


Figura 22 – Evolutia estimata a populatiei vs nr. de vehicule, pentru perioada de analiza

4.7 Infrastructura de transport

4.7.1 Conexiuni in teritoriu

Municipiul Oltenița se află așezat în partea sudică a României, aproape de extremitatea vestică a județului Călărași, la numai 2,5 km de confluența râului Argeș cu fluviul Dunărea pe malul stâng al acestora.

Suprafața teritoriului administrativ al municipiului Oltenița este de 10348,00 ha.

Municipiul Oltenița se află în apropierea coridorului pan-european de transport IX, la aproximativ 75km (1 oră) de acesta. Coridorul asigură infrastructura Europei pe relația Nord-Sud, pornind de la Marea Baltică (Lituania) și Golful Finic Sct Petersburg, în direcția Moscova - Kiev - Chișinău - România - Ruse - Stara Zagora - Svilengrad - Alexandropol.

Accesul în Municipiul Oltenița se face prin patru porți de intrare:

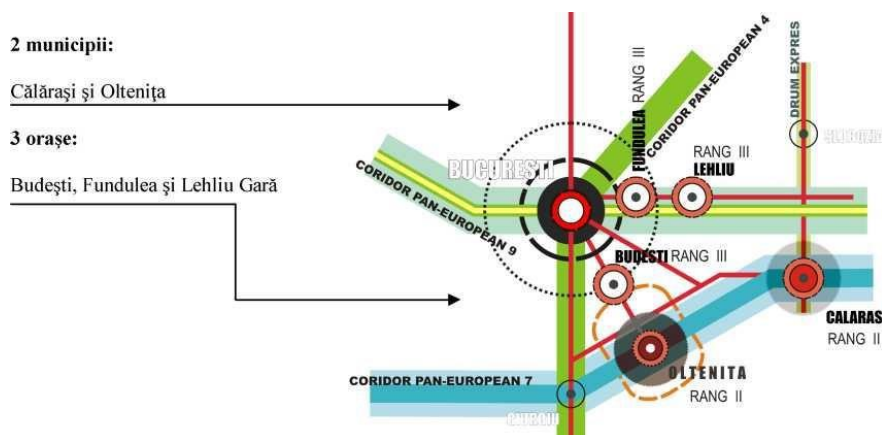


Figura 23 – Principalele rute de acces în Municipiul Oltenița (sursa PMUD 2021 - 2027);

Deschiderea la fluviul Dunărea, distanța relativ mică de capitală și municipiul Giurgiu (o oră), constituie un important element de dezvoltare economică legată de transporturi, construcții, turism, servicii etc.

4.7.2 Infrastructura rutiera

Municipiul Oltenița și zona sa periurbană prezintă trei categorii principale de circulație - rutieră, feroviară și fluvială - cu un trafic moderat având în vedere poziția sa la limita de sud a țării. Circulația rutieră prezintă o tramă stradală ordonată, rectangulară, determinând o formă alungită a localității pe direcția nord-sud și dezvoltată între râul Argeș și traseul căii ferate spre București.

Conform datelor din fișa localității pentru anul 2021 obținută de la I.N.S., lungimea totală a străzilor orașenești este de 57 km, din care modernizate și asfaltate 40 km.

Relațiile municipiului cu teritoriul înconjurător, pe căile rutiere majore, sunt asigurate de către:

- DN 4, spre București, cu două benzi de circulație modernizate;
- DN 31, spre Călărași, cu două benzi de circulație modernizate ;
- DN 41 spre Giurgiu, cu două benzi de circulație modernizate inclusiv pod peste râul Argeș;

Cele trei axe majore asigură penetrațiile în municipiu Oltenița a tuturor categoriilor de trafic.

Alături de axele de penetrație în municipiu, mai există artere de drum național astfel: DN41A, DN31A și DN TRAFIC GREU.

La nivelul municipiului, circulația auto majoră se desfășoară pe două axe. Axa nord-sud pe DN4, Bdul. 22 Decembrie, Bdul. Tineretului, Șoș. Portului și axa vest-est pe DN41 și DN31. De asemenea mai există și categoriile de drumuri naționale complementare, DN41A, care face legătura dintre DN41 și DN31A, DN31A care face legătura, în partea de est a

municipiului, între DN31 și DN4 - Șoseaua Portului, fiind în prelungirea DN Trafic Greu, sau strada Viilor, care face legătura dintre DN31 și DN4 - în partea de nord a localității.

Rețeaua de străzi principale este atipică pentru un oraș de câmpie cum este Oltenița. Dacă în periurban principalele căi de acces în oraș au o dispunere radială, în oraș rețeaua majoră în marea ei parte (aprox. 70%) are o dispunere asemănătoare cu orașele de deal și de munte cu o dispunere lineară orientată sud-nord.

Pe drumurile publice se respecta, pe cat posibil, Normele metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea de executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului, aprobate prin Ordinul comun M.I. - M.T. nr. 1112/411, în baza art. 5 alin. 6 din OUG 195/2002, republicată și art. 8 din Regulamentul de aplicare a OUG 195/2002, republicată.

În ansamblul ei rețeaua principală de căi de comunicații este una de tip rectangular, majoritatea străzilor intersectându-se în unghi drept (specific urbanizării după anii 1940) și dezvoltat paralel cu limita naturală (Dunarea) și de-a lungul drumului major (DN4):

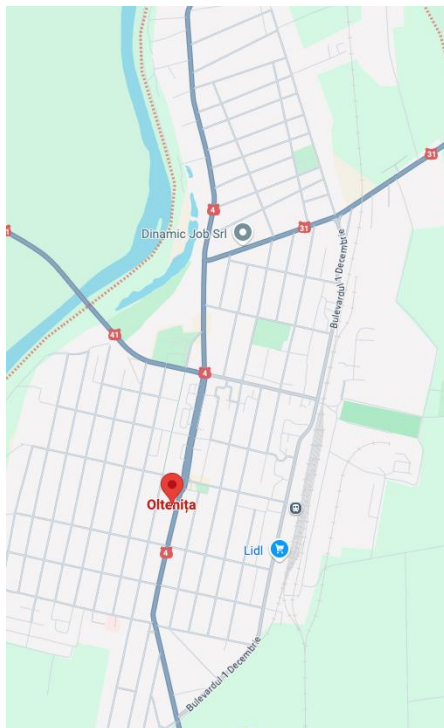


Figura 24 – Structura de urbanizare a localității

Municipiul Oltenița este străbătut de la nord la sud de drumul național DN4. Acesta în intravilan are numele de Bdul. 22 Decembrie, Bdul. Tineretului respectiv Sos. Portului. Pe direcția est-vest este străbătut de DN41 și DN31, Șos. Călărași respectiv Bdul. Mărășești.

Rețeaua stradală a municipiului Oltenița are o tramă stradală de tip radial compusă din străzi de categoria II, III și IV.

Arterele principale din oraș sunt Bdul. 22 Decembrie, Bdul. Tineretului, Bdul. 1 Decembrie, Șos. Călărași, Bdul. Mărășești și Șos. Portului.

Rețeaua de căi de comunicații și transport prezintă următoarele particularități și aspecte critice:

- relațiile rutiere ale orașului cu teritoriul învecinat sunt realizate prin cele trei drumuri naționale, ce diverg din municipiu înspre toate localitățile din județ și din țară;
- capacitatea portantă a Șos. Călărași și Bdul. 22 Decembrie este aproape de limita maximă în unele perioade ale anului.
- pe majoritatea străzilor pe prima bandă, sunt parcate autovehicule chiar dacă nu sunt amenajate parcuri. Această situație coroborată cu profilele sub norme și suprafața necorespunzătoare a tramei stradale duc la ștrangularea traficului, face dificilă circulația pe aceste străzi și crește timpul de parcurgere a acestora.

- 32% din totalul de străzi au suprafață de rulare neconformă pentru o circulație în condiții normale. Iarna, mare parte din acestea devin impracticabile.
- existentă fundături cu lungime mai mare de 100m fără a avea amenajat spațiu de întoarcere a autovehiculelor iar acestea sunt în marea lor majoritate străzi de cat. IV.
- străzile de asfalt și cele pietruite au amenajate trotuare cu lățime de 1,00-1,50 m.
- unele parcări din zona blocurilor nu sunt amenajate corespunzător. Autovehiculele sunt parcate pe spații verzi.
- sunt prezente în trafic pe rețeaua principală vehicule cu tracțiune animală chiar și pe drumurile naționale
- majoritatea intersecțiilor nu sunt dirijate cu semne de circulație.

4.7.3 Situația locurilor de parcare

În ceea ce privește sistemul de parcare, în Municipiul Oltenița există facilități pentru parcare. Acestea sunt administrate de către Primărie iar în conformitate cu Regulamentul de parcare în vigoare în prezent parcare pe domeniul public se face pe principiul „primul sosit – primul servit”, și nu există sisteme de rezervare, contorizare sau semnalizare.

În ceea ce privește staționarea, în Municipiul Oltenița nu este implementat niciun sistem inteligent de transport pentru monitorizarea/semnalizarea spațiilor de parcare și informarea asupra locurilor libere sau pentru taxare automată.

4.7.4 Infrastructura de transport public

În regiune, funcționează linia de tren R / autobuz, având următorul program de circulație:

Linie	Direcție	Ora			
R	Titan Sud Hm.	5:47	R	Titan Sud Hm.	15:50
R	Oltenița	7:06	R	Oltenița	17:05
R	Titan Sud Hm.	7:44	R	Titan Sud Hm.	17:20
R	Oltenița	8:59	R	Oltenița	18:37
R	Titan Sud Hm.	9:14	R	Titan Sud Hm.	18:50
R	Oltenița	10:31	R	Oltenița	20:08
R	Titan Sud Hm.	10:45	R	Oltenița	21:39
R	Titan Sud Hm.	12:16	R	Oltenița	22:33
R	Oltenița	13:33	R	Oltenița	0:12
R	Titan Sud Hm.	14:16	R	Titan Sud Hm.	3:26
R	Oltenița	15:32	R	Titan Sud Hm.	4:10

(sursa: <https://moovitapp.com/index/ro/transportpublic-Olteni%C5%A3a-Bucure%C8%99ti-stop631165666-2960>)

➤ **Aspecte administrative**

În vederea implementării proiectului, a fost creată Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Oltenita”), din care fac parte:

- Municipiul Oltenita – lider de parteneriat
- Comuna Chirnogi
- Comuna Mitreni
- Comuna Ulmeni,

La nivelul municipiului Oltenita, este în proces de organizare operatorul de transport public SC Transport Metropolitan Oltenita SRL, având acționariat public (Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Oltenita”).

➤ **Flota de vehicule**

Aceasta are în curs de operationalizare un număr de 5 (cinci) autobuze electrice, noi, moderne și care vor fi echipate cu întreaga infrastructură ITS necesară desfășurării serviciului de transport modern. Principalele caracteristici ale autobuzelor achiziționate sunt:

- marca: GRANTON
- tip: GTZ6129BEVR, lungime: 10.8m
- nr. de locuri: total 73, din care pe scaune 25

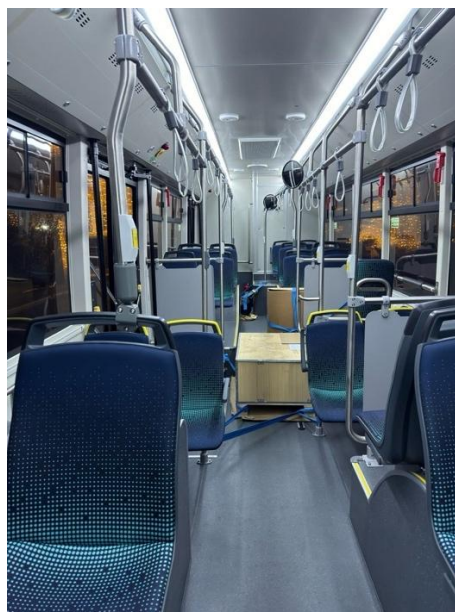


Figura 25 – Autobuzele achizitionate in cadrul proiectului „Transport verde in zona urbana Oltenita” de catre Municipiul Oltenia

Functionarea serviciului de transport public local se va realiza in baza contractului – cadru de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate in Municipiul Oltenita si localitatile apropiate, incheiat intre Municipiul Oltenita si Societatea Transport Metropolitan Oltenita SRL, apobat prin H.C.L. Perioada de valabilitate a contractului se va prevedea pana la incetarea situatiei de urgenta determinata de incetarea efectuarii

serviciului de transport public local de persoane, determinata de sistarea activitatii de catre operatorul care asigura acest serviciu pe raza municipiului, dar fara a depasi doi ani de la semnarea contractului.

Operarea serviciului de transport public este realizata cu un parc format din toate cele 5 vehicule.

➤ **Infrastructura de incarcare**

In vederea incarcarii corespunzatoare a vehiculelor, s-a achizitionat si urmatoarea infrastructura:

- 5x **statii cu incarcare lenta** - marca Hiconics, tip incarcare: lenta, putere de incarcare: 60kW
- 3x **statii cu incarcare rapida** - marca Hiconics, tip incarcare: rapida, putere de incarcare: 150KW)

Cele 8 statii (5 cu incarcare lenta si 3 cu incarcare rapida) sunt amplasate la adresa: Str. Cuza Voda nr. 169-171, mun. Oltenita

➤ **Statiile de calatori si facilitatile aferente**

In prezent, sunt in curs de amenajare statii de calatori. Acestea vor fi dotate cu urmatoarele facilitati:

- Adaposturi de calatori;
- Sisteme de informare a calatorilor prin panouri de informare;
- Automate de vanzare titluri de calatorie (numai in statiile majore).



Figura 26 – Exemplu tipic de statie de calatori moderna dotata cu adapost de calatori si panou de informare



Figura 27 – Exemplu de panou de informare calatori tip LED

Statiile de calatori vor fi amenajate si dotate prin proiectul complementar „*Sistem de Transport Inteligent in Municipiul Oltenita*”, finantat prin PNRR, Componenta C10- Fondul local

➤ **Sistem de taxare (ticketing sau eTicketing)**

Pentru autobuzele noi este in curs de implementare un proiect de tip eTicketing, parte integrata a proiectului „*Sistem de Transport Inteligent in Municipiul Oltenita*” (la data elaborarii documentatiei aflat in curs de implementare), acesta urmand sa integreze urmatoarele componente si sisteme:

Prin utilizarea de platforme informatice moderne și a software-ului destinat coordonării operative pentru sprijinul deciziei se va ajunge la un sistem funcțional, oferind posibilității de integrare și interoperare moderne, online.

In figura următoare este ilustrata o vedere de ansamblu a sistemului de eTicketing, informare calatori si dispecerate optim pentru Municipiul Oltenita și modelul de interconectare a diferitelor sisteme și locații:

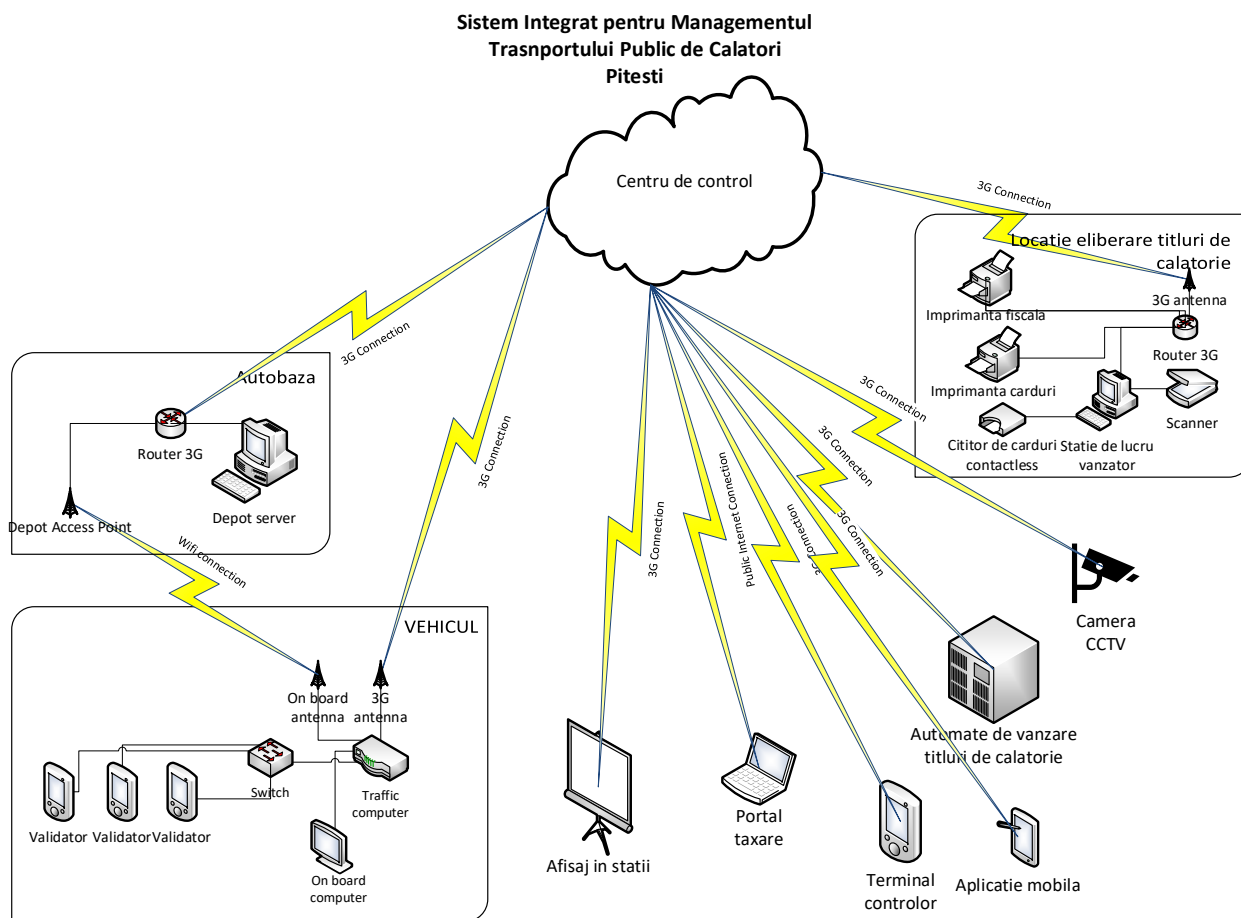


Fig. 1.1

Figura 28 – Concept de arhitectura de sistem propus

Anterior, in municipiul Oltenita nu a fost implementat un sistem de ticketing pentru serviciile de transport public de calatori, astfel ca operatorii care efectueaza servicii de transport realizeaza taxarea prin incasare de numerar.

NOTA: Din punct de vedere fizic, schema prezinta varianta ideala cu totalitatea sistemelor de management a mobilitatii in oras – acestea se implementeaza in proiecte diferite, complementare, in limitele resurselor de timp, administrative si financiare.

Din punct de vedere fizic, sistemul este organizat în următoarele arii de implementare:

- Arhitectura de automatizare și colectare date din teren;
- Rețea de date sigura și de mare capacitate;
- Arhitectura de servere;
- Consolele operatori și dispecerate;
- Sistemele de afișare in Dispecerat (wall-display);

- Sub-sistemele de menținere a condițiilor de funcționare normale (climatizare, alimentare cu energie, monitorizarea sub-sistemelor, securitate etc.)
- Sistemele de afisare a informațiilor pentru calatori (VMS)
- Sub-sistemul de eTicketing, inclusiv echipamentele de vanzare bilete in teren
- Sistemele imbarcate (la bordul vehiculelor): validatoare de calatorie, calculatoare de bord, infrastructura aferenta;
- Sutiia de aplicatii software pentru operarea si managementul sistemului;

In plus, soluția propusa permite realizarea de dispecerate locale (sau reorganizarea ori îmbunătățirea dispeceratelor existente), întrucât, experiența acumulata pe plan mondial cu privire la sisteme de management metropolitan demonstrează faptul ca, în general, o data cu creșterea volumică a sistemelor se implica și angajarea unor volume mari de persoane, specializate, distribuite în sub-centre organizate zonal sau pe specialități (de exemplu Poliție Rutiera, deservire zonala sau sectoriala etc.).

Avantaje ale dispeceratului integrat:

- ✓ Asigura coordonarea și monitorizarea activităților din teren, precum și buna functionare a sistemelor automate de eTicketing;
- ✓ Realizează economii mari de resurse logistice, tehnice și financiare – prin micșorarea numărului de persoane implicate în managementul din teren, folosirea unui sistem de comunicații unic;
- ✓ Permite integrarea în cadrul aceluiasi sistem a subsistemelor dezvoltate pe plan local – sistemul de management al transportului public;
- ✓ Permite dezvoltarea ulterioară a structurii, prin integrarea structurilor dezvoltate la nivel local;
- ✓ Permite implicarea financiară a structurilor administrației publice pe care le deservesc.

Din punct de vedere tehnic, arhitectura sistemului va asigura platformă de implementare și operare a sistemului, aceasta având următoarele caracteristici:

- sistem standard, realizat pe platforme deschise, multisistem, multilocatie, compatibil cu sistemele și rețelele de acces ale operatorilor;
- platforma deschisă, compatibila cu sistemele de procesare date actuale și cu sistemele de operare folosite în prezent, astfel încât sistemul să poată fi dezvoltat și îmbunătățit pe parcurs, fără să fie necesară realizarea unei platforme suprapuse;
- sistem unitar de înregistrare și baza de date aferenta, necesara în principal pentru stocarea datelor și a informațiilor vehiculate în sistem, dar și pentru realizarea de statistici și analize care să duca la optimizarea și creșterea performantelor sistemului;
- aplicație locală independentă, rulată pe un server propriu sistemului, capabilă să opereze în mod multi-terminal, extensibilă din punct de vedere al numărului de utilizatori sau de entități de intrare;

- aplicație multi-dispecer locală, rulată pe mașină fizică proprie sistemului, capabila să suporte extensii și să preia dispeceri noi
- platforma de transmisie și procesare locală redundanta, cu posibilități de management la nivelul fluxurilor de date
- sistem scalabil, redundant, capabil să accepte extensii ulterioare de ordin mare (pană la 5 ori).

În ansamblul său, sistemul va fi format din următoarele componente:

Validatoare

La nivelul validatoarelor va funcționa aplicația de validare a titlurilor existente în conturile cardurilor, ale codurilor QR sau validarea biletelor de hartie (numai la nivel de contorizare), ce vor fi prezentate spre validare. Vor fi validate toate tipurile de identificatori specificați în acest capitol anterior.

Validatoarele vor trebui să fie certificate de către producător EMV Level 1 și Level 2 pentru efectuarea plăților cu cardul bancar, și vor trebui să fie certificate EMV Level 3 de către o bancă ce desfășoară operațiuni pe teritoriul României, care va trebui să pună la dispoziție o declarație în acest sens.

Validatoarele vor trebui să asigure și mecanism de control al titlurilor validate, atât cu carduri, de călătorie, cod QR, carduri bancare cât și cu bilete de hartie. Validatoarele vor fi dotate cu o imprimantă termică pentru validarea biletelor de hartie (menținute în uz în prima fază de operare).

Aplicația de vehicul

Reprezintă aplicația de interfață vizuală a șoferilor cu sistemul de e-ticketing. Această consolă va rula pe display-ul calculatorului de bord al sistemului de Management de flota, pe care se va afișa și interfața aplicației de Management de flota (modulul de la nivelul vehiculului).

Acesta este unul din nivelele la care se realizează integrarea dintre componenta de Management de flota și cea de e-ticketing.

Licență software OBU

Reprezintă componenta la nivel de vehicul a sistemului de Management de flota. Asigură conexiunea cu componenta centrală a aplicației de Management de flota, primește datele referitoare la planificarea prestației și transmite către componenta centrală a poziției curente a vehiculului. Afișează șoferului și gradul de aderență la graficul planificat.

Acesta fiind modulul principal, rulează pe Calculatorul de bord de trafic. Interacționează cu interfața grafică a șoferului, care rulează pe Computerul de bord, expunând prin intermediul acestuia datele referitoare la starea vehiculului și preluând setările introduse de șofer.

Aplicația de controlor

Va rula pe terminalele de controlor. Va asigura funcționalitatea de control a identificatorilor cu care au fost validate sau plătite direct la validator călătoriile (carduri contactless de călătorie, coduri QR digitale sau tipărite, carduri contactless bancare).

Punct de descărcare date

Asigură modalitatea prin care se transmit către validatoarele din vehicule configurări de la nivelul Back Office sau update-uri software. La sosirea în autobaze, validatoarele din vehicule comunica cu aplicația de nivel autobază și preiau configurări sau update-uri.

Aplicația mobilă

Se va instala pe smart phone-urile călătorilor și va oferi posibilitatea de achiziție a titlurilor de călătorie sau de reîncărcare a acestora.

Va expune un cod QR digital ce va fi citit și validat de validatoare. Astfel, codul QR digital va fi unul dintre tipurile de identificatori utilizați de sistem pentru a fi puși în corespondență cu conturi în care să fie stocate titluri de călătorie. Conturile vor rezida în Back Office, ca și în cazul celorlalte tipuri de identificatori. De asemenea, va raporta numărul și locațiile de validare a biletelor de hartie.

În plus față de rolul de achiziție / reîncărcare a titlurilor de călătorie, aplicația mobilă va mai avea și rol de informare a călătorilor privind programul de funcționare a vehiculelor și estimarea sosirii acestora în stația indicată de călător. Călătorul va avea și posibilitatea determinării unei rute recomandate pentru deplasarea între două stații selectate pe hartă utilizând mijloacele de transport în comun.

Portal de taxare

Va oferi interfața web prin care călătorii pot interacționa cu sistemul. Va avea următoarele funcționalități:

- Achiziție sau reîncărcare de titluri tarifare în conturi preexistente
- Istoric al contului
- Chitanța electronică în urma plății direct la validator cu cardul bancar
- Informare călători privind graficul de circulație a vehiculelor, timpii estimați de sosire într-o stație indicată de călător.
- Ruta recomandată între două stații, cu utilizarea mijloacelor de transport în comun.

➤ Conditii de garare

Parcul auto folosit pentru transport public local de calatori este garat de fiecare proprietar de vehicule, in regie proprie. Nu exista o infrastructura de garare centralizata.

➤ Conditii de service si mentenanta

Parcul auto folosit pentru transport public local de calatori este intretinut de fiecare proprietar de vehicule, in regie proprie. Nu exista o infrastructura de service centralizata.

➤ **Analiza facilitati de intretinere**

Intretinerea parcului auto se realizeaza atat cu personalul propriu al operatorului de transport public, cat si prin apel la serviciile prestate de terti.

4.7.5 Managementul traficului rutier

In prezent in Municipiul Oltenita nu este implementat un sistem de management al traficului, circulatia desfasurandu-se conform reglementarilor prin semnalizare verticala si orizontala.

Pentru monitorizarea facila, Politia Locala are un sistem de camere video CCTV pentru supraveghere, amplasate in toate intersectii, insa principalul scop al sistemului il reprezinta asigurarea sigurantei cetatenilor;

Un alt aspect asigurat prin implementarea sistemului a vizat respectarea conditiilor legale de deplasare in trafic, prin impunerea unei viteze de deplasare constante si limitate superior pe arterele principale. Astfel, s-a asigurat realizarea unui flux constant si optim al traficului, precum si reducerea semnificativa a numarului de incidente.

4.7.6 Transportul feroviar

Circulația feroviară reprezintă legătura directă a municipiului cu rețeaua națională, prin intermediul stației București. Linia ferată simplă, situată la limita de est a municipiului asigură legătura București - Oltenița prin stație terminus (stația cf Oltenița Oraș). Stația de călători împreună cu stația tehnică ocupă o poziție ușor accesibilă călătorilor.

Calea ferată simplă Oltenița - București asigură transportul de călători (inclusiv navetiști) și de mărfuri prin intermediul stației feroviare, amplasată favorabil în codul municipiului. Traseul liniei cf București - Oltenița străbate teritoriul municipiului Oltenița de la km cf 69+228 pana la km 81+440. Noul administrator al căii ferate pe sectorul Oltenița este SC. Transferoviar Grup SA. Cluj-Napoca. Actual circulă pe acest sector 2 perechi de trenuri (4 trenuri), număr insuficient pentru a asigura transportul eficient al celor cca. 3500 de navetiști din Municipiul Oltenița. Sunt astfel necesare lucrări de îmbunătățire a infrastructurii care să permită creșterea vitezei de rulare și scurtarea timpului de parcurgere a distanței Oltenița - București.

Ca racord din stația tehnică sunt asigurate legăturile feroviare la unitățile de depozitare, la zona industrială sud și la port. Traseul căii ferate curente cât și traseul racordurilor industriale intersectează artere rutiere importante. Ca racord din stația feroviară este asigurată legătura cu portul și unitățile industriale din sud.

4.7.7 Transportul fluvial

Portul Oltenița este situat la Km flu. 430 - Rada Portuara Km fl.428 - 431- malul stâng al Dunării, jud Călărași. Operatori principali sunt SCAEP Giurgiu Port și SC TTS SA București. Mărfurile operate de aceste societăți sunt: cereale, produse balastiera, produse de cariera.

Portul este de tip fluvial, permițând acostarea barjelor de până la max 2000 t, accesul pe apă fiind asigurat direct din șenalul navigabil al Dunării. Echipamentele existente în port sunt proprietatea operatorilor economici care desfășoară activități specifice, iar rampele agabaritice sunt proprietatea privată a CN APDF Giurgiu.

Intre km flu. 428 și 430+800, infrastructura portuară și terenul portuar în suprafață de 88.577,25 mp, înscris în cartea funciară nr. 21499, nr. cadastral 377, este proprietatea statului român, administrată de Ministerul Transporturilor și aflată în concesiunea CN APDF SA Giurgiu.

Adâncimea de acostare este de 3.00 m.

Portul este alcătuit din următoarele fronturi de acostare, dispuse din amonte spre aval:

- 4 rampe de acostare pentru transportul pieselor agabaritice;
- 200 ml front neoperativ -cheu pereat;
- 300 ml cheu pereat pentru încărcări/descărcări mărfuri.

Echipamente de operare constau în 3 macarale portic de cheu de 5tf x 32 m, având o capacitate de trafic de 525 mii t/an.

Căi de comunicații:

- acces rutier racordat la rețeaua stradală a orașului și în continuare legături la DN 4, DN 31 și DN 41;
- legături feroviare asigurate prin racordarea la gara orașului.

Traficul din portul Oltenița a urmărit tentantele generale la nivelul țării și a cunoscut un pronunțat regres după 1989, și datorită embargoului impus Iugoslaviei și implicit, afectării circulației pe Dunăre în sectorul de graniță cu aceasta țară. (Sursa datelor: <http://www.apdf.ro/Oltenița.html>)

Principală arteră de navigație europeană, Dunărea (TEN-T 18), asigură și facilitează prin intermediul porturilor fluviale Oltenița și Călărași schimburile comerciale cu țările europene riverane.

Documentații la nivel național (Conceptul strategic de dezvoltare teritorială România 2030 / Planul de Amenajare a Teritoriului Național)

În prezent portul și cheul aferent se află în proces de modernizare, lucrările majore propuse fiind:

- cheu vertical din palplanșe metalice tip "Larsen 607 n" la cota 7,30 m, etiaj local, ancorat la uscat prin tiranți metalici L = 160 ml;
- modernizare cheu pereat cu dale din beton prefabricat (prevăzute cu barbacane) pe lungimea L = 425 ml;
- cheu estacadă nou pe lungimea L = 80 ml; - cheu vertical din palplanșe metalice
- drum incintă portuară pe lungimea L = 500ml; + drum estacadă
- reabilitare rampe agabaritice

- dragaj în zona danelor de operare;
- alimentarea cu energie electrică a danelor în vederea asigurării consumului de energie electrică a operatorilor portuari, precum și refurnizarea de energie electrică la navele staționate în danele de acostare;
- alimentarea cu apă a danelor nou construite prin racordul acestora la rețeaua de apă existentă, pentru asigurarea apei necesare activității portuare și a refurnizării la nave;
- sistem de canalizare a portului prin racordul acestuia la rețeaua orașului Oltenița;
- instalație de stins incendii;
- sistem de iluminat perimetral și incintă portuară;
- sistem de supraveghere video.

4.8 Analiza traficului – incarcare si matrici de cerere

Datele de trafic culese pot fi folosite pentru identificarea fluxurilor majore din municipiu, intensitatea traficului pe rețeaua majoră de căi de comunicații și identificarea străzilor a căror capacitate de preluare a traficului este depășită prin indicele “debit- capacitate” (raportul dintre traficul înregistrat și capacitatea de preluare a străzii în Vet./h).

Valorile de trafic măsurate în cele 14 puncte au fost sintetizate în tabel. Conform datelor din acest tabel traficul din urbanul municipiului arată ca raportul debit capacitate nu are valori supraunitare, ceea ce înseamnă că traficul se desfășoară în condiții bune din punct de vedere al capacității de preluare al traficului. Există însă două intersecții DN4 cu Șoș. Călărași și Șoș. Călărași cu Bdul. 1Decembrie unde raportul d/c se apropie de limita maximă. Valorile sunt mai crescute în aceste două intersecții datorită:

- traficului de tranzit ce se desfășoară pe ruta DN4, Bdul 22Decembrie, Șoș. Călărași, DN31
- trecere la nivel cu cale ferată pe DN31

Punct de măsurare	Denumire stradă	Valori de trafic (Vet./h)	Capacitate Vet./h pt. V=40km/h	Indicele debit-capacitate
		înregistrate		
1	DN4	826	1400	0.59
2	Bdul. 22 Decembrie	1107	1400	0.79
3	Șoș. Călărași	738	1400	0.53
4	DN31	1348	1400	0.96
5	DN41	880	1400	0.63
6	Bdul. Mărășești	880	1400	0.63
7	Bdul. Mărășești	660	1400	0.47
8	Bdul. Republicii	325	1400	0.23
9	Bdul. Republicii	535	1400	0.38
10	Bdul. 1Decembrie	732	1400	0.52
11	Str. Dr. Lucian Popescu	275	1400	0.20
12	Str. Dr. Lucian Popescu	275	1400	0.20
13	Bdul. 1Decembrie	587	1400	0.42
14	Șoș. Portului	576	1400	0.41

Figura 29 – Valori de trafic determinate pe principalele artere din municipiu (sursa: Studiu de trafic, PMUD 2021-2027).

Concluziile măsurătorile de trafic sunt:

- Fluxurile importante sunt dispuse pe direcția N-E și N-V în proporție de 70-75% pe două trasee:
 - o DN4=>Bdul. 22Decembrie=>Șoș. Călărași=>DN31
 - o DN4=>Bdul. 22Decembrie=>Bdul. Mărășești=>DN41
- Flux secundar pe direcția N-S pe traseul Bdul. 1Decembrie=>Șoș. Portului.
- Arterele din rețeaua majoră de străzi din municipiu a căror capacitate se apropie de limita maximă de preluare a traficului sunt:
 - o Șoș. Călărași/DN31 în zona trecerii la nivel cu calea ferată
 - o Bdul 22 Decembrie în zona intersecției cu Șoș. Călărași

Restul străzilor care nu au fost cuprinse în tabel au în momentul de față capacitatea de a prelua traficul existent și în ipoteza valorilor maxime estimate, iar indicele debit-capacitate pe aceste artere nu depășește valoare de 0.30.

Trecerea la nivel cu calea ferată pe Șoș. Călărași/DN31 coroborată cu traficul de tranzit pe direcția Călărași- Oltenița aglomerează foarte mult intersecția dintre Șoș. Călărași și Bdul. 1 Decembrie și crește valorile de trafic pe Șoș. Călărași.

4.9 Situatia emisiilor GES

Transporturile rutiere reprezintă o sursă importantă pentru poluarea mediului. Este esențial să cunoaștem ariile în care activitățile corelate cu transporturile produc un efect negativ asupra mediului ambiant. În acest mod putem propune proiecte care să diminueze impactul negativ asupra mediului și să susținem o dezvoltare urbană durabilă, în care evoluția societății umane în toate aspectele sale este în armonie cu natură. În acest fel vom putea crea un viitor sigur pentru generațiile următoare și vom putea asimila evoluția așezărilor umane unui mediu sănătos, în care resursele naturale și elementele ecosistemului păstrează un grad ridicat de funcționalitate.

Utilizarea vehiculelor de producție veche generează emisii ridicate de CO₂ și poluare, deși considerând frecvența redusă de circulare și dimensiunea flotei, acestea pot fi considerate neglijabile.

Flota amplă de vehicule grele de marfa ale principalilor investitori economici tranzitează centrul orașului, cu efect de poluare a zonelor de locuit. La acest factor contribuie și lipsa pistelor pentru ciclism, acestea facând ca un număr relevant de potențiali bicicliști să prefere utilizarea vehiculelor personale (poluante), nefiind în siguranță atunci când utilizează bicicleta.

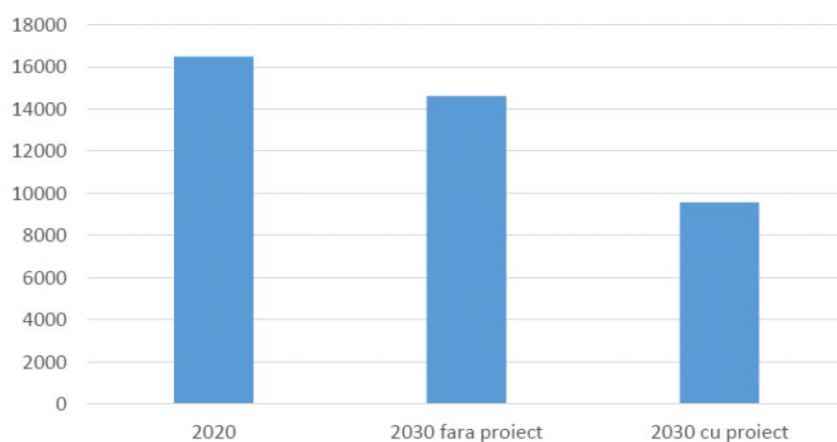


Figura 30 – Estimarea comparativa a volumelor de emisilor GES / CO₂, in scenariile cu/fara proiect (sursa: Studiu de trafic, PMUD 2021-2027).

4.10 Concluzii ale analizei de mobilitate

Analiza de mobilitate are drept scop analizarea situației actuale a circulației, evaluarea rețelei rutiere și estimarea efectelor generate în urma implementării noi sau modernizării ale infrastructurii de transport, a măsurilor de politică de transport și a oricăror intervenții care modifică structura și capacitatea de circulație a rețelei de străzi, prin utilizarea unui model de transport.

În acest scop, a fost realizată o analiză detaliată a infrastructurii rutiere, iar datele obținute au fost introduse într-un model de transport, care să permită analiza situației existente.

Ca urmare a analizei parametrilor generați de modelul de transport, precum și a documentelor relevante, au fost identificate principalele disfuncționalități pentru mobilitatea cetățenilor la nivelul traseului stabilit în Municipiul Olenita, evidențiate detaliat în capitolul corespunzător.

Sintetizând, aceste disfuncționalități sunt:

- Lipsa unui serviciu de transport public modern, coerent și organizat dinamic, în conformitate cu nevoile cetățenilor;
- Lipsa unei semnalizări corespunzătoare la trecerile de pietoni, atât prin iluminat asimetric cât și prin semaforizare;
- Volumele de trafic ridicate se înregistrează atât în zilele lucrătoare, cât și în weekend, datorită aportului adus de deplasările externe cu vehiculul personal, datorita:
 - Gradului foarte redus de utilizare a transportului public, datorat lipsei de vehicule și de atractivitate a acestui mod de transport;
 - Lipsei de accesibilitate la deplasarea cu bicicleta, datorită lipsei unei rețele corelate de piste de biciclete;
- Capacitatea de circulație a principalelor intersecții din orașe nu este depășită, în cele mai multe cazuri existând o rezervă. Cu toate acestea, în orele de vârf, există intersecții în care valoarea se apropie de limita de capacitate;
- Creșterea prognozată a traficului auto pe termen mediu va conduce la depășirea capacității de circulație în ore de vârf, cu aproape 20% (estimat) numai în orașul Oltenita, în unele intersecții (cele care se aglomerează și în prezent), ceea ce va conduce la congestii de circulație temporare, întârzieri în trafic, viteze de deplasare reduse și creșterea consumului de combustibil și al emisiilor GES.

Pentru remedierea acestor disfuncționalități, precum și pentru atingerea obiectivelor propuse privind mobilitatea urbană durabilă, au fost propuse și testate soluții în cadrul studiilor de caz realizate. În analiza proiectelor propuse și a scenariilor aferente fiecărui proiect, în realizarea studiului de trafic a fost respectată structura stabilită prin *Modelul M – Studiu de trafic*, anexă la *Ghidul solicitantului – Programele Operationale / Programul National de Redresare și Reziliență*.

Astfel, în cadrul studiului de trafic s-a urmărit testarea și fundamentarea următoarelor proiecte:

- **Modernizarea și dotarea transportului public, prin achiziția de vehicule de transport noi și moderne;**
- **Operationalizarea serviciului de transport public printr-un operator economic specializat și delegarea serviciului către acesta;**
- Implementarea serviciului eTicketing pentru transportul public, inclusiv automate de vânzare a titlurilor de călătorie;
- Dotarea operatorului de transport cu aplicații informatice moderne de management a flotei de călători (Fleet Management) astfel încât serviciul să fie eficient și

organizat dinamic, pentru utilizarea optima a resurselor si deservirea cetatenilor in cei mai buni parametri;

- Dotarea autobuzelor cu sisteme moderne de date: localizare GPS, calculator de bord, sisteme de contorizare a calatorilor, supraveghere video etc., astfel incat atat calatorii sa fie si sa se simta in siguranta dar si operatorul de transport sa beneficieze de date in timp real, astfel incat aplicatia de management sa actualizeze in timp real orarul de transport, resursele puse la dispozitie etc.;
- Dezvoltarea retelei de transport public pentru o acoperire cat mai mare atat la nivelul localitatii cat si in regiunea peri-urbana;
- Amenajarea statiilor de calatori la nivel corespunzator (alvelore de asteptare, adaposturi pentru calatori) si dotarea acestora cu panouri de informare a calatorilor, atat statice cat si dinamice;
- Implementarea unui sistem centralizat de monitorizare si management a transportului public (dispecerat);

Ca urmare a modelarilor matematice realizate, a rezultat faptul că **proiectul menționat este fezabil pentru a fi implementate, având un impact pozitiv important asupra mobilității urbane durabile si sigurantei rutiere.**

De asemenea, în concluziile analizelor realizate pentru proiectele individuale propuse prin studiile de caz, pe lângă recomandarea scenariului optim de implementare, au fost specificate și proiectele/măsurile interconectate care este posibil a fi implementate, în scopul sporirii efectului pozitiv al proiectelor în cauză.

5 Analiza necesitatilor

5.1 Viziunea de dezvoltare imediata in urban si periurban (*extras din PMUD 2021-2027)

Planul de mobilitate urbană durabilă al municipiului Oltenița propune proiecte/măsuri prin care sunt propuse rezolvări pentru problemele identificate în etapa de analiză a situației curente, avându-se în același timp în vedere obținerea unui sistem de transport eficient, durabil, integrat și sigur, care să susțină dezvoltarea economică și socială.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Oltenița are drept scop crearea unui sistem de transport care să asigure realizarea următoarelor obiective strategice:

- **Accesibilitate:** asigurarea de opțiuni de transport pentru toți cetățenii, astfel încât aceștia să aibă acces la destinațiile și serviciile esențiale.
- **Siguranță și securitate:** îmbunătățirea condițiilor de siguranță și securitate pentru toți utilizatorii sistemului de transport și pentru comunitate în general
- **Mediu sănătos:** reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie
- **Eficiența economică:** îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri
- **Calitatea mediului urban:** creșterea atractivității și calității mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblu.

La nivel periurban, așa cum a rezultat din evaluarea situației existente, ținând cont că Oltenița reprezintă un pol de atragere a călătoriilor din orașele/comunele învecinate, mai ales prin prisma locurilor de muncă cat și, a târgurilor de importanță regională, aceste localități contribuie la rândul lor, în zilele lucrătoare/de târg, la starea generală a mobilității din zona de studiu.

Obiectivele principale, la nivel periurban sunt următoarele:

- Creșterea accesibilității la transportul public
- Protejarea mediului prin încurajarea intermodalității și transferul către moduri de transport nemotorizate, respectiv către transportul public .

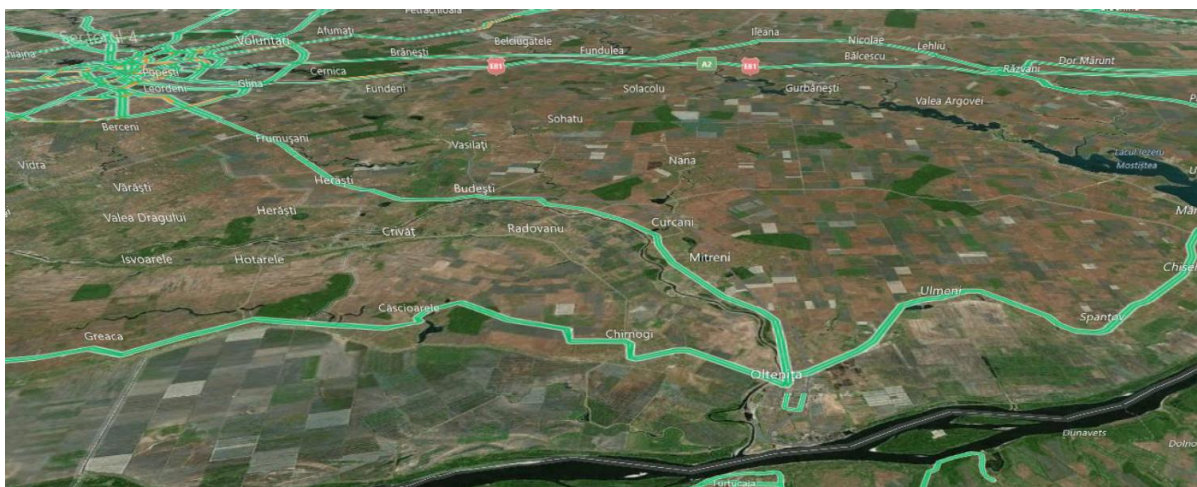


Figura 31 – Viziunea de mobilitate la nivel periurban, rutele majore relevante (sursa: PMUD)

La nivel urban, vor fi vizate toate cele cinci obiective strategice, după cum urmează:

- **Accesibilitate:**
 - Creșterea gradului de accesibilitate la transportul public, inclusiv pentru zonele de extindere a orașului, pe termen mediu și lung.
 - Creșterea accesibilității la zonele de interes, prin extinderea zonelor pietonale și a pistelor de biciclete
- **Siguranță și securitate:**
 - Creșterea siguranței circulației și reducerea numărului de accidente și a severității acestora
- **Îmbunătățirea percepției populației în ceea ce privește siguranța circulației, inclusiv prin creșterea siguranței pietonilor și bicicliștilor**
- **Mediu sănătos:**
 - Reducerea poluării atmosferice
 - Reducerea poluării fonice
 - Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din traficul rutier motorizat
 - Reducerea deplasărilor cu autoturisme particulare
- **Creșterea utilizării modurilor de transport alternative și a transportului public**
 - Încurajarea electromobilității
- **Eficiența economică:**
 - Reducerea costului timpului de călătorie
 - **Introducerea unui transport public intern**

- Îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de mărfuri
- Calitatea mediului urban:
 - Extinderea spațiului public, respectiv a zonelor destinate modurilor de transport alternative: mersul pe jos și bicicleta
 - Reducerea impactului traficului asupra zonelor locuite, prin reducerea volumelor de trafic

La nivelul cartierelor, intersecțiilor și zonelor cu nivel ridicat de complexitate vor fi implementate proiecte punctuale, însă care fac parte din viziunea de ansamblu conturată în acest document și/sau din proiecte complexe incluse în viziunea pe nivelele superioare (peri-urban și urban). La acest nivel vor fi vizate următoarele obiective strategice, după cum urmează:

- Accesibilitate: Creșterea gradului de accesibilitate la transportul public, prin crearea de stații intermodale
- Siguranță și securitate: Creșterea siguranței circulației și reducerea numărului de accidente și a severității acestora
- Îmbunătățirea percepției populației în ceea ce privește siguranța circulației, inclusiv prin Creșterea siguranței pietonilor și bicicliștilor
- Mediu sănătos:
 - Reducerea poluării atmosferice
 - Reducerea poluării fonice
 - Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din traficul rutier motorizat
- Creșterea utilizării modurilor de transport alternative și a transportului public
 - Încurajarea electromobilității
- Calitatea mediului urban:
 - Reducerea impactului traficului asupra zonelor locuite, prin reducerea volumelor de trafic
 - Regenerarea urbană a spațiului public prin extinderea zonelor pietonale și a pistelor de biciclete

84

- Infrastructura de transport in comun;
- Infrastructura de stocare auto/ parcare;
- Principalele probleme ale traficului:
 - Aglomeratia din zona centrala, cu risc de crestere continua in urmatorii ani;
 - Calitatea infrastructurii rutiere;
 - Lipsa pistelor de biciclete si a rastelurilor;
- Cele mai adecvate solutii pentru eficientizarea deplasarilor:
 - Imbunatatirea conditiilor de circulatie cu transportul public;
 - Extinderea gradului de acoperire a transportului public;
 - Extinderea numarului locurilor de parcare;
 - Amenajarea aleilor si trotuarelor pentru facilitarea mersului pe jos.

Principalele concluzii retinute la nivel de PMUD ca urmare a colectarii datelor vizeaza gradul scazut de satisfactie al locuitorilor Municipiul Oltenita referitor la serviciile aferente transportului public, in conditiile in care acestia si-au exprimat disponibilitatea schimbarii comportamentului de deplasare prin utilizarea transportului in comun/ cu bicicleta/ mersul pe jos in defavoarea autovehiculului personal, in cazul in care li s-ar oferi conditii optime pentru aceste moduri de transport. Preocuparea fata de mediul inconjurator rezulta si din raspunsurile la intrebarea referitoare la poluare. De asemenea, se remarca faptul ca traficul greu nu este considerat o problema pentru mobilitatea cetatenilor Municipiului Oltenita, in conditiile in care un procent mare de vehicule de marfa tranziteaza orasul.

De asemenea, prin PMUD 2021 – 2027, s-au identificat si alte probleme sistemului de transport public, dintre care:

- Gradul redus de siguranta asigurat pietonilor, in special cand acestia se angajeaza in traversare, atat din cauza marcajelor imbatranite si greu vizibile cat si, in special in perioadele cu trafic aglomerat, din cauza timpilor extrem de mari de intarziere a vehiculelor la trecerile de pietoni, care genereaza un grad mare de irascibilitate si oboseala pentru soferi;
- Timpii foarte lungi necesari pentru parcurgerea traseelor, atat din cauza traseelor lungi cat si a vitezei generale (tehnica si comerciala) redusa.
- Intarzierile generate de numarul mare de opriri in localitate afecteaza dramatic si negativ deplasarea vehiculelor, atat a celor persoane (in acest segment inregistrandu-se un numar mare de turisti) cat si a transportului de marfa;
- Lipsa unui sistem centralizat de coordonare a transportului (dispecer) si lipsa informatiilor din teren la un punct central de coordonare, ceea ce face ca distributia flotei in teren sa nu fie uniforma, rezultand aglomerari inutile in unele zone si intervale de timp, cu efecte negative directe, atat in ceea ce priveste nemulțumirea calatorilor cat si in uzura prematura a vehiculelor si pana la degradarea neuniforma si rapida a carosabilului;

- Transportul public in regiune este ne-predictibil si nu respecta un orar standard, in principal din cauza intarzierilor ad-hoc inregistrate in teren, din cauza inexistentei unui sistem de prioritizare si sincronizare a traficului;
- Nu exista nici o solutie de informare a calatorilor in timp real, prin panouri cu mesaje variabile si/sau aplicatie on-line si mobile;

5.2.2 Circulatia rutiera

Principalul perturbator al traficului local il reprezinta traficul de tranzit, acesta fiind generat de faptul ca nu există o centură de ocolire a oraşului care să facă legătura dintre DN4, DN31, DN41 şi portul Olteniţa:

- traficul de tranzit intră în oraş pe Bdul. 22 Decembrie.
- traficul greu se desfăşoară pe reţeaua din municipiu, ridicând astfel nivelul de poluare fonică a aerului;
- aproximativ 15% din trama stradala principala are suprafaţa de pământ sau pietruita, lucru care face impracticabila circulaţia normala pe aceste străzi;

Ca si solutii, re remarca urmatoarele priorităţi:

- Realizarea variantei de ocolire a municipiului prin inelul periurban (legătură între DN4, DN31 şi DN41 şi devierea traficului greu pe acest inel
- Asfaltarea străzilor de pământ si pietruite.

5.3 Necesitatea si oportunitatea investitiei

La nivel national, european, dar si global, sectorul transporturilor este recunoscut ca fiind unul dintre cei mai mari contributori la cresterea poluarii mediului. De aceea, politicile si obiectivele autoritatilor europene si nationale stabilesc standarde de mediu din ce in ce mai stricte.

Uniunea Europeana are ca obiective:

- reducerea cu 20% a emisiilor poluante pana in 2020 comparativ cu anul 1990, anul de referinta;
- reducerea cu cel putin 40% a emisiilor poluante pana in 2030, comparativ cu 1990;
- Planul de Actiune privind Eficienta Energetica, adoptat in 2006, propune reducerea consumului de energie cu 20% pana in 2020;
- cresterea cu 20% a gradului de utilizare a energiilor neconventionale, regenerabile.

Nivelul ridicat de CO₂ din atmosfera se datoreaza in principal arderii petrolului, carbunelui si gazelor naturale. Plecand de la situatia de fapt ca aproximativ 90% din combustibili sunt fosili, reprezentand aproximativ 90% din consumul mondial de energie, este normal sa sa nu fie usor de a rezolvat aceasat situatie. 25% din consumul total de combustibili provine din

sectorul transportului, acesta fiind responsabil de cca. 20% din emisiile totale de CO₂ eliminate în atmosferă.

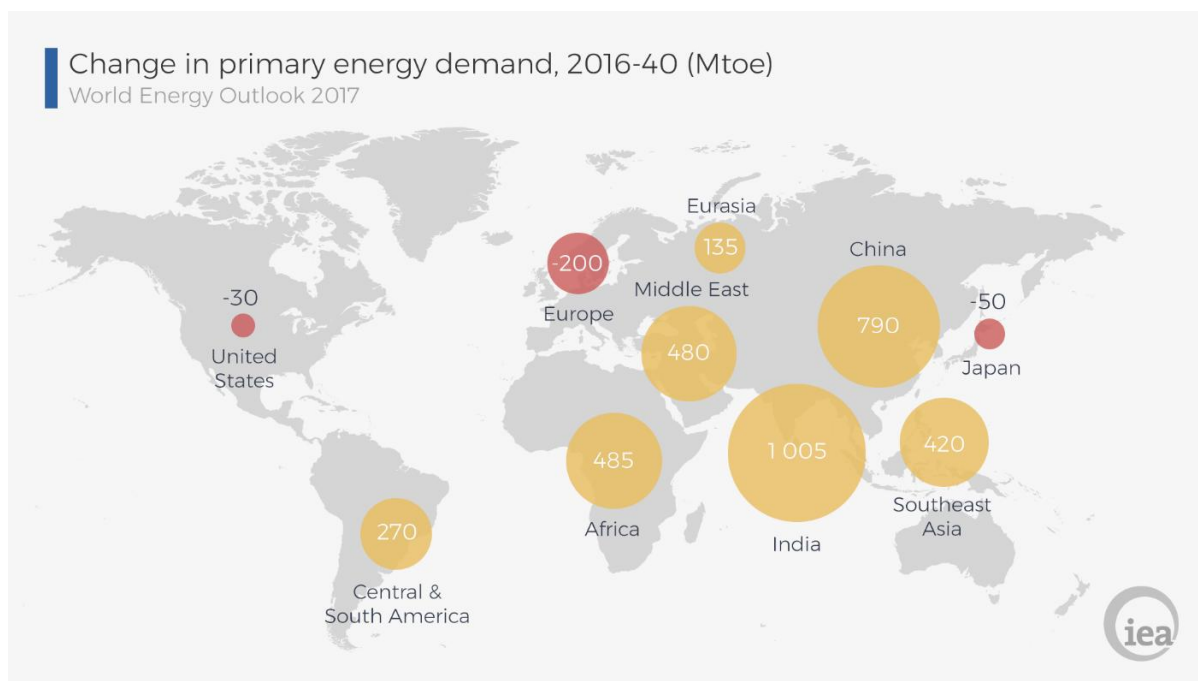


Figura 33 – Evoluția utilizării combustibililor fosili, 1990 – 2020 în lume (Schimbări în cererea de energie primară, 2016 – 2040 (Mtoe = milioane tone de petrol echivalent – sursa: IEA, 2020)

Ca o reacție la această situație, s-a dezvoltat, în ultimii ani, de la nivel de concept la acțiune practică, “mobilitatea verde/ durabilă”, cu autobuze electrice, CNG sau alte surse de energie alternative.

În aceste condiții, proiectarea unei rețele de transport locale și, ulterior, planificarea, calibrarea și operarea flotei sunt criterii de performanță de maximă importanță pentru operatorul de transport, din perspectiva dimensionării corecte a flotei de autobuze acționate cu energie verde, care să satisfacă și cerințele de planurilor de dezvoltare locală, cât și creșterea gradului de satisfacție a comunităților în legătură cu serviciul public de transport. În concordanță cu cele de mai sus, o atenție specială trebuie acordată și infrastructurii aferente fiecărui tip de energie verde, fie că vorbim de energie electrică (capacitățile bateriilor, timpii de funcționare în traseu, facilitățile, timpii și facilitățile de încărcare și mentenanță), CNG (sisteme transport și de stocare, infrastructura de încărcare și mentenanță).

Toate cele de mai sus trebuie să se reflecte în creșterea marjei de profit a operatorului de transport, prin scăderea costurilor și creșterea numărului de pasageri pe unitate de transport (autobuz), precum și în creșterea satisfacției, siguranței și securității călătorilor, într-o manieră mai bună decât cu mijloacele de transport clasice. Totodată, sunt și efectele indirecte, prevăzute și ele în planurile de mobilitate, respectiv: creșterea procentului de

utilizatori ai transportului public in detrimentul celui cu autoturisme personale, sistematizarea mai eficace a circulatiei, monitorizarea si fluidizarea traficului, in special in zonele centrale si la orele de varf etc.

Utilizarea pentru transportul public de calatori in zonele urbane a unei flote de autobuze ecologice prezinta o serie intreaga de avantaje: reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera, a poluarii aerului, precum si a poluarii sonore, toate acestea cu implicatii asupra sanatatii publice. Implementarea unui sistem de transport public cu autobuze ecologice promite beneficii importante pentru mediu si economie, precum si trecerea catre o mobilitate durabila in mediul urban.

Proiectul propune introducerea in circulatie a unor vehicule de transport public ecologice, implementarea unui sistem inteligent de transport (e-ticketing, sistem de informare a calatorilor, management de flota etc).

6 Solutii tehnico-economice posibile

6.1 Solutii tehnice

Tipuri de tehnologii de transport public ecologic

Din punct de vedere constructiv, dar si din perspectiva tipurilor de tehnologii finantate prin Programul National de Redresare si Rezilienta:

- **Autobuze cu baterii electrice (BEV)**, care inmagazineaza energia in diferite sisteme de baterii electrice, ce sunt incarcate peste noapte sau intermitent, pe traseu, sau la capetele de linie, in functie de optiunea functionala adoptata;
 - i. Autobuze electrice cu super-condensatori – permit incarcarea rapida (de ex. in capetele de linie) si deplasarea pe distante scurte (lungimea unui traseu urban);
 - ii. Autobuze electrice integral cu acumulatori – greutatea mare a acumulatorilor reduce considerabil capacitatea autobuzului;
- **Autobuze electrice hibride** – care genereaza electricitate la bord, in timpul operatiunii de utilizare a motorului diesel;
- **Autobuze alimentate cu CNG** – au un motor cu combustie interna, ce se alimenteaza cu gaz metan, iar aprinderea se face prin scanteie bujie.

a. Autobuze cu baterii electrice (BEV)

Autobuzele electrice pe baterii (BEV) sunt vehicule electrice sau pur electrice, cu propulsie electrica, sistemul utilizand energia chimica stocata in baterii reincarcabile. BEV utilizeaza pentru propulsie motoarele electrice.

Puterea acestor baterii provine de la setul de baterii ambalate, ele fiind incarcate in mod static, folosind echipamente mecanice si electrice.

Particularitati constructive si de operare

Din punct de vedere fizic, autobuzele electrice sunt similare autobuzelor conventionale actionate cu motoare Diesel, dar ele sunt extrem de diferite din punct de vedere constructiv si al modului de operare.

Cea mai mare diferenta consta in mecanismele de generare a puterii specific celor doua tipuri de autobuze, respectiv autobuzele clasice consuma motorina ce este supusa combustiei interne (transforma energia chimica in energie mecanica), in timp ce autobuzele electrice produc energia electrica cu care opereaza autobuzul electric, prin transformarea energiei chimice din baterii.

Aceste autobuze, datorita particularitatilor lor tehnico-functionale, sunt de regula utilizate in orase/ zone metropolitane, incarcarea bateriilor electrice fiind mai ieftina decat combustibilul utilizat de motoarele diesel.

Totodata, dat fiind specificul modului de conducere a autovehiculelor in zonele urbane, care consta in mare parte din accelerari si franari, ca urmare a aglomerarii traficului, in special la

orele de varf, autobuzul electric este superior celui cu motor diesel deoarece, în situațiile de frânare, poate încărca cea mai mare parte a energiei cinetice înapoi în baterii.

Operând în mediul urban, este important să fie minimizată greutatea „la gol” și cea rulantă a autobuzului. Condiția poate fi îndeplinită prin utilizarea aluminiului ca material principal de construcție pentru autobuz, a panourilor compozite și a altor materiale ușoare.

Bateriile electrice

Bateriile electrice ale autobuzului sunt de mare capacitate, sunt alimentate cu electricitate și necesită încărcare regulată. În prezent, există două sisteme de încărcare a bateriilor electrice, respectiv:

- „Încărcare lentă”: se caracterizează prin alimentarea cu energie electrică de la o stație de încărcare, mai lent, într-o perioadă mai lungă de timp; acest tip de încărcare se utilizează cel mai frecvent peste noapte, pentru câteva ore, în funcție de tipul bateriei;
- „Încărcare rapidă”: implică alimentarea cu cantități mari de energie electrică din rețea în perioade scurte, de obicei 15 minute sau mai puțin. Încărcarea rapidă se realizează în timp ce autobuzul se află pe traseul sau obișnuit și este de regulă denumită „încărcare pe traseu”. Acest tip de încărcare poate scurta însă semnificativ durata de viață a bateriei.

1. Autobuzele electrice cu supercapacitori (baterii rapide)

Prin alimentarea rapidă, se pot reduce considerabil greutatea și dimensiunile blocului de baterii, în paralel cu creșterea simultană a duratei de operare. În locul utilizării unui bloc de baterii de 300 sau 400 kWh, poate fi utilizat un bloc de 50 sau 100 kWh. Acest lucru are beneficii importante în reducerea greutății autobuzului și oferirea unor spații mai mari în interior pentru călători.

Încărcarea bateriilor electrice nu este la fel de simplă ca și alimentarea cu combustibil la autobuzele cu motoare Diesel, în acest caz, în vederea optimizării procesului de încărcare, fiind necesare:

- programarea și monitorizarea permanentă, astfel încât autobuzele să își poată efectua alimentarea în condiții de siguranță, fără opriri accidentale neplăcute, ce pot genera inconveniente pasagerilor;
- întreținerea adecvată și păstrarea în siguranță a bateriilor electrice;
- optimizarea proceselor de încărcare poate fi realizată prin diverse software-uri pentru gestionarea programului de încărcare specific autobuzelor electrice aflate în utilizare;
- analiza traseelor de rulare a autobuzelor electrice și a planificării rutelor (inclusiv programării sistemelor de tarifyare);

O soluție pentru a gestiona mai ușor această provocare, în funcție și de programul zilnic de transport al operatorului, este aceea de a achiziționa un număr de autobuze peste necesarul identificat, ceea ce ar putea să permită extinderea încărcării pe timpul nopții.

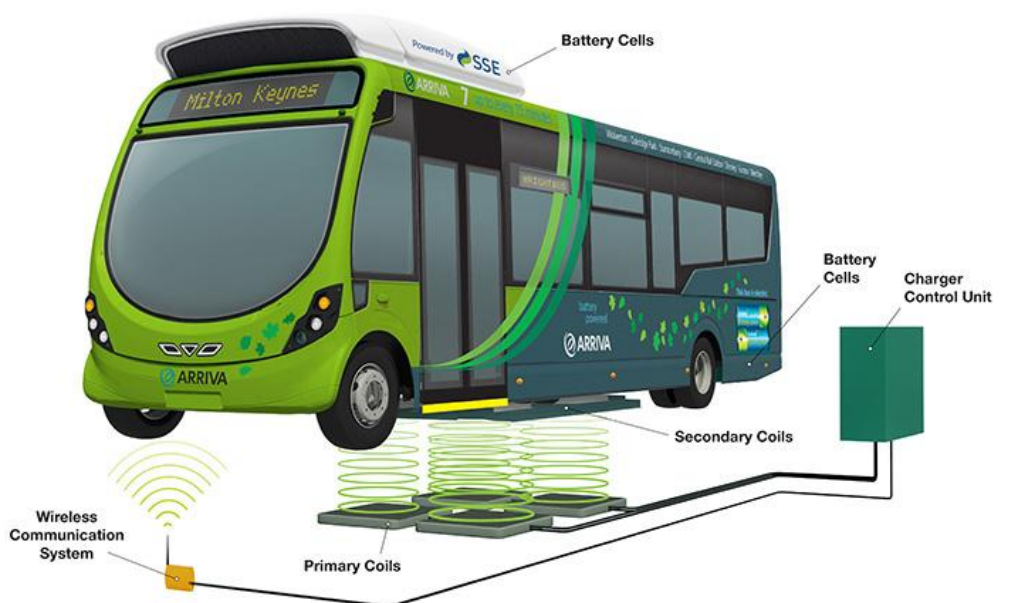
- in mod practic, programul de operare al autobuzelor electrice cu baterii trebuie sa ia in considerare si timpii de reincarcarea si sa stabileasca locatile in care trebuie sa se faca acest lucru, fara a afecta negativ programele de circulatie, dar mentinandu-le in parametrii optimi;
- dimensiunea bateriei are un impact semnificativ asupra succesului functionarii traseelor operate cu autobuze electrice; este necesara reducerea dimensiunii bateriei pentru a reduce costurile de capital suplimentare (prin scaderea costului de functionare);



Figura 34 – Solutie de incarcare a bateriilor autobuzului electric cu cablu (sursa: DC Circulator Bus)



Figura 35 – Solutie de incarcare a bateriilor autobuzului electric – pantograf (sursa: ESVE Australia si Volvo Bus Suedia)



ARUP

efis

masp

MITSUI & CO. EUROPE PLC

Figura 36 – Sistem de incarcare comandat prin inductie (sursa: Tech Xplore)

2. Sistemele cu condensatori / ultracapacitori (condensatori)

Aceste sisteme utilizeaza, in locul bateriilor, pentru a alimenta si stoca energia, dispozitive electrice pasive, care acumuleaza energia sub forma unui camp electric intre doua armaturi incarcate cu o sarcina egala, dar de semn opus.

Exista si solutii tehnice de alimentare si de stocare a energiei electrice care utilizeaza ultracapacitoare in locul bateriilor. Aceasta pot stoca insa doar aproximativ 5% din energia pe care bateriile litiu-ion o au pentru aceeasi greutate, limitandu-le la distante scurte de incarcare.

Cu toate acestea, ultracapacitoarele pot fi incarcate si se descarca mult mai rapid decat bateriile conventionale. Solutia de stocare a energiei bazata exclusiv pe ultracapacitori poate fi utilizata in cazul atobuzelor electrice care trebuie sa se opreasca frecvent si previzibil ca parte a functionarii normale.

Caracteristici:

a. din punct de vedere al operarii

- gama mai variata de dimensiuni pentru mediul urban, disponibile in lungimi de 6, 8, 10,7 m, 12 m si 18 m;

- limita de kilometri pana la descarcare dupa prima incarcare: 150 - 400 km, in functie de tipul si lungimea autobuzului;
 - limita de kilometri pana la descarcare dupa prima incarcare : 600 - 750 km, in functie de tipul si lungimea autobuzului;
 - flexibilitate ridicata a rutei;
 - nevoi de reincarcare: zilnic, intre 3-8 ore;
 - consumul de energie: 0,9 - 1,9 kwh/km;
- b. infrastructura
- necesitati aditionale de infrastructura;
- c. emisii poluante
- CO₂ eq: 0-500 g/km, in functie de tipul autobuzului;
 - NO_x (g/km): 0;
 - PM₁₀: 0;
- d. pret indicativ de achizitie: 300.000 - 500.000 Euro + TVA (in functie de caracteristici si dotarile suplimentare);
- e. aspecte economico - financiare:
- Costul Total al Proprietatii (TCO) a fost identificat ca fiind una dintre principalele bariere pentru dezvoltarea sistemului. TCO include: pretul de fabricatie, costurile pentru intretinere, exploatare, energie, distributie, infrastructura, emisii, asigurari;
 - raportandu-ne la pretul de fabricatie, putem sa constatam ca autobuzele electrice sunt mai scumpe decat cele cu motoare diesel;
 - daca luam in calcul infrastructura necesara, respectiv statiile de incarcare din garaje/ de-a lungul cailor de circulatie, solutia poate fi mai scumpa la achizitie.

O analiza obiectiva privind utilizarea **autobuzelor electrice** se prezinta astfel:

Avantaje	Dezavantaje
○ elimina poluarea (tehnologie curata) intalnita la autobuzele care functioneaza cu motor diesel, chiar daca performantele tehnologice ale acestora, ajunse in prezent la Euro 6, s-au imbunatatit substantial; ○ asigura performante dinamice cel putin egale cu cele oferite de	• sunt necesare elemente suplimentare de infrastructura: sisteme de prize de alimentare in garaj si/ sau pe traseu, conditii de garare in spatii inchise (in regiunile cu clima rece), sisteme suplimentare de ventilatie, de incalzire etc.; • preturi de achizitie ridicate;

mijloace de transport conventionale; ○ permit recuperarea energiei la franare sau pe parcurs; ○ exploatarea este mai facila; ○ au mobilitate foarte buna si viteze de croaziera suficient de mari pentru operarea cu eficienta maxima a transportului public in mediul urban/medii metropolitane; ○ exista suficient de multe oferte pe piata locala de energie pentru a o alege pe cea care asigura eficienta maxima, in conditiile realizarii sarcinilor curente de transport urban; ○ costurile anuale de functionare, datorita economiilor cu costurile de combustibil, vor fi mai scazute pentru autobuzele electrice decat pentru unitatile diesel	• timp mai lung pentru operatiunile de service; • training specializat pentru personal (soferi, echipele de intretinere); • datorita sistemului de incarcare a bateriilor la bordul autobuzului, greutatea acestuia creste considerabil, in functie si de solutia constructiva adoptata de producator pentru montarea acestora, astfel ca numarul de calatori din salonul autobuzului poate sa se reduca semnificativ (fie datorita restrictiilor privind cotele de greutate, fie datorita faptului ca spatiul este preluat de baterii); • disponibilitatea redusa a autobuzelor si reducerea capacitatii pasagerilor conduc la costuri de investitii echivalente, care nu sunt doar duble, ci chiar triple fata de un autobuz diesel conventional, in cazul in care ne raportam la acelasi nivel de serviciu; • din cauza limitarilor de raza, autobuzele electrice pot fi utilizate mai mult pe rutele mai scurte ale centrelor oraselor si astfel vor avea in general un kilometraj anual sub medie; • investitia anuala si costul de combustibil pe km al unui autobuz electric sunt, prin urmare, cu aproximativ 30-40% mai mari decat cele ale unui autobuz diesel conventional.
---	---

b. Autobuzele hibride

Autobuzele hibride cu motor electric conventional au caracteristici specifice motoarelor electrice si ale motoarelor electrice cu combustie interna si ale unui vehicul electric, avand un conector sau alt dispozitiv pentru alimentarea cu energie electrica.

Autobuzele plug-in hibride (PHEV) sunt vehicule electrice hibride care utilizeaza baterii reincarcabile sau un alt dispozitiv de stocare a energiei, care poate fi reincarcat prin conectarea la o sursa externa de energie electrica.

Particularitati constructive si de operare

Tehnologia motoarelor hibride (hibrizii) include motoarele electrice, un sistem de stocare a energiei (baterii tampon sau ultracapacitoare), un generator, sistemul de management al puterii si elementele de cuplare pentru a se putea asocia sistemului mecanic si sisteme electrice. Autobuzele hibride sunt dotate de asemenea si cu un motor cu combustie interna.

Autobuzul hibrid electric este pus in miscare de un motor electric mai mic decat un motor normal cu combustie interna. Pentru a obtine cresterea eficientei, bateria alimenteaza electric motorul, permitand astfel motorului cu combustie sa functioneze in perioade de eficienta maxima. Cele mai frecvent utilizate baterii in cazul vehiculelor hibride sunt plumb-acid sau nichel-metal hidrura.

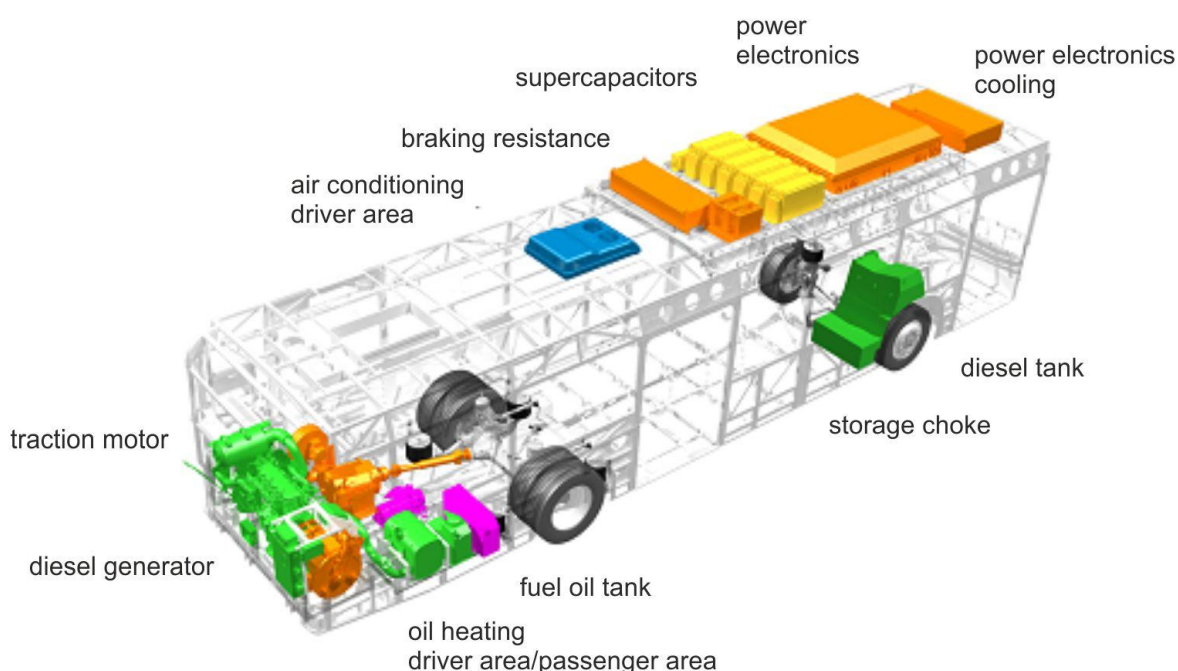


Figura 37 – Exemplu de configuratie de autobuz hibrid

Prin amplasarea unei statii de alimentare rapida la unul sau ambele terminale ale unei linii de autobuze, un autobuz hibrid sau electric poate fi utilizat intreaga zi pe energie electrica, fiind alimentat de fiecare data cand ajunge la un terminal al liniei sale. Alimentarea pe durata zilei

permite utilizarea unor baterii mai mici, mai usoare si mai ieftine decat pentru autobuzele care sunt alimentate doar noaptea. Micsorarea dimensiunii bateriilor permite mai mult spatiu la interior pentru calatori. Asadar, un autobuz hibrid poate fi transformat in autobuz complet electric, pastrandu-si totusi avantajele unui generator auxiliar pe motorina.

Pe langa beneficiile pe termen lung (gabarit redus si spatiu marit la interior), costul initial suplimentar al unui sistem de alimentare rapida per autobuz este compensat prin faptul ca alimentatorul montat la cota terenului poate fi utilizat simultan de mai multe autobuze autobuze.

Desi autobuzele actuale hibrid electrice pot functiona si cu motorina 100%, ele pot atinge doar o usoara crestere a distantei parcurse (cu 10 - 30%). Prin utilizarea sistemului de alimentare rapida, procentul de 100% motorina poate fi redus la 0 - 30% si 70 - 100% energie electrica, in functie de ruta, graficul de rulare si alti factori. Prin asigurarea unei alimentari rapide a autobuzelor hibride, se poate asigura o trecere flexibila la operarea partiala sau complet electrica.

Unul dintre cele mai mari avantaje ale autobuzului hibrid electric cu alimentare rapida, comparativ cu autobuzul complet electric pe baterii, este generatorul auxiliar pe motorina de la bordul vehiculului. Astfel, in cazul unei intreruperi a furnizarii energiei electrice sau a unui trafic aglomerat, autobuzul poate trece automat pe utilizarea generatorului auxiliar si continua functionarea pe motorina sau biocombustibili. Aceasta sursa de putere suplimentara ofera sistemului fiabilitate si incredere in orice conditii de vreme, trafic si operare, permitand si operarea complet electrica.

Hibrizii standard functioneaza in cea mai mare parte cu super-capacitori, in timp ce hibrizii plug-in functioneaza cu baterii electrice.

Caracteristici:

a. din punct de vedere al operarii:

- gama variata de dimensiuni pentru mediul urban, disponibile in lungimi de 10,7 m, 12 m si 18 m;
- autonomie: 600-900 km;
- flexibilitate ridicata pe rutele pe care circula;
- consum de energie: 3,3 Kwh/km;
- incarcarea la 2-3 zile, cate 5-15 min;

b. infrastructura:

- nu necesita o infrastructura suplimentara;

c. emisii poluante:

- CO₂eq: 700-1000 g/km;
- emisiile de oxizi de azot (NO_x): 0,7-1,1 g/km (pentru hibrizii diesel cu 30-40% mai mici decat vehicule diesel conventionale);

- autobuzele hibride diesel au prezentat cele mai scazute emisii de monoxid de carbon (CO) ale oricarui motor de autobuze testat, inclusiv CNG;
- d. pret orientativ: 250.000 – 270.000 Euro/ autobuz (in functie de dotari).

O analiza obiectiva privind utilizarea **autobuzelor hibride** se prezinta astfel:

Avantaje	Dezavantaje
○ se reduce consumul de combustibil cu aproximativ 30 %; ○ motorul cu combustie interna poate functiona permanent la turatie constanta, in regimul de randament maxim, suplimentul de putere in conditii speciale fiind furnizat de bateriile tampon; ○ se poate recupera energia de franare. La franare, motorul electric intra in regim de generator care debiteaza energie pe supercapacitori. Pentru aceasta, autobuzul trebuie sa fie dotat si cu supercapacitori in paralel cu bateriile tampon, acestia avand un timp scurt de incarcare (de ordinul secundelor) comparabil cu durata de franare. Numai bateriile pot recupera numai o mica parte din aceasta energie; ○ se reduce poluarea aerului cu 30 % (cu procentul de reducere a consumului de combustibili poluanti); ○ are autonomie mai mare fata de autobuzul electric (numai cu baterii); ○ bateriile tampon pot fi incarcate si din exterior (hibrid plug-in). In functie de marimea acestor baterii si de energia inmagazinata in ele,	• sistemul aflat sub tensiune ridicata implica riscuri de securitate; • un grad de uzura mai ridicat, datorita greutatii mai mari; • nu se elimina complet poluarea chimica prin gazele de ardere (doar aproximativ 30%); • persista zgomotul si vibratiile produse de motorul cu combustie interna; marimea acestora depinde de marimea (puterea) motorului; • utilizeaza combustibili fosili (motorina) in cele mai multe cazuri; • complexitate constructiva ridicata, greutate suplimentara, costuri de mentenanta mai mari cu 10-15% decat la autobuzele Diesel, mentenanta mai laborioasa; • dotari, instrumente si aparatura de masura si control specific celor doua tipuri de motoare; • este necesara o echipa de intretinere mai complexa (specialisi in motoare cu combustie interna, dar si specialist in tractiune electrica); • calificari si training mai complexe; • are toate componentele specifice unui autobuz electric (motor electric, invertor, baterii/ condensatoare

autobuzul poate fi si mai putin poluant; ○ autobuzul poate fi dotat cu motor cu combustie interna functionand si cu altfel de combustibili decat cei fosili (biogaz, biocombustibili etc.) sau mai putin poluanti (gaz metan, gaz petrolier etc.), deci poate deveni prin aceasta si mai putin poluant; ○ autobuzul poate trece automat pe utilizarea generatorului auxiliar si continua functionarea pe motorina sau biocombustibili.	tampon), dar si cele specifice unui motor cu combustie interna (rezervor combustibil, sistem de injectie, sistem de ungere, de racire etc.); • sunt necesare doua sisteme diferite de control si diagnosticare, unul specific pentru motoarele cu combustie interna si altul pentru actionarea electrica; • masa proprie mai mare din cauza dotarilor prezentate mai sus; • daca se opteaza pentru varianta hibrid plug-in, sunt necesare si statii de incarcare; • este o solutie de tranzitie de la autobuze diesel la cele electrice; • eficienta energetica (randament) mai mica decat a autobuzelor electrice; • pretul mai mare cu 30%-70% fata de cel al autobuzelor diesel, in functie de dotari, dar mai mic fata de cel al autobuzelor electrice (baterii mai mici).
--	--

c. Autobuzele alimentate cu CNG

Particularitati constructive si de operare

Autobuzele care functioneaza cu CNG sunt fabricate astfel incat sa aiba aceleasi performante si manevrabilitate cu cele specifice unui autobuz cu motor diesel, chiar daca uneori este posibila nevoia de a le creste viteza nominala si de a compensa capacitatea de cuplu inferioara a motorului alimentat cu CNG.

Acestea sunt dotate cu un motor cu combustie interna ce se alimenteaza cu gaz metan, iar aprinderea se face prin scanteie bujie.

Marimea si greutatea rezervoarelor CNG reprezinta o problema pentru toate vehiculele alimentate cu acest tip de combustibil, avand in vedere ca rezervoarele sunt cilindrice, ele neputand fi personalizate in alte forme de dimensiuni mai mici, care sa ocupe volume mai reduse.

Rezervoarele sunt mai mari decat cele cu motorina echivalenta si sunt fabricate din otel, otel armat cu fibre de sticla, aluminiu armat cu fibra de sticla ori integral din materiale compozite. Materialul preferat pentru tubulatura CNG este otelul inoxidabil, dat fiind natura coroziva a apei si a sulfului, compusi care pot fi gasiti ca si agenti contaminanti in CNG. Rezervoarele sunt proiectate sa reziste la presiuni de lucru de 3000 sau 3600 psi. Fonta, materialele plastice, aluminiul galvanizat si aliajele de cupru, cu peste 70% cupru, sunt interzise la constructia rezervoarelor destinate CNG, pentru ca ele nu au rezistenta necesara, inclusiv la agentii corozivi, pentru a putea asigura securitatea combustibilului, dar si a mediului inconjurator. Rezistenta rezervoarelor trebuie sa fie garantata si printr-o grosime mai mare a peretilor.

Chimia simpla a molecule de metan si caracteristicile de combustie ale gazelor naturale se combina pentru a obtine emisii mai scazute decat cele care provin de la motoarele diesel.

Abordari ale alimentarii cu CNG

Exista patru abordari generale ale statiei de alimentare cu combustibil pentru vehiculele CNG, respectiv:

- umplerea rapida directa;
- umplerea rapida din depozit;
- umplerea lenta (sau in timp);
- umplerea rapida/ lenta.

Operatiunile de incarcare pot varia foarte mult in functie de disponibilitatile de timp pentru alimentarea unui vehicul si numarul de vehicule incarcate pe zi.

Din punctul de vedere al companiilor de transport, optiunea pentru una dintre cele patru abordari pentru alimentarea cu combustibil se face astfel incat sa fie indeplinite cerintele operationale ale flotei, respectiv reducerea la minimum a capacitatii si a dimensiunii statiei de comprimare. Costul unui compresor de gaz creste proportional cu complexitatea design-ului si a capacitatii sale.

CNG este in mod tipic depozitat in cilindri proiectati pentru presiuni de lucru cuprinse intre 3.000 si 4.800 psi. Toate dispozitivele destinate sa stocheze sau sa transmita CNG trebuie sa reziste la presiuni de la 1,5 pana la de 4 ori mai mari decat presiunea de lucru a gazului. De asemenea, trebuie sa fie proiectate pentru stocarea gazelor naturale.

Caracteristici:

a. din punct de vedere al operarii:

- gama larga de vehicule pe baza de gaze naturale pentru mediul urban - disponibile in lungimi de 8 m, 10,5 m, 12 m si 18 m;
- autonomie/ incarcare: 350 - 500 km (in functie de lungimea autobuzului);
- autonomia cu a doua incarcare: pana la 900 km;

- flexibilitate ridicata pe rutele pe care circula;
 - consum de energie: 5,3 Kwh/km;
 - incarcarea la 2 zile, cate 5-15 min;
- b. infrastructura:
- necesita o infrastructura adiacenta: rezervoare, instalatie de incarcare, in incinta garajului;
- c. emisii poluante:
- CO₂eq: 700 - 1000 g/km;
 - PM₁: 0,08 g/km;
 - emisiile de oxizi de azot (NO_x): 2,8 g/km;
 - comparativ cu motoarele pe benzina, se reduc emisiile de monoxid de carbon cu 95%, emisiile de hidrocarburi cu 80% si oxizii de azot cu 30%;
 - zgomotul produs de autobuzele care sunt alimentate cu CNG este mai redus cu pana la 50% fata de cel al masinilor similare prevazute cu motoare diesel;
 - motoarele pe CNG produc cu 25% mai putin dioxid de carbon decat benzina si cu 35% mai putin decat motorina;
 - CNG/ LNG nu contine sulf (exista motoare diesel care elibereaza 18,4 g/h), urme de pulberi, plumb sau metale grele;
- d. pret orientativ: 225.000 – 250.000 Euro/ autobuz (in functie caracteristici si de dotarile optionale).

O analiza obiectiva privind utilizarea **autobuzelor hibride** se prezinta astfel:

Avantaje	Dezavantaje
○ CNG este mai ieftin cu aproximativ 40% fata de motorina sau benzina; ○ este non-toxic si se disperseaza rapid; ○ este cu 30% mai sigur decat combustibilii traditionali, datorita faptului ca temperatura de aprindere este mai ridicata, astfel ca riscul de aprindere accidentala este micorat considerabil; ○ arderea gazului este completa, fapt ce prelungeste viata motorului cu	• in functie de situatia existenta a infrastructurii, sunt necesare investitii suplimentare pentru atingerea cerintelor de securitate (aer conditionat, ventilatie); • sunt necesare sisteme de alarmare vizuala si auditiva; • instalatiile de alimentare cu combustibil CNG si modificarile aduse in infrastructura si in mentenanta implica costuri suplimentare de capital;

pana la 30%, reducandu-se costurile de exploatare a autovehiculului; ○ este practic imposibila sustragerea frauduloasa/ furtul de gaz; ○ buteliile CNG sunt recipiente inchise ermetic, in timp ce, in cazul benzinei, o parte din cantitatea stocata in rezervor se evapora. Acest lucru provoaca aproape jumatate din cazurile de contaminare cu hidrocarburi asociate cu folosirea vehiculelor; ○ spre deosebire de benzina, gazul natural pentru vehicule nu are aditivi toxici ai plumbului organic sau benzenului, acesta din urma fiind foarte carcinogen; ○ gazele naturale nu sunt toxice sau corozive si nu contamineaza deloc apa subterana. De aceea nu exista riscuri de mediu in caz de scurgeri, in contrast cu efectele daunatoare asupra mediului cauzate de scurgerile de motorina sau/ si benzina; ○ gazul natural respecta cele mai stricte standarde de mediu, fiind combustibilul folosit pe scara larga cu cele mai scazute niveluri de contaminare; ○ este silentioasa, zgomotul reducandu-se cu pana la 50% comparativ cu motoarele diesel.	• costurile variaza substantial, in functie de specific, circumstantele si echipamentele utilizate; • in zonele cu clima rece, este necesara parcarea autobuzelor in interior, ceea ce presupune modernizarea ventilatiei si achizitia unor sisteme de detectare a gazului metan, care pot creste semnificativ costurile; • costul statiei de gaz natural este ridicat, variind intre 300.000 si 1.000.000 euro, functie de capacitatea statiei.
--	--

6.2 Analiza comparativa privind oportunitatea solutiilor tehnice

6.2.1 Analiza de cost de operare pe durata de operare

In ceea ce priveste componenta operationala, analiza comparativa a solutiilor tehnologice ecologice se regaseste mai jos:

	EURO VI		Autobuz electric - alimentare supracapacitori		Autobuz electric - alimentare pe baza de acumulatori		CNG	Hibrid diesel/ electric	Hibrid hidrogen/ electric	
Autonomie	min	max	min	max	min	max	min	min	max	min
	600 km	900 km	10 km	20 km	100 km	350 km		600 km	900 km	200 km
Flexibilitatea rutei	Foarte ridicata		Foarte ridicata		Foarte ridicata		Foarte ridicata	Foarte ridicata	Foarte ridicata	
Consum energie 2012	4,13 kwh/km		1,8 kwh/km		1,91 kwh/km		5,21 kwh/km	3,34 kwh/km	3,20 kwh/km	
Consum energie 2030	3,89 kwh/km		1,58 kwh/km		1,68 kwh/km		5 kwh/km	3,17 kwh/km	2,72 kwh/km	
Cost proprietate	2,5 euro/km		2,9 euro/km		3,8 euro/km		2,6 euro/km	2,6 euro/km	3,2 euro/km	

Sursa: Civitas, Cleaner and better transport in the cities

Costul Total al Proprietatii (CapEx), respectiv costul pe durata de viata (OpEx), a fost determinat luand in calcul: pretul de fabricatie, costurile pentru intretinere, exploatare, energie, distributie, infrastructura, emisii, asigurari.

6.2.2 Analiza comparativa privind emisiile de CO₂/GES

Datele sintetizate pe tipurile de transport ecologic sunt centralizate mai jos:

Emisii	U.M.	Valoare Indicator				
		EURO VI	Autobuz electric	CNG	Hibrid diesel / electric	Hibrid hidrogen/ electric
CO ₂	g/km	900-1.000	500	850	700	1.500
NO _x	g/km	1,1	0	0,88	2,8	0
PM ₁₀	g/km	0,03	0	0,024	0,08	0

(Sursa: Civitas, Cleaner and better transport in the cities)

6.2.3 Analiza de solutie

Pentru determinarea tipului de tehnologie de autobuze ecologice in care sa se faca investitia, trebuie luati in calcul o serie de factori. In diagrama de mai jos sunt prezentati cei mai importanti dintre acestia.

Analiza comparativa privind tehnologiile de autobuze ecologice analizate anterior, din punct de vedere al cerintelor pentru conditiile de operare, tehnologiile de incarcare si mentenanta:

A) Conditii de operare

Autobuze electrice	Autobuze hibrid	Autobuze alimentate cu CNG
- Lugimea traseului, topografia si disponibilitatea alimentarii cu energie electrica - Capacitatea de transport pasageri - Durata de utilizare zilnica a autobuzului - Spatiul aferent depoului – pentru a facilita incarcarea pe durata noptii - Calificarea soferului autobuzului pentru a optimiza eficienta energetica - Economiiile cu costul combustibilului - Necesari de autobuze suplimentare pentru a acoperi timpii morti pe perioada de incarcare a autobuzelor	- Caracteristicile traseului - Capacitatea de transport pasageri - Nu este necesara infrastructura de reincarcare - Calificarea soferului pentru a optimiza consumul de combustibil - Economiiile cu costul combustibilului variaza in functie de caracteristicile traseului	- Flexibilitatea traseului - Capacitatea de transport pasageri - Timpul de livrare al statiei de gaz natural este mai mare decat cel de livrare al autobuzelor - Economii cu costul combustibilului - Cursuri de formare a personalului in domeniul sanatatii si al sigurantei

B) Infrastructura de incarcare / alimentare

Autobuze electrice	Autobuze hibrid	Autobuze alimentate cu CNG
- Numarul, tipul si locatiile statiilor de incarcare - Numarul de autovehicule necesar pentru a opera la cea mai ridicata frecventa pe un traseu	- Nu este cazul	- Achizitionarea si operarea statiei de gaz natural - Capacitatea de stocare a statiei de gaz, corelata

- Disponibilitatea alimentarii trifazate - Puterea disponibila la site-ul de incarcare; posibilitatea de marire a puterii de incarcare - Gestiunea la orele de varf - Optimizarea orarelor treseelor corelat cu necesarul de incarcare al autobuzelor - Contract de mentenanta pentru infrastructura si telemetrie		cu numarul de autobuze deservite - Distanta pana la retea de alimentare si presiunea din retea locala de alimentare cu gaze - Amprenta statiei de CGN si disponibilitatea
--	--	---

C) Conditii si costuri de mentenanta

Autobuze electrice	Autobuze hibrid	Autobuze alimentate cu CNG
- Frecventa redusa la inlocuirea placutelor de frana; nu este necesara schimbarea filtrului de ulei - Componente care pot necesita inlocuirea: bateriile, motorul de tractiune, sistemele electrice - Producatorii ofera de obicei o garantie de 5 ani. Ulterior, va aparea un cost cu extinderea acesteia. - Sunt disponibile pachete personalizate pentru sustinerea duratei de viata a vehiculului.	- Mentenanta motorului diesel - Componentele sistemului hibrid care pot necesita inlocuirea: bateriile, motorul de tractiune, sistemele electrice - Producatorii ofera de obicei o garantie de 5 ani. Ulterior, va aparea un cost cu extinderea acesteia. - Sunt disponibile pachete personalizate pentru sustinerea	- Costuri reduse cu mentenanta - Componente care pot necesita inlocuirea: bujiile - Contract de mentenanta pentru reincarcarea statiei de gaz

	duratei de viata a vehiculului.	
--	------------------------------------	--

Pentru topografia si dimensiunea Municipiului Oltenita, se recomanda autobuzele electrice pe baterii datorita urmatoarelor argumente:

1. Indicatorii de mediu sunt semnificativ mai buni raportat la tehnologia Euro VI si/sau CNG si/ sau hibrid diesel – electric;
2. Poluare fonica scazuta pentru autobuzul electric;
3. Costurile de mentenanta sunt mai reduse decat cele aplicabile tehnologiei CNG si celei hibrid diesel - electric;
4. Alimentarea cu CNG presupune atat conectarea la retea de distributie gaze, cat si racordul la reseaua electrica pentru alimentarea echipamentelor de stocare si comprimare a gazului. Astfel, avand in vedere faptul ca locatia depoului trebuie racordata la toate utilitatile, este mai fezabil sa se racordere unitatea doar la energie electrica;
5. Asigurarea autonomiei necesare zilnice prin crearea de puncte de incarcare pe traseu
 - a. Durata unei incarcari intre 15 min si 20 min;
 - b. Autonomia asigurata de o incarcare rapida: 75 km;
 - c. Autonomia zilnica a autobuzului: aprox. 250 km cu circa 2 incarcari rapide.
6. Fiabilitatea ridicata a motoarelor electrice fata de motoarele termice, iar ciclul de viata al autobuzului electric poate ajunge pana la 20 de ani fata de 12 ani al celui pe CNG;
7. Gama mai diversificata din punct de vedere a lungimilor pentru autobuzele electrice comparativ cu celelalte solutii tehnologice analizate;
8. Pe termen mediu, tendinta in Europa si la nivel global, flota companiilor de transport public de calatori va fi compusa din autobuze electrice.

Dimensionarea numarului de statii de incarcare necesare s-a facut luand in calcul durata necesara unei incarcari, coroborat cu programul transport aferent traseelor de transport public de calatori propuse. Necesarul de statii de incarcare rezultat este urmatorul:

- statii de incarcare rapida: 5 bucati
- statii de incarcare lenta: 5 bucati

6.3 Gradul de atingere a obiectivelor trasate prin PMUD

Prin PMUD 2021 – 2027 al Municipiului Oltenita se propune in primul rand organizarea unui sistem de transport public cu mijloace ecologice, luand in calcul problemele, nevoile si prioritatile dezvoltarii spatiale ale arealului analizat, avand ca tinta urmatoarele obiective:

1. **Accesibilitate:** asigurarea de optiuni de transport pentru toti cetatenii, astfel incat acestia sa aiba acces la destinatiile si serviciile esentiale;
2. **Siguranta si securitate:** imbunatatirea conditiilor de siguranta si securitate pentru toti utilizatorii sistemului de transport si reducerea numarului de victime provenite din accidentele rutiere;
3. **Mediu sanatos:** reducerea poluarii atmosferice si fonice, a emisiilor de gaze cu efect de sera si a consumului de energie;
4. **Eficienta economica:** imbunatatirea eficientei si rentabilitatii transportului de persoane si marfuri;
5. **Calitatea mediului urban:** cresterea atractivitatii si calitatii mediului urban si a peisajului urban, pentru beneficiul cetatenilor, economiei si societatii in ansamblu.

Pentru atingerea obiectivelor stabilite prin PMUD, se acorda prioritate ridicata masurilor care faciliteaza orientarea catre tipare de mobilitate durabila. O atentie deosebita in acest sens revine transportului public. Acest mod de transport are o contributie importanta la obtinerea unui mediu de viata sanatos si atractiv.

Avand in vedere aspectele pozitive relatate transportului public, orientarea catre o mobilitate durabila in aceasta urbe implica cresterea ponderii transportului public in distributia modala a calatoriilor, in defavoarea transportului cu autovehiculul personal. Sporirea atractivitatii sistemului de transport public reprezinta un element cheie al viziunii de dezvoltare urbana, in acest sens fiind propuse masuri care sa contribuie la cresterea calitatii serviciilor oferite, respectiv un serviciu de transport public local:

- cu acoperire ridicata din punct de vedere al teritoriului deservit;
- racordat la un sistem integrat de informare a calatorilor;
- armonizat din punct de vedere al transferului intermodal ;
- operat cu vehicule ecologice si accesibile pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale.

Propunerea de operare a serviciului de transport public local cu vehicule ecologice va asigura satisfacerea nevoilor de mobilitate pentru un numar insemnat de utilizatori, in conditiile unor niveluri reduse de poluare chimica si fonica.

Introducerea in circulatie a vehiculelor de transport public ecologice va conduce la reducerea impactului asupra mediului, in special prin reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera (CO₂). Efectul produs de innoirea parcului de autobuze va fi semnificativ, avand in vedere faptul ca in situatia actuala vehiculele sunt dotate cu motoare a caror norma de poluare este Euro 3/ Euro 5, in conditiile in care cea mai recenta este Euro 6. Prin modernizarea si extinderea parcului de vehicule, pe langa reducerea impactului asupra mediului, vor creste confortul si

siguranta pe care calatorii le vor regasi in mijloacele de transport public, precum si cresterea ariei deservite de serviciul de transport public de calatori, aspecte care vor conduce la imbunatatirea atractivitatii acestui mod de transport.

Introducerea in circulatie a vehiculelor de transport public electrice va elimina impactul negativ asupra mediului generat de functionarea autobuzelor alimentate conventional. Totodata, prin reducerea zgomotului propus de motoarele cu ardere in habitaclul autobuzului va creste confortul pe care calatorii il vor regasi in mijloacele de transport public, aspect care va contribui la imbunatatirea atractivitatii acestui mod de transport. Propunerea va conduce la conformarea cu prevederile documentului Cartea Alba a Transporturilor 2011, potrivit carora pana in anul 2030 se propune reducerea cu 50% a autovehiculelor propulsate de combustibili conventionali in transportul urban.

Pentru functionarea vehiculelor cu propulsie electrica este necesara infrastructura specifica. In acest sens, se vor achizitiona statii pentru incarcarea cu energie electrica a vehiculelor.

Statiile de transport public care deservesc zone cu fluxuri importante de calatori vor fi dotate cu sisteme de informare a calatorilor, parte a unui sistem de management al traficului care sa contina cel putin urmatoarele componente: sistem centralizat e-ticketing, sistem de informare a calatorilor, sistem de supraveghere video, dispecerat. Implementarea sistemului va facilita orientarea calatorilor catre utilizarea serviciilor de transport public. In plus, acesta va conduce la generarea de instrumente care sa asigure informatii obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport si fluxurile de calatori, in vederea asistarii procesului de management decizional cu informatii actualizate. Se va avea in vedere asigurarea accesibilitatii persoanelor cu mobilitate redusa. Accesul la mobilitate trebuie asigurat in mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de persoane, iar acest fapt este influentat direct de amenajarile existente in statiile de transport public.

De asemenea, printr-un proiect complementar, se propune realizarea unui depou si a unei statii de capat. Utilizarea depoului propriu va conduce la obtinerea unor servicii de transport public de calitate, in conditiile unor costuri reduse cu intretinerea si operarea mijloacelor de transport. In categoria investitiilor in infrastructura, se regaseste propunerea de modernizare a statiilor de transport public si reabilitarea unor segmente de infrastructura rutiera.

Proiectul contribuie direct la indeplinirea obiectivului specific 4.1 „Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila” al Prioritatii de investitie 4e - Promovarea unor strategii cu emisii scazute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, in special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilitatii urbane multimodale durabile si a masurilor de adaptare relevante pentru atenuare, datorita urmatoarelor considerente:

1. Prin proiect se va asigura functionarea unui serviciu public de transport de calatori cu autobuze electrice. Astfel se reduc semnificativ emisiile de carbon generate de sistemul de vehicule utilizat anterior.
2. Ca urmare a modernizarii si dezvoltarii flotei de vehicule de transport public local de calatori, proiectul va determina schimbarea comportamentului legat de transport la nivelul unui numar semnificativ de utilizatori de autoturisme personale din arealul

vizat, acestia fiind incurajati sa utilizeze transportul public, contribuind astfel la reducerea cantitatii de emisii de gaze cu efect de sera.

Totodata, proiectul raspunde provocarilor legate de Strategia Europa 2020, avand in vedere ca realizarea sistemului de transport urban durabil conduce la atingerea urmatoarelor rezultate:

- reducerea poluarii aerului si a poluarii fonice, precum si a consumului de energie;
- asigurarea accesibilitatii la sistemul de transport public si privat pentru toti cetatenii;
- cresterea atractivitatii si imbunatatirea calitatii mediului si a amenajarii spatiilor urbane.

Prezentul proiect isi propune sa abordeze principalele teme descrise in studiile si strategiile existente, oferind o platforma fezabila si sustenabila pentru dezvoltarea Mobilitatii Urbane prin:

- reducerea emisiilor de echivalent CO₂;
- scaderea frecventei utilizarii autoturismelor personale;
- masuri de reducere a traficului auto in anumite zone aglomerate de traficului de tranzit;
- utilizarea transportului public nepoluant, de inalta calitate si eficienta;
- cresterea atractivitatii transportului public si alternativ din punct de vedere economic si al timpilor de parcurs.

6.4 Dimensionarea traseelor

Pentru adresarea cererii de transport, actuale si potentiale, este necesara extinderea si optimizarea traseelor actuale. Sporirea atractivitatii sistemului de transport public reprezinta un element cheie al viziunii de dezvoltare urbana, in acest sens fiind propuse masuri care sa contribuie la cresterea calitatii serviciilor oferite, respectiv:

- operarea serviciului de transport public local cu vehicule ecologice va asigura satisfacerea nevoilor de mobilitate pentru un numar insemnat de utilizatori, in conditiile unor niveluri reduse de poluare;
- modernizarea parcului de vehicule, pe langa reducerea impactului asupra mediului, va creste confortul si siguranta calatorilor, aspect care contribuie la imbunatatirea atractivitatii acestui mod de transport;
- extiderea flotei de vehicule va permite adresarea unui areal mai extins, prin cresterea numarului de trasee deservite, fapt ce va creste adresabilitatea si atractivitatea serviciului de transport public de calatori;
- asigurarea accesibilitatii persoanelor cu mobilitate redusa (care se deplaseaza in carucioare cu rotile, persoane in varsta, persoane cu deficiente de vedere si/ sau auz, persoane care transporta carucioare pentru copii etc.) va contribui la cresterea gradului de utilizare a transportului public in comun.

Pentru initierea serviciului, se vor avea in vedere urmatoorii parametri:

- Numar de trasee: 3 (trei)
- Program de circulatie:

Interval orar	Cadenta de circulatie
5:00 – 6:00	30 min
6:00 – 9:00	20 min
9:00 – 12:00	40 min
12:00 – 14:00	30 min
14:00 – 16:00	40 min
16:00 – 19:00	20 min
19:00 – 21:00	30 min
21:00 – 22:00	30 min
22:00 – 23:59	1 ora

NOTA: cadenta de circulatie va fi actualizata in primele 6 luni cu analiza saptamanala, avand in vedere faptul ca utilizatorii transportului public (calatorii) nu sunt familiarizati cu existenta acestuia si isi vor adapta pe parcurs comportamentul de mobilitate, pe de o parte migrand spre transportul public iar pe de alta adaptandu-si programul deplasarilor in functie de acesta.

➤ **TRASEU 1**

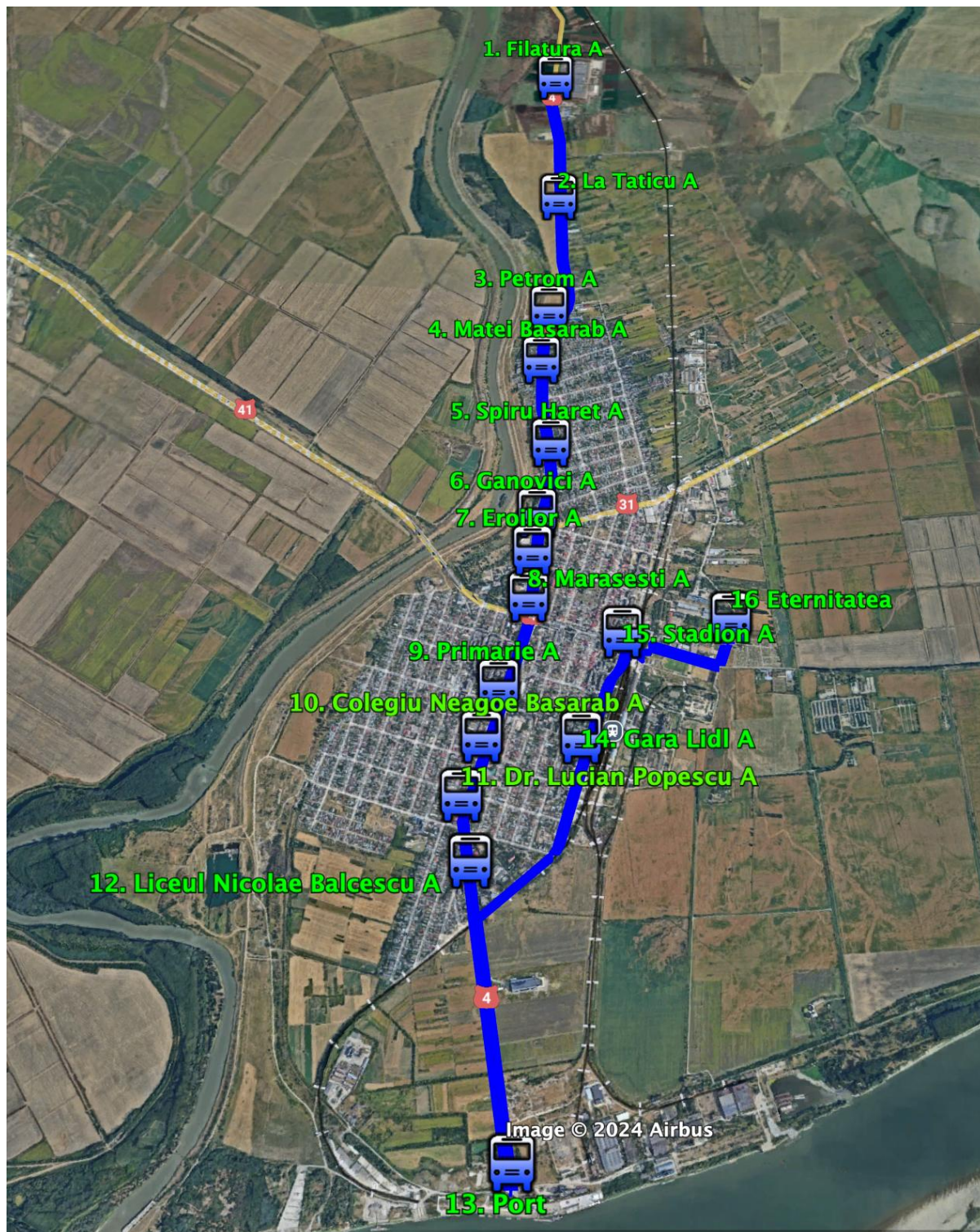


Figura 38 – Harta propusa pentru Traseu 1 (albastru)

➤ **TRASEU 2**

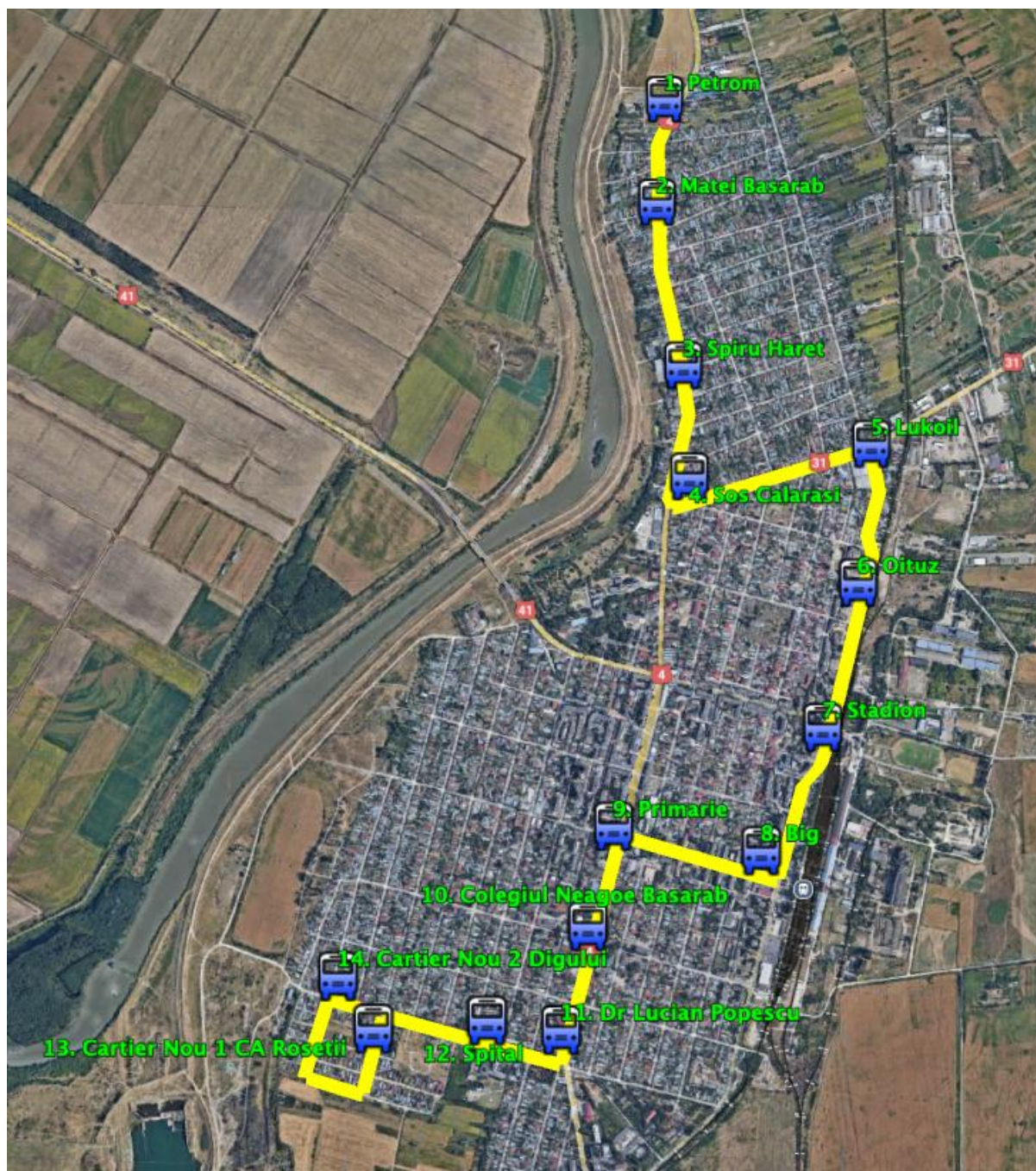


Figura 39 – Harta propusa pentru Traseu 2 (galben)

➤ **TRASEU 3**

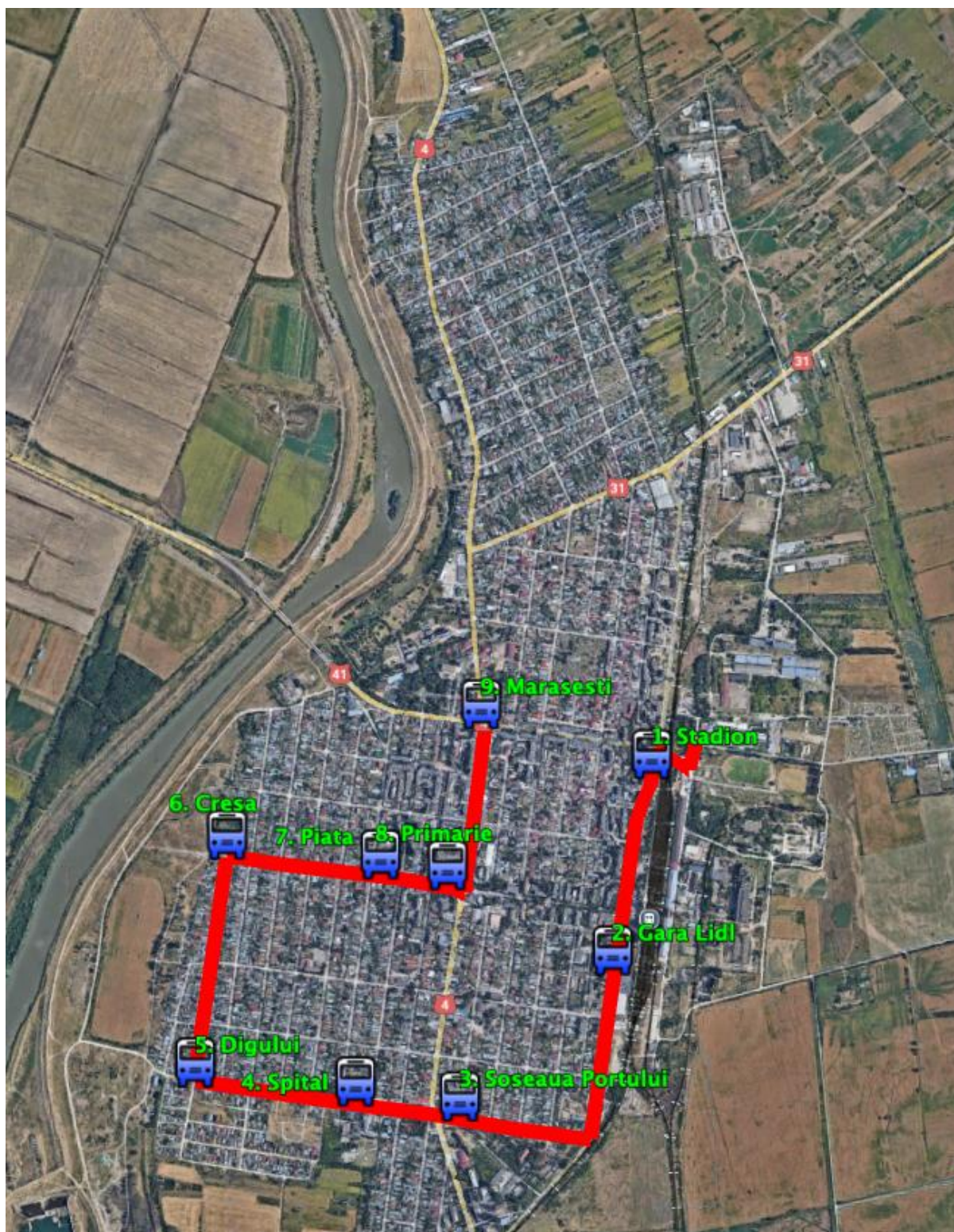


Figura 40 – Harta propusa pentru Traseu 3 (rosu)

➤ **TRASEE EXTRAURBANE**

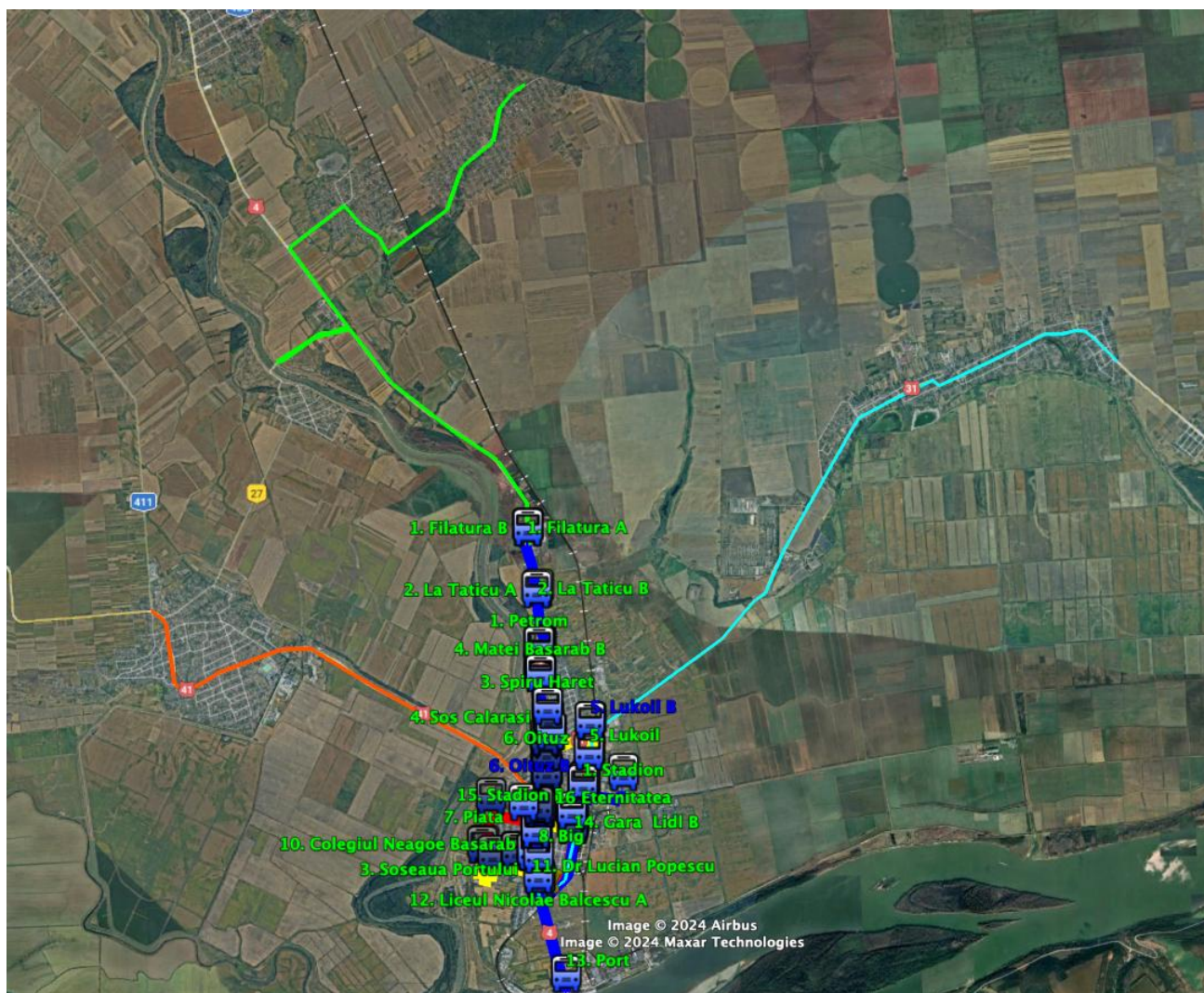


Figura 41 – Harta propusa pentru cele trei trasee extraurbane

7 Politica tarifara si subventionarea serviciului de transport

7.1 Baza legala

Finantarea si subventionarea serviciului de transport public local se va realiza in baza urmatoarelor acte normative:

- Legea 215 / 2001 privind Administratia publica locala, republicată, art. 36, alin.2, lit. d, alin 6, lit. a, pct. 14 și art. 45, alin.2, lit. a, art. 115, alin. 1 lit. b;
- Legea nr.92/ 10.04.2007 privind serviciile publice de transport local, baza art. 17, alin.1, lit. i, și lit. n, art. 41, alin 3.

Serviciile de transport public local se desfășoară cu respectarea reglementărilor privind legalitatea transportului, condițiile de lucru, de exploatare a vehiculelor și a infrastructurii, condiții de siguranță a circulației, prioritară fiind protecția vieții umane și a mediului.

Atunci când consiile locale acordă facilități și subvenții operatorilor de transport rutier autorizați care efectuează transport public local de persoane, serviciul prin care se realizează transportul respectiv se consideră serviciu public subvenționat de transport. Subvenționarea se face cu scopul asigurării suportabilității costurilor de către utilizatori și pentru susținerea și încurajarea dezvoltării acestui tip de serviciu.

Serviciul public subvenționat de transport se efectuează în conformitate cu prevederile Legii nr. 92/2007 privind serviciul de transport public local și a OG nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transportul rutier intern.

Potrivit art. 17, alin. "n" din Legea nr. 92/2007 – stabilirea subvenției acordate de la bugetul local pentru acoperirea diferenței dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier și sumele efectiv încasate ca urmare a efectuării transportului.

Valoarea subventiei acordate va fi aprobata prin Hotrare a Consiliului Local al Municipiului Oltenita si va fi cuprinsa in bugetul anual.

7.2 Estimarea financiara

7.2.1 Elaborarea politicii tarifare si de subventie

Politica tarifara va fi stabilita de catre Administratia locala (entitatea contractanta), tinand cont de specificul local, astfel incat **serviciul de transport public sa fie unul accesibil tuturor categoriilor de cetateni** si sa asigure deservirea acestora, indiferent de distantele de calatorie.

Stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane se vor efectua în conformitate cu prevederile Ordinului ANRSC nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, pe baza următoarelor documente:

- a) Cererea de stabilire, ajustare sau modificare care conține: tarifele în vigoare și tarifele solicitate, inclusiv TVA; justificarea propunerii de stabilire, ajustare sau modificare se întocmește în baza unei documentații care prezintă oportunitatea fundamentării tarifelor datorată creșterii principalelor elemente de cheltuieli;
- b) Fișele de fundamentare pentru stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor;

- c) Alte date și informații necesare fundamentării tarifelor propuse.

Stabilirea Tarifelor Titlurilor de călătorie se efectuează în funcție de costul/km contractat, de oferta de transport contractată și de numărul estimat de călătorii aferente tipurilor de Titluri de călătorie oferite utilizatorilor.

Entitatea Contractantă va stabili și aproba Tarifele de călătorie, iar Operatorul va încasa veniturile din vânzarea Titlurilor de călătorie pentru Serviciile publice de transport călătorii prestate de către Operatorul desemnat în baza Contractului încheiat.

Tarifele pentru Serviciul public de transport local de călătorii efectuat prin curse regulate se pot ajusta periodic în baza creșterii indicelui prețurilor de consum față de nivelul existent la data precedentei actualizări aprobate. Tarifele pentru Serviciul public de transport local de călătorii efectuat prin curse regulate se pot modifica în cazul în care condițiile de exploatare conduc la o modificare semnificativă a costurilor, superioară creșterii indicelui prețurilor de consum în aceeași perioadă.

Etapile parcurse pentru stabilirea, ajustarea sau modificarea Tarifelor de călătorie pentru elementele din oferta tarifară sunt următoarele:

- a) Se calculează costul mediu al unei călătorii, ca raport între costurile necesare pentru serviciul de transport public local de persoane (medie lunară) + profitul rezonabil al operatorului și numărul mediu estimat al călătoriilor pentru fiecare titlu de călătorie (medie lunară). În baza sondajelor sau datelor statistice obținute de la compartimentele de specialitate se va estima numărul de călătorii realizate în urma efectuării serviciului de transport public local de persoane.
- b) Tariful pentru o călătorie rezultă prin însumarea costului mediu al unei călătorii cu profitul rezonabil și taxa pe valoare adăugată.
- c) Tariful pentru o călătorie poate să fie egal cu costul mediu al unei călătorii dacă compensația este dirijată către abonamente, sau poate să fie mai mic decât costul mediu, dacă se decide ca compensația să acționeze încă de la acest prim nivel. De asemenea, tariful pentru o călătorie poate să depășească costul mediu, în cazul în care se acordă reduceri tarifare pentru restul pozițiilor tarifare.
- d) Reducerile tarifare asociate Titlurilor de călătorie din oferta tarifară se vor acorda numai în situațiile în care Entitatea contractantă va impune Operatorului efectuarea serviciului de transport public de persoane în condițiile unei obligații tarifare care determină efecte economice negative pentru Operatorul de transport. Obligația tarifară va produce efecte economice negative atunci când diferența dintre veniturile și cheltuielile aferente serviciului public subvenționat de transport este mai mică decât diferența dintre veniturile și cheltuielile aferente aceluiași transport, dacă acesta s-ar fi desfășurat în condiții de concurență, iar tarifele de transport s-ar fi stabilit pe criterii comerciale.
- e) Se determină toate celelalte Titluri de călătorie incluse în oferta tarifară aplicând formula de la punctul 2, iar pentru cele supuse obligației tarifare costul unitar va fi influențat prin aplicarea reducerilor tarifare. Pentru tarifele sociale se vor aplica reducerile tarifare conform cu prevederile legale în vigoare la întocmirea documentației de stabilire, actualizare sau modificare a tarifelor.

Entitatea Contractantă poate solicita Operatorului informații suplimentare pentru clarificarea unor aspecte din propunerile de stabilire, ajustare sau modificare a tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane.

7.2.2 Metodologia de estimare a valorii subvenției de transport

În mod evident, toate orașele din România subvenționează transportul public, scopul acestei subvenții fiind acela de a păstra activ și funcțional serviciul de transport la un nivel de tarife rezonabil, accesibil pentru cetățeni și care face transportul public mai atractiv decât utilizarea autoturismelor personale.

Pentru calculul subvenției pentru activitatea de transport public local de călători, se va aplica metodologia propusă, ce va fi aprobată prin HCL:

1. Valoarea subvenției activității de transport public local de călători va fi stabilită lunar ca diferență între cheltuieli efectuate pentru realizarea transportului public de călători și veniturile încasate, dar nu mai mult decât pierderea lunară contabilă.
2. Veniturile aferente transportului local de călători se stabilesc astfel:
 - venituri din bilete vândute
 - venituri din abonamente vândute
 - venituri din bilete de suprataxare vândute
 - venituri din contravaloarea serviciului de transport persoane ce beneficiază de gratuități în baza unor HCL, decontate;
3. Cheltuieli aferente transportului local de călători se stabilește pe baza decontului cumulativ de cheltuieli aferente serviciului de transport, ce vor include cel puțin următoarele:
 - Contravaloarea energiei electrice totale utilizate pentru încărcarea autobuzelor;
 - Serviciul de curățenie;
 - Costurile de mentenanță, atât pentru vehicule cât și pentru sistemul ITS aferent;
 - Bugetul de salarii;
 - Costuri secundare asociate vehiculelor (asigurări, roșnițe, alte taxe etc.);

Valoarea subvenției va fi stabilită în fiecare lună, având în vedere costurile diferite în funcție de sezon înregistrate de către vehicule (în special în ceea ce privește vehiculele electrice, nefiind realistă stabilirea unei valori mediate anuale).

7.2.3 Analiza comparativă a valorii titlurilor de călătorie în alte orașe din România

Practica actuală în România evidențiază tarife de transport ce pornesc de la valoarea de 3 lei / călătorie (cu o singură excepție la 2.5 lei / călătorie) și totodată stabilesc durata maximă a

unei calatorii la un interval predefinit, stabilit in functie de distantele maxime din oras. Astfel, statistica relevanta este urmatoarea:

	Tarif	Timp	Lei/minut	Minute/1 leu
Cluj-Napoca	3 lei	30 min	0.1	10
	6 lei	60 min	0.1	10
Timișoara	4 lei	60 min	0.066	15
Brașov	2.5 lei	50 min	0.05	20
Sibiu	3 lei	60 min	0.05	20
*București	3 lei	90 min	0.033	30
Iași	3 lei	120 min	0.025	40

Figura 42 – Planuri tarifare de referinta (pentru una calatorie) in principalele orase de referinta in Romania (grafica si sursa: www.digi24.ro)

	30 zile Nelimitat	Lei/zi	1 an Nelimitat	Lei/zi
Cluj-Napoca	177 lei	5.9	Nu există	
Timișoara	130 lei	4.33	1100 lei	3.01
Brașov	85 lei	2.83	850 lei	2.32
Sibiu	86 lei	2.86	Nu există	
*București	80 lei	2.66	700 lei	1.91
Iași	120 lei	3.66	1100 lei	3.01

Figura 43 – Planuri tarifare pentru abonamente in principalele orase de referinta in Romania (grafica si sursa: www.digi24.ro)

7.2.4 Politica tarifara – valorile optime privind Tarifele de calatorie

Politica tarifara se stabileste in conformitate cu specificul local si in principal avand in vedere nivelul mediu de venituri ale cetatenilor din regiune, astfel incat serviciul de transport public sa fie unul accesibil pentru toate clasele sociale.

De asemenea, pentru utilizatorii curenti ai unui mod de transport, este important ca transportul public sa asigure un tarif preferential pentru calatoriile multiple (abonamente), astfel incat utilizatorii de vehicule personale sa fie atrasi spre utilizarea transportului public.

În materie de bilete, buna practică la nivel european este titlul tarifar pe zona (diferentiat pe metropolitan si extraurban) si de timp.

Tip titlu de călătorie metropolitană	Tarif (lei cu TVA)
1 (una) Călătorie metropolitană / 90 minute	2,00
2 Călătorii metropolitane / 90 minute fiecare	4,00
10 Călătorii metropolitane / 90 minute fiecare	18,00
Abonament metropolitan / 24 ore	6,00
Abonament metropolitan / 72 ore	18,00
Abonament metropolitan / 7 zile	25,00
Abonament metropolitan / 1 lună	75,00
Abonament metropolitan redus 50% / 1 lună	37,50
Abonament metropolitan / 6 luni	375,00
Abonament metropolitan redus 50% / 6 luni	187,50
Abonament metropolitan / 12 luni	675,00
Abonament metropolitan redus 50% / 12 luni	337,50
Supra-taxa pentru nevalidare (călătorie la tarif special)	60,00
Gratuitati (elevi, pensionari, persoane cu mobilitate redusa etc.)	0,00

Tip titlu de călătorie extraurbana	Tarif (lei cu TVA)
1 (una) Călătorie metropolitană si extraurbana	3,00
2 Călătorii metropolitane si extraurbana	6,00
10 Călătorii metropolitane si extraurbana	25,00
Abonament metropolitan si extraurban / 24 ore	8,00
Abonament metropolitan si extraurban / 72 ore	20,00
Abonament metropolitan si extraurban / 7 zile	30,00
Abonament metropolitan si extraurban / 1 lună	80,00
Abonament metropolitan si extraurban redus 50% / 1 lună	40,00

Abonament metropolitan si extraurban / 6 luni	400,00
Abonament metropolitan si extraurban redus 50% / 6 luni	200,00
Abonament metropolitan si extraurban / 12 luni	720,00
Abonament metropolitan si extraurban redus 50% / 12 luni	360,00
Supra-taxa pentru nevalidare in extraurban (călătorie la tarif special)	80,00
Gratuitati (elevi, pensionari, persoane cu mobilitate redusa etc.)	0,00

Aspecte specifice:

- Termenul de valabilitate al titlurilor de călătorie "Călătorii metropolitane / 90 minute" și "10 Călătorii metropolitane / 90 minute" va fi de 90 - 120 de zile de la data achiziției¹².
- Abonamentele cu o perioada de valabilitate mai mare sau egala cu 1 lună vor putea fi încărcate doar pe carduri nominale. În cazul titlurilor de călătorie solicitate de societăți comerciale / instituțiile publice, acestea vor fi încărcate pe carduri personalizate cu denumirea societății comerciale / instituției publice.
- Gratuitatle vor fi implementate similar cu abonamentele, dar acestea avand valoare zero (pastrandu-se in acest mod obligativitatea validarii cardului la urcarea in vehicul);
- Pentru o achiziție însumând un numar mare de abonamente metropolitane sau extraurbane, de același fel (1 lună sau 6 luni sau 12 luni), achiziționate printr-o singură tranzacție, se acordă discount de 10% din valoarea totală a achiziției – tipic se considera peste 10 abonamente, acesta fiind un pachet specific pentru operatori economici locali;
- Cardul nominal va fi oferit gratuit la prima emitere sau o emitere la mai mult de 3 ani. La a doua emitere in interval mai scurt (de exemplu in cazul pierderii cardului) se achita contravaloarea suportului (plasticului).
- La emiterea cardului reincarcabil nenominal se va achita valoarea suportului (plasticului).
- Cardurile nenominale vor fi transmisibile;
- Titlurile de călătorie existente pe un card nenominal nu se translatează în caz de pierdere a cardului;
- Pentru titlurile de călătorie cu valabilitate pe unitate de timp (90 minute, 120 minute, 24 ore, 72 ore) valabile din momentul primei validări/achiziție prin mijloace electronice de plată, titlul de călătorie se consideră a fi valabil până la stația imediat următoare expirării unității de timp.

¹² In caz contrar, exista riscul acumularii unui numar prea mare de carduri neutilizate in sistem;



NORD PROIECT CONSTRUCT SRL
PROIECTE VIABILE

8 Recomandari privind mentinerea proiectului in parametri functionali pe termen lung

8.1 Intretinerea vehiculelor si a echipamentelor conexe

Mentinerea intr-o stare optima de functionare a autobuzelor electrice propuse a fi achizitionate se poate face fie cu angajati proprii, fie prin contractarea serviciilor unor terti.

Printr-un proiect complementar este prevazuta constructia unui depou, in incinta caruia se vor asigura spatii de garare pentru autobuze, inclusiv statii de incarcare tip plug-in pentru fiecare autobuz. Mentenanta ce poate fi asigurata la nivelul dotarii cladirii propuse se va adresa tipului de mentenanta corectiva, preventiva, predictiva si periodica, aplicand modelul de mentenanta corectiva si modelul de mentenanta conditionala.

Documentatia tehnica sta la baza operarii autobuzelor, a service-ului, precum si a activitatilor de mentenanta specifice fiecareia din tehnologiile mentionate, motiv pentru care trebuie acordata o atentie speciala listarii tuturor documentelor in faza de redactare a *Caietului de sarcini* si ulterior, verificarea acestora la livrarea autobuzelor. Documentele tehnice specifice sunt: *Cartea tehnica, Catalogul de piese de schimb, Planul de mentenanta* etc.

Furnizorul de autobuze va realiza instruirea personalului de intretinere si reparatii al achizitorului, precum si autorizarea acestuia pentru a efectua lucrari pe marca de autobuz contractata (conform cerintelor RNTR 9 – „*Recomandari privind autorizarea operatorilor economici care desfasoara activitati de reparatii, de intretinere, de reglare, de modificari, constructive, de reconstructie a vehiculelor rutiere*”, Registrul Auto Roman, publicat in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 1160 bis din 21.12.2005) pentru:

- a. diagnosticare, intretinere si reparare sisteme mecanice (motor, cutie de viteze, punti, directie, frane, etc.);
- b. diagnosticare, intretinere si reparare sisteme electrice si electronice;
- c. intretinere, reparare caroserie (invelis exterior, interior salon, geamuri, etc).

8.2 Mentenanta autobuzelor si a statiilor de incarcare

Mentenanta consta in totalitatea operatiilor efectuate in scopul mentinerii unui sistem in stare de functionare si cuprinde operatiile de intretinere si reparatie.

Mentenabilitatea este insusirea unui echipament de a putea fi tinut in stare de functionare la parametrii nominali de calitate, pe toata durata de viata, prin efectuarea activitatilor specifice mentenantei. Este importanta mentenabilitatea operationala efectuata la utilizator.

Defectiunea reprezinta o pierdere totala sau partiala a calitatii de functionare, precum si orice modificare a valorilor parametrilor constructivi si functionali in afara limitelor impuse de documentatie. Cele mai multe defecte apar in urma unor greseli de conceptie (cele mai costisitoare), de fabricatie (in principal datorita nerespectarii documentatiei tehnice) sau de exploatare (in cauza fiind conditii improprii de folosire, personal cu calificare necorespunzatoare s.a.).

Clasificarea defectiunilor dupa frecventa de aparitie:

- sporadice < 30%;
- nesemnificative < 10 %;
- de importanta mica intre 10% -30%;
- cronice > 30%.

Politici/practici de mentenanta:

- se poate mentine o statistica a defectelor pe tipuri si frecventa;
- se pot calcula preturile pentru mentenanta;
- se pot compara cu valoarea mijloacelor fixe sau cu valoarea productiei;
- se pot calcula pierderile in cazul neefectuarii mentenantei.

Tipuri de mentenanta

- Mentenanta corectiva - prin care se rezolva caderile accidentale ale echipamentelor (se fac reparatii accidentale);
- Mentenanta preventiva (echivalenta cu intretinerea preventiva) - totalitatea serviciilor, lucrarilor, inspectiilor, verificarilor (curatare, mici reglaje etc.) care se fac periodic asupra echipamentelor, fara ca acestea sa fie defecte, pentru a se preveni defectarea accidentala a acestora, disfunctionalitatea, erorile in functionare, uzura prematura, pentru mentinerea echipamentelor in parametrii normali de functionare. Lucrarile de mentenanta preventiva care se fac sunt lucrarile prevazute in normativele in vigoare in domeniu, lucrarile prescrise de furnizorul (producatorul) sistemelor/ bunurilor. In aceasta categorie intra si inspectiile (verificarile) tehnice periodice, reviziile tehnice, care au scopul de a asigura faptul ca echipamentele functioneaza in parametrii normali. Aceste lucrari se fac preventiv, planificat, fara conditia sa existe indicii de defect sau proasta functionare a echipamentelor;
- Mentenanta evolutiva - modificarea, adaptarea sistemului, pentru a dezvolta noi functionalitati sau extinderea, actualizarea functionalitatilor existente;
- Reviziile tehnice (Rt) - cuprind totalitatea operatiunilor necesare a se executa inaintea celorlalte lucrari de reparatii planificate pentru a stabili starea tehnica a utilajelor si a continutului lucrarilor de reparatii care urmeaza. Ele se executa la termene stabilite anterior, in special in perioadele de nefunctionare a utilajelor (schimburi nelucratoare, zile nelucratoare, daca exista), pentru a perturba cat mai putin procesul de productie. Cu ocazia reviziilor tehnice, se inlatura defectele minore aparute si se depisteaza defectele de proportii mai mari care vor fi avute in vedere la executarea reparatiilor planificate. Aceasta lucrare se face planificat si se face chiar daca nu exista indicii de proasta functionare sau defectiuni;
- Fiabilitatea - capacitatea echipamentelor de a functiona fara defectiuni un interval de timp bine determinat, in anumite conditii de lucru. Este o marime cuantificabila (calculabila) cu valori intre 0 (sistemul nu este functional) si 1 (sistemul este perfect functional, fara defectiuni). In acest calcul se iau in considerare timpul de functionare

si timpul de stationare in reparatii $T/T+T_d$ sau, daca se face pe mai multe echipamente de acelasi fel, se poate calcula cu suma sau cu media acestora.

8.3 Imbunatatirea si mentinerea fiabilitatii vehiculelor

Moduri de calcul a fiabilitatii:

- tinind cont de fiabilitatea componentelor, subansamblelor;
- prin incercari de laborator -imbatrinite accelerate;
- prin urmarire in exploatare la utilizator – fiabilitatea operationala.

Fiabilitatea operationala (efectiva la beneficiar) este fiabilitatea unui produs determinata pe baza rezultatelor privind comportarea in exploatare pe o anumita perioada de timp, a unui numar mare de produse efectiv utilizate la beneficiar.

Timpul mediu de buna functionare (MTBF) arata timpul mediu de buna functionare pina la defectare sau dintre doua defectari succesive. MTBF este un indicator direct, deoarece marimea lui este direct proportionala cu gradul de fiabilitate.

Accesibilitatea reprezinta proprietatea unui produs complex de a permite demontarea si montarea cu usurinta a oricarui element component.

Disponibilitate (SR EN 62308 /2007) este aptitudinea sistemului sub aspecte combinate de fiabilitate, mentenabilitate si organizare a actiunilor de mentenanta de a-si indeplini functiile specifice la un moment dat sau intr-un interval de timp impus.

Conformitate conta in indeplinirea de catre un echipament tehnologic a cerintelor de capabilitate, securitate, sanatate si mediu pentru realizarea unui proces (activitati) specifice.

Prin inspectiile tehnice periodice se constata starea tehnica a utilajelor, se anticipeaza caderile accidentale si uzura prematura, se verifica incadrarea in parametrii normali de functionare, se remediază deficiente minore de reglaj.

Mentenanta ce poate fi asigurata la nivelul dotarii cladirii depoului propus se va adresa tipului de mentenanta corectiva, preventiva, predictiva si periodica, aplicand modelul de mentenanta corectiva si modelul de mentenanta conditionala.

Intretinerea parcului auto se poate realiza atat cu personalul propriu al operatorului de transport public, cat si prin apel la servicii prestate de terti.

9 Delagarea serviciului de transport public de calatori

9.1 Generalitati – descrierea si identificarea serviciului

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 sau a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, în scopul asigurării transportului public local.

Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate în contextul existenței unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public este serviciul ce îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- se efectuează de către un operator de transport rutier sau transportator autorizat, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere și Legii 92/2007 privind transportul public local; - se efectuează numai pe raza administrativ-teritorială a localităților membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară;
- se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către asociația de dezvoltare intercomunitară;
- se efectuează de către operatorii de transport rutier sau transportatorii licențiați cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze și tramvaie deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz în localitatea respectivă;
- persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere și Legea 92/2007 privind transportul public local;
- transportul cu autobuze se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini ale traseului.

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea nr.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, gestionarea și funcționarea serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, reabilitarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ - teritoriale care compun sistemele de utilități publice.”*

Serviciile de transport public de călători cu autobuze și troleibuze sunt în responsabilitatea UAT Municipiul Oltenita si a Asociației de Dezvoltare Intercomunitara Transport Metropolitan Oltenita, ca asociație de dezvoltare intercomunitară având ca scop servicii de utilități publice, conform mandatelor acordate acesteia prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativteritoriale membre.

9.2 Strategia de asigurare a serviciului de transport public in Municipiul Oltenita

Strategia pe termen scurt propune începerea implementării propunerilor din Planul de Mobilitate Urbană Oltenita 2021 - 2027. Conform PMUD, următoarele direcții de acțiune și proiecte ce vizează transportul public sunt necesare pentru următoarea perioadă:

Imbunatatirea mobilității cetatenilor si managementul infrastructurii cu ajutorul tehnologiilor ITS

Aceste politici valorifică dezvoltarea rapidă a tehnologiilor de informații și date disponibile nu numai pasagerilor, dar și operatorilor de transport public și autorităților. Folosirea tehnologiilor operaționale poate contribui la asigurarea de servicii de transport public fiabile, prin oferirea unei supravegheri în timp real a nivelului de servicii.

Sistemul de tarificare integrat și distribuirea de informații pentru pasageri fac întreaga rețea de transport mai eficientă și mai atractivă.

Lista masurilor aferente includ:

- Dezvoltarea rețelei de transport public local in Municipiul Oltenita si satele apartinătoare permite adresarea cererii de transport atat la nivelul localitatilor, cat si a intregului areal vizat, asigurand o mobilitate crescuta a populatiei, cu implicatii asupra calitatii vietii, inclusiv al gradului de dezvoltare economica al arealului deservit;
- Achizitia de autobuze ecologice va conduce la reducerea emisiilor de CO2 si a emisiilor poluante (GES), imbunatatind astfel calitatea aerului;
- Implementarea unui sistem integrat de eTicketing conduce la implementarea unui sistem de tarificare care sa raspunda nevoilor existente, atat la nivel local, cat si la nivelul arealului deservit, pe tipuri de categorii de calatori, dar si gestiunea eficienta a veniturilor si costurilor aferente operarii serviciului de transport public;
- Dotarea autobuzelor cu sistem de numarare calatori va conduce la un management optim al activitatii de transport public, atat in ceea ce priveste gestiunea veniturilor, cat si eficientizarea activitatii de transport public de calatori, prin analiza in timp real a cererii de transport pe fiecare traseu, pe diferite intervale orare;
- Crearea facilitatii de info calatori in statii si montarea de automate emitere bilete si carduri va conduce la o accesibilitate si atractivitate crescute ale sistemului de transport public de calatori;
- Infiintarea sistemului de management al flotei asigura premisele unei activitati eficiente de transport public de calatori.

Toate aceste masuri vor fi implementate prin proiecte derulate de catre Primaria Municipiului Oltenita sau de parteneri si vor fi preluate, sustinute si utilizate de catre operatorul de transport delegat.

Pentru o cât mai rapidă aliniere a contractului existent la legislația națională și europeană, PMUD propune:

- Realizarea unui audit tehnico-economic pentru anul 2016, pentru a regulariza compensația primită cu fiecare UAT component al ADI și a pune bazele unui calcul corect pentru adiționalul la contract necesar a se încheia.
- Amendarea contractului existent și trecerea acestuia pe calcul de cost/km (contract pe cost brut, conform modelului agreat de MDRAP, dar care trebuie adaptat la situația concretă a zonei metropolitane și cu aducerea amendamentelor introduse de Legea 225/ 2016 de modificare a Legii 51/2006 a serviciilor de utilitate publică) .

Este necesară conformarea la cerințele Anexei Regulamentului 1370/2007, aceste aspecte fiind verificate de către Consiliul Concurenței pentru toate contractele atribuite direct.

- Pregătirea viitorului contract de servicii publice, prin pregătirea Anunțului în Jurnalul Oficial al UE și anunțarea intenției (cu cel puțin un an înaintea atribuirii-decembrie 2018).
- Creșterea capacității instituționale a ADI “Transport Metropolitan Oltenita”, ca și entitate delegată cu responsabilități de management, monitorizare și control a serviciului de transport.

Pe termen mediu și lung se vor pregăti:

- o Implementarea unui Sistem de taxare integrat în Municipiul Oltenita și în Zona Metropolitană (E-Ticketing, GPS, info călători, dispecer)
- o Implementarea unui Sistem de management al traficului
- o Dezvoltarea unui serviciu de dispecerizat pentru persoanele cu dizabilități/mobilitate redusă
- o Implementarea unei linii de transport public în bandă dedicată
- o Întărirea competențelor de monitorizare și control ale ADI pentru serviciului concesionat;
- o Realizarea analizelor privind impactul implementării noului Plan de transport propus în anul 2018 pentru noul contract de servicii publice, a compensației și diferențelor de tarif acordate de către fiecare UAT, în vederea propunerii de ajustări și îmbunătățiri ale sistemului integrat de transport.
- o Integrarea sistemului de transport cu alte facilități de mobilitate (politica de parcare, cu transportul cu bicicleta, etc.)

Operatorul de transport “TRANSPORT METROPOLITAN OLTENITA S.R.L.” se va preocupa de asigurarea de finanțări:

- pentru modernizarea dotărilor proprii și eficientizarea proceselor tehnologice de operare și mentenanță
- pentru modernizarea parcului de vehicule
- pentru implementarea de programe de calculator și sisteme de evidență internă pentru planificarea serviciului, managementul resurselor, managementul veniturilor etc.

Asocierea unităților administrativ teritoriale pentru coordonarea transportului public asigură, printre altele, un tratament egal al cetățenilor din punctul de vedere al contribuției la plata

serviciului de transport public, inclusiv prin facilitățile de tarif. Aceasta înseamnă tarife similare pentru servicii similare și facilități de tarif acordate prin hotărâri ale organelor administrative locale, asigurate împreună printr-o politică tarifară comună convenită și o ofertă tarifară integrată atractivă pentru comunitățile locale.

9.3 Prezentarea operatorului de transport

Operatorul de transport ales este: societatea comercială **TRANSPORT METROPOLITAN OLTENITA S.R.L.** (Cod Unic de Înregistrare 49649435, Nr. Înmatriculare în Registrul Comerțului J51/145/2024), având sediul în Municipiul Oltenita, Str. B-DUL REPUBLICII, Nr. 40, județ CĂLĂRAȘI.

Societatea comercială TRANSPORT METROPOLITAN OLTENITA S.R.L. este înființată în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 31/1990 privind societățile comerciale, republicată și actualizată, având unic acționar Asociația de Dezvoltare Intercomunitară “Transport Metropolitan Oltenita”.

Conducerea societății este asigurată prin Director General, dl. Gabriel Deancu.

Conform Statutului TRANSPORT METROPOLITAN OLTENITA S.R.L., obiectul de activitate al acestuia nu prevede activități de reglementare ci doar activități din sfera operării vehiculelor de transport public de călători.

9.4 Mecanisme de control asigurate de către Contractant (UAT Municipiul Oltenita)

Conform Actului Constitutiv al S.C. TRANSPORT METROPOLITAN OLTENITA S.R.L., acesta este înființată ca societate comercială ce funcționează conform Legii 31/1990 privind societățile comerciale, cu modificările și completările ulterioare, având ca acționar unic Asociația de Dezvoltare Intracomunitară “Transport Metropolitan Oltenita”.

Potrivit Art. 64(1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice actualizată - numărul reprezentanților statului sau ai unității administrativ-teritoriale în adunarea generală a acționarilor la întreprinderile publice este de maximum două persoane.

Conform statutului, Adunarea Generală este organul de conducere al societății care decide asupra activității acestuia și asigură politica economică și comercială.

Societatea va fi administrată în sistem unitar de un Consiliu de Administrație. Membrii consiliului de administrație sunt desemnați de adunarea generală a acționarilor, la propunerea acționarilor, conform statutului.

ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ “TRANSPORT METROPOLITAN OLTENITA” este asociație de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice în înțelesul Legii 51/2007- asociație de dezvoltare intercomunitară definită potrivit prevederilor Legii administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare, având ca obiectiv înființarea, organizarea, reglementarea, finanțarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciilor de utilități publice furnizate/prestate pe

raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal ori regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente acestor servicii;

Astfel, este autoritatea locală competentă care are competența de a delega gestiunea serviciului de transport public local și capacitatea de a monitoriza bunurile concesionate de către UAT-uri, conform Regulamentului CE nr. 1370/2007 și Legii 51/ 2006 a serviciilor de utilitate publică, cu modificările și actualizările ulterioare. Delegarea gestiunii poate fi efectuată de asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, în baza unui mandat special acordat de acestea.

Prin aparatul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară, unitățile administrativ teritoriale își exercită funcția de reglementare. Astfel, conform cu Regulamentul de Organizare și Funcționare al asociației în care sunt desemnate structuri care asigură activitatea de reglementare a transportului public la nivelul Zonei Metropolitane Oltenita și acoperă competențele legale privind organizarea și controlul serviciului de transport și a activității operatorului regional S.C. TRANSPORT METROPOLITAN OLTENITA S.R.L.

Referitor la activitatea specifică de transport public, Compartimentul Transport Local constituie, potrivit legii, Autoritatea de autorizare, supraveghere și monitorizare a serviciilor de transport local pe întreg teritoriul administrativ al localităților membre ale ADI, care au transferat această competență către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară. Această structură îndeplinește în domeniul managementului transportului public local de călători următoarele atribuții:

1. Să evalueze fluxurile de transport de persoane pe baza unor studii de specialitate asupra cerințelor de transport public local în prezent și pentru o perioadă de minimum 5 ani;
2. Să stabilească traseele principale și secundare, precum stațiile publice aferente acestora;
3. Să stabilească și să supună aprobării Adunării Generale a Asociației prin hotărâre, programele de transport public local de persoane prin curse regulate, precum și capacitățile de transport necesare;
4. Să stabilească modalitatea de atribuire a gestiunii pentru executarea serviciului de transport public local;
5. Să actualizeze periodic traseele și programele de transport cuprinse în caietul de sarcini al serviciului de transport public local de persoane, anexă la regulamentul pentru efectuarea transportului public local, prin modificarea acestora în funcție de cerințele de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public județean, interjudețean, internațional, feroviar, aerian;
6. Să organizeze procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local de persoane și a infrastructurii tehnico-edilitare aferente sau din proprietatea publică ori privată a localităților;
7. Să supună aprobării Adunării Generale a Asociației, prin hotărâre, atribuirea licențelor de traseu pentru efectuarea transportului public de persoane prin curse regulate;

8. Colaborează cu toate compartimentele Aparatului tehnic și executiv; Îndeplinește orice alte atribuții prevăzute de normele în vigoare sau stabilite de conducerea asociației, în domeniul său de activitate.

Alte atribuții:

- Facilitarea accesului cetățenilor și a oricărei persoane interesate la datele și informațiile de interes public privind transportul local, actualizarea bazelor de date specifice activității, în conformitate cu dispozițiile legii;
- Autoritate de autorizare - autorizată de către Agenția Națională pentru Reglementarea Serviciilor Comunitare de Utilități Publice; activitatea se desfășoară conform prevederilor Legii nr 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice și a Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport local.

Compartimentul acoperă întreaga problemă privitoare la organizarea, monitorizarea și funcționarea serviciului de transport public local prin curse regulate, pe întreg teritoriul administrativ al localităților membre ale ADI, respectiv:

- asigură respectarea drepturilor și intereselor transportatorilor autorizați și accesul lor transparent și nediscriminatoriu la piața transportului public local;
- asigurarea și garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciilor de transport public local;
- eliberează autorizațiile de transport, copiile conforme, licențele de traseu etc., necesare pentru desfășurarea în condiții de legalitate, a activității de transport public local prin curse regulate pe raza teritorială acoperită de serviciul de transport;

9.5 Prevederi legislative specifice

Cadrul legislativ aplicabil serviciilor de transport public cuprinde în principal:

- Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului nr.1370/2007 – privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători
- Legea nr. 51 (r1) din 08/2006 – Legea serviciilor comunitare de utilități publice
- Hotărârea Guvernului nr. 855/2008 pentru aprobarea actului constitutiv-cadru și a statutului-cadru ale Asociațiilor de dezvoltare Intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilități publice
- Hotărârea Guvernului nr. 742/2014 privind modificarea anexelor nr. 2 și 4 la Hotărârea Guvernului nr. 855/2008 pentru aprobarea actului constitutiv-cadru și a statutului-cadru ale Asociațiilor de dezvoltare Intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilități publice
- Ordonanța Guvernului nr. 26/2000 cu privire la Asociații și fundații
- Legea nr. 246 din 18/2005 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 26/2000 cu privire la Asociații și fundații
- Legea nr. 215 (r1) din 2001 – Legea administrației publice locale
- Legea nr.92/2007 – a serviciilor de transport public local

Legislația este completată de legislația specifică în domeniul siguranței rutiere, transportului de drumurile publice, organizării activității licențiate de transport, legislația muncii, legislația

contabilă și fiscală aplicabilă, precum și toată legislația cu incidență asupra organizării administrației publice locale, a gestionării patrimoniului public și a finanțelor publice locale.

Serviciile de transport public pe teritoriile UAT-urilor membre ale ADI 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.

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care Asociația de Dezvoltare Intercomunitară, 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,

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 Tratatul, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.

Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ - teritoriale, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza serviciul de transport public local de călători, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico - edilitară aferentă serviciului, în schimbul unei redevențe, după caz.

Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor Legii nr.554/2004, cu modificările și completările ulterioare. Contractul de delegare a gestiunii se încheie în baza legislației specifice cu privire la serviciul de transport public local de călători, și anume:

- Regulamentul C.E. nr.1370/2007 al Parlamentului și Consiliului European;
- Legislația națională cu privire la transportul public local de călători.
- Legea nr.51/2006 actualizată, a serviciilor comunitare de utilități publice

Riscurile aferente operării sunt preluate de către operatorul regional, pentru servicii ce fac obiectul contractului de delegare.

9.6 Justificarea deciziei privind delegarea serviciului

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 ADI.

Inițierea operatorului economic “S.C. TRANSPORT METROPOLITAN OLTENITA S.R.L.”, având unic obiect de activitate asigurarea transportului local pentru cetățenii Municipiului și din regiune, este o oportunitate reală, având în vedere inițierea serviciului “de la zero”, cu o flotă nouă și modernă și o rețea de transport nou inițiată.

Potrivit Art. 643 (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice actualizată - numărul reprezentanților statului sau ai unității administrativ-teritoriale în adunarea generală a acționarilor la întreprinderile publice este de maximum două persoane. Conform statutului, Adunarea Generală este organul de conducere al societății care decide asupra activității acestuia și asigură politica economică și comercială. Societatea va fi administrată în sistem unitar de un Consiliu de Administrație. Membrii consiliului de administrație sunt desemnați de adunarea generală a acționarilor, la propunerea acționarilor, conform statutului.

ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ZONA METROPOLITANĂ TRANSPORT METROPOLITAN OLTENITA este asociație de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice în înțelesul Legii 51/2007- asociație de dezvoltare intercomunitară definite potrivit prevederilor Legii administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare, având ca obiectiv înființarea, organizarea, reglementarea, finanțarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciilor

de utilități publice furnizate/prestate pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal ori regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente acestor servicii; Astfel, este autoritatea locală competentă care are competența de a delega gestiunea serviciului de transport public local și capacitatea de a monitoriza bunurile concesionate de către UAT-uri, conform Regulamentului CE nr. 1370/2007 și Legii 51/ 2006 a serviciilor de utilitate publică, cu modificările și actualizările ulterioare. Delegarea gestiunii poate fi efectuată de asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, în baza unui mandat special acordat de acestea. Prin aparatul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară TRANSPORT METROPOLITAN OLTENITA, unitățile administrativ teritoriale își exercită funcția de reglementare. Astfel, conform Anexei la Hotărârea Adunării Generale nr. 4/25.04.2018 este aprobat Regulamentul de Organizare și Funcționare al asociației în care , sunt desemnate structuri care asigură activitatea de reglementare a transportului public la nivelul Zonei Metropolitane și acoperă competențele legale privind organizarea și controlul serviciului de transport și a activității operatorului regional “S.C. TRANSPORT METROPOLITAN OLTENITA S.R.L.”.

Referitor la activitatea specifică de transport public, Compartimentul Transport Local constituie, potrivit legii, Autoritatea de autorizare, supraveghere și monitorizare a serviciilor de transport local pe întreg teritoriul administrativ al localităților membre ale Zonei Metropolitane Oltenita, care au transferat această competență către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară. Această structură îndeplinește în domeniul managementului transportului public local de călători următoarele atribuții:

1. să evalueze fluxurile de transport de persoane pe baza unor studii de specialitate asupra cerințelor de transport public local în prezent și pentru o perioadă de minimum 5 ani;
2. să stabilească traseele principale și secundare, precum stațiile publice aferente acestora;
3. să stabilească și să supună aprobării Adunării Generale a Asociației prin hotărâre, programele de transport public local de persoane prin curse regulate, precum și capacitățile de transport necesare;
4. să stabilească modalitatea de atribuire a gestiunii pentru executarea serviciului de transport public local;
5. să actualizeze periodic traseele și programele de transport cuprinse în caietul de sarcini al serviciului de transport public local de persoane, anexă la regulamentul pentru efectuarea transportului public local, prin modificarea acestora în funcție de cerințele de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public județean, interjudețean, internațional, feroviar;
6. să organizeze procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local de persoane și a infrastructurii tehnico-edilitare aferente sau din proprietatea publică ori privată a localităților;
7. să supună aprobării Adunării Generale a Asociației, prin hotărâre, atribuirea licențelor de traseu pentru efectuarea transportului public de persoane prin curse regulate;
8. colaborează cu toate compartimentele Aparatului tehnic și executiv;

Îndeplinește orice alte atribuții prevăzute de normele în vigoare sau stabilite de conducerea asociației, în domeniul său de activitate.

Alte atribuții:

- Facilitarea accesului cetățenilor și a oricărei persoane interesate la datele și informațiile de interes public privind transportul local, actualizarea bazelor de date specifice activității, în conformitate cu dispozițiile legii;
- Autoritate de autorizare - autorizată de către Agenția Națională pentru Reglementarea Serviciilor Comunitare de Utilități Publice; activitatea se desfășoară conform prevederilor Legii nr 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice și a Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport local.

Compartimentul acoperă întreaga problemă privitoare la organizarea, monitorizarea și funcționarea serviciului de transport public local prin curse regulate, pe întreg teritoriul administrativ al localităților membre ale Zonei Metropolitane Oltenita, care au transferat această competență către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară, respectiv:

- asigură respectarea drepturilor și intereselor transportatorilor autorizați și accesul lor transparent și nediscriminatoriu la piața transportului public local;
- asigurarea și garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciilor de transport public local;
- eliberează autorizațiile de transport, copiile conforme, licențele de traseu etc., necesare pentru desfășurarea în condiții de legalitate, a activității de transport public local prin curse regulate pe raza teritorială a Zonei Metropolitane Oltenita;

9.7 Analiza tehnico-economica, de oportunitate si de eficienta

9.7.1 Prevederi specifice

Serviciile de transport public pe teritoriile UAT-urilor membre ale ADI TRANSPORT METROPOLITAN OLTENITA 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.

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care Asociația de Dezvoltare Intercomunitară, 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, 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 Tratatul, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.

9.7.2 Contractul de delegare de gestiune a serviciului de transport public local

Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ-teritoriale, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza serviciul de transport public local de călători, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilărie aferentă serviciului, în schimbul unei redevențe, după caz.

Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare. Contractul de delegare a gestiunii se încheie în baza legislației specifice cu privire la serviciul de transport public local de călători, și anume:

- Regulamentul C.E. nr. 1370/2007 al Parlamentului și Consiliului European;
- Legislația națională cu privire la transportul public local de călători.
- Legea nr. 51/2006 actualizată, a serviciilor comunitare de utilități publice

Riscurile aferente operării sunt preluate de către operatorul regional, pentru servicii ce fac obiectul contractului de delegare.

9.7.3 Motivarea delegării serviciului

9.7.3.1 Cunoasterea și organizarea transportatorului

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 member.

Un astfel de operator este operatorul regional intern “S.C. TRANSPORT METROPOLITAN OLTENITA S.R.L.” are capacitatea tehnică și managerială necesară, ca și îmbunătățirea continuă a prestației sale și posibilitățile de îmbunătățire în continuare a acesteia :

- Dotările pentru mentenanță și reparații deținute
- Resursa umană și managerială existentă a societății și preocuparea pentru îmbunătățirea performanțelor acestora;
- 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.

Toate acestea asigură premisele tehnice și de management pentru justificarea atribuirii serviciului către operatorul regional “S.C. TRANSPORT METROPOLITAN OLTENITA S.R.L.”

9.7.3.2 Aspecte de ordin economic

Principalele aspect de ordin economic ce se au in vedere sunt:

- 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 doua moduri de transport, pe întreaga arie teritorială;
- 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 concură 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 către UAT Municipiul Oltenita si ADI și accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport.

9.7.3.3 Aspecte financiare

- Sarcinile îndeplinite de operator sunt finanțate din capitalurile sale proprii
- UAT-urile membre ale ADI 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 calcul compensării pentru fiecare UAT membru al ADI
- Operatorul asigură alocarea costurilor indirecte pe cele doua moduri de transport conform unor chei de repartizare agreate de către ADI

10 Elemente specifice necesare ale contractului de delegare

1. Aria teritoriala

Aria de operare pe care se intenționează atribuirea contractului de servicii publice este teritoriul administrativ a patru UAT-uri membre ale ADI TRANSPORT METROPOLITAN OLTENITA.

2. Obligația de serviciu public de transport

Obligația de serviciu public este constituită din:

- 1) aplicarea tarifelor de călătorie aprobate de Autoritatea Contractantă
- 2) 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 ADI;
- 3) prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;
- 4) prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu indicatorii de performanță prevăzuți în Contract;
- 5) respectarea standardelor și cerințelor de siguranță și securitate prevăzute în Contract și în legislația națională;
- 6) prestarea serviciului de transport public local cu vehiculele prevăzute Contract.

3. Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului public de transport

- 1) Va avea dreptul la plata Compensației din partea UAT membre, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- 2) Va avea dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- 3) Va avea Dreptul exclusiv de a desfășura Serviciul de transport public local pe teritoriul ADI pentru care prestează serviciu public;
- 4) Va avea dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în Contract;
- 5) Este titularul dreptului de exploatare a infrastructurii concesionate și mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului de transport public local

4. Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public

Durata este limitată la 6 ani, cu posibilitatea prelungirii automate, dacă membrii nu solicita modificari ale contractului.

5. Subcontractare

Serviciile delegate nu se pot subcontracta.

Contractorul va putea contracta servicii conexe în vederea îndeplinirii corecte a serviciului (de exemplu: servicii de audit, studii tehnice și de trafic, servicii de curățenie, servicii de mentenanță, servicii de aprovizionare etc.).

6. Parametrii pe baza cărora se va calcula compensația

Valoarea redevenței pentru concesionarea serviciului și pentru bunurile concesionate

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.

Kilometri rulați (efectivi)

Kilometri efectivi reprezintă numărul de km efectivi realizați de mijloacele de transport ale Operatorului în luna pentru care se acordă Compensația, pe traseele stabilite în Programul de transport, potrivit Anexei la Contractul de Servicii, pentru fiecare categorie de mijloc de transport;

Kilometri planificați reprezintă totalitatea kilometrilor necesar a fi efectuați conform programului de transport și programului de circulație.

Costuri, modalități de alocare a costurilor

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

7. Standarde de calitate și mecanisme de stimulare a eficienței

- Venituri și modalități de alocare a veniturilor

Operatorul poate realiza următoarele tipuri de venituri în cadrul contractului de delegare a gestiunii:

- i. venituri din activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptățit,
- ii. diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit prezentului Contract,

- iii. venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate: venituri din reclamă și publicitate pe sau în vehicule, pe sau în clădirile sau dotările Operatorului, publicitate pe titlurile de călătorie, vânzarea de materiale promoționale sau informative asociate transportului public prestat (hărți, cărți poștale, pixuri, insigne, etc.) , etc,
- iv. orice alte venituri obținute de către Operator în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate: acele venituri care se realizează sporadic din activitatea curentă a operatorului: venituri din casări și valorificări de mijloace fixe, valorificare

- Profitul rezonabil și valoarea anuală

Nivelul profitului rezonabil este reprezentat de rata SWAP comunicată de Consiliul Concurenței pentru semestrul aferent perioadei semnării contractului. Profitul va fi aplicat la total cheltuieli eligibile. Nivelul profitului rezonabil va fi stabil pentru durata contractului de 6 ani, minim rezonabil peste rata SWAP comunicată de Consiliul Concurenței, la care se adaugă 100 puncte procentuale.

- Compensația

Compensația pentru serviciul delegat se calculează conform formulei:

Cheltuielile de exploatare eligibile+ Profit rezonabil– Venituri ale Operatorului asociate Obligației de serviciu public

Cheltuielile de exploatare eligibile se calculează conform formulei:

$(c \text{ unitar troleibuze} \times \text{Km troleibuze}) + (c \text{ unitar autobuze} \times \text{Km autobuze})$

-Investitii ale Operatorului

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

-Valoarea anuală și totală a contractului

Valoarea totală a contractului reprezintă echivalentul remunerației totale pe întreaga durată de valabilitate a contractului, înainte de aplicarea TVA, cuvenită operatorului sau operatorilor de serviciu public, reprezentând numărul de km planificați multiplicat cu costul/ km la care se adaugă profitul rezonabil.

8. Standarde de calitate

Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători de revizuiască anual de către Autoritatea Contractantă 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 Contractantă. De asemenea, contractul prevede monitorizarea atentă a performanțelor derulării sarcinilor operatorului asumate prin contract și penalități pentru neîndeplinire, incluzând și adoptarea de măsuri corective.

9. Mecanismul de evitare a oricărei supracompensări

Evitarea supra sau subcompensării și respectarea Anexei la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se realizează prin mecanismul auditului tehnico-economic urmat de decontarea anuală de regularizare. În plus, cerințele de evidențiere separată a altor activități desfășurate și alocarea de cota de costuri indirecte asigură trasabilitatea costurilor obligației de serviciu public.

10. Modificarea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport

Modificarea contractului propus se realizează prin act adițional.

11 Concluzii

Având în vedere toate cele prezentate, considerăm oportună soluția gestiunii directe a serviciului prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului către .C. TRANSPORT METROPOLITAN OLTENITA S.R.L. pentru serviciul public de transport public de călători pe teritoriul asociației ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ TRANSPORT METROPOLITAN OLTENITA.

Bibliografie

1. Planul de Mobilitate Urbana Durabila a Municipului Oltenita
2. Transport Public Bucuresti-Ilfov, Document asociat 3 – Politica tarifara, 2023
3. Hotărârea privind stabilirea valorii subvenției de la bugetul local al Municipiului Turda, pentru activitatea de transport public de călători;
4. ORDIN Nr. 3131/2019 din 5 februarie 2019 pentru aprobarea Metodologiei de alocare a fondurilor bugetare destinate subvenției pentru transportul public local de suprafață al studenților, repartizate instituțiilor de învățământ superior de stat din România
5. Ordinul președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane
6. Ordinul președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 134/2019 pentru modificarea și completarea Ordinului nr. 272/2007
7. Procedura de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLPT);
8. UN Regulation No. 154 - Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP), Addendum 153 – UNECE, ECE/TRANS/WP.29/2020/77
9. <https://ro.wikipedia.org/wiki/Olteni%C8%9Ba>
10. <https://www.digi24.ro/stiri/cat-costa-transportul-public-in-marile-orase-pentru-1-leu-in-cluj-napoca-mergi-10-minute-cu-autobuzul-iar-in-iasi-de-4-ori-mai-mult-2210995>
11. Planul de analiză și acoperire a riscurilor identificate la nivelul județului Călărași, Ministerul Afacerilor Interne, Comitetul Județean pentru Situații de Urgență Călărași
12. Strategia de dezvoltare locală a municipiului Oltenița pentru perioada 2021-2027, Primăria Municipiului Oltenița
13. Strategia de Dezvoltare Durabilă a județului Călărași pentru perioada 2021 -2027

TRASEE COMUNA ULMENI, JUDEȚUL CĂLĂRAȘI

Nr. Crt.	Ruta autobuz	Stație	Adresa	Direcție	Observații
1	Principală	Valea lui Soare 1A	str. Șoseaua Olteniței, nr.479	tur	DN31 Călărași - Oltenița
2	Principală	Școala Valea lui Soare 2A	str. Șoseaua Olteniței, nr.437	tur	DN31 Călărași - Oltenița
3	Principală	Tăușanca 3A	str. Șoseaua Olteniței, nr.363	tur	DN31 Călărași - Oltenița
4	Principală	Centru 4A	str. Șoseaua Olteniței, nr.251	tur	DN31 Călărași - Oltenița
5	Principală	Sector 5A	str. Șoseaua Olteniței, nr.133	tur	DN31 Călărași - Oltenița
6	Principală	Sat Nou 6A	str. Șoseaua Olteniței, nr.47	tur	DN31 Călărași - Oltenița
7	Principală	Sat Nou 6B	str. Șoseaua Olteniței, nr.82	retur	DN31 Oltenița - Călărași
8	Principală	Sector 5B	str. Șoseaua Olteniței, nr.210	retur	DN31 Oltenița - Călărași
9	Principală	Centru 4B	str. Șoseaua Olteniței, nr.306	retur	DN31 Oltenița - Călărași
10	Principală	Tăușanca 3B	str. Șoseaua Olteniței, nr.398	retur	DN31 Oltenița - Călărași
11	Principală	Școala Valea lui Soare 2B	str. Șoseaua Olteniței, nr.464	retur	DN31 Oltenița - Călărași
12	Principală	Valea lui Soare 1B	str. Șoseaua Olteniței, nr.504	retur	DN31 Oltenița - Călărași

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
Consilier local, Mutulescu Loredana-Florentina

Contrasemnează,
p. Secretar general al comunei,
Bucur Maria



[Handwritten signature]

REGULAMENT

pentru efectuarea serviciului de transport public local de călători prin curse regulate pe raza de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița

CAPITOLUL I - Dispoziții generale

Art. 1. (1) Prevederile prezentului regulament se aplică Serviciului de Transport Public Local de Persoane, pe raza de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița, folosit prescurtat ca (ADI TMO).

(2) Regulamentul pentru efectuarea Serviciului de Transport Public Local în raza de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița este elaborat în conformitate cu prevederile din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare, a Legii nr. 92/2007, a serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, și a Ordinului, nr. 972/2007, pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local, emis de Autoritate Națională de Reglementare pentru Servicii Comunitare de Utilități Publice.

(3) Prezentul regulament respectă cadrul juridic, național, existent, privind efectuarea serviciilor de transport public local, cu excepția transportului public pe căile navigabile interioare, a transportului în regim de taxi și în regim de închiriere și a transportului cu metroul, definind modalitățile și condițiile-cadru ce trebuie îndeplinite pentru efectuarea serviciului, indicatorii de performanță, condițiile tehnice, precum și raporturile dintre operatorii de transport rutier/transportatorii autorizați și utilizatorii serviciilor, și a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, al Parlamentului European și al Consiliului European.

(4) Modul de gestionare a serviciului, este gestiunea directă, aceasta fiind efectuată de către Transport Metropolitan Oltenița S.R.L., denumit în continuare -OPERATORUL, având sediul în mun. Oltenița, Bulevardul Republicii nr. 40, jud. Călărași.

(5) Prevederile regulamentului se aplică următoarelor servicii de transport public local: a) servicii de transport public local de persoane prin curse regulate efectuat cu autobuze. b) servicii de transport public local de persoane prin curse regulate speciale;

(6) Serviciile de transport public local din pe raza de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița, descrise la alin. (5) al art. 1, se pot efectua numai în condițiile respectării prevederilor prezentului regulament, ale Caietului de sarcini al acestora, ale reglementărilor în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

Art. 2. Organizarea și efectuarea activităților specifice serviciilor de transport public local de călători, pe raza de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița, trebuie să asigure satisfacerea cerințelor și nevoilor de utilitate publică de transport, ale cetățenilor care locuiesc, sau se găsesc ocazional, pe raza de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița, și anume: a) satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populației și ale operatorilor economici pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale; b) îmbunătățirea siguranței rutiere, protecției mediului și calității transportului public local; c) deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări.

Art. 3. În sensul prezentului regulament-cadru, termenii și noțiunile utilizate se definesc după cum urmează:

1. activitate de transport public local - suma operațiunilor de transport care asigură, nemijlocit, transportul persoanelor, cu ajutorul vehiculelor sau al combinației de vehicule, pe distanțe și în condiții prestabilite, efectuate în cadrul unuia dintre serviciile prevăzute la art. 1 alin. (5);

2. autoritate de autorizare - compartimentul sau serviciul specializat de transport local, conform art. 1, Legea 92/2007;

3. autorizație de transport - documentul eliberat de autoritatea de autorizare, prin care se atestă că transportatorul îndeplinește condițiile pentru accesul la efectuarea transportului public local;

4. caiet de sarcini al licenței de traseu - documentul care însoțește licența de traseu, care cuprinde în principal cerințele pentru asigurarea programului de circulație și realizarea unui transport în condiții de siguranță și confort;

5. licență de traseu - documentul care dă dreptul operatorului de transport rutier să efectueze transport public local de persoane prin curse regulate sau curse regulate speciale cu autobuze pe un anumit traseu, conform programului de transport;

6. program de circulație - documentul utilizat în transportul public local de persoane prin curse regulate, care conține în principal informații privind traseul, capetele de traseu, lungimea traseului, stațiile pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor, distanțele dintre stații și intervalele de succedare a curselor;

7. program de transport public local - programul propus și aprobat de Consiliul local, prin care se stabilesc traseele pentru transportul public local de persoane prin curse regulate pe raza teritorial-administrativă, programele de circulație, capetele de traseu, stațiile publice, numărul și capacitatea autobuzelor necesare;

8. stație publică - punctul de pe traseul unui serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate, amenajat corespunzător, semnalizat printr-un indicator rutier și care să aibă în dotare un panou suplimentar pe care este atașat orarul conform căruia opresc autobuzele pentru urcarea și coborârea persoanelor transportate;

9. traseu local - parcursul care asigură legătura între mai multe localități și/sau obiective, cuprinse între două capete, pe care se efectuează transport public local de persoane prin curse regulate și curse regulate speciale.

10. utilizator al serviciului de transport public local de persoane - persoana fizică beneficiară a serviciu de transport public local de persoane.

11. contract de servicii publice – act juridic, în formă scrisă, încheiat între consiliul local și operatorul serviciului de transport, care prevede amănunțit condițiile și obligațiile părților.

Art. 4. Primăria - municipiului Oltenița și UAT-urile zonei ADI TMO, prin autoritatea de transport ADI TMO, va urmări, în exercitarea prerogativelor de putere publică ce îi revin conform legii, ca efectuarea serviciului de transport public local de persoane să se realizeze în condiții de siguranță rutieră, calitate și confort și în concordanță cu interesul general al comunității, în conformitate cu legislația în vigoare, indiferent de forma de gestiune a acestuia.

CAPITOLUL II. - Efectuarea transportului public local

Secțiunea 1 - Principiile și obiectivele transportului public, efectuat prin ADI TMO

Art. 5. Transportul public local se efectuează numai în condițiile respectării prevederilor Legii nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ teritoriale, cu modificările și completările ulterioare, - Ordonanței Guvernului nr. 27/2011, cu modificări și completările ulterioare, ale Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, al Parlamentului European și al Consiliului European, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte. Transportul public local de persoane se va efectua, în condițiile și clauzele prevăzute în contractul de servicii publice aferent acestuia.

Art. 6. (1) Transportul public metropolitan se poate efectua numai cu vehicule rutiere a căror stare tehnică corespunde reglementărilor specifice în vigoare, având inspecția tehnică periodică valabilă, acestea fiind clasificate/încadrate corespunzător, conform prevederilor legale în vigoare.

(2) Pentru accesul la infrastructura rutieră, vehiculele rutiere fabricate în țară sau în străinătate, înmatriculate sau care urmează să fie înmatriculate în România, sunt supuse omologării

în vederea înmatriculării și/sau inspecției tehnice periodice, după caz, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(3) Transportul public local de persoane se efectuează numai cu vehicule rutiere destinate prin construcție acestui scop și, după caz, dotate cu limitatoare de viteză, în conformitate cu reglementările în vigoare.

Art. 7. Transportul public local se efectuează cu respectarea ansamblului reglementărilor care contribuie la îmbunătățirea siguranței rutiere, referitoare la condițiile pe care trebuie să le îndeplinească mijloacele de transport, infrastructura rutieră, persoanele cu atribuții care concură la siguranța circulației și ceilalți participanți la trafic.

Art. 8. Efectuarea serviciului de transport public local de persoane din raza de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița, prestat de Transport Metropolitan Oltenița S.R.L., trebuie să asigure:

- a) creșterea nivelului de calitate al serviciului și de confort al utilizatorilor serviciilor publice de transport public local de persoane prin curse regulate;
- b) accesul nediscriminatoriu la serviciile de transport public local și protecția categoriilor sociale defavorizate;
- c) informarea publicului călător;
- d) executarea transportului public local de persoane prin curse regulate în condiții de regularitate, siguranță și confort;
- e) corelarea capacității de transport cu fluxurile de călători existente;
- f) continuitatea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate.

Secțiunea a 2-a - Licențe, autorizații și alte documente necesare pentru efectuarea transportului public metropolitan de persoane, efectuat prin ADI TMO

1. Transportul public metropolitan de persoane prin curse regulate.

Art. 9. Serviciile de transport public metropolitan de persoane prin curse regulate se efectuează, în regim de exclusivitate, numai de către (OPERATORUL) - operator de transport rutier autorizat cu obligația de a deține licență de traseu valabilă.

Art. 10. (1) Serviciile de transport public local de persoane, prin curse regulate, se efectuează pe raza administrativ-teritorială a UAT-urilor din raza de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița.

(2) În cazul asocierii cu alte UAT-uri, având ca scop transportul public de persoane, operatorul de transport al ADI TMO poate efectua acest serviciu public și pe raza UAT-urilor asociate, cu condiția conducerii, distincte, a evidenței contabile.

Art. 11. Operatorul de transport al ADI TMO, are obligația să asigure deținerea, la bordul mijlocului de transport în comun, pe toată durata transportului public de persoane, prin curse regulate, următoarele documente:

- a) licența de traseu și caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenței;
- b) programul de circulație;
- c) copia conformă a licenței de transport, pentru fiecare autovehicul utilizat la transportul public de persoane;
- d) legitimația de serviciu valabilă a conducătorului auto, din care să reiasă că este angajat al operatorului de transport/transportatorului autorizat;
- e) contractul de leasing în original ori o copie conformă cu originalul, în cazul în care autobuzul este utilizat în baza unui asemenea contract;
- f) actul prin care se dovedește dreptul de muncă în România, în cazul conducătorilor auto străini;
- g) asigurarea pentru persoanele transportate și bagajele acestora pentru riscuri de accidente ce cad în sarcina operatorului de transport/transportatorului autorizat, în copie;
- h) certificatul de competență profesională al conducătorului auto pentru transportul rutier public de persoane, valabil, după caz.

Art. 12. Licența de traseu se eliberează pentru traseele cuprinse în programele de transport rutier de persoane prin curse regulate, însoțită de caietul de sarcini al acesteia și de programul de circulație.

Art. 13. Licența de traseu se eliberează în numărul de exemplare corespunzător numărului mijloacelor de transport în comun utilizat pentru efectuarea tuturor curselor prevăzute în programul de circulație.

2. Transportul public local de persoane prin curse regulate speciale

Art. 14. Serviciile de transport public local de persoane prin curse regulate se efectuează numai de către operatorii de transport rutier care dețin licență de traseu valabilă.

Art. 15. Serviciile de transport public local de persoane prin curse regulate speciale se efectuează pe teritoriul localității de autorizare sau între aceasta și orice altă localitate din județul respectiv.

Art. 16. Operatorii de transport au obligația de a deține la bordul vehiculului, pe toată durata transportului public de persoane prin curse regulate, următoarele documente:

- a) licența de traseu și caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenței;
 - b) contractul de transport încheiat între beneficiarul transportului sau persoana care a angajat transportul și operatorul de transport rutier;
 - c) lista persoanelor transportate, ca anexă la contractul de transport;
 - d) copia conformă a licenței de transport;
 - e) legitimația de serviciu valabilă a conducătorului auto, din care să reiasă că este angajat al operatorului de transport;
 - f) contractul de leasing în original ori o copie conformă cu originalul, în cazul în care vehiculul rutier este utilizat în baza unui asemenea contract;
 - g) actul prin care se dovedește dreptul de muncă în România, în cazul conducătorilor auto străini;
 - h) asigurarea pentru persoanele transportate și bagajele acestora pentru riscuri de accidente ce cad în sarcina operatorului de transport, în copie;
 - i) certificatul de competență profesională al conducătorului auto pentru transportul rutier public de persoane, valabil;
 - j) legitimații de serviciu valabile, eliberate de beneficiarul transportului pentru persoanele transportate, în cazul transportului angajaților instituțiilor/operatorilor economici.
- Art. 17.** Licența de traseu se eliberează în numărul de exemplare corespunzător numărului de autobuze necesar efectuării traseului.

Secțiunea a 3-a - Siguranța rutieră

Art. 18. În scopul prevenirii cauzelor generatoare de evenimente rutiere, (OPERATORUL) de transport al ADI TMO are obligația să adopte măsurile necesare pentru cunoașterea, aplicarea și respectarea reglementărilor legale privind siguranța rutieră și a condițiilor pe care trebuie să le îndeplinească mijloacele de transport și persoanele cu atribuții care concură la siguranța circulației.

Art. 19. OPERATORUL - de transport al ADI TMO are următoarele îndatoriri:

1. să respecte reglementările legale privind omologarea, înmatricularea, efectuarea inspecțiilor tehnice periodice, repararea, întreținerea, reglarea, modificarea constructivă și reconstrucția mijloacelor de transport;
2. să utilizeze mijloace de transport a căror stare tehnică corespunde reglementărilor naționale de siguranță rutieră și de protecție a mediului înconjurător, cu inspecția tehnică periodică/revizia tehnică periodică valabilă și certificate/ clasificate/încadrate corespunzător, conform prevederilor legale în vigoare;
3. în intervalul dintre două inspecții tehnice periodice/revizii tehnice periodice, să asigure menținerea mijloacelor de transport într-o stare tehnică corespunzătoare, în vederea încadrării în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, utilizând în acest scop numai sisteme, echipamente, componente, entități

tehnice, piese de schimb, materiale de exploatare și dotări obligatorii de origine sau omologate/certificate conform legislației în vigoare;

4. să monteze, prin operatori economici autorizați, tahografe și limitatoare de viteză cu aprobare de model la vehiculele pentru care acestea sunt obligatorii;

5. să nu permită plecarea în cursă a vehiculelor care au limitatorul de viteză defect, nesigilat ori fără suficiente foi de înregistrare pentru efectuarea întregului parcurs al transportului;

6. să informeze conducătorii mijloacelor de transport și lucrătorii mobili cu privire la regulamentele interne ale întreprinderii și prevederile relevante ale contractelor colective de muncă;

7. să verifice pe foile de înregistrare sau pe cartelele conducătorilor auto utilizate modul în care aceștia respectă prevederile legale în vigoare privind perioadele de conducere și de odihnă și să ia măsurile necesare pentru a împiedica repetarea unor nereguli în acest sens;

8. să verifice funcționarea tahografului și a limitatorului de viteză, inclusiv cu ocazia analizării diagramei tahograf sau a înregistrărilor stocate în memoria cardului conducătorului auto/tahografului digital, după caz;

9. să nu permită intervenția persoanelor neautorizate asupra tahografelor și a limitatoarelor de viteză;

10. să angajeze transporturile și să întocmească programul de executare a transporturilor, astfel încât conducătorii mijloacelor de transport și lucrătorii mobili să poată respecta prevederile legale privind timpul de lucru, de odihnă și de repaus;

11. să se asigure că conducătorii mijloacelor de transport respectă normele de protecție a muncii, protecție a mediului, prevenire și combatere a incendiilor, pe tot timpul efectuării transportului;

12. să permită efectuarea transporturilor numai cu respectarea maselor totale maxime autorizate de autoritatea competentă și/sau în limita numărului de locuri înscris în certificatul de înmatriculare; să se asigure spații libere suficiente pentru transportul bagajelor pasagerilor și să permită transportul mărfurilor/coletelor doar în limita spațiilor disponibile;

13. să respecte procedurile ce trebuie urmate în caz de accident și să aplice procedurile corespunzătoare pentru a preveni producerea unor noi accidente sau a unor încălcări grave ale regulilor de circulație;

14. să respecte și să aplice reglementările legale în vigoare privind transportul rutier al mărfurilor periculoase;

15. să respecte întocmai legile și reglementările specifice fiecărei categorii de transport rutier pe care o execută.

Art. 20. Responsabilitățile ce revin managerului de transport și celorlalte persoane implicate în activitatea de transport public de călători, din subordinea acestuia, al operatorului, sunt cele stabilite prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1214/2015, pentru aprobarea normelor privind pregătirea și atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 21. Conducătorii mijloacelor de transport care prestează serviciul în cadrul ADI TMO au următoarele atribuții și responsabilități:

1. să se prezinte pentru efectuarea examinării medicale și psihologice, inițială și periodică, și să respecte recomandările comisiilor medicale și psihologice;

2. să respecte normele și regulile privind conducerea în condiții de siguranță rutieră și conduita preventivă;

3. să respecte regulile privind prevenirea accidentelor de muncă în circulația rutieră;

4. să cunoască și să respecte măsurile ce trebuie luate după un accident sau incident în ceea ce privește asigurarea vehiculului, protecția personală și a celorlalți participanți la trafic, protecția mediului, protecția bunurilor;

5. să respecte perioadele de conducere și perioadele de odihnă, conform reglementărilor legale în vigoare, și să utilizeze corect tahograful;

6. să nu intervină asupra tahografului sau a limitatorului de viteză pentru scoaterea acestora din uz sau modificarea caracteristicilor de funcționare;

7. să respecte întocmai legile și reglementările specifice fiecărei categorii de transport rutier pe care o execută;

8. să adopte o atitudine și conduită, adecvată interacțiunii cu publicul, și un mod de conducere specific transportului public de călători.

Art. 22. OPERATORUL care efectuează servicii de transport public local va întreprinde o investigație pe linie administrativă în toate cazurile de accidente de circulație în care au fost angajate vehiculele utilizate, indiferent de gravitatea accidentului.

Art. 23. Rezultatele cercetării administrative vor sta la baza adoptării măsurilor ce se impun pentru eliminarea repetării cauzelor generatoare de evenimente rutiere.

Secțiunea a 4-a - Condiții privind efectuarea transportului public local de persoane raza administrativ teritorială a UAT-urilor din zona ADI TMO

1. Transportul public local de persoane prin curse regulate

Art. 24. Operatorul va efectua serviciul de transport public metropolitan de persoane prin curse regulate cu respectarea următoarelor obligații:

1. să asigure afișarea la părțile din față și laterală dreapta ale mijlocului de transport a indicativului și a capetelor traseului; la partea din spate a mijlocului de transport se va afișa cel puțin indicativul traseului. Elementele de informare menționate anterior vor fi iluminate corespunzător pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate scăzută;

2. în salonul mijlocului de transport va fi asigurată informarea publicului călător prin mijloace vizuale și/sau sonore cu privire la denumirea stației care urmează și la legăturile cu alte mijloace de transport public local de persoane;

3. să asigure afișarea în salonul mijlocului de transport a numelui conducătorului acestuia, a hărții schematice care să permită vizualizarea traseului și a rețelei de trasee, a instrucțiunilor privind modul de desfășurare a transportului, a obligațiilor publicului călător și a altor informații de utilitate publică privind transportul, stabilite prin reglementările în vigoare;

4. să asigure vânzarea titlurilor de călătorie, în salonul mijlocului de transport, precum și în stațiile stabilite, de comun acord cu autoritatea administrației publice locale, și nominalizate într-o anexă la hotărârea de dare în administrare, respectiv la contractul de delegare a gestiunii aprobat prin hotărârea de atribuire;

5. în stațiile din programul de circulație, să asigure afișarea codului traseului, a intervalelor de succedare a curselor, precum și a hărților simplificate cu indicarea traseelor și stațiilor pentru informarea publicului călător;

6. să emită titluri de călătorie cu respectarea reglementărilor în vigoare, inclusiv pentru categoriile sociale care beneficiază de reduceri ale costului abonamentului;

7. să asigure accesul liber și nediscriminatoriu la transport, în baza documentelor stabilite de reglementările legale în vigoare, al persoanelor care beneficiază de facilități/gratuități la transport;

8. să asigure transportul gratuit al copiilor sub 5 ani;

9. mijlocul de transport trebuie să aibă locuri rezervate pentru persoane cu handicap, bătrâni, femei însărcinate, persoane cu copii în brațe;

10. să oprească, în stațiile sistemului de transport, la o distanță cât mai mică față de bordură și să supravegheze urcarea și coborârea călătorilor, să nu plece mijlocul de transport din stații cu ușile deschise sau cu călători aflați pe scările acestuia, precum și cu călători agățați de exteriorul caroseriei;

11. să nu admită la transport în salonul mijlocului de transport materii mirositoare, inflamabile, butelii de aragaz, tuburi de oxigen sau alte gaze, butoaie cu carbid, materiale explozibile, produse caustice ori acide, alte materiale sau obiecte care, prin format ori dimensiune, pot produce daune, vătămări corporale sau, prin natura materialului, pot murdări, ori alte obiecte sau mărfuri interzise la transportul public;

12. să nu imbarce călători peste capacitatea maximă admisă a mijlocului de transport;

13. să asigure spațiile necesare pentru bagajele de mână ale călătorilor; 14. să îmbarce/debarce călători numai în stațiile special amenajate, prevăzute în programul de circulație;
15. să utilizeze numai titluri de călătorie cu regim special, agreate de autoritatea administrației publice locale;
16. să nu permită transportul călătorilor decât pe bază de titluri de călătorie valabile sau alte documente prevăzute de reglementările legale în vigoare;
17. să asigure călătorii și bagajele acestora pentru riscurile ce cad în sarcina operatorului de transport;
18. să țină evidența curselor sosite și plecate, la fiecare capăt de linie;
19. să asigure înlocuirea mijlocului de transport imobilizat pe traseu, din rezerva activă existentă;
20. să asigure, prin dispecerate și dotări speciale, urmărirea și coordonarea în trafic a mijloacelor de transport, de intervenție și de depanare, precum și aplicarea cu operativitate a măsurilor ce se impun în caz de eveniment, incident, accident sau alte situații care pot afecta desfășurarea transportului, în vederea asigurării condițiilor asumate privind regularitatea, siguranța și confortul;
21. să dispună de echipaje de intervenție și depanare dotate corespunzător pentru degajarea drumului public sau a căii de rulare în cazul defectării mijlocului de transport, precum și pentru intervenții la rețeaua electrică de contact sau calea de rulare a tramvaielor etc.;
22. să asigure informarea anticipată a publicului călător în legătură cu modificarea/suspendarea programului de circulație sau a unui traseu în caz de forță majoră;
23. să asigure, zilnic și ori de câte ori este nevoie, salubritatea, spălarea și dezinfectarea mijloacelor de transport;
24. să asigure condițiile de execuție a transportului în condiții de regularitate, siguranță și confort;
25. mijloacele de transport trebuie să fie echipate cu instalație de încălzire/condiționare a aerului în stare de funcționare;
26. să asigure aspectul estetic corespunzător al mijlocului de transport;
27. pe părțile laterale ale mijlocului de transport va fi inscripționată denumirea executantului transportului;
28. la bordul mijlocului de transport trebuie să existe mijloace de prevenire și combatere a incendiilor, precum și ciocan pentru spart geamurile în caz de necesitate;
29. mijloacele de transport trebuie să aibă inspecția tehnică periodică sau, după caz, revizia tehnică periodică efectuată la termen.

2. Transportul public local de persoane prin curse regulate speciale

Art. 25. Operatorii de transport vor efectua serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate speciale cu respectarea următoarelor condiții:

1. să utilizeze pe timpul executării transportului rutier placa de traseu, cu indicarea executantului, a traseului și a tipului de transport;
2. să preia la transport numai persoanele nominalizate în lista cu persoanele transportate, anexă la contractul de transport încheiat cu beneficiarul serviciului;
3. să asigure preluarea persoanelor transportate din vehiculele rămase imobilizate pe traseu;
4. să asigure instruirea conducătorilor auto cu privire la obligațiile ce le revin;
5. să preia la transport mărfuri sau colete doar în limita spațiilor disponibile destinate acestui scop;
6. să asigure urcarea și coborârea bagajelor în/din portbagajul vehiculului. Bagajele se manipulează numai de către conducătorul auto;
7. îmbarcarea/debarcarea persoanelor transportate trebuie să se facă în stații stabilite special, altele decât stațiile publice, în locul unde își desfășoară activitatea sau la domiciliu/reședință;

8. să oprească în toate stațiile prevăzute în graficul de circulație aferent licenței de traseu, fără a opri pentru urcarea sau coborârea persoanelor transportate în alte locuri decât cele prevăzute în graficul de circulație;

9. să transporte persoane doar în limita numărului de locuri pe scaune înscris în certificatul de înmatriculare;

10. mijlocul de transport să nu circule cu ușile deschise sau cu pasageri pe scara acestuia;

11. să nu admită la transport în salonul autovehiculului: - materii greu mirositoare; - materii inflamabile; - butelii de aragaz; - butoaie cu carbid; - tuburi de oxigen; - materiale explozibile; - filme cinematografice neambalate în cutii metalice; - produse caustice; - materiale sau obiecte care prin natura, formatul ori dimensiunile lor pot produce daune sau pot murdări autovehiculul, bagajele ori îmbrăcămintea călătorilor; - obiecte sau mărfuri interzise la transport prin dispozițiile legale;

12. să nu supraîncarce autovehiculul peste capacitatea utilă de transport, exprimată prin numărul de locuri pe scaune înscris în certificatul de înmatriculare;

13. să asigure călătorii și bagajele acestora pentru riscurile ce cad în sarcina operatorului de transport;

14. în salonul autovehiculului pot fi transportate numai bagajele de mână, care pot fi ținute în mână sau în plasa portpachet. În salonul autovehiculului nu pot fi transportate bagajele care: - nu se încadrează în categoria bagajelor de mână; - conțin produse neadmise la transport; - sunt așezate pe culoarul de acces sau pe platforma din față ori din spate a autovehiculului;

15. nu se admit la transport bagajele așezate pe scaunele libere din salonul autovehiculului, chiar dacă spațiul rămas neutilizat de către pasageri ar permite acest lucru;

16. bagajele depuse în spațiul destinat bagajelor se manipulează numai de către conducătorul auto;

17. autovehiculele trebuie să aibă inspecția tehnică periodică efectuată la termen;

18. autovehiculele trebuie salubrizate, spălate și dezinfectate;

19. la bordul autovehiculului trebuie să existe mijloace pentru combaterea și prevenirea incendiilor, precum și ciocan pentru spart geamurile în caz de necesitate;

20. în perioada de iarnă, autovehiculul trebuie să fie echipat corespunzător circulației pe drumuri cu aderență scăzută;

21. autovehiculele trebuie să fie dotate cu tahograf, care va fi în funcțiune pe toată durata desfășurării transportului, conform reglementărilor în vigoare.

CAPITOLUL III - Drepturi și obligații

Art.26. Drepturile și obligațiile operatorilor de transport/transportatorilor autorizați care desfășoară activități de transport public local se prevăd în regulamentele și caietele de sarcini ale serviciului de transport public local, aprobate de autoritățile administrației publice locale, anexate la hotărârile de dare în administrare, respectiv la contractele de delegare a gestiunii aprobate prin hotărâri de atribuire.

Art. 27. OPERATORUL - de transport al ADI TMO care desfășoară activități de transport public local de persoane are următoarele drepturi:

a) cei care își desfășoară activitatea pe baza unui contract de delegare a gestiunii au dreptul să întrerupă prestarea serviciului de transport public local în cazul nerespectării obligațiilor contractuale de către autoritățile administrației publice locale, cu obligația de a notifica întreruperea prestării serviciului în termenul și în condițiile prevăzute în contractul de delegare a gestiunii;

b) să încaseze tarifele aferente transportului public local de persoane prin curse regulate;

c) să actualizeze semestrial tarifele aferente transportului public local de persoane prin curse regulate cu rata inflației;

d) să includă în tarifele de transport percepute călătorilor primele de asigurare pentru aceștia și pentru bagajele lor, precum și pentru riscurile ce pot decurge din efectuarea operațiunilor de transport, în cazul transportului public local de persoane prin curse regulate;

e) să utilizeze patrimoniul propriu sau concesionat pentru asigurarea serviciului public local de călători prin curse regulate;

f) să utilizeze infrastructura tehnico-edilitară a sistemului de transport public local de persoane, în condițiile stabilite conform hotărârii de dare în administrare sau contractului de delegare a gestiunii, după caz;

g) să beneficieze de o despăgubire adecvată și efectivă pentru prejudiciile aduse în caz de modificare unilaterală a contractului de delegare a gestiunii de către concedent, fără respectarea termenelor și condițiilor prevăzute în acesta;

h) să ceară întreruperea serviciului în cazul în care continuarea activității ar conduce la crearea de prejudicii importante patrimoniului încredințat spre administrare;

i) în cazul nerespectării obligațiilor contractuale de către concedent, conform legislației în vigoare, se pot adresa instanței competente.

Art. 28. Suplimentar față de obligațiile ce decurg din prevederile secțiunilor a 3-a și a 4-a ale cap. II, (OPERATORUL - de transport ADI TMO are următoarele obligații:

a) să respecte întocmai legile și reglementările specifice fiecărei categorii de transport pe care o execută;

b) să asigure prestarea serviciului conform prevederilor contractuale sau ale hotărârii de dare în administrare, după caz;

c) să respecte sarcinile asumate potrivit hotărârii de dare în administrare, a contractului de delegare a gestiunii și/sau de prestare a serviciului;

d) să respecte indicatorii de performanță și de calitate stabiliți prin contractul de delegare a gestiunii, prin hotărârea de dare în administrare sau prin contractul de transport încheiat cu beneficiarul;

e) să permită accesul liber și nediscriminatoriu al utilizatorilor la serviciul de transport public local;

f) să asigure respectarea drepturilor utilizatorilor în efectuarea serviciului de transport public local;

g) să efectueze transportul public de persoane prin curse regulate, conform prevederilor programului de circulație, în condiții de calitate, siguranță, regularitate și confort;

h) să asigure continuitatea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate;

i) să coreleze capacitatea de transport cu fluxurile de călători existente;

j) să fundamenteze și să supună concedentului tarifele ce vor fi utilizate în activitatea de transport public local de persoane prin curse regulate;

k) să nu încarce în mod artificial costurile de operare;

l) să pună la dispoziția publicului călător mijloace de transport care să îndeplinească condițiile impuse de legislația în vigoare privind siguranța circulației și protecția mediului;

m) să efectueze întreținerea curentă, reparațiile curente și accidentale care se impun, în limita bugetului aprobat, la bunurile concesionate/închiriate de la concedent, conform programelor de întreținere, reparații, dotări și investiții aprobate de acesta;

n) să fundamenteze necesarul anual de fonduri pentru investiții din surse proprii, precum și diferența de tarif pentru protecție socială, conform legislației în vigoare, pentru a fi supuse aprobării consiliului local ;

o) în cazul în care sesizează existența sau posibilitatea existenței unei cauze de natură să conducă la reducerea activității, să notifice de îndată acest fapt concedentului, în vederea luării măsurilor ce se impun pentru asigurarea continuității activității;

p) să încheie și să onoreze contractele de asigurări pentru mijloacele de transport deținute, precum și asigurarea călătorilor și bunurilor acestora, conform prevederilor legislației în vigoare privind asigurările;

q) să informeze permanent călătorii cu privire la traseele, programele de circulație, tarifele aplicate, precum și modificarea acestora;

r) să aplice normele de protecție a muncii specifice activității desfășurate în cadrul serviciului contractat;

s) să asigure accesul organelor de control ale concedentului la informațiile privind executarea serviciului concesionat și modul de exploatare a mijloacelor de transport, a infrastructurii aferente și a bunurilor concesionate/închiriate, după caz;

ș) să planifice efectuarea inspecțiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport, astfel încât să se asigure respectarea programului de circulație și a prevederilor reglementărilor legale în vigoare privind siguranța rutieră;

t) să dețină la sediul social următoarele documente, în funcție de tipul de transport public local efectuat: - asigurarea pentru persoanele transportate și bagajele acestora pentru riscuri de accidente ce cad în sarcina transportatorului; - cărțile de identitate ale vehiculelor, în original pentru cele deținute în proprietate, respectiv în copie pentru cele deținute în baza unui contract de leasing; - contractele de leasing pentru vehiculele utilizate; - avizele medicale și psihologice valabile pentru persoana desemnată să conducă permanent și efectiv activitatea de transport rutier, precum și pentru conducătorii auto; - toate documentele care atestă menținerea condițiilor inițiale care au stat la baza eliberării licenței de transport/autorizației de transport și a delegării gestiunii, după caz; - formularul de expediție/transport și formularul pentru aprobarea transportului în cazul transportului de deșeuri, pentru anul în curs și anul precedent; - documentele doveditoare din care să rezulte angajarea în condiții legale a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației; - evidența și planificarea inspecțiilor tehnice periodice/ reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport; - evidența accidentelor de circulație, documentele de cercetare administrativă a accidentelor de circulație, precum și notele informative se vor transmite Consiliului Județean Călărași și Consiliului local în cazul accidentelor grave de circulație; - alte documente prevăzute de reglementările legale în vigoare;

ț) să furnizeze autorității administrației publice locale, respectiv autorităților de reglementare competente conform legii, informațiile solicitate și să asigure accesul la documentațiile și la actele individuale pe baza cărora prestează serviciul, necesare verificării și evaluării modului de prestare a serviciului;

u) să plătească despăgubiri persoanelor fizice sau juridice pentru prejudiciile aduse din culpă, conform prevederilor legale și/sau contractuale, dacă acestea nu sunt acoperite prin polițe de asigurare;

v) să asigure finanțarea pregătirii profesionale și efectuarea examinărilor medicale și psihologice ale propriilor angajați;

w) să pună în aplicare metode performante de management, care să conducă la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurențiale impuse de normele legale în vigoare privind achizițiile de lucrări sau bunuri;

x) să gestioneze serviciul public pe criterii de competitivitate și eficiență economică;

y) să promoveze dezvoltarea, modernizarea și exploatarea eficientă a bazei tehnico-materiale aferente serviciului prestat ;

z) să se ocupe de reînnoirea continuă a flotei, având o strategie de înlocuire a autovehiculelor.

Art. 29. Au calitatea de utilizatori beneficiarii serviciilor de transport public local, orice persoane fizică care locuiește, sau se găsește ocazional, în raza de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița.

Art. 30. (1) Principalele drepturi ale utilizatorilor sunt următoarele:

a) să beneficieze, liber și nediscriminatoriu, de serviciul de transport public local ;

b) să aibă acces la informațiile publice cu privire la serviciul de transport public local. Autoritățile administrației publice locale au obligația de a comunica informații cu privire la indicatorii de calitate ai serviciului, la structura tarifară și la clauzele contractuale care sunt de interes public;

c) să le fie aduse la cunoștință hotărârile consiliului local, cu privire la transportul public local;

d) să conteste hotărârile consiliului local, în vederea prevenirii sau reparării unui prejudiciu, direct ori indirect, provocat de acesta, în condițiile legii;

e) să solicite și să primească, în condițiile legii, despăgubiri sau compensații pentru daunele provocate lor, de operator, prin nerespectarea obligațiilor asumate prin contractele de atribuire a gestiunii sau dării în administrare;

f) să sesizeze autorităților administrației publice locale orice deficiențe constatate în efectuarea serviciilor de transport public local de călători și să facă propuneri vizând înlăturarea acestora;

g) să renunțe, în condițiile legii, la serviciile contractate;

h) să fie consultați, direct sau prin intermediul unor organizații neguvernamentale reprezentative, în procesul de elaborare și adoptare a deciziilor, strategiilor și reglementărilor privind serviciul de transport public local;

(2) Anumite categorii de utilizatori, persoane fizice, beneficiază, în condițiile legii, de facilități pentru plata serviciului de transport public local

Art. 31. Principalele obligații ale utilizatorilor sunt următoarele:

a) să dețină legitimații de călătorie valabile sau alte documente de transport stabilite prin lege;

b) să achite costul legitimațiilor de călătorie valabile pentru călătoriile pe care le efectuează, conform tarifelor menționate lizibil pe acestea;

c) să achite, în termenele stabilite, contravaloarea serviciului furnizat/prestat pe baza contractelor;

d) să nu aducă prejudicii bunurilor sistemelor de transport din domeniul public sau privat;

e) să aibă un comportament civilizat în raport cu personalul prestatorilor de servicii, precum și cu ceilalți utilizatori.

CAPITOLUL IV - Indicatori de performanță

Art. 32. (1) Indicatorii de performanță privind efectuarea transportului public local de persoane prin curse regulate sunt următorii:

1. numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație;

2. numărul de curse, trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore;

3. numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație;

4. numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului, dintre care:

a) numărul de reclamații justificate;

b) numărul de reclamații rezolvate;

c) numărul de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termenele legale;

5. Respectarea standardelor de poluare raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea Programului de transport - numărul autovehiculelor atestate Euro 4, Euro 5 sau Euro 6 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație;

6. Condițiile de calitate - Mijloace de transport adaptate îmbarcării/debarcării persoanelor cu dizabilități, Mijloace de transport dotate cu sisteme de încălzire/răcire, Mijloace de transport curate;

7. Cuantumul amenzilor plătite de către Operator pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului;

8. Numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale;

9. Numărul de accidente în trafic produse din vina personalului propriu al Operatorului.

10. Indicele de satisfacție a călătorilor

(2) În efectuarea serviciului de transport public local, operatorul va respecta indicatorii de performanță prevăzuți în prezentul regulament-cadru, aprobați prin hotărâre a Consiliului Local a UAT-urilor aparținătoare ADI TMO, cu mențiunea că aceștia pot fi modificați, numai prin hotărâre a deliberativului.

INDICATORII DE PERFORMANȚĂ AI SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE PERSOANE, PRIN CURSE REGULATE

Nr. Crt.	Denumirea indicatorului		Descriere mod de calcul/luna	Mod	UM	Nivel acceptat/an	Pondere criteriu pentru rețineri din garanția de bună execuție (GBE)
0	1		2	3	4	5	6
1	Numărul de curse suspendate sau întârziate în executarea transportului față de programul de circulație	Din culpa operatorului	Număr de curse suspendate sau întârziate față de cursele incluse în Programul de Transport	Autobuz	Nr. curse	maxim 20 curse	1%
		Fără culpa operatorului	Număr de curse suspendate sau întârziate față de cursele incluse în Programul de Transport	Autobuz	Nr. curse	maxim 30 curse	0%
2	Numărul de curse neefectuate pe o perioadă mai mare de 24 de ore	Din culpa operatorului	Număr de curse neefectuate pe o perioadă mai lungă de 24 de ore	Autobuz	Nr. curse	maxim 10	2%
		Fără culpa operatorului	Număr de curse neefectuate pe o perioadă mai lungă de 24 de ore	Autobuz	Nr. curse	maxim 15	0%
3	Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație		Nr. mijloace transport planificate - nr. mijloace transport utilizate/nr. mijloace transport utilizate x 100	Autobuz	%	80	1%
4	Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului	reclamații justificate	Nr. reclamații justificate din total reclamații	Toate reclamațiile	%	15	0,5%
		reclamații rezolvate	Nr. reclamații rezolvate din total reclamații în termen legal	Toate reclamațiile	%	90	0,5%
		reclamații nerezolvate în termenele legale	Nr. reclamații nerezolvate în termenele legale din total reclamații	Toate reclamațiile	%	5	0,5%
5	Protecția mediului		Respectarea standardelor de poluare raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea Programului de transport	Autobuz	%	Nivel minim 50%	8%
6	Condițiile de calitate		Mijloace de transport adaptate îmbarcării/debarcării persoanelor cu dizabilități Mijloace de transport dotate cu sisteme de încălzire/răcire Mijloace de transport curate	Autobuz	%	Nivel minim 90%	5%

Nr. Crt.	Denumirea indicatorului	Descriere mod de calcul/luna	Mod	UM	Nivel acceptat/an	Pondere criteriu pentru reținere din garanția de bună execuție (GBE)
0	1	2	3	4	5	6
7	Amenzi plătite	Cuantumul amenzilor plătite de către Operator pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului	Toate	Lei	Nivel maxim admis 15.000 lei	1%
8	Abateri	Numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale	Toate	Nr.	Nivel maxim 10	1%
9	Accidente	Numărul de accidente în trafic produse din vina personalului propriu al Operatorului	Autobuze / personal	Nr.	Nr. maxim 10	4%
10	Indicele de satisfacție a călătorilor	Respectarea nivelului minim impus	Toate	Nr.	10	3%

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
Consilier local, Muțulescu Loredana-Florentina



Contrasemnează,
p. Secretar general al comunei,
Bucur Maria

CAIET DE SARCINI AL SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE, PE RAZA ADI TRANSPORT METROPOLITAN OLTEŢIŢA

Caietul de Sarcini al Serviciului de Transport Public Local de persoane prin curse regulate a fost întocmit în baza Ordinului ministrului transporturilor nr. 972 din 2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local şi a Caietului de sarcini cadru al serviciilor de transport public local, cu modificările şi completările ulterioare.

CAPITOLUL I: Obiectul caietului de sarcini

Art. 1 Prezentul caiet de sarcini stabileşte condiţiile de efectuare a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, stabilind nivelurile de calitate şi condiţiile tehnice necesare efectuării acestui serviciu în condiţii de eficienţă şi siguranţă.

Art. 2 Prezentul caiet de sarcini a fost elaborat spre a servi drept documentaţie tehnică şi de referinţă în vederea stabilirii condiţiilor specifice de efectuare a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, pe raza UAT-urilor din raza de competenţă a Asociaţiei de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Olteniţa.

Art. 3 Caietul de sarcini face parte integrantă din documentaţia necesară efectuării activităţilor de realizare a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate pe raza UAT-urilor din raza de competenţă a Asociaţiei de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Olteniţa şi constituie ansamblul cerinţelor tehnice de bază.

Art. 4 (1) Prezentul caiet de sarcini conţine specificaţiile tehnice care definesc caracteristicile referitoare la nivelul calitativ, tehnic şi de performanţă şi siguranţă în exploatare.

(2) Caietul de sarcini precizează reglementările obligatorii referitoare la protecţia muncii, prevenirea şi stingerea incendiilor şi protecţia mediului, care trebuie respectate pe parcursul efectuării serviciului de transport public local.

Art. 5 Terminologia utilizată este cea prevăzută în regulamentul serviciilor de transport public local, elaborat de autoritatea de autorizare şi aprobat prin AGA ADI Transport Metropolitan Olteniţa.

CAPITOLUL II: Cerinţe organizatorice minimale

Art. 6 Operatorul serviciilor de transport public local va asigura:

a) operarea mijloacelor de transport necesare realizării programului de circulaţie şi care satisfac condiţiile impuse privind siguranţa circulaţiei, confortul pasagerilor şi protecţia mediului;

b) numărul de mijloace de transport pentru înlocuirea celor care efectuează cursele cuprinse în programul de circulaţie, în cazul apariţiei unor defecţiuni ale acestora;

c) respectarea reglementărilor legale privind omologarea, înmatricularea/înregistrarea şi efectuarea inspecţiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport propuse pentru efectuarea serviciului;

d) operaţiile de întreţinere şi reparaţii necesare parcului de mijloace de transport, stabilit prin contractul de atribuire a gestiunii, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare privind efectuarea acestor activităţi (autorizarea operatorului economic, baza tehnico-materială, personalul utilizat etc.);

e) menţinerea stării tehnice corespunzătoare a mijloacelor de transport, a instalaţiilor auxiliare şi a curăţeniei acestora;

f) spălarea, salubritatea şi dezinfectarea mijloacelor de transport;

g) spaţii în suprafaţă suficientă pentru parcarea mijloacelor de transport;

h) dispecerat şi dotări speciale pentru urmărirea şi coordonarea în trafic a mijloacelor de transport, de intervenţie şi de depanare;

- i) personal calificat și vehicule de intervenție operativă;
- j) respectarea prevederilor legale în vigoare privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației;
- k) asigurarea pasagerilor și a bagajelor acestora pentru riscurile ce cad în sarcina operatorului de transport/ transportatorului autorizat;
- l) respectarea capacităților de transport și a programelor de circulație impuse prin contractul de atribuire a gestiunii;
- m) menținerea stării tehnice corespunzătoare a mijloacelor de transport, a instalațiilor auxiliare și a curățeniei acestora;
- n) respectarea indicatorilor de performanță și de calitate stabiliți prin contractul de delegare a gestiunii și precizați în regulamentul serviciilor de transport public local elaborat de autoritatea de autorizare și aprobat prin hotărâre AGA ADI Transport Metropolitan Oltenița
- o) furnizarea către autoritatea de autorizare și adunarea generală a ADI Transport Metropolitan Oltenița a informațiilor solicitate și accesul la toate informațiile necesare, în vederea verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport public local;
- p) realizarea unui sistem de evidență a sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- q) statistica accidentelor și analiza acestora;
- r) aplicarea de metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor de operare;
- s) respectarea reglementărilor legale în vigoare din domeniul transporturilor;
- t) respectarea legislației în vigoare privind protecția muncii, protecția mediului, prevenirea și combaterea incendiilor;
- u) planificarea inspecțiilor tehnice periodice astfel încât să fie asigurat în fiecare zi numărul de vehicule necesar pentru acoperirea curselor cuprinse în programul de circulație. Obligațiile și răspunderile personalului cu funcții care concură la siguranța circulației sunt cuprinse în regulamentul serviciului de transport public local aprobat prin hotărâre a adunării generale a ADI Transport Metropolitan Oltenița.

CAPITOLUL III: Sistemul de transport public local de persoane

Art. 7 Operatorul de transport rutier are dreptul să efectueze, în condițiile legislației în vigoare, transport rutier public local prin curse regulate, în aria administrativ-teritorială a localităților membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine, și să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității locale competente.

Art. 8 Operatorul de transport/transportatorul autorizat are obligația să efectueze serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate, cu respectarea programului de transport, care conține condițiile specifice privind traseele, perioadele și programul de circulație, capacitatea mijloacelor de transport, numărul mijloacelor de transport necesare, prezentat în Anexa nr. 1 la prezentul caiet de sarcini al serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate.

Art. 9 Denumirea stațiilor și amplasarea lor pentru fiecare traseu sunt prezentate în Anexa nr. 2 la prezentul caiet de sarcini al serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate.

Art. 10 Transportul public local de persoane prin curse regulate se desfășoară pe raza unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Oltenița pe următoarele trasee descrise în Anexa nr. 1.

Art. 11 În vederea realizării unui sistem de transport public local de persoane pe raza administrativ teritorială a localităților, care să asigure deplasarea călătorilor în condiții de siguranță

a circulației rutiere și pietonale, confort, regularitate și continuitate, operatorul de transport/transportatorul autorizat trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

1. să asigure afișarea la părțile din față și laterală dreapta ale mijlocului de transport a indicativului și capetelor traseului; la partea din spate a mijlocului de transport se va afișa cel puțin indicativul traseului. Elementele de informare menționate anterior vor fi iluminate corespunzător pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate scăzută;

2. în salonul mijlocului de transport se va asigura informarea publicului călător prin mijloace vizuale și sonore cu privire la denumirea stației care urmează și la legăturile cu alte mijloace de transport public local de persoane;

3. să asigure afișarea în salonul mijlocului de transport a numelui conducătorului acestuia, a hărții schematice care să permită vizualizarea traseului și a rețelei de trasee, a instrucțiunilor privind modul de desfășurare a transportului, a obligațiilor publicului călător și a altor informații de utilitate publică privind transportul, stabilite prin reglementările în vigoare;

4. să asigure vânzarea titlurilor de călătorie în toate autobuzele active circulației publice;

5. în stațiile din programul de circulație, să asigure afișarea codului traseului, a intervalelor de succedare a curselor, precum și a hărților simplificate cu indicarea traseelor și stațiilor pentru informarea publicului călător;

6. să emită abonamente de călătorie cu respectarea reglementărilor în vigoare, inclusiv pentru categoriile sociale care beneficiază de reduceri ale costului abonamentului;

7. să asigure accesul liber și nediscriminatoriu la transport, în baza documentelor stabilite de reglementările legale în vigoare, al persoanelor care beneficiază de facilități/gratuități la transport;

8. să asigure transportul gratuit al copiilor sub 5 ani respectiv a gratuităților stabilite de UAT-urile membre ADI TMO cu încasarea compensațiilor corespunzătoare;

9. mijlocul de transport trebuie să aibă locuri rezervate pentru persoane cu handicap, bătrâni, femei însărcinate, persoane cu copii în brațe;

10. să supravegheze urcarea și coborârea călătorilor, mijlocul de transport să nu poarte din stații cu ușile deschise sau cu călători aflați pe scările acestuia, precum și cu călători agățați de exteriorul caroseriei;

11. să nu admită la transport în salonul mijlocului de transport materii mirositoare, inflamabile, butelii de aragaz, tuburi de oxigen sau alte gaze, butoaie cu carbid, materiale explozibile, produse caustice ori acide, alte materiale sau obiecte care, prin format ori dimensiune, pot produce daune, vătămări corporale sau, prin natura materialului, pot murdări ori alte obiecte sau mărfuri interzise la transportul public;

12. să nu îmbarce călători peste capacitatea maximă admisă a mijlocului de transport, exprimată prin număr de locuri înscrise în Cartea de Identitate a Vehiculului;

13. să asigure spațiile necesare pentru bagajele de mână ale călătorilor, după caz;

14. să îmbarce/debarce călători numai în stațiile special amenajate, prevăzute în programul de circulație;

15. să utilizeze numai titluri de călătorie cu regim special, agreate de autoritatea administrației publice locale;

16. să nu permită transportul călătorilor decât pe bază de titluri de călătorie valabile sau alte documente prevăzute de reglementările legale în vigoare;

17. să asigure călătorii și bagajele acestora pentru riscurile care cad în sarcina operatorului de transport;

18. să țină evidența curselor sosite și plecate, la fiecare capăt de linie;

19. să asigure informarea anticipată a publicului călător în legătură cu modificarea/suspendarea programului de circulație sau a unui traseu, în caz de forță majoră;

20. să asigure, zilnic și ori de câte ori este nevoie, salubritatea, spălarea și dezinfectarea mijloacelor de transport;

21. să asigure condițiile de execuție a transportului în condiții de regularitate, siguranță și confort;

22. mijloacele de transport trebuie să fie echipate cu instalație de încălzire/condiționare a aerului în stare de funcționare;

23. mijloacele de transport trebuie să aibă un aspect estetic corespunzător;

24. pe părțile laterale ale mijlocului de transport va fi inscripționată denumirea executantului transportului;

25. la bordul mijlocului de transport trebuie să existe mijloace pentru prevenirea și combaterea incendiilor, precum și ciocan pentru spart geamurile în caz de necesitate;

26. mijloacele de transport trebuie să aibă inspecția tehnică periodică sau, după caz, revizia tehnică periodică efectuată la termen;

27. mijloacele de transport trebuie să îndeplinească condițiile impuse de legislația în vigoare privind siguranța circulației și protecția mediului;

28. să fundamenteze necesarul anual de fonduri pentru investiții din surse proprii, precum și diferența de tarif pentru protecție socială, conform legislației în vigoare, pentru a fi supuse aprobării unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița;

29. să elaboreze bugetul privind întreținerea curentă, reparațiile curente și accidentale la bunurile concesionate/închiriate de la concedent, conform programelor de întreținere, reparații, dotări și investiții aprobate de acesta;

30. să asigure informarea permanentă a călătorilor cu privire la traseele, programele de circulație deservite, tarifele aplicate, precum și modificarea acestora;

31. să aplice normele de protecție a muncii specifice activității desfășurate în cadrul serviciului contractat;

32. să asigure finanțarea pregătirii profesionale și efectuarea examinărilor medicale și psihologice ale propriilor angajați;

33. să elaboreze strategii de management care să conducă la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurențiale impuse de normele legale în vigoare privind achizițiile de lucrări sau bunuri, și la gestionarea serviciului public pe criterii de competitivitate și eficiență economică;

34. să prezinte programe pentru dezvoltarea, modernizarea și exploatarea eficientă a bazei tehnico-materiale aferente serviciului prestat.

Art. 12 (1) În conformitate cu prevederile legale, după sau concomitent cu atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Oltenița”, acesta va acorda prin hotărâri ale consiliului local și va finanța facilități la transportul public local prevăzute prin lege, obligatoriu a fi acordate pentru următoarele categorii de persoane, conform politicii tarifare aprobate:

1. Veterani de război și văduvele de război, în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 44 din 1 iulie 1994 privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și văduvelor de război, republicată, beneficiază de transport gratuit.

2. Persoanele persecutate din motive politice, de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum și cele deportate în străinătate, ori constituite prizonieri, conform dispozițiilor din Decretul - Lege nr. 118 din 30 martie 1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum și celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri, republicat, beneficiază de transport gratuit.

3. Persoane persecutate politic, în conformitate cu dispozițiile Legii 189/2000 privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 105/1999 pentru modificarea și completarea Decretului-lege nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum și celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri, republicat, cu modificările ulterioare, beneficiază de transport gratuit.

4. Luptătorii pentru victoria Revoluției din decembrie 1989, urmașii eroilor martiri, însoțitorii pensionarilor de invaliditate de gradul I sau a marilor mutilați, în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 341 din 12 iulie 2004 a recunoștinței față de eroii-martiri și luptătorii care au contribuit la victoria Revoluției române din decembrie 1989, precum și față de persoanele care și-au jertfit viața sau au avut de suferit în urma revoltei muncitorești anticomuniste de la Brașov din noiembrie 1987, beneficiază de transport gratuit.

5. Persoanele cu handicap grav și accentuat, precum și însoțitorii persoanelor cu handicap grav, în prezența acestora; însoțitorii copiilor cu handicap accentuat, în prezența acestora; însoțitorii aciușilor cu handicap auditiv și mintal accentuat, în prezența acestora; asistenții personali ai persoanelor cu handicap grav și asistenții personali profesioniști ai persoanelor cu handicap grav sau accentuat, în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 448 din 6 decembrie 2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată, beneficiază de transport gratuit.

6. Donatorii de sânge, în cazul în care donarea se face la instituția de profil din localitatea de domiciliu sau din localitatea în care este angajat, donatorul are dreptul la abonament cu reducere de 50% pentru transportul în comun, pe baza actelor doveditoare, pentru o perioadă de o lună, în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 282 din 5 octombrie 2005 privind organizarea activității de transfuzie sanguină, donarea de sânge și componente sanguine de origine umană, precum și asigurarea calității și securității sanitare, în vederea utilizării lor terapeutice și a art. 11 lit. c) din Hotărârea de Guvern nr. 1364 din 4 octombrie 2006 pentru aprobarea drepturilor și obligațiilor donatorilor de sânge.

7. Elevi, studenți în conformitate cu dispozițiile Legii 1/2011 cu modificările și completările ulterioare:

a. elevii în vârstă de până la 21 de ani, din învățământul obligatoriu, profesional și liceal acreditat/autorizat, cu domiciliul în raza de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița

b. elevii orfani, elevii cu cerințe educaționale speciale, precum și cei pentru care s-a stabilit o măsură de protecție specială, în condițiile legii, sau tutelă, pe tot parcursul anului calendaristic, precum și pentru studenții orfani sau proveniți din casele de copii pe tot parcursul anului universitar. Beneficiarii trebuie să frecventeze cursurile la zi a unităților de învățământ obligatoriu, profesional și liceal acreditat/autorizat sau instituțiile de învățământ superior acreditate, și să se respecte condiționalități de vârstă.

(2) În conformitate cu prevederile legale, după sau concomitent cu atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Oltenița”, acesta va acorda prin HCL următoarele facilități la transport:

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, conform politicii tarifare aprobate de către Consiliile Locale membre ale ADI Transport Metropolitan Oltenița.

După atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Oltenița”, Consiliile locale vor asigura sumele reprezentând diferențele de tarif pentru facilitățile la transport acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate sau reducere la transportul public local de persoane prin curse regulate, în conformitate cu prevederile Caietului de Sarcini, ale Regulamentului, contractului de delegare a gestiunii și cu respectarea dispozițiilor legale în vigoare.

(3) Aceste categorii de persoane pot fi modificate ca urmare a unor prevederi legale și/sau a unor hotărâri ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Oltenița”.

(4) Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița va aproba prin hotărâre pe baza mandatului primit de la Consiliile locale, diferențele de tarif pentru transportul public local pe care le acordă categoriilor de persoane precum și actele necesare eliberării abonamentelor de călătorie, urmând să comunice hotărârea operatorului.

Art. 13 (1) Persoanele menționate la art. 12 care beneficiază de facilități la transportul public local de persoane prin curse regulate, vor circula cu mijloacele de transport în comun pe baza legitimației pentru transport urban pe traseele menționate în legitimația de călătorie emisă conform politicii tarifare aprobate de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița

Art. 14 (1) Modalitatea de acordare a fiecărui tip de facilitare și modul de alocare a diferenței de tarif către UAT-urile membre este centralizată în tabelul de mai jos.

Nr. crt.	Categorie sociala	Documente in baza cărora operatorul emite card/titlu de călătorie	Teritorialitatea persoanei beneficiare
1	Veterani, invalizi și văduve de război	CI și Legitimație de veteran	Persoane cu domiciliul în Zona ADI Transport Metropolitan Oltenița
2	Eroii revoluției și urmașii acestora	CI și Certificat/legitimație de revoluționar/dovada de urmaș	Persoane cu domiciliul în Zona ADI Transport Metropolitan Oltenița
3	Donatori de sânge	CI și Adeverință de donare / carnet de donator • orice document din care să reiasă că solicitantul are locul de muncă în ADI Transport Metropolitan Oltenița, pentru persoanele care nu locuiesc în acestea, dar care donează la o instituție de profil din cadrul zonei ADI Transport Metropolitan Oltenița	Orice persoană cu domiciliu/locul muncă în Zona ADI Transport Metropolitan Oltenița
4	Elevi	a) pentru elevi – legitimația de transport /carnetul de elev (vizat pe anul în curs), care va avea înscris pe prima filă codul numeric personal al elevului, cartea de identitate pentru elevii cu vârsta de peste 14 ani împliniți. • pentru elevii claselor pregătitoare - adeverința doveditoare autenticată cu ștampila unității de învățământ acreditate/autorizate pentru anul în curs și copie după certificatul de naștere b) Elevii orfani, elevii cu cerințe educaționale speciale, precum și cei pentru care s-a stabilit o măsură de protecție specială, în condițiile legii, sau tutelă, pe tot parcursul anului calendaristic -suplimentar celor de la punctele a și b, dovada încadrării în categoria specială	Elevi ai unităților de învățământ obligatoriu, profesional și liceal acreditat/autorizat cu domiciliul în Zona ADI Transport Metropolitan Oltenița
5	Pensionarii	CI și talon pensie, sau decizie de pensionare	Persoane cu domiciliul în Zona ADI Transport Metropolitan Oltenița

(2) Modalitatea de acordare a fiecărui tip de facilitare pentru persoanele care beneficiază de gratuități și reduceri la transportul în comun suportate de către alte instituții.

Nr. crt.	Categorie sociala	Documente in baza cărora operatorul emite card/titlu de călătorie	Teritorialitatea persoanei beneficiare
1	Persoane cu handicap și însoțitorii acestora	Liste de la Direcțiile de Asistență Socială și Protecția Copilului, confirmate de UAT	Persoane cu domiciliul în Zona ADI Transport Metropolitan Oltenița
2	Beneficiarii decretului lege nr. 118/1190 și a Legii 189/2000	Documente justificative (Decizie emisă de Casa Județeană de Pensii Călărași), CI și talon de pensie – legi speciale	Persoane cu domiciliul în Zona ADI Transport Metropolitan Oltenița

(3) Plata de către autoritățile administrației publice locale a contravalorii diferențelor de tarif pentru beneficiarii de facilități la transportul public local, stabilite prin lege sau aprobate pentru anumite categorii de persoane de către consiliul local al UAT-urilor din Zona Metropolitană - Oltenița, se face în baza legitimației de călătorie, eliberate la tariful aprobat pentru titlul de călătorie respectiv.

Art. 15 (1) Operatorul are obligația de a realiza împreună cu Autoritatea contractantă investițiile în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate în conformitate cu Programul de Investiții din contract.

CAPITOLUL IV: Dispoziții finale

Art. 16 (1) Operatorul de transport rutier va ține o evidență separată a activităților desfășurate pentru serviciul de transport public local prin curse regulate asumat prin contractul de delegare a gestiunii serviciului precum și separat pentru orice alte servicii prestate în afara serviciului de transport public local atribuit de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița, astfel încât activitățile operatorului, conform licențelor de transport obținute, să poată fi evaluate, monitorizate și controlate.

(2) Până la semnarea Contractului de Delegare a gestiunii Serviciului de transport public local de călători, Operatorul va supune aprobării AGA modalitatea de repartizare a cheltuielilor sale indirecte pe activități desfășurate.

Art. 17 Prezentul Caiet de sarcini intră în vigoare la data atribuirii în gestiune directă a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, prin încheierea Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate pe teritoriul UAT-urilor din Zona Metropolitană Sfântu Gheorghe

Art. 18 Anexele 1, 2 sunt parte integrantă din prezentul Caiet de sarcini.

Anexa nr. 1 la Caietul de Sarcini al serviciului

Programul de transport pentru rețeaua de autobuze metropolitane
ETAPA I (Urban Oltenița și Mitreni) – mai 2026

Programul de transport pentru rețeaua de autobuze metropolitane ETAPA II (Chirnogi - Oltenița - Ulmeni) – septembrie 2026

Anexa 2 la Caietul de Sarcini al serviciului

Evidența stațiilor de autobuz de pe raza municipiului Oltenița:

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
Consilier local, Muțulescu Loredana-Florentina



Contrasemnează,
p. Secretar general al comunei,
Bucur Maria

MODEL

CONTRACT DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE ÎN ARIA TERITORIALĂ DE COMPETENȚĂ A ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ „TRANSPORT METROPOLITAN OLTENIȚA”

Nr. _____/_____

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

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „TRANSPORT METROPOLITAN OLTENIȚA”, cu sediul în Municipiul Oltenița, bd. Republicii nr. 40, CIF 48504517, reprezentat prin Beștea Mihăiță Constantin, având funcția de președinte, în numele și pe seama unităților administrativ teritoriale Oltenița, Mitreni, Chirnogi, Ulmeni. pe de o parte denumit în continuare Autoritatea Contractantă;

și

Operatorul de transport - TRANSPORT METROPOLITAN OLTENIȚA S.R.L., cu sediul în municipiul Oltenița, bd. Republicii nr. 40, înregistrat sub nr. _____ la Registrul comerțului Călărași, codul unic de înregistrare nr. _____ reprezentat legal prin _____ având funcția de director general în calitate de delegant, denumit în continuare Operatorul, pe de altă parte, în continuare denumiți în mod individual “Partea” și în mod colectiv „Părțile”.

ÎNTRUCĂT:

- Acest contract este încheiat în baza legislației specifice cu privire la serviciul de transport public local de călători prin curse regulate, și anume: - Regulamentul C.E. 1370/2007 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, cu modificările și completările ulterioare, denumit în continuare Regulamentul (CE) nr. 1370/2007; - Legislația națională cu privire la transportul public local de călători prin curse regulate, indicată în Anexa 1.
- Contractul este atribuit direct, potrivit prevederilor Regulamentului (CE). 1370/2007 și hotărârii AGA nr. ____/2026, luând în considerare cele de mai sus, părțile convin să încheie prezentul Contract după cum urmează:

CAPITOLUL 1. DEFINIȚII

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

„A.N.R.S.C.” Înseamnă Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice. „Atribuire directă” Înseamnă modalitatea prin care Autoritatea Contractantă delegă gestiunea serviciilor de transport public local conform art. 2 litera h) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, potrivit căruia prin atribuire directă se înțelege atribuirea unui contract de servicii publice unui anumit operator de serviciu public, fără o procedură competitivă

de atribuire prealabilă, potrivit art. 30 alin. (6) din Legea nr. 92/2007, direct Operatorului, având în vedere calitatea acestuia de Operator intern.

„Autoritate de autorizare” Înseamnă structură locală cu atribuții de reglementare, autorizare, monitorizare și control al serviciilor publice de transport persoane în cadrul aparatului tehnic al asociației de dezvoltare intercomunitară „Transport Metropolitan Oltenița”

„Autoritatea Contractantă” Înseamnă Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Oltenița”, care are competența legală de a gestiona Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate, de a delega gestiunea Serviciului de transport public local în numele și seama UAT-lor membre ale asociației și capacitatea de a monitoriza bunurile concesionate de UAT-uri.

„Compensație” Reprezintă compensații pentru obligația de serviciu public, definite la art. 2 litera g) din Regulamentul nr. 1370/2007 drept orice beneficii, în special financiare, acordate direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă. Compensația pentru obligația de serviciu public este definită conform art. 2 lit. t) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006-republicată, cu modificările și completările ulterioare ca fiind orice beneficiu, în special financiar, acordat operatorilor direct sau indirect din resurse de stat în perioada de punere în aplicare a unei/unor obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă, pentru acoperirea costurilor nete aferente îndeplinirii unei obligații de serviciu public, inclusiv un profit rezonabil. În sensul prezentei definiții, resursele de stat sunt cele prevăzute la punctul 3.2. - Resurse de stat din Comunicarea Comisiei Europene 2016/C 262/01 privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene;

„Continuitatea Serviciului de Transport Public” Înseamnă abilitatea de menținere și reconstituire a funcțiilor esențiale ale serviciului de transport public (activitățile sau sarcinile pe care un operator de transport public trebuie să le îndeplinească în siguranță pentru asigurarea limitată a 2 serviciilor vitale pentru susținerea funcțiilor social/economice ale unei zone) în cazul unor situații perturbatoare previzionate sau de urgență.

„Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători” Înseamnă prezentul Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători, inclusiv toate anexele la acesta. Contractul este un contract de servicii publice, -în conformitate cu prevederile art. 2 litera i) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

„Diferențe de tarif” Reprezintă sumele acordate Operatorului de la bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege, aferente acoperirii influențelor financiare rezultate din reducerile de tarif la legitimațiile de călătorie individuale pentru anumite categorii de călători, potrivit Capitolului 9 din prezentul Contract și Anexei 7.

„Drept exclusiv” Înseamnă acel drept definit la art. 2 litera f) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 care permite Operatorului prestarea anumitor servicii publice de transport de călători pe un anumit traseu sau grupă de trasee ori într-o anumită zonă din aria teritorială de competență a Entității Contractante, cu excluderea oricărui alt asemenea operator.

„Efectul financiar net” Înseamnă totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării Operatorului cu Obligația de serviciu public. Efectul financiar net va fi calculat potrivit Anexei la Regulamentul CE nr. 1370/2007 și va ține seama de costurile efective cu prestarea Obligației de

serviciu public suportate de Operator, reflectate în situațiile financiare anuale auditate ale acestuia, pe categoriile de costuri prevăzute în Anexa 9

„Licență de traseu” Înseamnă actul tehnic și juridic emis de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Oltenița”, opozabilă față de organele cu atribuții de control în trafic, care atestă că Operatorul are dreptul să presteze serviciul local sau județean de transport călători, după caz, efectuat pe căi publice de transport rutier cu autobuze sau autocare, pe un anumit traseu și conform Programului de transport al Operatorului;

„Obligații de serviciu public” Obligațiile de serviciu public sunt acele obligații definite de art. 2 litera e) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, respectiv acele cerințe definite sau stabilite de către o autoritate competentă, pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit.

„Operator” Înseamnă societatea Transport Metropolitan Oltenița S.R.L. care are competența și capacitatea recunoscute de a presta serviciile de transport public local de călători prin curse regulate care fac obiectul prezentului Contract, în condițiile reglementărilor în vigoare, și care asigură nemijlocit administrarea și exploatarea sistemului de utilități publice aferent acestuia. 3 Operatorul este un operator de serviciu public, definit la art. 2 litera d) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, drept orice întreprindere publică sau privată sau orice grup de astfel de întreprinderi care exploatează servicii publice de transport de călători, sau orice organism public care prestează servicii publice de transport de călători. Operatorul este un operator intern, astfel cum acesta este definit de art. 2 litera j) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, respectiv o entitate cu personalitate juridică distinctă, asupra căreia autoritățile locale membre ale Autorității Contractante exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente și are toate obligațiile legale ce decurg din această calitate.

„Program de circulație” Înseamnă documentul utilizat în transportul public local de persoane prin curse regulate, care conține în principal informații privind traseul, capetele de traseu, lungimea traseului, stațiile pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor, distanțele dintre stații și intervalele de succedare a curselor. Programele de circulație sunt aferente traseelor ce fac parte din Programul de transport asumat de Operator prin prezentul Contract, atașat la prezentul Contract.

„Programul anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare” Înseamnă programul de întreținere și reparare a infrastructurii de transport, asumat de Operator și aprobat de Autoritatea Contractantă în conformitate cu prevederile prezentului Contract. „Programul de investiții” Înseamnă Programul de investiții al Operatorului și Programul de Investiții al Autorității Contractante, atașat la prezentul Contract.

„Programul de investiții al autorității contractante” Înseamnă programul estimativ al lucrărilor de investiții asumate de UAT-urile din zona de responsabilitate a A.D.I Transport Metropolitan Oltenița, pentru modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacități, obiective noi, atât fizic, cât și valoric, realizate din fonduri publice ale acestora, atașat la prezentul Contract.

„Programul de investiții al Operatorului” Înseamnă programul estimativ al lucrărilor de investiții asumate și realizate în funcție de posibilitățile financiare, de către Operator, pentru modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacități, obiective noi atât fizic, cât și valoric, realizate din fonduri proprii ale Operatorului, atașat la prezentul Contract.

„Programul de transport” Înseamnă partea în sarcina Operatorului din Programul de Transport public local de călători prin curse regulate (întocmit și aprobat de Autoritatea

Contractantă prin care se stabilesc, traseele pentru transportul public local de persoane prin curse regulate pe raza administrativ-teritorială a Autorității Contractante) Programele de Circulație, capetele de traseu, stațiile publice, numărul și capacitatea autobuzelor necesare). Programul de transport este atașat la prezentul Contract.

„Raportul lunar de constatare” Înseamnă documentul întocmit în conformitate cu Anexa 8.1 la prezentul Contract, în baza căruia Autoritatea Contractantă 4 plătește lunar Operatorului Compensația.

„Serviciu de transport public local de călători prin curse regulate” Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate este un serviciu integrat în sensul prevăzut de art. 2 litera m) din Regulamentul (CE) 1370/2007, care asigură servicii interconectate de transport în raza administrativ teritorială a UAT-urilor membre ale Autorității Contractante, cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a Titlurilor de transport și un orar unic de transport. Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate reprezintă transport public de călători și este definit de art. 2 litera a) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, drept serviciul de interes economic general, prestat către public în mod nediscriminatoriu și continuu pe raza Zonei Metropolitane Oltenița. Înseamnă suma operațiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea călătorilor cu ajutorul vehiculelor, pe distanțe și în condiții prestabilite, potrivit prevederilor prezentului Contract, conform Programului de transport al Operatorului.

„Tarif de călătorie” Înseamnă prețul perceput de către Operator de la călători în schimbul vânzării titlurilor de călătorie, stabilit de către Autoritatea Contractantă, potrivit dispozițiilor legale și prezentului Contract. „Titluri de călătorie” Înseamnă orice tip de abonament, abonament cu regim special, titlu de călătorie la tarif special sau tichet, călătorie, portofel electronic, emis în orice formă, electronică, letrică, SMS, ce permit deplasarea călătorilor beneficiari ai Serviciului de transport public local, emise conform prevederilor legale.

„Valoarea totală a Contractului” Înseamnă echivalentul remunerației totale, pe întreaga durată de valabilitate a contractului, înainte de aplicarea TVA, cuvenită operatorului, inclusiv compensația de orice fel plătită de autoritățile publice și venitul din vânzarea biletelor care nu este restituit autorității competente în cauză; În prezentul Contract de Servicii publice, această valoare reprezintă numărul de km planificați multiplicat cu costul/ km, fără TVA, plus profitul rezonabil, pe toată durata contractului.

„Valoarea medie anuală a Contractului” Înseamnă valoarea contractului divizată la numărul de luni ale contractului, înmulțită cu 12.

CAPITOLUL 2. - OBIECTUL CONTRACTULUI

2.1. Obiectul prezentului Contract îl constituie delegarea - gestiunii Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate cu autobuze, în aria teritorială de competență a asociației de dezvoltare intercomunitară „Transport Metropolitan Oltenița” de către Autoritatea Contractantă, Operatorului, cu condiția îndeplinirii de către Operator a Obligațiilor de serviciu public.

2.2. Operatorul va realiza Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate în conformitate cu Obligațiile de serviciu public și:

i. Va avea dreptul la plata Compensației din partea Autorității Contractante, în termenii și condițiile prevăzute în prezentul Contract;

ii. Va avea dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în prezentul Contract, pentru utilizatorii de pe teritoriul administrativ al UAT-ului deservit;

iii. Va avea Dreptul exclusiv de a desfășura Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate pe traseele atribuite;

iv. Va avea dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în prezentul Contract pentru toți utilizatorii de pe teritoriul administrativ al UAT-ului deservit;

v. Este titularul dreptului de exploatare a infrastructurii și/sau mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului de transport public local.

2.3.- Fiecare Parte se obligă să acționeze cu bună-credință și să depună toate diligențele necesare pentru asigurarea executării corespunzătoare a prezentului Contract descrise în Anexa, numai cu aprobarea consiliilor locale ale membrilor asociați.

2.4. (1) Entitatea contractantă își rezervă dreptul de a suplimenta, în condițiile legislației din materia achizițiilor sectoriale, cantitatea serviciilor, fără organizarea unei noi proceduri de atribuire, în situația în care devine necesară prelungirea de trasee, introducerea de curse suplimentare sau noi stații.

(2) Cursele suplimentare cu ocazia evenimentelor publice de interes major se realizează pe bază de cerere avizată de Autoritatea Contractantă. Astfel de evenimente pot fi, dar fără a se limita la acestea: • evenimente sportive, cum ar fi zilele sportive, • evenimente culturale cum ar fi: concerte, spectacole, expoziții, etc.

(3) Se pot suplimenta curse cu ocazia meciurilor echipei de fotbal, pe baza cererii transmise către operator de aceste entități.

CAPITOLUL 3. VALOAREA CONTRACTULUI

3.1. Valoarea totală a contractului este de: _____ lei, la care se adaugă TVA (doar pentru diferențele de tarif).

3.2. Valoarea medie anuală contractului este _____ lei la care se adaugă TVA (doar pentru diferențele de tarif).

3.3. Valoarea totală și medie anuală a contractului este calculată la un număr _____ km (pentru perioada de valabilitate a contractului) și cost/km planificat la semnarea contractului și se poate modifica în funcție de evoluția numărului de km planificați și a costului/km pe durata contractului.

3.4. Costul/km este de _____ lei/km. la data semnării contractului.

CAPITOLUL 4. - OBLIGAȚIA DE SERVICIU PUBLIC

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

i. Operatorul va aplica Tarifele de călătorie aprobate de Autoritatea Contractantă și va furniza servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri/gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu hotărârile adoptate de către adunarea generală a asociației de dezvoltare intercomunitară Transport Metropolitan Oltenița, potrivit prevederilor prezentului Contract;

ii. Operatorul va presta Serviciul de transport public de călători prin curse regulate în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;

iii. Operatorul va presta Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuți în prezentul Contract;

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

v. Operatorul va presta Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate cu vehiculele prevăzute în prezentul Contract, potrivit Anexei, care poate fi actualizat în perioada de derulare a contractului.

CAPITOLUL 5. - CATEGORII DE BUNURI FOLOSITE ÎN REALIZAREA CONTRACTULUI

5.1 Categoriile de bunuri utilizate de Operator în executarea Contractului sunt următoarele:

i. bunuri de retur, respectiv bunurile puse la dispoziție de către UAT-uri către Operator în scopul executării Contractului, prevăzute în Anexa, bunurile de natura domeniului public nou creat sau cele existente, dezvoltate și modernizate cu alocații bugetare pentru investiții de la bugetul local sau central precum și cele realizate de Operator în conformitate cu Programul de investiții al Autorității Contractante prevăzut la Anexa și care, la încetarea Contractului, revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, Autorității Contractante;

ii. bunuri de preluare, respectiv bunurile dobândite de către Operator cu acordul Autorității Contractante, rezultate prin folosirea surselor de finanțare proprii ale Operatorului în condițiile legii, care aparțin Operatorului și care sunt utilizate de acesta în scopul executării Contractului. Bunurile de preluare sunt prevăzute în Anexa.

La încetarea Contractului, din orice cauză, UAT-ul are dreptul de a dobândi bunurile de preluare în schimbul plății către Operator în termen de 60 zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea neamortizată a bunurilor de preluare.

Pe toată durata Contractului, Operatorul își asumă obligația de a nu înstrăina bunurile de preluare, fără consimțământul prealabil scris al Autorității Contractante; Bunurile realizate de Operator din surse proprii, dar provenite din subvenție de capital de la bugetul local sau de stat, fac parte din categoria bunurilor de preluare. Amortizarea acestei categorii de bunuri nu este eligibilă pentru calculul costului/km. La încetarea Contractului, din orice cauză, Autoritatea Contractantă va dobândi aceste bunuri de preluare fără plata vreunei compensații;

iii. bunuri proprii, respectiv bunurile care aparțin Operatorului și care sunt utilizate de către acesta în scopul executării Contractului, pe durata acestuia, cu excepția celor prevăzute la punctul ii) de mai sus. Bunurile proprii sunt prevăzute în Anexa.

La încetarea Contractului, din orice cauză, bunurile proprii rămân în proprietatea Operatorului.

CAPITOLUL 6. DURATA CONTRACTULUI

6.1 Durata Contractului este de ____ ani începând cu data semnării acestuia.

6.2 Contractul poate fi prelungit prin act adițional, în condițiile legii și Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

6.3 Autoritatea contractantă are dreptul, în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, de a prelungi durata Contractului pe măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări, pe o perioadă ce nu poate depăși doi ani.

CAPITOLUL 7. REDEVENȚE

7.1 În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor puse la dispoziție, prevăzute în Anexa, Operatorul se obligă să plătească o redevență proprietarului bunurilor de retur prin aplicarea unei limite de 1,52% la valoarea rezultată din calculul amortizării anuale, reprezentată de gradul de suportabilitate a populației la nivelul municipiului.

CAPITOLUL 8. GARANȚIA DE BUNĂ EXECUȚIE

8.1 În termen de 30 de zile de la data încheierii prezentului Contract, Operatorul este obligat să constituie, cu titlu de garanție de bună execuție în contul Autorității Contractante o sumă de 10.000 lei.

8.2 Din garanție se rețin, dacă este cazul, penalitățile, inclusiv pentru neîndeplinirea Indicatorilor de performanță ai serviciului, și orice alte sume datorate Autorității Contractante și neachitate de către Operator, în baza Contractului sau a altor prevederi legale în vigoare.

8.3 Autoritatea Contractantă restituie garanția Operatorului, în termen de 60 de zile de la sfârșitul prezentului Contract, după îndeplinirea obligațiilor asumate prin prezentul contract.

8.4. În cazul în care garanția nu acoperă totalitatea penalităților, acestea se vor plăti de către Operator în termen de 60 de zile de la data notificării de către Autoritatea Contractantă a insuficienței garanției.

CAPITOLUL 9. DIFERENȚELE DE TARIF

9.1. Operatorul este obligat să transporte toți călătorii care dețin un Titlu de călătorie valabil, inclusiv categoriile de călători care beneficiază de facilități la transport, respectiv de gratuitățile și reducerile la Titlurile de călătorie, prevăzute în Anexa, precum și de orice alte gratuități și reduceri ce vor fi stabilite după data intrării în vigoare a contractului prin acte normative. Modul de acordare a Diferențelor de tarif este cel prevăzut în Anexa.

9.2. Operatorul se obligă să emită Titluri de călătorie pentru toate categoriile de călători care beneficiază de reduceri și gratuități, potrivit prevederilor legale, ale hotărârilor Consiliului Local al UAT-ului deservit.

9.3. Acoperirea Diferențelor de tarif acordate se va face potrivit prevederilor legale, până la valoarea integrală a Abonamentelor sau Tarifelor de călătorie stabilite, în baza numărului de Titluri de călătorie cu valoare redusă vândute și a numărului de Titluri de călătorie acordate categoriilor de călători care beneficiază de gratuități.

9.4. Până la introducerea sistemului electronic de taxare, pentru realizarea decontărilor pentru Diferențele de tarif, Operatorul trebuie să facă dovada numărului de Titluri de călătorie cu valoare redusă vândute și a numărului de Titluri de călătorie acordate categoriilor de călători care beneficiază de gratuități. Dovada eliberării titlurilor de călătorie reduse și gratuite se face în baza documentelor justificative stabilite prin acte normative și a hotărârilor UAT-ului deservit, documente aflate la sediul operatorului, prin rapoartele lunare ale sistemului electronic de taxare (decont vânzare) și situația emiterii titlurilor de călătorie pentru beneficiarii de gratuități. Dovada

numărului de Titluri de călătorie reduse și gratuite eliberate se va face pe baza Tabelor centralizatoare pe fiecare categorie în parte, puse la dispoziția Autorității Contractante.

9.5. Plata către Operator pentru Diferențele de tarif acordate se va face lunar de către UAT-ul deservit, în baza facturii emise de către Operator. Operatorul are obligația de a emite factura până la data de 15 a lunii următoare a celei pentru care se face decontarea, la care vor atașa documentația justificativă prevăzute pentru fiecare categorie de facilități în parte.

9.6. Autoritatea Contractantă verifică documentele justificative și avizează sumele de plată, în termen de 3 zile de la primirea documentelor și a completărilor solicitate. Autoritatea Contractantă va întocmi un Proces Verbal privind constatările făcute și avizarea sumelor de plată, menționând în cazul eventualelor contestări, sumele și motivele acestora. Acesta se va întocmi în 3 exemplare fiecare, două la Autoritatea Contractantă, unul la Operator.

9.7. UAT-ul deservit este obligat să facă plata în contul Operatorului în termen de 10 zile de la primirea din partea Operatorului a facturii însoțită de Procesul Verbal și de dovezile menționate anterior.

9.8. Suma reprezentând Diferența de tarif pentru luna respectivă facturată intră în calculul compensării pentru luna respectivă, indiferent de stadiul plății facturii pentru Diferența de tarif.

9.9. UAT-ul va datora penalități de întârziere în cuantum de 0,01% din suma datorată pentru fiecare zi de întârziere în cazul în care nu virează la timp sumele datorate în baza prezentului capitol.

9.10. UAT-ul va trimite o copie a dovezii plății facturii către Autoritatea Contractantă în 2 zile de la efectuarea acesteia.

CAPITOLUL 10. COMPENSAȚIA

10.1. Unitățile administrativ-teritoriale membre ale A.D.I. „Transport Metropolitan Oltenița” va plăti Operatorului Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public, după următoarea formulă:

Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public = Cheltuielile de exploatare + Profit rezonabil – Venituri ale Operatorului asociate Obligației de serviciu public

$$C = CE + Pr - V$$

C – reprezintă Compensația

CE – reprezintă cheltuielile de exploatare totale eligibile, aferente Obligațiilor de serviciu public, calculate după următoarea formulă: ***C unitar x Km***, unde

C unitar reprezintă costul în lei stabilit pe km; costul unitar este calculat cu includerea amortizării investițiilor operatorului și a cheltuielilor financiare aferente investițiilor (dobânzi și alte cheltuieli financiare aferente rambursării creditelor de investiții). Amortizarea investițiilor realizate de operator din fonduri provenite de la bugetele locale sau din orice alte Resurse de stat nu este eligibilă.

Km reprezintă numărul de kilometri efectiv realizați de mijloacele de transport ale Operatorului în luna pentru care se acorda Compensația, pe traseele stabilite în Programul de transport, potrivit metodologiei;

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

Pr – reprezintă profitul rezonabil al Operatorului. Nivelul profitului rezonabil se calculează în funcție de Rata SWAP pentru durata contractului. Nivelul profitului rezonabil va fi actualizat semestrial în termen de maxim 30 de zile de la data publicării pe site-ul Consiliului Concurenței, pe baza Ratei SWAP pentru România, dată publicității de Comisia Europeană pe site-ul www.ajutordestat.ro.

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

i. venituri din activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptățit,

ii. venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate: venituri din reclamă și publicitate pe sau în mașini, pe sau în clădirile sau dotările Operatorului, publicitate pe titlurile de călătorie,

iii. orice alte venituri obținute de către Operator în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate. Sunt acele venituri care se realizează sporadic din activitatea curentă a operatorului: venituri din casări de mijloace fixe, valorificare de deșeuri, închirierea temporară a unor spații ale Operatorului, venituri asociate drepturilor de autor și proprietate intelectuală, etc., dacă prevederile legale nu prevăd altfel.

10.2. Compensația se calculează și se plătește cumulat pentru activitățile de transport în comun cu autobuze.

10.3. Compensația va fi plătită de UAT Operatorului, lunar la valoarea stabilită prin Hotărâre a Consiliului Local a UAT-urilor.

10.4. În vederea evitării efectului financiar negativ cât și asupra compensării, în termen de 15 zile de la aprobarea situațiilor financiare, auditate de către un auditor statuar independent Operatorul va întocmi decontul anual pentru Calculul Compensației anuale,

10.5 În cazul în care Compensația acordată Operatorului pentru anul anterior este mai mare decât Compensația anuală calculată conform art. 10.3., Operatorul va vira în contul Autorității Contractante diferența rezultată, în termen de 30 zile calendaristice, de la stabilirea compensației anuale. În mod corespunzător, în cazul în care compensația acordată Operatorului este mai mică decât Compensația calculată potrivit art. 10.3., Autoritatea Contractantă va vira în contul operatorului diferența rezultată în termen de 30 de zile calendaristice de la stabilirea compensației anuale, iar dacă suma necesară nu se încadrează în prevederile bugetare aprobate, Autoritatea Contractantă va vira partea rămasă din compensația anuală în termen de 30 de zile calendaristice de la rectificarea bugetului.

10.6. Operatorul va finaliza realizarea Auditului Financiar-Statutar de către un auditor statuar independent până la data de 31 mai a anului următor pentru anul precedent inclusiv auditarea decontului anual pentru calculul Compensației anuale.

10.7. Operatorul va întocmi și trimite Autorității Contractante decontul anual pentru calculul Compensației anuale pentru UAT. Autoritatea Contractantă avizează decontul anual în 3 zile de la primirea decontului anual.

10.8. Valoarea estimată anuală a Compensației cuvenită Operatorului pe durata contractului este stabilită prin hotărâre a consiliilor locale membre a ADI „Transport Metropolitan Oltenița”.

CAPITOLUL 11. TARIFE ȘI TITLURI DE CĂLĂTORIE

11.1. Autoritatea Contractantă va stabili Tarifele de călătorie, iar Operatorul va încasa veniturile din vânzarea Titlurilor de călătorie pentru Serviciile de transport public local de călători prin curse regulate prestate de către Operator în baza prezentului Contract.

11.2. La momentul intrării în vigoare a prezentului Contract, Operatorul va aplica Tarifele de călătorie prevăzute în hotărârile consiliilor locale ale UAT-urilor membre ADI „Transport Metropolitan Oltenița”. Tarifele de călătorie se pot modifica/actualiza în funcție de prevederile legale sau hotărârile Autorității Contractante la propunerea acestuia sau la propunerea Operatorului.

11.3. Operatorul are obligația de a organiza și presta activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie. În acest sens, Operatorul se obligă să asigure emiterea Titlurilor de călătorie și distribuirea acestora. În primul an de activitate operatorul va fi sprijinit în activitatea desfășurată prin serviciile de încasare ale UAT-urilor componente a ADI „Transport Metropolitan Oltenița”.

11.4. Elementele de identificare ale Titlurilor de călătorie vor fi stabilite de Autoritatea Contractantă potrivit legii.

11.5. Operatorul are obligația de a elibera carduri/abonamente de călătorie pentru toate categoriile de călători beneficiare de reduceri și gratuități, conform cu legislația în vigoare aplicabilă acestor categorii și Hotărârile Consiliului Local.

11.6. Transportul public local de călători prin curse regulate se va desfășura conform legislației în vigoare și a Regulamentului de organizare și funcționare a Serviciului de transport public local aprobat prin hotărâri AGA pe baza mandatului primit din partea UAT-urilor membre ale ADI Transport Metropolitan Oltenița care prevede obligațiile călătorilor și suprataxa pentru încălcarea acestor obligații, eventual sancțiunile pentru călătorii care călătoresc fără titlu de călătorie valabil. 11.7. Controlul călătorilor care folosesc transportul public local de călători prin curse regulate integrat pe teritoriul administrativ al UAT-ului este realizat de către Operator prin personal propriu, în condițiile prevăzute de Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local în unitățile administrativ-teritoriale și Regulamentul de organizare și funcționare a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, pe raza Zonei Metropolitane Oltenița

11.8. Operatorul va asigura personalului împuternicit al Autorității Contractante pentru monitorizarea activității Operatorului informațiile necesare pentru această activitate.

11.9. Operatorul este obligat să dispună de un număr suficient de controlori de Titluri de călătorie, începând cu al doilea an de implementare a prezentului contract. Operatorul se obligă să întreprindă toate acțiunile necesare pentru reducerea numărului de călători care circulă fără Titlu de călătorie valabil pe traseele pe care acesta operează.

11.10. Tarifele de călătorie vor fi stabilite, modificate și ajustate de către Autoritatea Contractantă.

CAPITOLUL 12. INVESTIȚII

12.1. Operatorul are obligația de a realiza investițiile în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate în conformitate cu Programul de Investiții al Operatorului începând cu al doilea an de implementare a prezentului contract, ce va fi aprobat prin hotărâre a AGA a ADI „Transport Metropolitan Oltenița”.

12.2. Costurile aferente investițiilor realizate de Operator vor fi luate în considerare pentru calculul compensării, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

12.3. Costurile cu desfășurarea activităților de pregătire și implementare a investițiilor din Programul de Investiții ale UAT-urilor din Zona Metropolitană Oltenița, desfășurat de Operator în baza prezentului Contract și a împuternicirii dată de acestea, monitorizate de Autoritatea Contractantă, se consideră costuri eligibile pentru calculul cheltuielilor de exploatare aferente Obligațiilor de serviciu public.

CAPITOLUL 13. SERVICIUL DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE

13.1 Infrastructura de Transport

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

i. Operatorul are dreptul și obligația de a administra infrastructura de operare, care reprezintă infrastructura de transport concesionată de către Autoritatea Contractantă în scopul prestării Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate și/sau infrastructura proprie utilizată pentru prestarea serviciului. Infrastructura de operare cuprinde autobuze, stații de încărcare, autobaze, garaje, ateliere, stații de spălare și igienizare, dispecerate și dotări speciale de urmărire și coordonare în trafic a vehiculelor de transport, de intervenție și de depanare.

ii. UAT-ul are dreptul și obligația de a administra infrastructura rutieră. Infrastructura rutieră constă în infrastructura de transport, utilizată de Operator pentru efectuarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate (rețea de drumuri, străzi, semafoare, seminaristică rutiera, stații îmbarcare și debarcare călători, instalațiile aferente acestora etc.) și care nu este concesionată Operatorului.

13.1.2. Responsabilitatea întreținerii infrastructurii de operare proprii (deszăpezire, mentenanță și salubritate etc.) este obligația Operatorului.

13.1.3. Responsabilitatea întreținerii infrastructurii rutiere, inclusiv stații (mentenanță, deszăpezire, întreținere rigole, salubritate, etc.) este obligația UAT-ului sau a altor Autorități Publice competente.

13.1.4. Operatorul va întocmi un Program anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare, până la data de 15 noiembrie a anului precedent celui pentru care se întocmește, cu scopul de a asigura menținerea infrastructurii de operare într-o condiție tehnică optimă, pe care îl va trimite spre avizare Autorității Contractante.

13.1.5. Independent de executarea Programului anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare întocmit și avizat potrivit clauzei

13.1.4 de mai sus, Operatorul va asigura lucrări de reparație ori de câte ori este necesar, în caz de accidente rutiere ori alte cazuri de avarie a infrastructurii de operare, în cel mai scurt timp, în vederea asigurării continuității și siguranței prestării Serviciului de transport public local.

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

13.3. Planificarea serviciului

13.3.1. Autoritatea Contractantă este responsabilă de planificarea Serviciului de transport public local prin curse regulate, inclusiv prin întocmirea Programului de transport al

Operatorului. În acest sens, Autoritatea Contractantă va trimite Operatorului, în fiecare an până la data de 1 octombrie, propunerea pentru Programul de transport pentru anul următor.

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

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

13.3.4. Numărul total de kilometri din Programul de transport nu va putea varia de la un an la altul cu mai mult de 5% în plus, sau 5% în minus, față de numărul de kilometri din anul anterior, decât cu acordul expres scris al Operatorului.

13.3.5. Programul de transport va putea fi modificat oricând pe parcursul derulării Contractului, pe baza unor criterii obiective, inclusiv dar fără a se limita la analizele rezultate din sondaje de opinie, dezbateri publice, studii de trafic, necesități generate de lucrări la infrastructura de transport, sau evenimente speciale. Operatorul are obligația de a implementa Programul de transport astfel modificat, în termen de minimum 10 zile de la primirea notificării în acest sens de la Autoritatea Contractantă. Acordul expres al Operatorului pentru noul Program de Transport este necesar în cazul în care cererea depășește capacitatea de transport, precum și atunci când numărul total de kilometri din Programul de transport astfel modificat variază față de cel precedent, cu mai mult de 5% în plus, sau 5% în minus.

13.3.6. În situația în care Autoritatea Contractantă suplimentează programul de transport al Operatorului, părțile vor încheia un Act Adițional. Acesta va conține date privind numărul de kilometri prestați, precum și noua valoare a contractului. Autoritatea Contractantă, în funcție de Hotărârile CL, de necesitățile impuse de numărul de cetățeni, care utilizează transportul public de călători, de necesitatea de implementare a integrării teritoriale și tarificare a serviciilor de transport, precum și de posibilitățile Operatorului de a asigura condițiile impuse de Autoritatea Contractantă, poate solicita modificarea substanțială a Programului de Transport și implicit prezentul contract cu toate anexele sale, în baza voinței părților.

13.4 Cerințele standard pentru vehicule

13.4.1. Operatorul va presta Serviciile de transport public local de călători prin curse regulate cu mijloace de transport:

i. Concesionate de către UAT-uri Operatorului pentru prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate potrivit prezentului Contract;

ii. Achiziționate de către Operator conform Programului de investiții, potrivit Anexei 3.1, sau ca urmare a unei majorări de capital social.

13.4.2. Operatorul poate folosi pentru prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate numai mijloace de transport care îndeplinesc, cumulativ, următoarele condiții:

i. respectă cerințele legale privind siguranța în trafic și protecția mediului;

ii. dețin toate autorizațiile, licențele și celelalte documente cerute de lege în scopul prestării Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate;

iii. respectă specificațiile tehnice.

13.4.3. Operatorul poate achiziționa doar mijloace de transport cu o durată rămasă de funcționare de cel puțin 10 ani și care corespund cerințelor prevăzute în Programul de transport Autobuzele astfel achiziționate vor fi conforme cel puțin cu standardul de emisii EURO VI, preferabil electrice.

13.5 Siguranța

13.5.1. Operatorul este singurul responsabil de siguranța călătorilor săi.

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

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

13.6 Calitatea serviciului, reclamațiile călătorilor

13.6.1. Indicatorii de performanță ce trebuie respectați de Operator și monitorizați de Autoritatea Contractantă. Aceștia sunt raportați trimestrial de către Operator, până la data de 25 a lunii următoare trimestrului încheiat, și sunt evaluați trimestrial de către Autoritatea Contractantă. Rezultatul evaluării indicatorilor este notificat Operatorului în termen de 5 zile de la raportare.

13.6.2. Nerespectarea indicatorilor de performanță de către Operator duce la aplicarea de penalități.

13.6.3. În cazul neîndeplinirii indicatorilor de performanță de către Operator, Autoritatea Contractantă va stabili în sarcina acestuia un plan de măsuri pentru îndeplinirea indicatorilor, în termen de 30 de zile de la notificarea prevăzută la art.13.6.1. Operatorul are obligația implementării acestuia în termen de 2 luni de la primirea acestuia.

13.6.4. Operatorul are obligația de a face disponibile detaliile cu privire la procedura de reclamație pe pagina de web proprie.

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

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

13.6.7. Autoritatea Contractantă va pune la dispoziția Operatorului reclamațiile/solicitările cetățenilor primite direct în termen de 48 de ore de la primire.

13.7 Controlul călătorilor

13.7.1. Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate se va desfășura conform legislației în vigoare și a Regulamentului de organizare și funcționare a serviciului de

transport, care prevede obligațiile călătorilor și suprataxa pentru încălcarea acestor obligații, inclusiv sancțiunile pentru călătorii care călătoresc fără titlu de călătorie valabil.

13.7.2. Controlul călătorilor care folosesc transportul public local de călători prin curse regulate integrat pe teritoriul administrativ al Autorității Contractante este realizat de către Operator în condițiile Legii nr. 92/2007, art. 45 alin. (1), (2) și (8).

13.8. Sistemul de taxare și management al traficului; Măsurile de Control al Traficului

13.8.1. Autoritatea Contractantă va urmări realizarea completărilor și modernizărilor care trebuie aduse Sistemului Automat de Taxare, precum și implementarea unui Sistem de Management al Transportului Public complet funcțional.

13.8.2. Gestiunea sistemului automat de taxare revine în sarcina Operatorului, pe întreaga durată a Contractului.

13.8.3. Până la implementarea unui Sistem de Management al Transportului Public complet funcțional, indicatorii vor fi monitorizați de către Autoritatea Contractantă pe baza unor rapoarte de sinteză obținute din echipamentele disponibile, completate cu rapoartele Operatorului date pe proprie răspundere.

CAPITOLUL 14. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE OPERATORULUI

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

14.1 Autorizații și licențe

14.1.1. Operatorul are obligația să dețină pe durata prezentului Contract licența comunitară valabilă și copii conforme ale acesteia emise de Autoritatea Rutieră Română pentru fiecare autobuz folosit în realizarea Serviciului de transport public local precum și Licență de traseu valabilă emisă de Autoritatea Contractantă pentru fiecare traseu folosit în realizarea Serviciului de transport public local.

14.2 Restricții teritoriale

14.2.1 În conformitate cu articolul 5 alin. (2) lit. b) din Regulamentul (CE) 1370/2007, Operatorul are dreptul de a presta Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate doar pe raza și/sau în interesul UAT-urilor membre ale ADI Transport metropolitan Oltenița, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare Serviciului de transport care intră pe raza unităților administrative-teritoriale vecine.

14.2.2 Operatorul, în calitate de operator intern, are obligația de a nu participa la procedurile de licitație ori negociere directă pentru prestarea de servicii de transport public local intern de călători prin curse regulate în afara razei administrativ-teritoriale a Autorității Contractante.

14.3 Întreținere, reparații și salubritate a infrastructurii de operare și a mijloacelor de transport

14.3.1 Operatorul are obligația exploatarea, întreținerii, salubrității, deszăpezirii, reparării infrastructurii de operare proprie, potrivit prevederilor prezentului Contract.

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

14.3.3 Operatorul are obligația să efectueze întreținerea curentă, reparațiile curente și accidentale care se impun, la bunurile concesionate de către UAT, conform programelor de întreținere, reparații, dotări și investiții avizate de Autoritatea Contractantă. Costurile aferente acestei activități vor fi luate în considerare pentru calculul Cheltuielilor de exploatare aferente Obligațiilor de serviciu public reglementate la Capitolul 9 de mai sus.

14.3.4 Operatorul are obligația să asigure întreținerea și reparația infrastructurii de operare în conformitate cu Programul anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare întocmit și avizat potrivit art. 13.1.4, precum și lucrările accidentale care se impun potrivit art. 13.1.5.

14.3.5 Operatorul are obligația să fundamenteze bugetul anual pentru întreținerea curentă și reparațiile curente la bunurile concesionate de către UAT, conform Programului anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare avizat de către Autoritatea Contractantă.

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

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

14.3.8 Operatorul are obligația de a informa Autoritatea Contractantă, cu 48 de ore înainte, în legătură cu efectuarea unor lucrări proprii de întreținere/ reparare la infrastructura rutieră sau de operare folosită pentru prestarea Serviciului de transport public local.

14.3.9 Autoritatea Contractantă are dreptul să solicite informații cu privire la modul de întreținere, exploatare și administrare a bunurilor concesionate de către UAT pentru realizarea Serviciului de transport public local.

14.4 Siguranța și confortul Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate

14.4.1 Operatorul este singurul răspunzător pentru siguranța și confortul călătorilor.

14.4.2 Operatorul are obligația să asigure prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate cu respectarea prevederilor legale, a normelor și normativelor tehnice în vigoare precum și a dispozițiilor și instrucțiunilor emise de Autoritatea Contractantă.

14.4.3 Operatorul are obligația să presteze Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate cu vehicule prevăzute în prezentul Contract și care îndeplinesc condițiile prevăzute în acesta.

14.4.4 Operatorul va lua toate măsurile pentru a asigura apărarea călătorilor împotriva infracțiunilor și accidentelor rutiere, prin:

i. Menținerea iluminării constante a mijloacelor de transport;

ii. Afișarea în locuri vizibile în mijloace de transport de informații despre cum trebuie acordată asistență în cazuri urgente;

iii. Luarea de măsuri imediate pentru remedierea unor defecțiuni, deraieri sau avarii apărute în funcționarea Serviciului de transport public local.

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

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

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

14.4.8 Operatorul are obligația să se asigure că vehiculele opresc numai în stații și că ușile vehiculelor nu se pot deschide în timpul mersului.

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

14.4.10 Operatorul are obligația să se asigure că toți conducătorii de vehicule respectă întocmai prevederile legislative relevante și să implementeze măsuri de îmbunătățire a calificării șoferilor spre sporirea siguranței în deplasare.

14.4.11 Operatorul are obligația să aplice normele de securitate și sănătate în muncă specifice Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate.

14.5 Proceduri interne

14.5.1 Operatorul are obligația de a întocmi proceduri interne, cu respectarea prevederilor legale aplicabile, în termen de 2 luni de la intrarea în vigoare a prezentului Contract, care se vor referi cel puțin la:

i. Actualizarea informațiilor de transport puse la dispoziția călătorilor, inclusiv pe afișe și panouri de informare, hărți și un profil social pe internet;

ii. Administrarea și controlul bunurilor pierdute;

iii. Administrarea reclamațiilor, întrebărilor și sugestiilor; iv. Codul de conduită al conducătorilor de vehicule, precum și a personalului salariat al operatorului care are contact direct cu călătorul;

v. Instrucțiuni privind prevenirea și combaterea săvârșirii de fapte cu incidență asupra siguranței și securității călătorilor pe durata călătoriei;

vi. Instrucțiuni și planuri privind situațiile de urgență.

14.5.2. Autoritatea Contractantă va avea acces la procedurile interne menționate mai sus.

14.6 Cesiunea și subcontractarea

14.6.1 Se interzice Operatorului încheierea cu terți a oricăror contracte de subdelegare privind serviciul de transport public local de călători prin curse regulate.

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

14.7 Activități de Marketing

14.7.1. Operatorul are obligația de a întocmi un plan de marketing coerent pentru a promova utilizarea Serviciului de transport public local, cu scopul de a crește utilizarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate și a îmbunătăți gradul de satisfacție a călătorilor și să depună spre avizare Autorității Contractante până la sfârșitul anului curent pentru anul următor.

14.7.2. Autoritatea Contractantă avizează Planul de marketing propus de Operator până în maxim 15 zile de la primire, iar Operatorul are obligația să îl realizeze.

14.8 Informarea publicului

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

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

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

14.8.4 Operatorul are obligația să editeze hărți și pliante cu traseele mijloacelor de transport, și să afișeze în fiecare stație orele de circulație a mijloacelor de transport rutier care trec prin stația respectivă.

14.8.5 Operatorul are obligația să realizeze anunțuri cu privire la schimbările permanente sau temporare cu privire la Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate și va întocmi campanii publicitare pentru promovarea activității sale pe raza Autorității Contractante.

14.8.6. Costurile suportate de Operator în legătură cu obligațiile menționate la prezentul capitol reprezintă costuri aferente Obligațiilor de Serviciu Public și constituie cheltuieli eligibile.

14.9 Alte drepturi și obligații aferente prestării Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate

14.9.1 Operatorul are obligația să exploateze în mod direct, pe riscul și pe răspunderea sa, bunurile concesionate de către UAT-uri și să presteze Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate care face obiectul prezentului Contract.

14.9.2 Operatorul are obligația să respecte obligațiile prevăzute în prezentul Contract, în Regulamentul pentru efectuarea transportului public local de călători prin curse regulate, în Caietul de sarcini al Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate, și în legile în vigoare.

14.9.3 Operatorul are obligația să pună la dispoziția Autorității Contractante – întreaga documentație solicitată pentru calculul lunar al Compensației și pentru regularizarea anuală.

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

14.9.5 Operatorul are obligația să constituie garanția potrivit prevederilor Capitolului 8;

14.9.6 Operatorul va presta Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate cu respectarea Programului de transport al Operatorului

14.9.7 Operatorul are obligația să utilizeze bunurile de retur, bunurile de preluare și bunurile proprii, prevăzute în prezentul Contract, pentru asigurarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate.

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

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

14.9.10 Operatorul are obligația să plătească pentru întreaga durată a Contractului taxele și impozitele datorate statului, precum și cheltuielile ce se ivesc cu privire la asigurarea bunurilor puse la dispoziție de către Municipiul Oltenița sau alte UAT-uri din zona metropolitană.

14.9.11 Operatorul are obligația să permită accesul liber și nediscriminatoriu al călătorilor de pe teritoriul UAT-ului la Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate și să asigure respectarea drepturilor călătorilor prevăzute de legislația aplicabilă și de AGA.

14.9.12 Operatorul are obligația să fundamenteze necesarul anual de fonduri pentru investiții din surse proprii, conform Programului de investiții.

14.9.13 Operatorul are obligația ca, în cazul în care sesizează existența sau posibilitatea existenței unei cauze de natură să conducă la reducerea activității, să notifice de îndată acest fapt Autorității Contractante, în vederea luării măsurilor ce se impun pentru asigurarea continuității Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate.

14.9.14 Operatorul are obligația să asigure accesul organelor de control ale Autorității Contractante la informațiile privind executarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate și modul de exploatare a mijloacelor de transport, a infrastructurii

aferente și a bunurilor concesionate de către Municipiul Oltenița sau alte UAT-uri din zona metropolitană.

14.9.15 Operatorul are obligația să plătească despăgubiri persoanelor fizice sau juridice pentru prejudiciile aduse din culpă, conform prevederilor legale și/sau contractuale.

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

14.9.17 Operatorul are obligația să preia de la UAT-urile din zona metropolitană Oltenița, pe bază de proces-verbal de predare-primire, mijloacele de transport, infrastructura aferentă și orice alte bunuri puse la dispoziție de către UAT-urile din zona metropolitană Oltenița.

14.9.18 La încetarea Contractului, Operatorul are obligația să restituie UAT-urilor din zona metropolitană Oltenița în deplină proprietate bunurile de retur, în mod gratuit și libere de orice sarcini, cu uzura normală proporțională cu durata utilizării.

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

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

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

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

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

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

14.9.25 În cazul în care continuarea activității ar conduce la crearea de importante prejudicii patrimoniului încredințat spre administrare, Operatorul are dreptul să notifice Autoritatea Contractantă și să solicite acestuia întreprinderea de măsuri pentru soluționarea cauzelor. Notificarea se va face în scris în 5 zile lucrătoare de la constatarea cauzelor, va evidenția și evalua riscurile generate de continuarea activității în condițiile apărute.

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

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

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

14.9.29 Operatorul are dreptul să efectueze, cu informarea și aprobarea Autorității Contractante, modificări temporare (suspendări, limitări, micșorarea frecvenței de circulație, devieri de traseu etc.) în deservirea unor trasee, atunci când aceste modificări sunt necesare în caz de avarii sau pentru executarea unor lucrări la infrastructura rutieră; În cazuri excepționale, Operatorul poate efectua imediat modificările necesare, astfel încât să se asigure continuitatea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate, dar numai sub condiția informării ulterioare în scris a Autorității Contractante în maxim 24 de ore de la survenirea modificării.

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

14.9.31 Operatorul are dreptul de a încasa contravaloarea titlurilor de călătorie, a diferențelor de tarif pentru toți utilizatorii din aria de competență a UAT-ului, inclusiv suprataxa de călătorie aplicată călătorilor care circulă fără titlu de călătorie valabil ori cu titlu de călătorie validat necorespunzător.

CAPITOLUL 15. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE AUTORITĂȚII CONTRACTANTE

Fără a aduce atingere celorlalte drepturi și obligații ale Autorității Contractante, prevăzute în prezentul Contract și în legislația în vigoare, Autoritatea Contractantă are următoarele drepturi și obligații:

15.1 Infrastructura publică

15.1.1. Autoritatea Contractantă are obligația să informeze Operatorul, prin grija UAT-ului, cu 48 de ore înainte, în legătură cu efectuarea unor lucrări la infrastructura rutieră pe traseele cuprinse în Programul de transport, pe baza informațiilor primite de la UAT.

15.1.2. Autoritatea Contractantă are obligația să asigure, condiții de siguranță în vederea prevenirii riscului de accidente rutiere și fluiditatea traficului printr-o rețea de drumuri bine întreținută, semnalizare corespunzătoare și drumuri iluminate.

15.1.3. Autoritatea Contractantă are obligația să asigure starea tehnică corespunzătoare a carosabilului de pe întreaga rețea de trasee cuprinse în Programul de transport, a trotuarelor din zona stațiilor de oprire a mijloacelor de transport, semnalizarea rutieră și în stații, iluminarea zonelor stațiilor și a trecerilor de pietoni.

15.1.4. Autoritatea Contractantă are obligația să comunice măsurile luate pentru a asigura prioritatea și libera circulație a vehiculelor aferente prestării Serviciului de transport public local, inclusiv benzi de autobuze, marcarea stațiilor, prin grija autorităților competente.

15.1.5. Autoritatea Contractantă are obligația să colaboreze activ cu Departamentul rutier din cadrul Poliției pentru a urmări implementarea măsurilor privind prioritatea și libera circulație a vehiculelor aferente prestării Serviciului de Transport public local.

15.2 Controlul exercitat asupra Operatorului

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

15.2.2 În urma fiecărei verificări se va întocmi un proces-verbal în două exemplare, unul pentru fiecare Parte, semnate de către cele două Părți. În procesul-verbal se vor specifica timpul și locul inspecției, obiectul controlului, măsurile propuse, termenele de soluționare, precum și obiecțiile Operatorului, dacă este cazul. Autoritatea Contractantă va soluționa obiecțiile Operatorului în termen de cel mult 15 de zile.

15.2.3 Înainte de data de 31 iunie a fiecărui an, Operatorul are obligația de a furniza Autorității Contractante un raport anual pentru anul calendaristic anterior, inclusiv situațiile financiare auditate de un Auditor certificat independent.

15.2.4 Pana la 31 ianuarie a anului curent pentru anul anterior, Operatorul are obligația de a prezenta, la solicitarea Autorității Contractante un raport al vânzărilor de bilete și abonamente și al numărului de călătorii efectuate.

15.2.5 Operatorul are obligația de a prezenta trimestrial, până la data de 15 a fiecărei luni următoare trimestrului, un raport cu informațiile pe baza cărora Autoritatea Contractantă poate evalua trimestrial respectarea indicatorilor.

15.2.6 Operatorul are obligația de a asigura accesul Autorității Contractante la orice informații privind prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate și exploatarea bunurilor puse la dispoziție de către Autoritatea Contractantă, în termen de 3 zile de la cererea Autorității Contractante.

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

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

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

15.2.10 Pe perioada prezentului contract, Autoritatea Contractantă organizează și finanțează evaluarea indicelui de satisfacție a pasagerilor.

15.2.11 Evaluarea gradului de satisfacție al călătorilor se va face în baza metodologiei aprobate.

15.2.12 Pe baza sondajelor și controalelor efectuate, Autoritatea Contractantă are dreptul de a emite instrucțiuni obligatorii către Operator pentru îmbunătățirea Serviciului de transport public local; Rezultatele sondajelor și controalelor trebuie utilizate pentru actualizarea nivelurilor indicatorilor de performanță și actualizarea Programului de transport al Operatorului.

15.2.13 Operatorul are obligația de a supune aprobării Adunării Generale a Acționarilor și/sau Consiliului de Administrație ale Operatorului, în funcție de competențele acestora, în conformitate cu prevederile legale și ale Actului Constitutiv, orice document ce presupune adoptarea de decizii strategice și semnificative privind operarea, asupra bugetului, planului de afaceri și investițiilor, asupra tehnologiilor aplicate și a altor elemente strategice și semnificative pentru politica comercială și de operare a Operatorului.

CAPITOLUL 16. DREPTURI ȘI OBLIGAȚII ALE UNITĂȚII ADMINISTRATIV TERITORIALE DELEGATARE ALE SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

Fără a aduce atingere tuturor drepturilor și obligațiilor menționate în prezentul Contract și în legislația în vigoare, UAT-ul are următoarele drepturi și obligații:

16.1. UAT-ul are dreptul să ceară și să susțină argumentat modificări ale Programului de Transport pe aria sa de competență, în conformitate cu schimbările semnificative ale cererii de transport. Solicitățile vor fi înaintate Autorității Contractante iar aceasta va analiza aceste cereri și va da soluții argumentate.

16.2. UAT-ul are dreptul să organizeze acțiuni de verificare a validării titlurilor de călătorie utilizate pe teritoriul său administrativ, individual sau împreună cu reprezentanții Autorității Contractante sau Operatorului. Autoritatea Contractantă și Operatorul vor sprijini această activitate cu procedurile necesare.

16.3. UAT-ul are obligația să amenajeze și să mențină infrastructura de transport (infrastructura rutieră, stațiile și capetele de linie) de pe teritoriul său administrativ și în competența sa la parametrii care să asigure deplasarea și staționarea vehiculelor de transport public, confortul și siguranța călătorilor (inclusiv deszăpezire și salubritate).

16.4. UAT-ul va pune la dispoziție Operatorului bunurile din domeniul public sau privat al UAT-ului ce fac obiectul Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin Proces verbal de predare –primire cu Operatorul. Acestea vor reprezenta bunuri de retur.

16.5. UAT-ul va pune la dispoziție Operatorului și a Autorității Contractante reclamațiile privind serviciul prestat de Operator ce sunt primite de către UAT, indiferent de sursa din care au provenit, în 48 de ore de la primire.

16.6. UAT-ul are obligația să își prevadă sume în buget și să asigure plata compensației de operare și a diferenței de tarif către Operator pentru serviciul de transport public de călători prestat de acesta pe teritoriul său administrativ, în condițiile prevăzute în prezentul contract.

16.7. UAT-ul va realiza obiectivele de investiții pentru transportul public din planul propriu de investiții.

16.8. Cheltuielile de investiție în legătură cu implementarea investițiilor din Programul de Investiții al UAT-ului, realizate de Operator în baza împuternicirii dată de UAT-ul respectiv și a Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători, se evidențiază distinct, se decontează cu UAT-ul respectiv prevederilor legale privind realizarea investițiilor și se comunică UAT-ului și Autorității Contractante după recepția lucrărilor, pentru înregistrare în evidența patrimoniului public sau privat al UAT-ului. Costurile cu implementarea investiției realizate de Operator sunt eligibile pentru calculul Compensației.

16.9. UAT-ul are obligația să informeze Autoritatea Contractantă și Operatorul, cu 48 de ore înainte, în legătură cu efectuarea unor lucrări la infrastructura rutieră pe traseele cuprinse în Programul de transport.

16.10. UAT-ul are obligația să asigure condiții de siguranță în vederea prevenirii riscului de accidente rutiere și fluiditatea traficului printr-o rețea de drumuri bine întreținută, semnalizare corespunzătoare, drumuri iluminate și semafoare.

16.16. UAT-ul are obligația să asigure starea tehnică corespunzătoare a carosabilului de pe întreaga rețea de trasee cuprinse în Programul de transport, a trotuarelor din zona stațiilor de oprire a mijloacelor de transport, semnalizarea rutieră și în stații, iluminarea zonelor stațiilor și a capetelor de linii, precum și a trecerilor de pietoni.

16.17. UAT-ul are obligația să comunice Autorității Contractante și Operatorului măsurile luate pentru a asigura prioritatea și libera circulație a vehiculelor aferente prestării Serviciului de transport public local, inclusiv benzi de autobuze, marcarea stațiilor, prin grija autorităților competente.

16.18. UAT-ul va avea dreptul de a dobândi bunurile de preluare, în schimbul plății către Operator în termen de 30 zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea contabilă actualizată a bunurilor de preluare, conform hotărârii Consiliului Local.

CAPITOLUL 17. POLITICA PRIVIND RESURSELE UMANE ȘI PROTECȚIA SOCIALĂ

17. Politica privind resursele umane și protecția socială va fi realizată potrivit normelor legale în materie.

CAPITOLUL 18 - FORȚA MAJORĂ

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

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

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

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

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

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

18.7 Dacă forța majoră acționează sau se estimează că va acționa pe o perioadă mai mare de 2 luni, fiecare Parte va avea dreptul să notifice celeilalte părți încetarea deplin drept a Contractului, fără ca vreuna dintre ele să pretindă daune-interese.

CAPITOLUL 19. CLAUZE SPECIALE PRIVIND MENȚINEREA ECHILIBRULUI CONTRACTUAL

19.1 Raporturile contractuale dintre Autoritatea Contractantă și Operator se bazează pe principiul echilibrului financiar al delegării între drepturile care îi sunt acordate Operatorului și obligațiile care îi sunt impuse.

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

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

19.3 Dacă renegocierea nu duce la restabilirea echilibrului contractual ori Părțile nu ajung la un acord într-un termen rezonabil, disputa urmează să fie soluționată de instanțele judecătorești.

CAPITOLUL 20. ALTE ACTIVITĂȚI PRESTATE DE OPERATOR, CARE NU INTRĂ ÎN SFERA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI

20.1. Operatorul poate presta pentru terți activități de servicii de autogară, servicii de reparații și întreținerea autovehiculelor, alte servicii de transport persoane pe bază de comenzi și contracte, etc., care nu fac parte din sfera serviciului de transport public de călători prin curse regulate și se încadrează în cel mult 20% din total cifra de afaceri.

20.2. Operatorul are dreptul să presteze activități necesare pentru realizarea Obligațiilor de Serviciu Public atribuite direct în cadrul acestui contract și anume întreținerea și repararea autovehiculelor proprii, activități de testări și analize tehnice (I.T.P), etc.

20.3. Activitățile care nu fac parte din sfera serviciului de transport public de călători prestate de Operator optimizează utilizarea resursei umane și a dotărilor existente, constituind pentru operator o sursă de venit pentru susținerea cheltuielilor neeligibile și îmbunătățirea disponibilului bănesc.

20.4. Costurile și veniturile aferente activităților conexe serviciului de transport public local de persoane cu autobuze efectuat prin curse regulate nu intră în calculul compensației

CAPITOLUL 21. CONDIȚII SUSPENSIVE DE INTRARE ÎN VIGOARE A CONTRACTULUI

21.1. Prezentul Contract va intra în vigoare la data îndeplinirii condiției de mai jos și va produce efecte numai în cazul în care:

i. Operatorul obține Licență de traseu pentru fiecare dintre autobuzele care operează pe traseele atribuite potrivit Programului de transport de către comisia constituită în acest scop la nivelul Autorității Contractante, în termen de 15 de zile de la data semnării Contractului.

CAPITOLUL 22. ÎNCETAREA CONTRACTULUI

22.1. Prezentul Contract încetează la expirarea duratei Contractului, cu excepția cazurilor de prelungire sau încetare înainte de ajungere la termen ca urmare a prevederilor Contractului.

22.2. Părțile pot decide încetarea Contractului pe baza acordului lor de voință exprimat în scris.

22.3. Autoritatea Contractantă are dreptul să denunțe unilateral Contractul, cu un termen de preaviz de 30 de zile și cu plata unei despăgubiri juste și prealabile către Operator, în cazul în care interesul național sau local o impune.

22.4. Contractul va înceta, dacă părțile convin, în cazul dispariției, dintr-o cauză de forță majoră, a bunurilor de retur sau a unei părți importante din acestea ori în cazul imposibilității obiective a Operatorului de a le exploata pe o perioadă mai mare de 30 de zile, prin renunțare, fără plata unei despăgubiri, sub rezerva dispozițiilor art. 18.6 din Contract.

22.5. Următoarele acte, fapte sau omisiuni ale Operatorului dau dreptul Autorității Contractante să rezilieze Contractul, cu respectarea procedurii menționate la art. 22.7 de mai jos:

a) Neplata de către Operator a redevenței stabilite potrivit Contractului pentru o perioadă de minim 6 luni;

b) Operatorul nu constituie garanția stabilită la Capitolul 8 din Contract.

c) Neîntregirea garanției conform art. 8.2. în termen de 90 zile de la primirea notificării din partea Autorității Contractante.

d) Încălcarea de repetate ori într-un an calendaristic a măsurilor stabilite de Autoritatea Contractantă potrivit prevederilor prezentului Contract;

e) Operatorul nu adoptă programe de măsuri care să respecte condițiile contractuale și care să asigure atingerea indicatorilor de performanță asumați prin Contract, atunci când acest lucru este necesar potrivit prevederilor Contractului;

f) Operatorul totalizează un număr de 10 încălcări majore ale indicatorilor de performanță, în decursul unui an;

g) Operatorul nu asigură prestarea serviciului de transport public local de călători prin curse regulate în condiții de continuitate, potrivit Contractului, ori întrerupe efectuarea serviciului pentru o perioadă de cel puțin 10 zile, fără a fi incident vreun eveniment de forță majoră;

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

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

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

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

22.6. Următoarele acte, fapte sau omisiuni ale Autorității Contractante dau dreptul Operatorului să rezilieze Contractul, cu respectarea procedurii menționate la art. 22.7. și 22.8. de mai jos:

i. UAT-ul nu plătește Compensația sau Diferențele de tarif prevăzute în prezentul Contract pentru o perioadă mai mare de 90 zile,

ii. Orice alte încălcări semnificative ale obligațiilor contractuale săvârșite de către Autoritatea Contractantă.

22.7. Operatorul nu poate rezilia Contractul pentru acte, fapte sau omisiuni ale Autorității Contractante. Operatorul va notifica în scris Autoritatea Contractantă, dacă nu se plătește Compensația sau Diferențele de tarif prevăzute în prezentul Contract pentru o perioadă mai mare de 45 de zile sau pentru încălcări ale obligațiilor contractuale săvârșite de către Autoritatea Contractantă.

22.8. În situația art. 22.6., Autoritatea Contractantă va supune în discuție această situație în prima ședință a Adunării Generale a Asociației.

22.9. Cu excepția cazului în care Contractul prevede altfel, orice notificare de încetare a Contractului va fi făcută de Autoritatea Contractantă prin transmiterea unei notificări în acest scop Operatorului ("Notificarea de încetare").

22.10. Înainte de transmiterea Notificării de încetare, Autoritatea Contractantă va convoca Operatorul la negocieri, prin transmiterea unei notificări ("Notificarea de negociere"), în vederea încercării de soluționare a diferendului pe cale amiabilă. Notificarea de negociere va indica cel puțin următoarele elemente:

i. Data și locul unde vor avea loc negocierile;

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

22.11. Dacă

(i) Partea în culpă nu se prezintă la negociere, așa cum această întâlnire a fost convocată conform prezentului Contract, sau

(ii) negocierea nu conduce la soluționarea diferendului, sau

(iii) Partea în culpă nu își îndeplinește toate obligațiile pretinse a fi neîndeplinite, conform celor decise în procesul de negociere, Partea prejudiciată are dreptul să transmită Părții în culpa Notificarea de încetare.

22.12. Dacă

(i) Partea prejudiciată renunță la pretențiile din Notificarea de negociere, sau

(ii) Partea prejudiciată nu se prezintă la negociere, Partea prejudiciată nu va avea dreptul să transmită o Notificare de încetare privind obligațiile menționate în Notificarea de negociere, cu excepția situației în care este reluată procedura de la art. 22.7 de mai sus.

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

22.14. La încetarea Contractului, indiferent de motiv:

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

ii. Operatorul va transmite de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, UAT-ului bunurile de retur; iii. UAT-ul va avea dreptul de a dobândi bunurile de preluare, în schimbul plății către Operator în termen de 30 zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea rămasă de amortizat a bunurilor de preluare.

22.15. În cazul încetării Contractului din culpa Autorității Contractante sau UAT-ul înainte de termenul stabilit în Contract: i. UAT-ul va prelua Bunurile de retur realizate de Operator în temeiul prezentului Contract, precum și pe cele în curs de realizare; și ii. Autoritatea Contractantă va plăti Operatorului daune-interese pentru repararea prejudiciului pe care Autoritatea Contractantă l-a cauzat în mod direct Operatorului.

22.16. Operatorul se obligă ca, la încetarea Contractului din alte cauze decât prin forță majoră, să asigure continuitatea prestării Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate, în condițiile stipulate în Contract, până la data desemnării noului operator dar nu mai mult de 90 de zile.

CAPITOLUL 23. RĂSPUNDEREA CONTRACTUALĂ

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

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

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

CAPITOLUL 24. REDEFINIREA CLAUZELOR CONTRACTUALE

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

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

24.2 Modificări Unilaterale efectuate de Autoritatea Contractantă

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

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

24.2.3 Programul de transport menționat, poate fi modificat de Autoritatea Contractantă, prin hotărârea Consiliului Local, dacă acest fapt este justificat din punct de vedere tehnic și comercial, cu notificarea Operatorului cu cel puțin 30 de zile înainte de modificare. Operatorul nu poate refuza modificările solicitate de Autoritatea Contractantă, cu excepția cazului în care cererea depășește capacitatea de transport.

24.3 Modificări solicitate de Operator privind Capacitatea Serviciului

24.3.1 Operatorul va avea obligația de a transmite către Autoritatea Contractantă informațiile, sesizările, analizele proprii culese în timpul implementării prezentului contract, necesare reevaluării Programului de transport din punct de vedere social și al viabilității economice a teritoriului controlat de Autoritatea Contractantă.

24.4 Alte modificări

24.4.1 În cazul în care orice prevederi ale Contractului devin incompatibile cu legislația sau regulamentele din România sau din Uniunea Europeană, Contractul va fi modificat de Părți. Acest lucru nu va afecta valabilitatea celorlalte clauze ale Contractului.

24.4.2 Orice deficiențe sau contradicții din Contract pot fi rectificate ca urmare a negocierii de către Părți a modificărilor necesare, în cel mai scurt timp posibil, în conformitate cu scopul Contractului.

CAPITOLUL 25. LITIGII

25.1. Părțile vor depune toate eforturile rezonabile în scopul soluționării pe cale amiabilă a conflictelor dintre acestea, decurgând din executarea Contractului.

25.2. Dacă există vreo dispută, controversă sau pretenție care rezultă din sau în legătură cu prezentul Contract, încălcare, încetare, sau anulare a Contractului, Partea căzută în pretenții are obligația să notifice cealaltă Parte în legătură cu poziția sa împreună cu propunerea de conciliere directă.

25.3. În cazul apariției unei dispute, aceasta nu îndreptățește Operatorul să suspende prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate ori Autoritatea Contractantă să suspende executarea obligațiilor sale, potrivit prezentului Contract.

25.4. În cazul în care o dispută nu este soluționată în termen de 45 de zile din momentul în care Părțile au început negocierile pentru soluționarea disputei pe cale amiabilă, sau dacă asemenea

negocieri nu sunt începute în termen de 30 de zile de la notificarea oficială a disputei de către una dintre Părți celeilalte Părți, acestea se vor adresa instanței judecătorești competente.

CAPITOLUL 26. LEGEA APLICABILĂ

26.1. Prezentul Contract, precum și orice dispute sau cereri rezultate din ori în legătură cu prezentul Contract ori cu încheierea acestuia (inclusiv dispute sau cereri extra contractuale) sunt guvernate și interpretate în conformitate cu legea română.

26.2. Prezentul Contract se completează cu prevederile Noului Cod Civil și cu reglementările legale speciale în materia transportului public local de călători prin curse regulate.

CAPITOLUL 27. ALTE CLAUCZE

27.1. Operatorul nu va avea dreptul să participe pe întreaga durată a contractului de delegare a gestiunii, la licitațiile organizate de alte unități administrativ – teritoriale pentru delegarea serviciului de transport public local.

27.2. Orice notificare, adresă, cerere sau făcută în legătură cu executarea Contractului va fi efectuată în scris, în limba română.

27.3. Toate notificările, adresele, cererile sau alte comunicări vor fi transmise prin fax și vor fi confirmate în mod prompt prin scrisoare recomandată cu confirmare de primire la adresa Părții destinatare.

27.4. Data primirii de către destinatar a oricărei notificări sau comunicări transmise prin:

(i) scrisoare recomandată cu confirmare de primire, va fi data înscrisă pe confirmarea de primire, de către oficiul poștal de la destinație;

(ii) fax, va fi data expedierii înscrisă în raportul atestând transmiterea prin fax. În situația în care faxul nu a fost expedit într-o zi lucrătoare, sau nu a fost expedit în intervalul orar 8-16, data recepționării se consideră a fi următoarea zi lucrătoare.

27.5. Toate notificările și comunicările efectuate în legătură cu prezentul Contract vor fi considerate valabile numai dacă au fost efectuate la următoarele adrese:

Către Autoritatea Contractantă la: Adresa: mun. Oltenița, bd. Republicii nr. 40, jud. Călărași.

Către Operator la: Adresa: mun. Oltenița, bd. Republicii nr. 40, jud. Călărași.

CAPITOLUL 28. DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII

28.1. Clauzele minime obligatorii ale prezentului contract sunt cele stabilite în Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice și în Regulamentul (CE) Nr. 1370/ 2007.

28.2. Limba care guvernează Contractul este limba română.

28.3. În toate problemele care nu sunt prevăzute în prezentul Contract, părțile se supun prevederilor legislației specifice în vigoare. Orice modificare a legislației va conduce la modificarea de drept a prevederilor contractului.

28.4. Capitolele referitoare la drepturile și obligațiile părților se completează cu prevederile reglementărilor în vigoare referitoare la drepturile și obligațiile în raporturile 30 dintre autoritățile administrației publice locale și operatorii de transport rutier/transportatorii autorizați care efectuează servicii de transport public local de călători prin curse regulate.

Prezentul contract a fost semnat astăzi, _____, în 2 exemplare originale, din care 1 pentru Autoritatea Contractantă și 1 pentru Operator.

AUTORITATEA CONTRACTANTĂ,
PREȘEDINTE

OPERATOR,
ADMINISTRATOR

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
Consilier local, Muțulescu Loredana-Florentina



Contrasemnează,
p. Secretar general al comunei,
Bucur Maria

A handwritten signature in blue ink.