

STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND DELEGAREA GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ÎN ORAȘUL ȘIMLEU SILVANIEI



Cuprins

CAPITOLUL I	5
1.1 Introducere	5
1.2 Scopul studiului	8
1.3 Necesitatea elaborării studiului.....	9
1.4 Obiectivele studiului.....	9
1.5 Metodologia elaborării studiului	10
1.6 Rezultatele urmărite.....	10
CAPITOLUL II	11
CADRUL LEGISLATIV ȘI INSTITUȚIONAL	11
2.1 Considerații generale.....	11
2.2 Cadrul legislativ național	11
2.2.1 Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice.....	11
2.2.2 Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale.	12
2.2.3 Codul administrativ	12
2.3 Cadrul legislativ european	13
2.4 Legislația specifică privind mobilitatea urbană și protecția mediului	13
2.5 Cadrul instituțional	13
CAPITOLUL III	14
PREZENTAREA UNITĂȚII ADMINISTRATIV-TERITORIALE ORAȘUL ȘIMLEU SILVANIEI.....	14
3.1 Date generale	14
3.2. Aria teritorială.....	16
3.3. Caracteristici demografice ale populației.....	18
CAPITOLUL IV	21
ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE.....	21
4.1 Considerații generale.....	21
4.2 Analiza mobilității populației.....	21
4.3 Analiza grupurilor de utilizatori	22
4.4 Analiza obiectivelor generatoare de trafic	22
4.5 Analiza infrastructurii existente	23
4.6 Analiza transportului existent	23
4.7 Analiza infrastructurii PNRR	24
4.8 Analiza rețelei propuse.....	24
4.9 Necesitatea organizării serviciului.....	25
4.10 Concluzii.....	25
CAPITOLUL V.....	26
ANALIZA CERERII DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL	26

5.1 Considerații generale.....	26
5.2 Factorii care influențează cererea de transport.....	26
5.3 Categoriile de utilizatori	27
5.4 Principalele fluxuri de deplasare	28
5.5 Estimarea cererii de transport.....	28
5.6 Fundamentarea traseelor	29
5.7 Prognoza evoluției cererii.....	29
5.8 Concluzii	30
5.9 Matricea origine–destinație (O-D).....	30
5.10 Prognoza cererii de transport pentru perioada 2027–2031	31
5.11 Gradul estimat de încărcare pe trasee	32
5.12 Analiza de sensibilitate	32
5.13 Analiza riscurilor privind cererea de transport.....	33
5.14 Concluzii.....	33
CAPITOLUL VI.....	34
ANALIZA TEHNICĂ ȘI OPERAȚIONALĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL.....	34
6.1 Obiectivul analizei tehnice.....	34
6.2 Date tehnice privind flota.....	34
6.3 Infrastructura de încărcare	35
6.4 Rețeaua de transport.....	35
6.5 Dimensionarea flotei	36
6.6 Programul de exploatare	36
6.8 Planul de mentenanță	37
6.9 Indicatori tehnici de exploatare	37
6.10 Evaluarea capacității operaționale	38
6.11 Analiza riscurilor operaționale.....	38
CAPITOLUL VII.....	40
ANALIZA ECONOMICO-FINANCIARĂ	40
7.1 Bugetul de venituri și cheltuieli (BVC)	40
7.1.1 Obiectivul bugetului	40
7.1.2 Structura cheltuielilor	40
7.1.3 Buget estimativ pentru anul I	41
7.1.4 Estimarea veniturilor	42
7.1.5 Buget de venituri și cheltuieli – proiecție pe 5 ani	42
7.1.6 Analiza structurii costurilor	43
7.1.7 Concluzii.....	43
CAPITOLUL VIII.....	44

ANALIZA ȘI FUNDAMENTAREA MODALITĂȚII DE GESTIUNE A SERVICIULUI	44
8.1 Obiectivul analizei.....	44
8.2 Variante analizate	44
8.3 Analiza comparativă	46
8.4 Analiza SWOT.....	47
8.5 Analiza riscurilor	48
8.6 Fundamentarea alegerii gestiunii directe.....	49
8.7 Concluzii.....	49
CAPITOLUL IX.....	50
OBLIGAȚIILE DE SERVICIU PUBLIC ȘI MECANISMUL DE COMPENSARE	50
9.1 Considerații generale.....	50
9.2 Definirea obligațiilor de serviciu public	50
9.3 Principiile acordării compensației	51
9.4 Metodologia de calcul a compensației.....	51
9.5 Estimarea compensației	52
9.6 Mecanismul de regularizare	53
9.7 Prevenirea supracompensării.....	53
9.8 Indicatorii utilizați în calculul compensației	53
9.9 Mecanismul de monitorizare.....	54
9.10 Concluzii.....	54
CAPITOLUL X.....	56
INDICATORII DE PERFORMANȚĂ ȘI SISTEMUL DE MONITORIZARE A SERVICIULUI	56
10.1 Scopul monitorizării.....	56
10.2 Principii generale	56
10.3 Indicatori operaționali	57
10.4 Indicatori tehnici.....	57
10.5 Indicatori economico-financiar.....	58
10.6 Indicatori privind calitatea serviciului	58
10.7 Indicatori de mediu	59
10.8 Indicatori sociali.....	59
10.9 Frecvența raportării.....	60
10.10 Mecanismul de evaluare	60
10.11 Plan de îmbunătățire continuă.....	61
10.12 Concluzii.....	61
CAPITOLUL XI.....	62
ANALIZA IMPACTULUI SOCIAL, ECONOMIC ȘI ASUPRA MEDIULUI	62
11.1 Obiectivul analizei.....	62

11.2 Impactul social.....	62
11.2.1 Creșterea accesibilității	62
11.2.2 Incluziunea socială.....	63
11.2.3 Creșterea calității vieții.....	63
11.3 Impactul economic	63
11.3.1 Valorificarea investițiilor publice.....	63
11.3.2 Sprijinirea mediului de afaceri.....	64
11.3.3 Efecte asupra bugetului local	64
11.4 Impactul asupra mediului	64
11.4.1 Reducerea emisiilor poluante.....	64
11.4.2 Reducerea poluării fonice	65
11.4.3 Utilizarea eficientă a energiei	65
11.5 Impactul asupra mobilității urbane	65
11.6 Impactul instituțional	66
11.7 Analiza cost–beneficiu calitativă	66
11.8 Analiza impactului pe termen mediu și lung.....	67
11.9 Concluzii.....	67
CAPITOLUL XII	69
CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI FINALE.....	69
12.1 Concluzii generale.....	69
12.2 Concluzii privind oportunitatea organizării serviciului	69
12.3 Concluzii privind analiza variantelor.....	70
12.4 Concluzii privind analiza tehnică	70
12.5 Concluzii privind analiza economico-financiară	71
12.6 Concluzii privind impactul social și de mediu	71
12.7 Recomandări privind organizarea serviciului	72
12.8 Măsurile pentru implementarea serviciului	72
12.9 Recomandări pentru dezvoltarea ulterioară	73
12.10 Concluzia finală.....	73
ANEXA NR. 1	75
ANEXA NR. 2	80
ANEXA NR. 3	86
ANEXA NR. 4	91
ANEXA NR. 5	96
ANEXA NR. 6	103
ANEXA NR. 7	110
ANEXA NR. 8	116

CAPITOLUL I

1.1 Introducere

UAT Șimleu Silvaniei urmează a derula un contract de servicii public/hotărâre privind darea în administrare a prestării serviciului de transport public local, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) NR. 1370/2007 și ale Legii nr. 51/2006 republicată, cu modificările și completările ulterioare. Studiul de oportunitate va analiza situația actuală a transportului la nivelul Orașului Șimleu Silvaniei și va decide asupra modalității optime de delegare a gestiunii serviciului de transport public, cu respectarea Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007.

Pentru organizarea serviciului public de transport local în regim de gestiune directă, operatorul desemnat este SC Măgura Park SRL, societate care aparține UAT Orașul Șimleu Silvaniei. În consecință, referirile din prezentul studiu la operatorul serviciului de transport public local vizează SC Măgura Park SRL.

În cazul gestiunii directe, studiul de oportunitate va fundamenta necesitatea și oportunitatea gestiunii directe a serviciului de transport public local de călători, în conformitate cu prevederile Regulamentului 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și a Legii nr. 51/2006 actualizată, privind serviciile comunitare de utilități publice, art. 28, alin. (21) lit. b), prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de către un operator de transport.

Studiul de oportunitate se va elabora cu respectarea prescripțiilor Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007 ce asigură cadrul legislativ la nivel european pe baza căruia autoritățile competente pot să acționeze în domeniul transportului public de călători, în scopul garantării prestării unor servicii de interes general care să fie printre altele, mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau cu costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acțiunea forțelor pieței. Regulamentul stabilește condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contactează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public.

Transportul public de călători constituie în același timp premisa și rezultanta contextului dezvoltării generale a orașului, a importanței sale economice, culturale și sociale. Sunt de o deosebită importanță pentru acesta: numărul locuitorilor, regimul demografic, suprafața teritoriului deservit, caracteristicile vieții sociale, volumul activității economice, dispunerea în spațiu a utilităților și specificul acestora.

Transportul local de călători la nivelul unui oraș reprezintă una dintre cele mai importante funcții ale orașului ce asigură funcționalitatea celorlalte activități din cadrul său.

Transportul în comun într-un oraș este o activitate complexă și se desfășoară în condiții caracterizate prin solicitări intense de scurtă durată, grad de încărcare variabil în timp și spațiu, necesitatea încadrării în traficul rutier general, trecerea prin numeroase puncte de conflict, apariția unor factori perturbatori independenți de organizarea sa. Transportul de călători trebuie privit în contextul dezvoltării generale a orașului, al importanței sale politice și cultural-sociale, determinante fiind întinderea teritoriului deservit, numărul locuitorilor, regimul demografic, ritmurile vieții sociale, volumul activității economice, dispunerea în spațiu a utilităților și specificul variației acestora.

Trăsăturile de bază ale transportului în comun de călători sunt determinate de faptul că se desfășoară într-un cadru organizat, pe trasee fixe, cu grafice de mers și tarife prestabilite. Transportul de călători este caracterizat de faptul că trebuie să se realizeze în momentul cererii și să fie organizat în așa fel încât să asigure preluarea sarcinii de transport în orice condiții, cu un grad corespunzător de confort și siguranță, funcția principală a sistemului de transport public urban fiind aceea de a satisface cerințele de deplasare (călătoriile) în teritoriu ale locuitorilor, atât în zone caracterizate printr-o mare densitate a populației (locuințele), cât și în cele industriale, comerciale și de agrement.

Regulamentul nr.1370/2007 definește „transportul public de călători” ca fiind „serviciile de transport de călători care sunt de interes economic general și care sunt prestate către public în mod nediscriminatoriu și continuu”. Noțiunea de servicii de interes economic general („SIEG”) se referă, în general, la serviciile de natură economică pe care autoritățile publice ale statelor membre, la nivel național, regional sau local, în funcție de repartizarea competențelor lor conform dreptului național, le supun obligațiilor specifice de serviciu public prin intermediul unui mandat (contract) acordat unei întreprinderi pentru prestarea unui SIEG și pe baza unui criteriu de interes general, pentru a asigura prestarea acestor servicii în condiții care nu sunt neapărat cele existente pe piață.

Regulamentul nr.1370/2007 nu cuprinde dispoziții privitoare la modul de organizare și gestionare a serviciilor de transport ce intră sub incidența sa, aceasta fiind de competența statelor membre. Regulamentul prevede astfel posibilitatea statelor membre de a adopta „norme generale” definite la art.2 litera (I) ca fiind măsuri care se aplică „în mod nediscriminatoriu tuturor serviciilor publice de transport de călători de același fel într-o anumită zonă geografică și pentru care este responsabilă o autoritate competentă”. În acest sens, în Comunicarea Comisiei Europene nr. 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului nr. 1370/2007 se precizează că: „Normele generale sunt măsuri destinate unuia sau mai multor tipuri de servicii

publice de transport pe căi rutiere sau feroviare, care pot fi impuse unilateral operatorilor de servicii publice de către autoritățile publice, în mod nediscriminatoriu sau care pot fi incluse în contracte încheiate între autoritatea competentă și operatorii de servicii publice. Normele generale pot fi, de asemenea, legi regionale sau naționale aplicabile tuturor operatorilor de transport existenți sau potențiali dintr-o regiune sau dintr-un stat membru. Prin urmare, ele nu sunt de obicei negociate cu operatorii individuali de servicii publice. Această precizare era necesară pentru a sublinia că întreaga legislație națională ce reglementează sau are incidență în domeniul transportului ce intră sub incidența Regulamentului nr. 1370/2007 reprezintă „norme generale” în sensul acestuia.

În elaborarea studiului de oportunitate se vor respecta prescripțiile existente la nivel național, și anume Legea nr. 51 din 2006 a serviciilor comunitare de utilități publice – cea care guvernează cadrul legislativ inclusiv pentru delegarea serviciului de transport ca serviciu de utilitate publică. 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, coordonarea și funcționarea serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale aferente sistemelor de utilități publice. Această lege impune autorităților administrației publice locale sau asociațiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice să asigure elaborarea și aprobarea în termen de 6 luni de la luarea deciziei privind delegarea gestiunii serviciilor ori de la primirea unei propuneri formulate de un investitor interesat, unui studiu de oportunitate pentru fundamentarea și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor, precum și documentația de atribuire a contractului de delegare a gestiunii. Conform art. 22 din legea nr. 51/2006, (republicată) privind serviciile comunitare de utilități publice, gestiunea serviciilor de utilități publice se organizează în următoarele modalități:

- a) gestiune directă;
- b) gestiune delegată.

Modalitatea de gestiune a serviciilor de utilități publice se stabilește prin **hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, în baza unui studiu de oportunitate, în funcție de natura și starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preț/calitate, de interesele actuale și de perspectivă ale unităților administrativ-teritoriale, precum și de mărimea și complexitatea sistemelor de utilități publice.**

Gestiunea serviciilor de utilități publice inclusiv a transportului public trebuie organizată și realizată într-una dintre următoarele scenarii alternative de delegare:

- Scenariul 1 – Gestiune directă către SC Măgura Park SRL;
- Scenariul 2 – Gestiune delegată către un Operator Privat.

Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 impune cerințe specifice fiecăreia dintre cele două modalități de gestiune, permițând autorităților să atribuie serviciile în mod direct unui operator sau să aplice o procedură competitivă.

În cazul gestiunii directe, studiul de oportunitate va fundamenta necesitatea și oportunitatea gestiunii directe a serviciului de transport public local de călători, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport călători pe calea ferată și rutier și a Legii nr. 51/2006 actualizată, privind serviciile comunitare de utilități publice, art. 28, alin.(21) lit. b), prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului către un operator de transport.

Potrivit art. 22 din Legea 92/2007, “(4) Contractele de servicii publice de transport călători pot fi atribuite direct numai în situațiile și condițiile prevăzute la art. 5 alin. (2) și (4)-(6) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, după caz.”

Atribuirea directă este considerată în sensul prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 atribuirea unui contract de servicii publice unui anumit operator de serviciu public, fără o procedură competitivă de atribuire prealabilă. Cu referire direct la atribuirea directă, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede că “Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare, fie un grup de autorități care prestează servicii publice integrate de transport de călători, poate decide să presteze ea însăși servicii publice de transport de călători sau să atribuie contracte de delegare gestiune servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente.

1.2 Scopul studiului

Scopul prezentului studiu îl constituie fundamentarea deciziei Consiliului Local privind organizarea unui serviciu modern, eficient și sustenabil de transport public local.

Prin implementarea acestui serviciu se urmăresc:

- dezvoltarea mobilității urbane durabile;
- valorificarea investițiilor realizate prin Planul Național de Redresare și Reziliență;
- creșterea accesibilității populației la serviciile publice;
- reducerea traficului rutier;
- reducerea emisiilor poluante;
- creșterea calității vieții locuitorilor.

1.3 Necesitatea elaborării studiului

Necesitatea prezentului studiu rezultă din următoarele elemente:

Orașul Șimleu Silvaniei nu dispune, în prezent, de un serviciu public local de transport organizat conform prevederilor Legii nr. 92/2007.

În același timp, autoritatea administrației publice locale a implementat un proiect finanțat prin Planul Național de Redresare și Reziliență, în cadrul căruia au fost achiziționate:

- trei autobuze electrice;
- infrastructura de încărcare aferentă;
- echipamentele necesare exploatării.

Punerea în funcțiune a acestor investiții impune organizarea serviciului public de transport astfel încât patrimoniul public realizat din fonduri europene să fie utilizat în scopul pentru care a fost finanțat.

De asemenea, înființarea serviciului răspunde obiectivelor asumate de administrația publică privind dezvoltarea mobilității urbane și reducerea emisiilor generate de transport.

1.4 Obiectivele studiului

Obiectivul general îl reprezintă identificarea celei mai eficiente modalități de organizare a serviciului public de transport local.

Obiective specifice:

- analiza situației existente;
- identificarea cererii reale de transport;
- evaluarea infrastructurii existente;
- analiza resurselor disponibile;
- analiza impactului social;
- analiza impactului economic;
- analiza impactului asupra mediului;
- compararea variantelor de organizare;
- fundamentarea gestiunii directe prin SC Măgura Park SRL;
- estimarea costurilor de exploatare;
- stabilirea indicatorilor de performanță.

1.5 Metodologia elaborării studiului

Prezentul studiu a fost elaborat utilizând:

- analiza documentelor puse la dispoziție de autoritatea contractantă;
- analiza investițiilor realizate prin PNRR;
- analiza traseelor propuse;
- analiza programului de circulație;
- analiza costurilor de exploatare;
- analiza indicatorilor economici;
- analiza comparativă a modalităților de gestiune;
- evaluarea impactului social și asupra mediului.

La elaborarea studiului au fost avute în vedere principiile:

- eficienței economice;
- continuității serviciului;
- dezvoltării durabile;
- utilizării eficiente a patrimoniului public;
- transparenței și responsabilității în administrarea serviciilor publice.

1.6 Rezultatele urmărite

Prin implementarea serviciului se estimează:

- punerea în exploatare a celor trei autobuze electrice;
- utilizarea infrastructurii de încărcare realizate prin PNRR;
- asigurarea unui serviciu de transport public modern și accesibil;
- reducerea utilizării autoturismelor personale;
- reducerea emisiilor de CO₂ și a poluării fonice;
- creșterea mobilității populației;
- îmbunătățirea conectivității dintre cartierele orașului și localitățile aparținătoare;
- creșterea atractivității transportului public.

CAPITOLUL II

CADRUL LEGISLATIV ȘI INSTITUȚIONAL

2.1 Considerații generale

Serviciul de transport public local de călători reprezintă un serviciu comunitar de utilități publice, organizat și desfășurat în scopul satisfacerii nevoilor de mobilitate ale populației, în condiții de continuitate, accesibilitate, siguranță, regularitate, eficiență economică și protecție a mediului.

Organizarea și exploatarea serviciului se realizează cu respectarea legislației naționale și europene aplicabile, precum și a principiilor privind dezvoltarea durabilă, concurența loială, transparența și utilizarea eficientă a fondurilor publice.

Operatorul serviciului este SC Măgura Park SRL, societate care aparține UAT Orașul Șimleu Silvaniei, iar prestarea serviciului urmează a fi realizată în regim de gestiune directă, cu respectarea condițiilor legale aplicabile.

În cazul Orașului Șimleu Silvaniei, serviciul urmează să fie înființat pentru prima dată, utilizând infrastructura și autobuzele electrice achiziționate prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR), prin intermediul Operatorului Orășenesc aflat sub controlul exclusiv al autorității administrației publice locale.

2.2 Cadrul legislativ național

2.2.1 Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice

Legea nr. 51/2006 reprezintă cadrul general pentru organizarea, funcționarea și administrarea serviciilor comunitare de utilități publice.

Principiile care guvernează organizarea serviciului sunt:

- autonomia locală;
- descentralizarea serviciilor publice;
- continuitatea serviciului;
- adaptabilitatea la cerințele utilizatorilor;
- dezvoltarea durabilă;
- eficiența economică;
- protecția utilizatorilor;

- administrarea eficientă a patrimoniului public.

Legea conferă autorităților administrației publice locale competența de a înființa, organiza, coordona, monitoriza și controla serviciile comunitare de utilități publice.

2.2.2 Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale

Legea nr. 92/2007 constituie actul normativ principal care reglementează organizarea și funcționarea serviciului public de transport local.

Potrivit acesteia:

- serviciul poate fi administrat prin **gestiune directă** sau **gestiune delegată**;
- alegerea modalității de gestiune se realizează prin hotărârea autorității deliberative a UAT;
- în cazul gestiunii directe, autoritatea locală își asumă organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul serviciului, prin intermediul unui operator de drept public sau al unei societăți fără participare privată, aflate sub controlul UAT.

Legea permite realizarea gestiunii directe printr-o societate înființată potrivit Legii societăților, cu condiția ca aceasta să fie controlată de unitatea administrativ-teritorială și să respecte condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

2.2.3 Codul administrativ

OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ stabilește atribuțiile autorităților administrației publice locale în ceea ce privește:

- administrarea domeniului public și privat al UAT;
- organizarea serviciilor publice;
- aprobarea regulamentelor și strategiilor locale;
- administrarea patrimoniului public;
- aprobarea contractelor de delegare gestiune servicii publice;
- exercitarea controlului asupra societăților aflate în subordinea sau sub autoritatea unității administrativ-teritoriale.

Consiliul Local este autoritatea deliberativă competentă să aprobe modalitatea de gestiune, regulamentul serviciului, contractul de delegare gestiune servicii publice și indicatorii de performanță.

2.3 Cadrul legislativ european

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 stabilește cadrul juridic pentru organizarea serviciilor publice de transport de călători în Uniunea Europeană.

Regulamentul permite autorităților competente:

- să stabilească obligații de serviciu public;
- să încheie contracte de servicii publice cu operatori interni sau externi;
- să acorde compensații pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public;
- să atribuie direct contracte către operatori interni în condițiile prevăzute de regulament.

În cazul prezentului studiu, SC Măgura Park SRL are calitatea de operator intern al autorității competente, iar organizarea serviciului se încadrează în mecanismele prevăzute de regulament pentru gestiunea directă, cu respectarea obligațiilor de serviciu public și a regulilor privind evitarea supracompensării.

2.4 Legislația specifică privind mobilitatea urbană și protecția mediului

Organizarea serviciului contribuie la atingerea obiectivelor privind:

- reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră;
- dezvoltarea mobilității urbane durabile;
- utilizarea vehiculelor nepoluante;
- creșterea ponderii transportului public în mobilitatea urbană;
- utilizarea eficientă a fondurilor europene.

Achiziția autobuzelor electrice și a infrastructurii de încărcare prin PNRR este în concordanță cu aceste obiective și justifică organizarea unui serviciu public modern și sustenabil.

2.5 Cadrul instituțional

Autoritatea competentă pentru organizarea serviciului este Orașul Șimleu Silvaniei, prin Consiliul Local și Primar.

Responsabilitățile principale ale autorității competente sunt:

- aprobarea regulamentului serviciului;
- aprobarea programului de transport;

- stabilirea politicii tarifare;
- aprobarea indicatorilor de performanță;
- monitorizarea și controlul serviciului;
- acordarea compensației, dacă este cazul, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

CAPITOLUL III

PREZENTAREA UNITĂȚII ADMINISTRATIV-TERITORIALE ORAȘUL ȘIMLEU SILVANIEI

3.1 Date generale

Orașul Șimleu Silvaniei este unitate administrativ-teritorială cu statut de oraș, situată în partea de sud-vest a județului Sălaj, având un rol important în structura teritorială și economică a județului.

Prin poziția sa geografică, orașul reprezintă un centru de polarizare pentru localitățile învecinate, asigurând funcții administrative, economice, educaționale, comerciale și medicale.

Din punct de vedere administrativ, Orașul Șimleu Silvaniei cuprinde localitățile:

- Șimleu Silvaniei;
- Cehei;
- Bic;
- Pustă.

Aceste localități formează o structură administrativă unitară, în cadrul căreia deplasările zilnice către zona centrală generează necesitatea organizării unui serviciu public de transport.

La nivelul UAT Șimleu Silvaniei a fost realizat studiul intitulat „Studiu de trafic – Coridor de mobilitate urbană în orașul Șimleu Silvaniei”, prin care au fost conturate și definite scopul și rolul acestuia, fiind evidențiate necesitatea și oportunitatea implementării proiectului în contextul documentelor de planificare la nivel european, național și regional. În acest sens, au fost identificate și analizate principalele documente de planificare spațială și strategiile sectoriale relevante, iar informațiile rezultate au fost structurate în raport cu obiectivele documentației.

Studiul privind „Studiu de trafic – Coridor de mobilitate urbană în orașul Șimleu Silvaniei” a constituit un document de orientare și coordonare a programelor de finanțare dedicate dezvoltării economice regionale, fiind integrat în Obiectivul de Politică 2 – „O Europă mai verde”, Prioritatea

4 – „O regiune cu mobilitate urbană multimodală durabilă”, Obiectivul Specific 2.8 / b(viii) din cadrul Programului Regional Nord-Vest.

Prin studiul de trafic al Unității Administrativ-Teritoriale Șimleu Silvaniei s-a urmărit analiza impactului implementării unui sistem de transport public bazat pe autobuze electrice, precum și realizarea unor artere verzi care au conectat centrul orașului cu localitățile aparținătoare – Bic, Cehei și Pusta –, precum și cu parcul industrial și unitatea militară, facilitând accesul din zonele rezidențiale către locurile de muncă, unitățile de învățământ și grădinițe.

Obiectivele specifice ale proiectului au fost următoarele:

- creșterea utilizării transportului public local de călători și/sau a modurilor nemotorizate de transport;
- îmbunătățirea calității serviciilor de transport public local și a siguranței deplasărilor nemotorizate;
- reducerea timpilor de călătorie cu transportul public local, fără afectarea condițiilor de trafic din aria de studiu și din zonele adiacente;
- creșterea frecvenței transportului public local, fără deteriorarea condițiilor de trafic;
- reducerea congestiei rutiere, a numărului de accidente și a impactului negativ asupra mediului prin diminuarea ponderii transportului privat cu autoturisme.

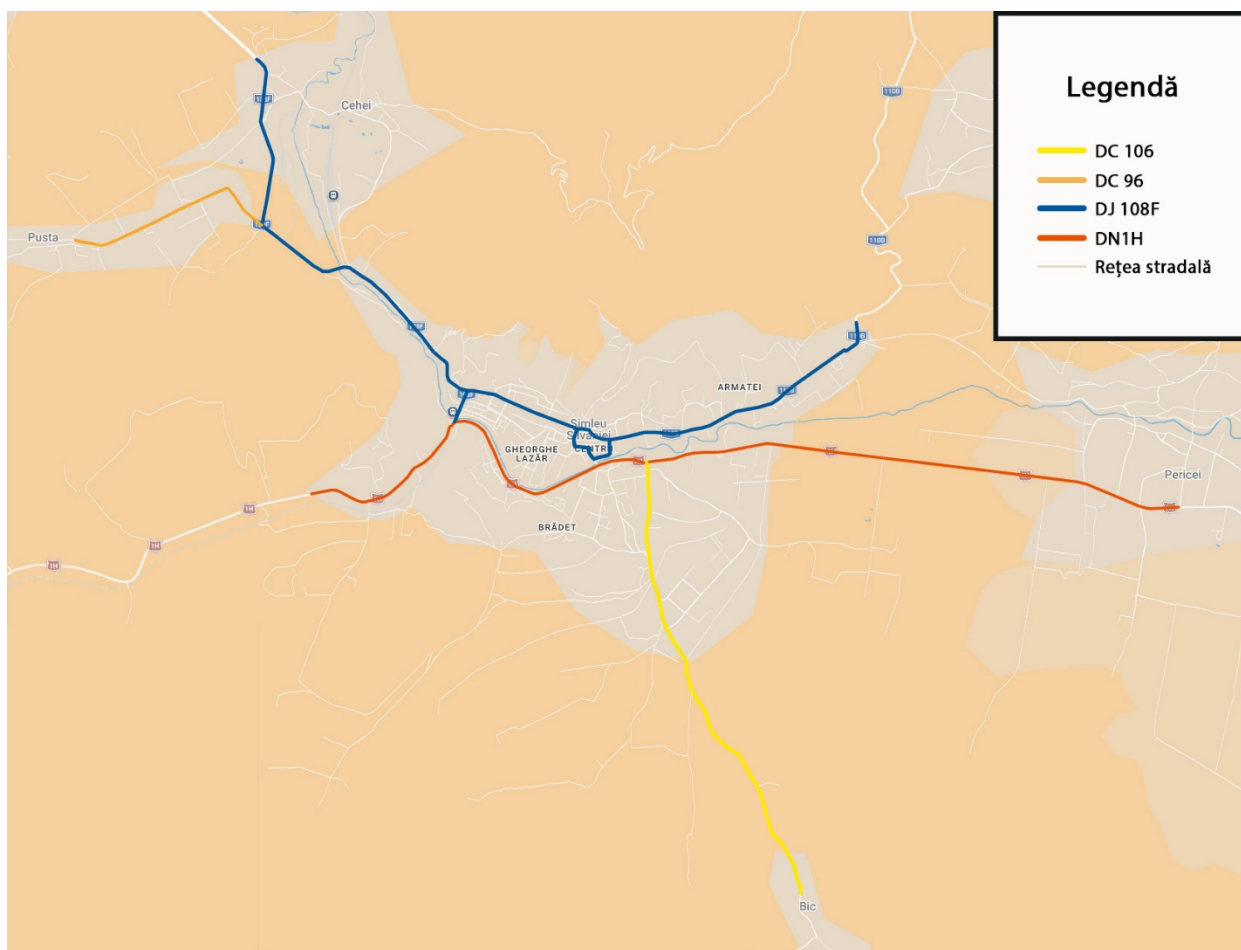
Obiectivul principal al studiului de trafic l-a reprezentat evaluarea impactului măsurilor propuse asupra creșterii utilizării transportului sustenabil și prietenos cu mediul – transport public local, ciclism urban și alte moduri nemotorizate de deplasare – prin transferul unei părți din cota modală a transportului privat către aceste alternative de mobilitate.



Totodată prin PLANUL NAȚIONAL DE REDRESARE ȘI REZILIENȚĂ - COMPONENTA C10 – FONDUL LOCAL Investiția I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante) Implementare transport public in orasul Simleu Silvaniei, judetul Salaj – au fost achiziționate 3 buc autobuze nepoluante 10 m.

3.2. Aria teritorială

Aria teritorială a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată este reprezentată de aria administrativ-teritorială a orașului Șimleu Silvaniei, în intravilan, pe actualul traseu al străzilor existente.



Principalele căi de comunicare din orașul Șimleu Silvaniei sunt:

□ Drumul național DN 1H, care tranzitează orașul pe axa vest-est, leagă orașul de drumul european E81 (DN1F);

- DJ 108F, care asigură conectivitatea între Șimleul Silvaniei și Cehei;
- DC 96, care asigură conectivitatea între Șimleul Silvaniei și Pusta;
- DC 96, care asigură conectivitatea între Șimleul Silvaniei și Bic.

Coridorul de mobilitate cuprinde următoarele:

- Strada Independenței;
- Strada 1 Decembrie 1918;
- Piața Avram Iancu;
- Strada Libertății;
- Strada Simion Bărnuțiu (suprapunere cu DJ 110 B);
- Strada Mihail Sadoveanu (suprapunere cu DJ 110 B);
- Independenței (suprapunere cu DJ 108 F);
- Strada Cehei;
- Drumu Pusti;
- Drumul comunal DC 96;
- Strada Cehei (suprapunere cu DJ 108 F).

Traseul propus pentru coridorul de mobilitate va însuma o lungime de 10.665 km.

Coridorul de mobilitate va cuprinde următoarele dotări:

Nr. Crt.	Denumire	Bucări
1	Stații de minibus	26
2	Stâlpi iluminat	212
3	Râncuțe	61
4	Coșuri de gunoi	25
5	Rasteluri pentru biciclete	37
6	Indicatoare rutiere	296
7	Stație de încărcare autovehicula electrice	5
8	Camere supraveghere video	30
9	Barriere spațiu pentru garare minibus-uri	2
10	Împrejmuire spațiu pentru garare minibus-uri	150 m.l.
11	Minibus electric (15+1 pers.)	2
12	Semafor	1
13	Arbori	143
14	Stație de încărcare biciclete / trotinete electrice	11
15	Cișmea	2
16	Stație de închiriere biciclate 20 porți mecanice	5
17	Bicicleta clasică	100
18	Automat eliberare și reîncărcare carduri	1

3.3. Caracteristici demografice ale populației

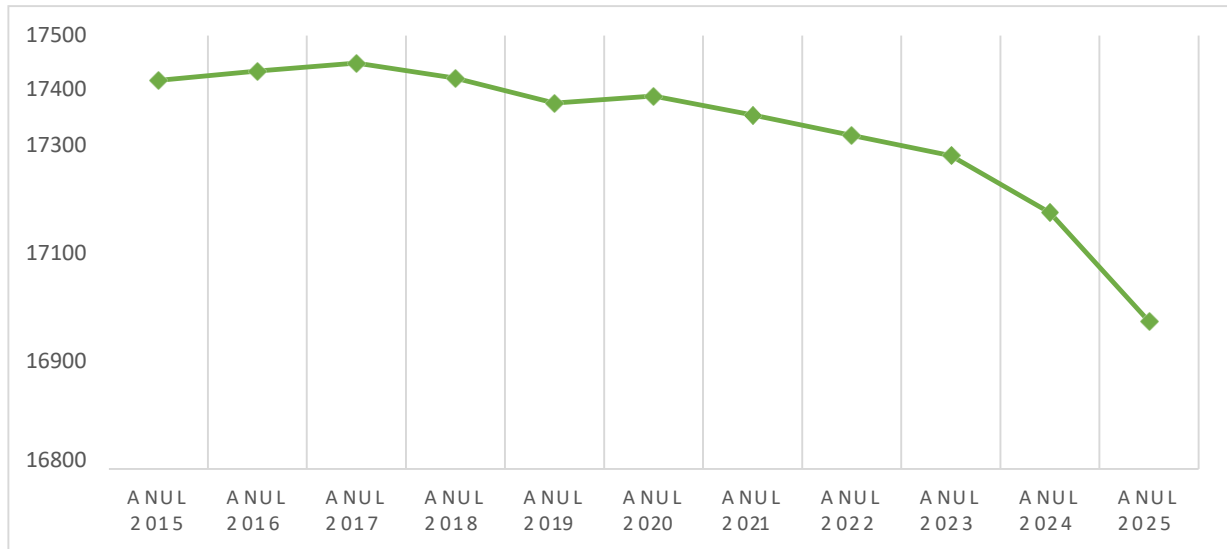
În conformitate cu Ghidul Jaspers 1, care realizează o clasificare a orașelor pentru analize funcționale regionale, orașul Șimleu Silvaniei se încadrează la nivelul 3, așa cum este prezentat mai jos, dat fiind numărul populației din oraș.

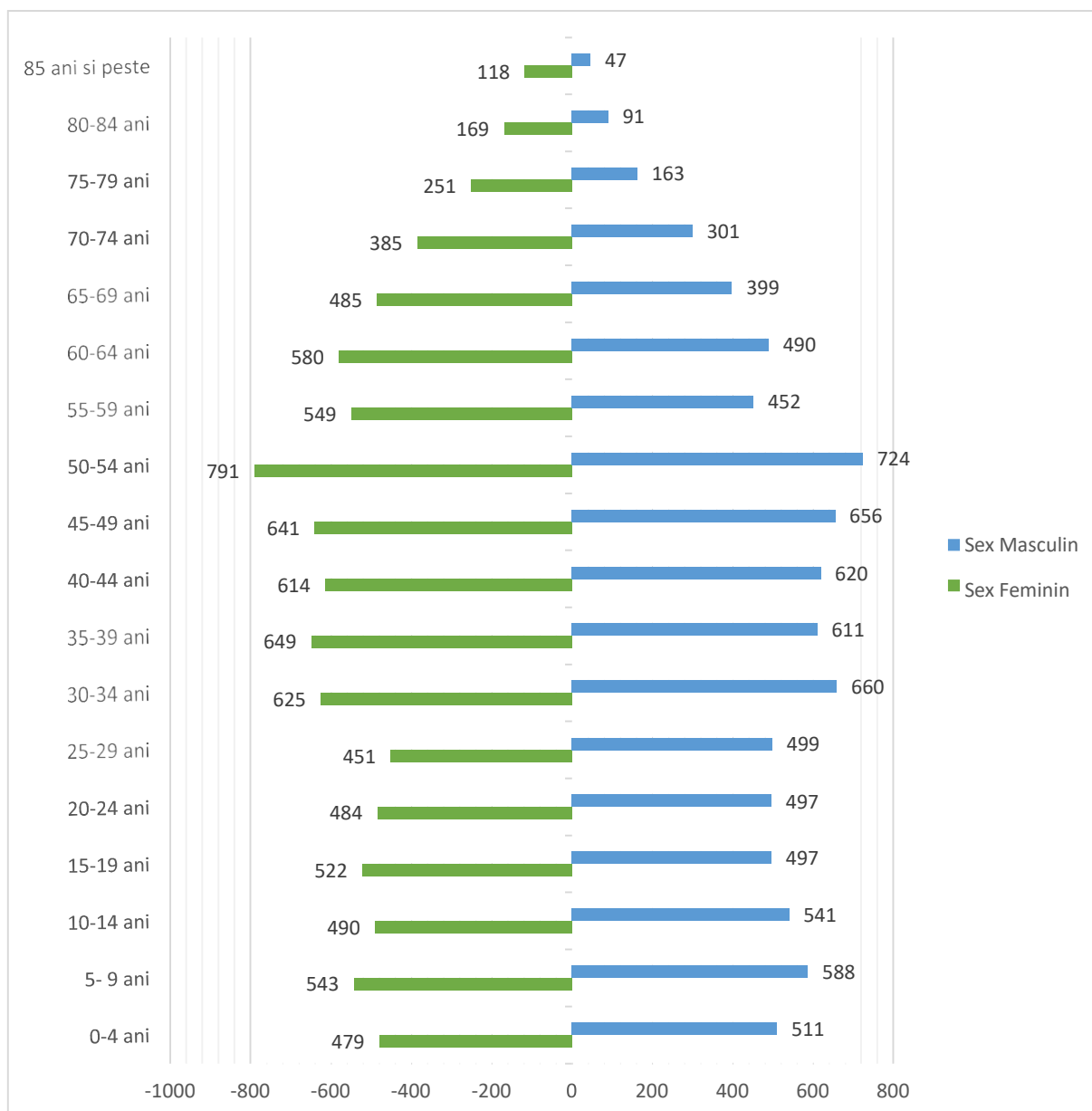
Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Populație > 100,000 locuitori	Populație 40,000 – 100,000 locuitori	Populație <40,000 locuitori
Transport Public Rețea complexă cu trasee care se intersectează și mai multe moduri de transport (tramvai, autobuz, troleibuz, maxi-taxi)	Transport Public Rețea moderată de servicii de transport public care pot include mai multe moduri de transport și unele oportunități de schimb	Transport Public Foarte puține rute de transport public, sau absența acestor servicii.
Trama stradală Rețea densă de drumuri cu o zonă urbană mare, numeroase opțiuni de rutare pentru mai multe călătorii, precum și congestionarea traficului care apare în perioadele tipice din zi.	Trama stradală Centru urban compact alimentat de un număr definit de drumuri, și cu diferite opțiuni de rutare pentru traficul în/ prin zona urbană.	Trama stradală Rețeaua de drumuri simplă, cuprinzând un număr mic de drumuri principale care trec prin zona, și cu posibilități limitate de a alege căi alternative.

Conform Planului de Amenajare al Teritoriului Național – Rețeaua de localități, Șimleu Silvaniei este localitate urbană de rangul III – oraș. Pe lângă orașul Șimleu Silvaniei, din Unitatea administrativ teritorială (UAT) Șimleu Silvaniei fac parte și localitățile: Bic, Cehei și Pusta.

Denumire	Rang	Statut
Șimleu Silvaniei	III	Oraș
Bic	V	Localitate componentă a orașului
Cehei	V	Localitate componentă a orașului
Pusta	V	Localitate componentă a orașului

Populația după domiciliu a orașului Șimleu Silvaniei, conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică (I.N.S.), indică o tendință de regresie a populației de la nivelul anului 2015 și până la nivelul anului 2025, când populația orașului Șimleu Silvaniei însuma un total de 16972 de locuitori.





Tendința de îmbătrânire a populației și rata natalității scăzute sunt remarcate la toate nivelurile: local, județean, regional, cât și național. În ceea ce privește speranța de viață, la categoriile de peste 60 de ani se observă că numărul de femei este mult mai numeros decât cel al bărbaților, validând astfel și datele la nivelul Uniunii Europene care arată că în România se înregistrează cele mai mari diferențe de speranță de viață dintre bărbați și femei (până la 7 ani).

CAPITOLUL IV

ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

4.1 Considerații generale

Analiza situației existente reprezintă etapa esențială pentru fundamentarea oportunității înființării serviciului de transport public local în Orașul Șimleu Silvaniei.

Scopul acestei analize este identificarea nevoilor reale de mobilitate ale populației, evaluarea infrastructurii disponibile și determinarea condițiilor necesare pentru organizarea unui serviciu public eficient și sustenabil.

În prezent, Orașul Șimleu Silvaniei nu beneficiază de un serviciu public local de transport organizat în conformitate cu prevederile Legii nr. 92/2007.

Această situație influențează mobilitatea zilnică a locuitorilor și limitează accesul unor categorii importante de utilizatori la serviciile publice și private.

4.2 Analiza mobilității populației

Mobilitatea urbană reprezintă capacitatea populației de a se deplasa între zonele rezidențiale și principalele puncte de interes ale orașului.

În Orașul Șimleu Silvaniei principalele deplasări sunt generate de:

- accesul la locurile de muncă;
- accesul elevilor către unitățile de învățământ;
- deplasările către instituțiile publice;
- accesul la servicii medicale;
- activitățile comerciale;
- deplasările către piața agroalimentară;
- activitățile culturale și sportive;
- deplasările către localitățile aparținătoare.

Fluxurile de deplasare sunt concentrate în intervalele orare:

- 06:30–08:30;
- 11:30–14:00;
- 15:00–17:30.

Aceste intervale vor constitui baza pentru stabilirea programului de circulație.

4.3 Analiza grupurilor de utilizatori

Principalii beneficiari ai serviciului public sunt:

Elevii

Unitățile de învățământ din oraș generează zilnic un număr semnificativ de deplasări.

Organizarea transportului public facilitează accesul elevilor din localitățile aparținătoare și reduce utilizarea transportului individual.

Salariații

Numeroși angajați desfășoară activități în zona centrală și în zonele economice ale orașului.

Transportul public contribuie la reducerea costurilor de deplasare și la creșterea accesibilității locurilor de muncă.

Persoanele vârstnice

Persoanele în vârstă utilizează frecvent serviciile medicale, farmaciile și instituțiile publice.

Pentru această categorie socială existența unui serviciu regulat reprezintă o condiție importantă pentru menținerea mobilității și a accesului la servicii esențiale.

Persoanele cu mobilitate redusă

Autobuzele electrice sunt echipate pentru transportul persoanelor cu dizabilități și al persoanelor cu mobilitate redusă.

Introducerea acestora contribuie la creșterea gradului de incluziune socială.

4.4 Analiza obiectivelor generatoare de trafic

Principalele puncte de interes deservite de traseele propuse sunt:

- Primăria Orașului Șimleu Silvaniei;
- unitățile de învățământ;
- unitățile sanitare;
- piața agroalimentară;
- centre comerciale;
- instituții bancare;
- instituții culturale;
- zone rezidențiale;
- cartierul Cehei;

- zona Drumul Pustii;
- zona Partizanilor;
- zona Horea;
- localitatea Pericei (în măsura în care traseul este organizat în conformitate cu cadrul legal aplicabil).

Aceste obiective generează fluxuri permanente de călători pe parcursul întregii zile.

4.5 Analiza infrastructurii existente

Orașul dispune de infrastructura minim necesară organizării serviciului.

Elementele existente sunt:

- rețeaua stradală;
- depoul;
- autobuzele electrice;
- stațiile de încărcare;
- sistemele de alimentare cu energie electrică.

Investițiile realizate prin PNRR permit punerea imediată în exploatare a serviciului.

4.6 Analiza transportului existent

În prezent deplasările sunt realizate prin:

- autoturisme personale;
- taxi;
- mers pietonal;
- biciclete;
- transport județean.

Nu există un serviciu public local care să deservească exclusiv mobilitatea urbană și localitățile aparținătoare.

Această situație conduce la:

- utilizarea excesivă a autoturismelor;
- creșterea traficului în zona centrală;
- dificultăți pentru persoanele fără autoturism;
- acces redus al elevilor și al persoanelor vârstnice.

4.7 Analiza infrastructurii PNRR

În cadrul proiectului finanțat prin Planul Național de Redresare și Reziliență au fost realizate investiții semnificative pentru dezvoltarea mobilității urbane.

Aceste investiții constau în:

- trei autobuze electrice;
- stații de încărcare;
- infrastructură aferentă exploatării.

Valoarea acestor investiții justifică organizarea serviciului public de transport în vederea utilizării eficiente a patrimoniului public și a respectării obiectivelor asumate prin proiectul finanțat.

4.8 Analiza rețelei propuse

Rețeaua de transport propusă este alcătuită din trei trasee.

Traseul nr. 1

Lungime pe sens: **8,40 km**

Lungime tur-retur: **16,80 km**

Program:

2 curse dus-retur/zi

Traseul nr. 2

Lungime pe sens: **7,50 km**

Lungime tur-retur: **15,00 km**

Program:

2 curse dus-retur/zi

Traseul nr. 3

Lungime pe sens: **14,00 km**

Lungime tur-retur: **28,00 km**

Program:

3 curse dus-retur/zi

Rezultă:

- 7 curse dus-retur/zi;
- 147,60 km realizați zilnic;
- 53.874 km realizați anual.

Acest program poate fi adaptat ulterior în funcție de evoluția cererii de transport.

4.9 Necesitatea organizării serviciului

Analiza efectuată demonstrează existența unei necesități reale privind înființarea serviciului public de transport local.

Principalele argumente sunt:

- lipsa unui serviciu organizat;
- existența investițiilor realizate prin PNRR;
- existența Operatorului Orășenesc;
- necesitatea creșterii mobilității populației;
- reducerea utilizării autoturismelor;
- reducerea poluării;
- creșterea accesibilității pentru toate categoriile sociale.

4.10 Concluzii

Analiza situației existente evidențiază faptul că Orașul Șimleu Silvaniei dispune de toate elementele necesare pentru organizarea serviciului de transport public local.

Existența Operatorului Orășenesc, a autobuzelor electrice și a infrastructurii de încărcare permite punerea rapidă în funcțiune a serviciului și utilizarea eficientă a investițiilor realizate prin PNRR.

În consecință, organizarea serviciului răspunde interesului public și contribuie la dezvoltarea unei mobilități urbane moderne, sustenabile și accesibile pentru întreaga comunitate.

CAPITOLUL V

ANALIZA CERERII DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

5.1 Considerații generale

Analiza cererii de transport reprezintă unul dintre elementele fundamentale ale studiului de oportunitate, având rolul de a identifica necesitatea introducerii serviciului public de transport local, de a estima volumul de călători și de a fundamenta programul de circulație, dimensionarea flotei și costurile de exploatare.

În cazul Orașului Șimleu Silvaniei, serviciul de transport public local se organizează pentru prima dată, ceea ce presupune utilizarea unor metode de estimare bazate pe caracteristicile localității, distribuția populației, structura funcțională a orașului și analiza principalelor fluxuri de mobilitate.

Analiza urmărește identificarea principalelor categorii de utilizatori, estimarea deplasărilor zilnice și stabilirea necesarului de transport pentru perioada de implementare a serviciului.

5.2 Factorii care influențează cererea de transport

Cererea de transport este influențată de o serie de factori economici, sociali și teritoriali, dintre care cei mai importanți sunt:

- distribuția populației în cadrul localităților componente;
- amplasarea instituțiilor publice;
- localizarea unităților de învățământ;
- existența unităților sanitare;
- amplasarea principalelor zone comerciale;
- distribuția locurilor de muncă;
- nivelul de motorizare al populației;
- accesibilitatea infrastructurii rutiere;
- politica tarifară;
- calitatea serviciului public.

În cazul Orașului Șimleu Silvaniei, existența unui număr important de instituții și servicii concentrate în zona centrală conduce la formarea unor fluxuri zilnice de deplasare între localitățile aparținătoare și centrul administrativ.

5.3 Categoriile de utilizatori

Pe baza analizei funcționale a orașului au fost identificate următoarele categorii principale de utilizatori ai serviciului:

Elevii

Reprezintă una dintre cele mai importante categorii de beneficiari ai serviciului.

Deplasările sunt generate de accesul către:

- grădinițe;
- școli gimnaziale;
- licee;
- activități extracurriculare.

Programul de circulație trebuie adaptat astfel încât să răspundă intervalelor de început și sfârșit ale programului școlar.

Salariații

Fluxurile de deplasare ale salariaților sunt generate de:

- instituțiile publice;
- unitățile economice;
- centrele comerciale;
- societățile de servicii.

Transportul public contribuie la reducerea costurilor individuale de deplasare și la creșterea mobilității forței de muncă.

Pensionarii

Persoanele vârstnice utilizează transportul public în principal pentru accesul către:

- unitățile sanitare;
- farmacii;
- instituții publice;
- piața agroalimentară;
- activități sociale.

Persoanele cu mobilitate redusă

Autobuzele electrice sunt dotate cu echipamente care permit accesul persoanelor cu dizabilități și al persoanelor cu mobilitate redusă.

Organizarea serviciului contribuie la respectarea principiului accesibilității universale.

Alte categorii

Serviciul va fi utilizat și de:

- elevi navetiști;
- persoane aflate în vizită;
- turiști;
- persoane care desfășoară activități comerciale;
- participanți la evenimente culturale și sportive.

5.4 Principalele fluxuri de deplasare

Analiza traseelor propuse evidențiază existența următoarelor relații principale de transport:

- Cehei – Centrul orașului;
- Drumul Pustii – Centrul orașului;
- Cartier Partizanilor – Centrul orașului;
- Zona Horea – Centrul orașului;
- Pericei – Șimleu Silvaniei (în condițiile cadrului legal aplicabil);
- zona depoului – cartierele de locuințe.

Majoritatea deplasărilor sunt orientate către zona centrală, unde sunt concentrate principalele servicii publice și activități economice.

5.5 Estimarea cererii de transport

În lipsa unui serviciu existent și a unor serii istorice de date, cererea de transport a fost estimată utilizând metoda analizei comparative și a caracteristicilor funcționale ale localității.

Pentru primul an de funcționare se estimează:

Indicator	Valoare estimată
Călători/zi	250
Călători/an	aproximativ 91.000
Grad mediu de ocupare	25–35 %
Creștere anuală estimată	3–5 %

Aceste valori au caracter orientativ și vor fi validate prin monitorizarea efectivă a serviciului în primul an de exploatare.

5.6 Fundamentarea traseelor

Cele trei trasee propuse au fost stabilite astfel încât să asigure:

- accesul către instituțiile publice;
- conectarea localităților aparținătoare;
- accesul către unitățile de învățământ;
- accesul către unitățile sanitare;
- reducerea timpului de deplasare;
- utilizarea eficientă a autobuzelor electrice.

Programul de circulație propus este următorul:

Traseu	Curse dus-întors/zi
Traseul nr. 1	2
Traseul nr. 2	2
Traseul nr. 3	3

Programul va putea fi modificat în funcție de evoluția cererii și de rezultatele monitorizării serviciului.

5.7 Prognoza evoluției cererii

Se estimează că introducerea serviciului va conduce la creșterea treptată a numărului de utilizatori, ca urmare a:

- familiarizării populației cu noul serviciu;
- extinderii programului de circulație;
- dezvoltării mobilității urbane;
- promovării transportului public;
- reducerii utilizării autoturismelor personale.

Se estimează o creștere anuală a cererii de aproximativ 3–5 %, în funcție de dezvoltarea locală și de calitatea serviciului prestat.

5.8 Concluzii

Analiza cererii de transport evidențiază existența unei nevoi reale de mobilitate în Orașul Șimleu Silvaniei și în localitățile aparținătoare.

Implementarea serviciului public de transport local va răspunde cerințelor de mobilitate ale populației, va valorifica investițiile realizate prin PNRR și va contribui la reducerea traficului rutier și a impactului asupra mediului.

Estimările prezentate constituie baza pentru dimensionarea programului de transport, fundamentarea costurilor de exploatare și stabilirea obligațiilor de serviciu public ce vor fi asumate de SC Măgura Park SRL prin contractul de delegare gestiune.

5.9 Matricea origine–destinație (O-D)

În lipsa unui serviciu public de transport local existent și a unor date istorice privind fluxurile de călători, matricea origine–destinație a fost elaborată pe baza analizei funcționale a localității, a distribuției populației și a principalelor puncte de interes.

Matricea evidențiază relațiile predominante de deplasare între zonele de origine și principalele destinații din Orașul Șimleu Silvaniei.

Zone de origine

- O1 – Cehei
- O2 – Bic
- O3 – Pustă
- O4 – Cartier Partizanilor
- O5 – Zona Horea
- O6 – Zona Drumul Pustii
- O7 – Zona centrală

Zone de destinație

- D1 – Centrul administrativ
- D2 – Unități de învățământ
- D3 – Spital și servicii medicale
- D4 – Zonă comercială
- D5 – Piața agroalimentară
- D6 – Instituții publice
- D7 – Zone rezidențiale

Matrice estimativă a fluxurilor zilnice

Origine	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	Total
Cehei	35	18	10	14	8	7	8	100
Bic	8	6	4	3	2	2	5	30
Pustă	6	5	2	3	2	2	5	25
Partizanilor	18	12	8	10	6	6	20	80
Horea	14	10	6	8	4	4	14	60
Drumul Pustii	18	10	7	8	4	3	10	60
Zona centrală	8	10	8	12	6	6	10	60
Total	107	71	45	58	32	30	72	415

Matricea indică faptul că principalele fluxuri sunt orientate către centrul administrativ și unitățile de învățământ, ceea ce justifică traseele și programul de circulație propuse.

5.10 Prognoza cererii de transport pentru perioada 2027–2031

Având în vedere introducerea unui serviciu nou și utilizarea autobuzelor electrice, se estimează o creștere progresivă a numărului de utilizatori pe măsură ce serviciul devine cunoscut și se consolidează.

An	Călători/zi	Călători/an	Creștere anuală
2027	250	91.250	-
2028	260	94.900	4,0 %
2029	271	98.915	4,2 %
2030	282	102.930	4,1 %
2031	294	107.310	4,3 %

Creșterea estimată este determinată de:

- creșterea gradului de utilizare a serviciului;
- adaptarea programului de circulație;
- promovarea transportului public;
- dezvoltarea mobilității urbane durabile;
- utilizarea vehiculelor nepoluante.

5.11 Gradul estimat de încărcare pe trasee

Traseu	Lungime tur–retur (km)	Curse/zi	Călători/zi	Grad mediu de ocupare*
Traseul nr. 1	16,80	2	70	30 %
Traseul nr. 2	15,00	2	65	28 %
Traseul nr. 3	28,00	3	115	33 %

*Gradul de ocupare este orientativ și va fi recalculat după primul an de exploatare pe baza datelor reale.

5.12 Analiza de sensibilitate

În vederea evaluării sustenabilității serviciului au fost analizate trei scenarii.

Scenariul pesimist

Ipoteze:

- utilizare redusă a serviciului;
- promovare limitată;
- menținerea unui nivel ridicat al utilizării autoturismului.

Indicatori:

- 180 călători/zi;
- aproximativ 65.700 călători/an;
- venituri din titluri de călătorie mai reduse;
- necesar mai mare de compensație.

Scenariul realist

Ipoteze:

- implementarea programului propus;
- funcționarea regulată a serviciului;
- promovarea transportului public.

Indicatori:

- 250 călători/zi;
- aproximativ 91.250 călători/an;
- grad mediu de ocupare de 25–35 %;

- nivel echilibrat al compensației.

Scenariul optimist

Ipoteze:

- extinderea programului de circulație;
- creșterea atractivității serviciului;
- utilizarea frecventă a transportului public.

Indicatori:

- 350 călători/zi;
- aproximativ 127.750 călători/an;
- grad de ocupare de peste 45 %;
- creșterea veniturilor și reducerea necesarului de compensație.

5.13 Analiza riscurilor privind cererea de transport

Principalele riscuri identificate sunt:

- utilizarea redusă a serviciului în perioada de început;
- modificarea structurii demografice;
- creșterea gradului de motorizare;
- variația costurilor de exploatare;
- modificarea programului unităților de învățământ;
- modificarea fluxurilor de navetă.

Pentru diminuarea acestor riscuri se recomandă:

- monitorizarea lunară a numărului de călători;
- adaptarea programului de circulație;
- campanii de promovare a transportului public;
- actualizarea anuală a traseelor și orarelor;
- analiza periodică a gradului de ocupare și a indicatorilor de performanță.

5.14 Concluzii

Analiza cererii de transport demonstrează existența unei cereri potențiale suficiente pentru justificarea înființării serviciului public de transport local.

Proгноza pe cinci ani indică o creștere constantă a numărului de utilizatori, iar analiza de sensibilitate arată că serviciul rămâne justificat inclusiv în scenariul pesimist, întrucât asigură îndeplinirea obligațiilor de serviciu public și valorificarea investițiilor realizate prin PNRR.

Monitorizarea permanentă a indicatorilor de exploatare și ajustarea programului de circulație vor permite adaptarea serviciului la evoluția reală a cererii și utilizarea eficientă a resurselor disponibile.

CAPITOLUL VI

ANALIZA TEHNICĂ ȘI OPERAȚIONALĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

6.1 Obiectivul analizei tehnice

Analiza tehnică și operațională are rolul de a fundamenta modul de organizare și exploatare a serviciului public de transport local de persoane în Orașul Șimleu Silvaniei, prin utilizarea flotei de autobuze electrice și a infrastructurii realizate prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR).

Analiza urmărește:

- dimensionarea optimă a serviciului;
- evaluarea capacității tehnice a flotei;
- stabilirea necesarului de personal;
- fundamentarea programului de circulație;
- evaluarea capacității infrastructurii de încărcare;
- stabilirea indicatorilor tehnici de exploatare.

6.2 Date tehnice privind flota

Serviciul public de transport local va fi realizat cu o flotă formată din **3 autobuze electrice**, aflate în proprietatea Orașului Șimleu Silvaniei.

Autobuzele au fost achiziționate prin PNRR și sunt destinate exclusiv prestării serviciului public de transport local.

Principalele caracteristici tehnice ale autobuzelor sunt:

- propulsie 100% electrică;
- emisii locale de CO₂: zero;
- podea complet coborâtă;
- rampă pentru persoane cu mobilitate redusă;
- instalație de climatizare;
- sistem de informare a călătorilor;
- sistem GPS;
- camere video;
- sistem electronic de diagnosticare.

Caracteristicile constructive permit exploatarea în condiții de siguranță și confort pe întreaga rețea propusă.

6.3 Infrastructura de încărcare

În cadrul aceluiași proiect PNRR au fost realizate stațiile de încărcare necesare exploatării flotei.

Infrastructura permite:

- încărcarea zilnică a autobuzelor;
- monitorizarea consumurilor;
- exploatarea în condiții de siguranță;
- reducerea timpilor de indisponibilitate.

Operatorul desemnat va avea obligația de a exploata și întreține infrastructura conform instrucțiunilor producătorilor și regulamentelor interne aprobate de autoritatea locală.

6.4 Rețeaua de transport

Serviciul va fi organizat pe trei trasee:

Traseu	Lungime pe sens (km)	Lungime tur-retur (km)	Curse dus-retur/zi
Traseul nr. 1	8,40	16,80	2
Traseul nr. 2	7,50	15,00	2
Traseul nr. 3	14,00	28,00	3

Total activitate:

- 7 curse dus-retur/zi;
- 147,60 km/zi;
- 53.874 km/an.

6.5 Dimensionarea flotei

Analiza programului de circulație arată că exploatarea serviciului poate fi realizată cu cele trei autobuze electrice disponibile.

Propunerea de repartizare este:

Autobuz	Traseu principal	Rol
Autobuz 1	Traseul nr. 1	Exploatare zilnică
Autobuz 2	Traseul nr. 2	Exploatare zilnică
Autobuz 3	Traseul nr. 3	Exploatare zilnică

În funcție de necesitățile de exploatare și de programul zilnic, operatorul poate redistribui autobuzele între trasee pentru optimizarea utilizării flotei.

6.6 Programul de exploatare

Programul de circulație va fi adaptat principalelor intervale de trafic:

Intervalul I

06:00 – 09:00

Transport elevi și salariați.

Intervalul II

11:00 – 14:00

Transport către instituții publice, piață și servicii medicale.

Intervalul III

15:00 – 18:00

Transport salariați și elevi.

Programul poate fi modificat în funcție de evoluția cererii de transport și de rezultatele monitorizării serviciului.

6.7 Necesarul de personal

Pentru exploatarea serviciului este necesar următorul personal:

Funcție	Număr estimat
Conducători auto	2*
Coordonator transport	1
Personal administrativ	1

*Numărul de șoferi reflectă ipoteza de calcul utilizată în analiza economico-financiară. Operatorul trebuie să asigure în practică personal suficient pentru respectarea legislației muncii, continuitatea serviciului și acoperirea concediilor, perioadelor de repaus și eventualelor indisponibilități.

6.8 Planul de mentenanță

Operatorul va implementa un program de întreținere preventivă care va include:

- verificări zilnice înainte de plecarea în traseu;
- verificări săptămânale;
- revizii periodice conform recomandărilor producătorului;
- verificarea sistemelor electrice;
- verificarea instalațiilor de încărcare;
- verificarea sistemelor de siguranță;
- igienizarea zilnică a vehiculelor.

Scopul programului este reducerea indisponibilităților și creșterea duratei de viață a autobuzelor.

6.9 Indicatori tehnici de exploatare

Indicatorii tehnici utilizați pentru monitorizarea serviciului sunt:

Indicator	Valoare estimată
Km realizați/zi	147,60
Km realizați/an	53.874

Curse dus-retur/zi	7
Număr trasee	3
Număr autobuze	3

Pe durata contractului de delegare gestiune se vor monitoriza suplimentar:

- kilometri realizați/vehicul;
- disponibilitatea tehnică a flotei;
- consumul specific de energie (kWh/km);
- numărul de defecțiuni;
- timpul mediu de remediere;
- gradul de utilizare al autobuzelor;
- punctualitatea curselor;
- gradul de ocupare.

6.10 Evaluarea capacității operaționale

Analiza tehnică evidențiază că infrastructura existentă permite exploatarea serviciului în condiții normale.

Existența autobuzelor electrice și a stațiilor de încărcare asigură:

- continuitatea serviciului;
- reducerea costurilor de exploatare;
- eliminarea emisiilor locale;
- reducerea nivelului de zgomot;
- creșterea confortului călătorilor.

6.11 Analiza riscurilor operaționale

Principalele riscuri identificate sunt:

Principalele riscuri identificate sunt:

Risc	Probabilitate	Impact	Măsuri de diminuare
Defecțiuni tehnice	Medie	Mediu	Mentenanță preventivă
Întreruperi alimentare cu energie	Scăzută	Ridicat	Plan de continuitate și coordonare cu distribuitorul

Creșterea costului energiei	Medie	Mediu	Monitorizarea consumului și eficientizarea exploatarei
Grad redus de utilizare	Medie	Mediu	Campanii de promovare și ajustarea programului
Condiții meteorologice nefavorabile	Scăzută	Mediu	Adaptarea programului și intervenții operative

6.12 Concluzii

Analiza tehnică și operațională demonstrează că Orașul Șimleu Silvaniei dispune de resursele materiale necesare pentru organizarea serviciului de transport public local în regim de gestiune directă.

Flota de autobuze electrice și infrastructura de încărcare realizate prin PNRR permit prestarea serviciului în condiții de eficiență, siguranță și protecție a mediului.

Prin utilizarea Operatorului Orașenesc se asigură administrarea unitară a serviciului, valorificarea patrimoniului public și posibilitatea adaptării continue a programului de circulație la nevoile comunității.

Indicatorii tehnici vor fi monitorizați permanent de autoritatea administrației publice locale și vor constitui baza evaluării performanței serviciului și a actualizării programului de transport.

CAPITOLUL VII

ANALIZA ECONOMICO-FINANCIARĂ

7.1 Bugetul de venituri și cheltuieli (BVC)

7.1.1 Obiectivul bugetului

Bugetul de venituri și cheltuieli reprezintă principalul instrument de planificare financiară a serviciului public de transport local și are rolul de a estima resursele financiare necesare exploatării serviciului pe perioada de analiză.

BVC-ul a fost întocmit în conformitate cu următoarele principii:

- utilizarea eficientă a fondurilor publice;
- acoperirea integrală a costurilor justificate ale serviciului;
- respectarea obligațiilor de serviciu public;
- evitarea supracompensării operatorului;
- asigurarea continuității serviciului.

7.1.2 Structura cheltuielilor

Cheltuielile au fost grupate în următoarele categorii:

A. Cheltuieli cu personalul

- salarii personal operativ;
- contribuții obligatorii;
- instruire profesională;
- medicina muncii;
- echipament individual de protecție.

B. Cheltuieli materiale

- energie electrică;
- piese de schimb;
- materiale consumabile;
- anvelope;
- materiale pentru curățenie;
- lubrifianți și produse tehnice auxiliare.

C. Cheltuieli cu serviciile

- mentenanță preventivă și corectivă;
- verificări tehnice;
- asigurări;
- servicii IT și comunicații;
- monitorizare GPS;
- servicii bancare;
- servicii juridice și audit.

D. Cheltuieli administrative

- utilități;
- papetărie;
- telefonie;
- software;
- alte cheltuieli generale.

7.1.3 Buget estimativ pentru anul I

Categoria	Valoare (lei)	Pondere
Cheltuieli cu personalul	390.000	50,0 %
Energie electrică	90.913	11,7 %
Mentenanță și revizii	120.000	15,4 %
Asigurări	45.000	5,8 %
Anvelope și consumabile	30.000	3,8 %
Curățenie	18.000	2,3 %
Monitorizare și IT	20.000	2,6 %
Cheltuieli administrative	60.000	7,7 %
Alte cheltuieli	6.000	0,7 %
TOTAL	779.913	100 %

Cheltuielile cu personalul reprezintă principala componentă a costului total, urmate de mentenanță și consumul de energie electrică. Structura este specifică unui serviciu de transport public electric în care investițiile în vehicule și infrastructura de încărcare sunt deja realizate.

7.1.4 Estimarea veniturilor

Veniturile serviciului sunt estimate din următoarele surse:

- vânzarea biletelor;
- vânzarea abonamentelor;
- facilități decontate conform legislației;
- compensația pentru obligația de serviciu public;
- alte venituri accesorii.

Estimarea veniturilor proprii

Indicator	Valoare
Călători/zi	250
Tarif mediu	4 lei
Venit zilnic	1.000 lei
Venit anual	365.000 lei

Gradul de acoperire al costurilor prin venituri proprii este estimat la aproximativ **46,8 %**, diferența urmând să fie acoperită prin compensația acordată în condițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

7.1.5 Buget de venituri și cheltuieli – proiecție pe 5 ani

Indicator	2027	2028	2029	2030	2031
Venituri proprii	365.000	379.600	394.800	410.600	427.000
Compensație					
estimată	414.913	423.400	432.200	441.400	451.000

Total venituri	779.913	803.000	827.000	852.000	878.000
Cheltuieli totale	779.913	803.000	827.000	852.000	878.000
Rezultat financiar	0	0	0	0	0

Modelul respectă principiul echilibrului financiar al unui serviciu public prestat în baza unui contract de delegare gestiune servicii publice, în care compensația acoperă exclusiv diferența dintre costurile eligibile și veniturile realizate, fără generarea unei supracompensări.

7.1.6 Analiza structurii costurilor

Analiza arată că:

- aproximativ 50 % din costuri sunt reprezentate de cheltuielile cu personalul;
- aproximativ 27 % sunt generate de energia electrică și mentenanța flotei;
- restul costurilor sunt reprezentate de asigurări, servicii suport și cheltuieli administrative.

Această structură este specifică serviciilor de transport public cu autobuze electrice, unde costurile cu combustibilul sunt înlocuite de costurile cu energia electrică, iar investițiile inițiale sunt suportate de autoritatea publică.

7.1.7 Concluzii

Bugetul de venituri și cheltuieli demonstrează că serviciul poate fi exploatat în condiții de echilibru financiar, cu condiția acordării unei compensații calculate conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Structura costurilor este sustenabilă, iar evoluția estimată pe perioada de analiză indică stabilitatea financiară a serviciului și posibilitatea adaptării acestuia la evoluția cererii de transport și a costurilor de exploatare.

CAPITOLUL VIII

ANALIZA ȘI FUNDAMENTAREA MODALITĂȚII DE GESTIUNE A SERVICIULUI

8.1 Obiectivul analizei

Scopul prezentului capitol îl constituie identificarea modalității optime de organizare și exploatare a serviciului de transport public local de persoane în Orașul Șimleu Silvaniei.

Analiza este realizată în conformitate cu prevederile:

- Legii nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice;
- Legii nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale;
- Regulamentului (CE) nr. 1370/2007;
- Codului administrativ.

Analiza urmărește identificarea soluției care asigură:

- eficiența economică;
- continuitatea serviciului;
- utilizarea eficientă a patrimoniului public;
- satisfacerea interesului public;
- respectarea principiilor dezvoltării durabile.

8.2 Variante analizate

În cadrul studiului au fost analizate trei variante.

Varianta I

Mentținerea situației existente

Această variantă presupune neorganizarea serviciului public de transport local.

În această situație:

- autobuzele electrice nu sunt utilizate;
- stațiile de încărcare rămân neexploatate;
- populația continuă să utilizeze autoturismele personale;
- nu sunt atinse obiectivele PNRR.

Avantaje

- nu presupune organizarea serviciului.

Dezavantaje

- investițiile publice nu sunt valorificate;
- crește traficul rutier;
- nu există transport public local;
- accesibilitate redusă pentru persoanele fără autoturism.

Concluzie

Varianta nu este oportună.

Varianta II

Gestiunea directă prin SC Măgura Park SRL

Serviciul este prestat de SC Măgura Park SRL aflat sub controlul exclusiv al Orașului Șimleu Silvaniei.

Operatorul utilizează:

- cele trei autobuze electrice;
- infrastructura de încărcare;
- depoul;
- celelalte bunuri puse la dispoziție de autoritatea locală.

Avantaje

- control permanent asupra serviciului;
- utilizarea eficientă a patrimoniului public;

- valorificarea investițiilor realizate prin PNRR;
- flexibilitate în adaptarea traseelor;
- posibilitatea modificării rapide a programului de circulație;
- eliminarea costurilor aferente organizării unei proceduri de atribuire către un operator extern;
- integrarea transportului în strategia de dezvoltare locală;
- posibilitatea reinvestirii excedentelor în dezvoltarea serviciului.

Dezavantaje

- responsabilitatea administrării serviciului revine Operatorului Orășenesc;
- necesitatea monitorizării permanente a indicatorilor de performanță;
- necesitatea asigurării resurselor umane și tehnice.

Varianta III

Delegarea gestiunii către un operator extern

Serviciul este prestat de un operator economic desemnat în urma unei proceduri de atribuire.

Avantaje

- transferul unei părți din riscurile operaționale;
- experiența operatorului.

Dezavantaje

- diminuarea controlului direct al autorității asupra organizării serviciului;
- obligația organizării unei proceduri de atribuire;
- adaptarea programului de circulație depinde de cadrul contractual;
- costuri suplimentare pentru administrarea contractului.

8.3 Analiza comparativă

Criteriu	Situația existentă	Gestiune directă	Operator extern
Valorificarea investiției PNRR	Nu	Da	Da
Control asupra serviciului	Foarte redus	Foarte ridicat	Mediu
Flexibilitate	Redusă	Foarte ridicată	Medie
Administrarea patrimoniului	Neutilizat	Integral	Parțial
Adaptarea traseelor	Nu	Da	Limitată contractual
Costuri administrative	Minime	Medii	Medii
Interes public	Redus	Foarte ridicat	Ridicat
Continuitatea serviciului	Nu	Da	Da

8.4 Analiza SWOT

Puncte tari

- existența Operatorului Orășenesc;
- autobuze electrice noi;
- stații de încărcare existente;
- investiție realizată prin PNRR;
- costuri reduse de exploatare comparativ cu autobuzele diesel;
- control public asupra serviciului.

Puncte slabe

- lipsa experienței în exploatarea transportului public local;
- necesitatea formării personalului;

- cerere de transport aflată la început.

Oportunități

- dezvoltarea mobilității urbane;
- reducerea emisiilor;
- atragerea altor finanțări europene;
- dezvoltarea sistemului de ticketing;
- integrarea cu transportul metropolitan și județean, dacă va fi oportună în viitor.

Amenințări

- creșterea prețului energiei;
- modificări legislative;
- reducerea populației;
- creșterea utilizării autoturismelor personale.

8.5 Analiza riscurilor

Risc	Probabilitate	Impact	Măsuri
Creșterea costurilor energiei	Medie	Mediu	Contracte avantajoase de furnizare, monitorizarea consumului
Defecțiuni tehnice	Scăzută	Mediu	Mentenanță preventivă
Lipsa personalului	Medie	Ridicat	Politică de recrutare și formare
Cerere redusă	Medie	Mediu	Adaptarea traseelor și promovarea serviciului
Modificări legislative	Redusă	Mediu	Actualizarea documentației și a procedurilor interne

8.6 Fundamentarea alegerii gestiunii directe

În urma analizei tehnice, economice și instituționale rezultă că gestiunea directă reprezintă soluția optimă pentru Orașul Șimleu Silvaniei.

Această concluzie se bazează pe următoarele elemente:

- existența SC Măgura Park SRL aflată sub controlul exclusiv al UAT;
- existența celor trei autobuze electrice și a infrastructurii de încărcare realizate prin PNRR;
- posibilitatea utilizării imediate a investițiilor;
- controlul permanent asupra calității serviciului;
- flexibilitatea adaptării traseelor și a programului de circulație;
- administrarea eficientă a patrimoniului public.

Prin această modalitate de organizare sunt valorificate investițiile realizate din fonduri europene și sunt îndeplinite obiectivele privind mobilitatea urbană durabilă și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

8.7 Concluzii

Analiza comparativă demonstrează că organizarea serviciului public de transport local prin gestiune directă, utilizând SC Măgura Park SRL al Orașului Șimleu Silvaniei, reprezintă varianta optimă din punct de vedere tehnic, economic, administrativ și social.

Această soluție permite:

- utilizarea eficientă a patrimoniului public;
- exploatarea autobuzelor electrice și a stațiilor de încărcare achiziționate prin PNRR;
- asigurarea unui serviciu public modern și accesibil;
- menținerea controlului autorității administrației publice locale asupra organizării și dezvoltării serviciului;
- adaptarea continuă a programului de transport la nevoile comunității.

Se recomandă aprobarea organizării serviciului în regim de gestiune directă și încredințarea prestării serviciului către SC Măgura Park SRL, cu respectarea obligațiilor de serviciu public, a indicatorilor de performanță și a mecanismelor de monitorizare stabilite de Consiliul Local.

CAPITOLUL IX

OBLIGAȚIILE DE SERVICIU PUBLIC ȘI MECANISMUL DE COMPENSARE

9.1 Considerații generale

Serviciul de transport public local reprezintă un serviciu de interes economic general, prestat în beneficiul comunității locale și organizat în vederea satisfacerii nevoilor de mobilitate ale populației.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, autoritatea competentă poate impune operatorului intern obligații de serviciu public și poate acorda o compensație financiară pentru costurile nete generate de îndeplinirea acestor obligații.

În cazul Orașului Șimleu Silvaniei, serviciul va fi prestat în regim de gestiune directă prin SC Măgura Park SRL, pe baza unui contract de delegare gestiune.

9.2 Definirea obligațiilor de serviciu public

SC Măgura Park SRL va avea obligația de a presta serviciul în condițiile stabilite de autoritatea administrației publice locale.

Obligațiile de serviciu public includ, fără a se limita la:

- efectuarea curselor conform programului aprobat;
- respectarea traseelor stabilite;
- continuitatea serviciului;
- regularitatea curselor;
- respectarea orarelor de circulație;
- transportul tuturor categoriilor de utilizatori în condiții nediscriminatorii;
- aplicarea facilităților tarifare aprobate de Consiliul Local;
- utilizarea exclusivă a autobuzelor electrice puse la dispoziție de UAT;
- întreținerea și exploatarea corespunzătoare a vehiculelor și a infrastructurii de

încărcare;

- transmiterea periodică a datelor privind exploatarea și performanța serviciului.

9.3 Principiile acordării compensației

Compensația acordată Operatorului Orășenesc trebuie să respecte următoarele principii:

- legalitate;
- transparență;
- proporționalitate;
- eficiență economică;
- nediscriminare;
- evitarea supracompensării;
- utilizarea exclusivă pentru finanțarea obligațiilor de serviciu public.

Compensația nu reprezintă un ajutor financiar acordat fără justificare, ci acoperă diferența dintre costurile eligibile și veniturile obținute din exploatarea serviciului, la care se poate adăuga un profit rezonabil, în condițiile legislației aplicabile.

9.4 Metodologia de calcul a compensației

Compensația anuală se stabilește pe baza următoarelor elemente:

A. Costuri eligibile

- cheltuieli cu personalul;
- consumul de energie electrică;
- întreținerea și reparațiile;
- asigurările;
- verificările tehnice;
- cheltuielile administrative;
- alte costuri direct atribuibile serviciului.

B. Venituri eligibile

- bilete;
- abonamente;
- alte venituri rezultate din exploatarea serviciului.

C. Profit rezonabil

Profitul rezonabil se stabilește conform prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și se acordă numai în măsura în care sunt îndeplinite condițiile legale și contractuale.

Formula generală

Compensația anuală se determină astfel:

$$\text{Compensație} = \text{Costuri eligibile} - \text{Venituri eligibile} + \text{Profit rezonabil}$$

În situația în care profitul rezonabil nu este prevăzut prin contractul de delegare gestiune servicii publice, compensația va acoperi exclusiv diferența dintre costurile eligibile și veniturile eligibile.

9.5 Estimarea compensației

Pe baza ipotezelor utilizate în prezentul studiu:

Indicator	Valoare
Costuri eligibile	779.913 lei
Venituri estimate	365.000 lei
Profit rezonabil	se stabilește contractual
Compensație estimată	414.913 lei

Această valoare are caracter orientativ și va fi actualizată anual pe baza costurilor și veniturilor efectiv realizate.

9.6 Mecanismul de regularizare

SC Măgura Park SRL va prezenta autorității administrației publice locale:

- situații lunare privind kilometrii realizați;
- situații privind numărul de călători transportați;
- evidența veniturilor încasate;
- situația costurilor eligibile;
- documentele justificative privind exploatarea serviciului.

La sfârșitul fiecărui exercițiu financiar se va efectua regularizarea compensației, pe baza datelor efective.

În cazul în care se constată acordarea unei compensații mai mari decât cea justificată, diferența va fi recuperată sau compensată în exercițiul financiar următor.

9.7 Prevenirea supracompensării

Pentru evitarea supracompensării se vor aplica următoarele măsuri:

- evidență contabilă separată pentru serviciul de transport public;
- verificarea anuală a costurilor eligibile;
- verificarea veniturilor realizate;
- audit financiar, dacă este cazul;
- monitorizarea indicatorilor de performanță;
- recalcularea anuală a compensației.

Operatorul va pune la dispoziția autorității competente toate documentele justificative necesare.

9.8 Indicatorii utilizați în calculul compensației

Indicator	Unitate
Kilometri realizați	km

Călători transportați	persoane
Venituri proprii	lei
Costuri eligibile	lei
Cost/km	lei/km
Cost/călător	lei/persoană
Consum specific energie	kWh/km
Grad de ocupare	%

Acești indicatori vor fi analizați lunar și anual și vor sta la baza actualizării programului de transport și a compensației.

9.9 Mecanismul de monitorizare

Autoritatea administrației publice locale va monitoriza permanent:

- respectarea programului de circulație;
- numărul de kilometri realizați;
- punctualitatea curselor;
- disponibilitatea autobuzelor;
- consumul de energie;
- gradul de ocupare;
- reclamațiile utilizatorilor;
- evoluția costurilor și veniturilor.

Rezultatele monitorizării vor fi analizate anual și vor fundamenta eventualele modificări ale programului de transport și ale compensației.

9.10 Concluzii

Mecanismul de compensare propus respectă principiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și asigură finanțarea obligațiilor de serviciu public fără a genera

supracompensarea Operatorului Orășenesc.

Prin implementarea acestui mecanism se garantează:

- utilizarea transparentă a fondurilor publice;
- acoperirea costurilor justificate ale serviciului;
- menținerea echilibrului financiar al serviciului;
- monitorizarea permanentă a performanței operatorului;
- adaptarea anuală a compensației la costurile și veniturile efectiv realizate.

Acest sistem permite furnizarea unui serviciu public de transport local eficient, sustenabil și orientat către satisfacerea nevoilor comunității din Orașul Șimleu Silvaniei.

CAPITOLUL X

INDICATORII DE PERFORMANȚĂ ȘI SISTEMUL DE MONITORIZARE A SERVICIULUI

10.1 Scopul monitorizării

Monitorizarea serviciului public de transport local reprezintă ansamblul activităților prin care autoritatea administrației publice locale verifică modul în care SC Măgura Park SRL își îndeplinește obligațiile de serviciu public.

Obiectivele monitorizării sunt:

- asigurarea continuității serviciului;
- verificarea respectării programului de transport;
- monitorizarea utilizării patrimoniului public;
- evaluarea eficienței economice;
- îmbunătățirea continuă a calității serviciului;
- fundamentarea compensației acordate operatorului;
- creșterea gradului de satisfacție al utilizatorilor.

Monitorizarea se realizează pe baza unor indicatori de performanță măsurabili, verificați periodic și raportați autorității administrației publice locale.

10.2 Principii generale

Sistemul de monitorizare se bazează pe următoarele principii:

- obiectivitate;
- transparență;
- comparabilitate;
- trasabilitate;
- eficiență;

- orientare către utilizator;
- îmbunătățire continuă.

Indicatorii sunt grupați în funcție de domeniul analizat și permit evaluarea atât a performanței tehnice, cât și a celei economice și sociale.

10.3 Indicatori operaționali

Nr. crt.	Indicator	UM	Nivel minim recomandat
1	Curse efectuate din total programate	%	≥ 99
2	Kilometri realizați din total programați	%	≥ 99
3	Punctualitatea curselor	%	≥ 95
4	Curse anulate	%	≤ 1
5	Disponibilitatea flotei	%	≥ 95
6	Timp mediu de remediere a defecțiunilor	ore	≤ 24
7	Număr defecțiuni majore	nr./an	în scădere
8	Timp de indisponibilitate/vehicul	ore/an	minim

10.4 Indicatori tehnici

Indicator	UM	Nivel recomandat
Consum specific energie	kWh/km	monitorizare continuă
Kilometri realizați/autobuz	km/an	conform programului
Număr încărcări complete	nr.	monitorizare
Grad utilizare stații încărcare	%	optimizare
Revizii efectuate la termen	%	100

Verificări tehnice efectuate	%	100
------------------------------	---	-----

10.5 Indicatori economico-financiari

Indicator	UM
Cost/km	lei
Cost/călător	lei
Venit/km	lei
Venit/călător	lei
Cheltuieli totale	lei
Venituri totale	lei
Compensație acordată	lei
Grad de acoperire a costurilor din venituri proprii	%
Pondere cheltuielilor cu personalul	%
Pondere energia electrică în costul total	%

Acești indicatori vor fi analizați lunar și anual pentru evaluarea eficienței serviciului.

10.6 Indicatori privind calitatea serviciului

Indicator	Nivel recomandat
Grad de satisfacție al utilizatorilor	≥ 85 %
Număr reclamații întemeiate	minim
Timp de soluționare a reclamațiilor	≤ 30 zile
Autobuze igienizate zilnic	100 %

Funcționarea sistemelor de climatizare	100 %
Funcționarea sistemelor de informare	≥ 98 %

Calitatea serviciului va fi evaluată periodic prin chestionare de satisfacție și analiza reclamațiilor.

10.7 Indicatori de mediu

Exploatarea autobuzelor electrice contribuie la atingerea obiectivelor de mobilitate durabilă.

Vor fi monitorizați următorii indicatori:

Indicator	UM
Energie electrică consumată	kWh
Consum specific	kWh/km
Emisii locale de CO ₂	tone
Reducerea emisiilor față de autobuze diesel	%
Reducerea zgomotului	evaluare calitativă

10.8 Indicatori sociali

Monitorizarea impactului social al serviciului va urmări:

Indicator	UM
Număr călători transportați	persoane
Număr abonamente	buc.
Număr beneficiari ai facilităților tarifare	persoane
Număr persoane cu mobilitate redusă transportate	persoane
Accesibilitatea serviciului	% populație deservită

10.9 Frecvența raportării

SC Măgura Park SRL va transmite autorității competente următoarele rapoarte:

Lunar

- kilometri realizați;
- curse efectuate;
- consum de energie;
- venituri;
- cheltuieli;
- reclamații.

Trimestrial

- analiza indicatorilor economici;
- analiza indicatorilor tehnici;
- analiza gradului de ocupare;
- propuneri de îmbunătățire.

Anual

- raport complet de activitate;
- situația financiară a serviciului;
- analiza compensației;
- evaluarea indicatorilor de performanță;
- propuneri de actualizare a programului de transport.

10.10 Mecanismul de evaluare

Autoritatea administrației publice locale va analiza anual rezultatele obținute de SC Măgura Park SRL și va verifica:

- respectarea obligațiilor de serviciu public;

- atingerea indicatorilor de performanță;
- utilizarea eficientă a patrimoniului public;
- nivelul compensației acordate;
- oportunitatea modificării traseelor și programului de circulație.

În cazul nerealizării indicatorilor de performanță, autoritatea poate solicita măsuri de remediere, poate revizui planul de exploatare sau poate aplica măsurile prevăzute în contractul de delegare gestiune servicii publice.

10.11 Plan de îmbunătățire continuă

SC Măgura Park SRL va elabora anual un plan de îmbunătățire care va include:

- optimizarea traseelor;
- ajustarea programului de circulație;
- reducerea consumului de energie;
- perfecționarea personalului;
- modernizarea sistemelor de informare;
- creșterea gradului de satisfacție al utilizatorilor.

Implementarea acestui plan va contribui la creșterea eficienței și calității serviciului.

10.12 Concluzii

Sistemul de indicatori de performanță și monitorizare propus permite evaluarea obiectivă a activității Operatorului Orășenesc și asigură transparența administrării serviciului de transport public local.

Monitorizarea permanentă a indicatorilor tehnici, economici, sociali și de mediu va permite adaptarea continuă a serviciului la nevoile comunității și utilizarea eficientă a patrimoniului public și a fondurilor alocate.

Implementarea acestui sistem reprezintă o condiție esențială pentru menținerea unui serviciu public modern, eficient și sustenabil, în concordanță cu obiectivele de dezvoltare ale Orașului Șimleu Silvaniei și cu prevederile legislației naționale și europene.

CAPITOLUL XI

ANALIZA IMPACTULUI SOCIAL, ECONOMIC ȘI ASUPRA MEDIULUI

11.1 Obiectivul analizei

Scopul prezentului capitol este evaluarea efectelor generate de înființarea și exploatarea serviciului public de transport local în Orașul Șimleu Silvaniei, în regim de gestiune directă prin SC Măgura Park SRL.

Analiza urmărește impactul asupra:

- populației;
- economiei locale;
- mediului;
- mobilității urbane;
- administrației publice;
- calității vieții.

Totodată, sunt analizate efectele directe și indirecte pe termen scurt, mediu și lung.

11.2 Impactul social

11.2.1 Creșterea accesibilității

Implementarea serviciului public de transport va asigura accesul populației la principalele instituții și servicii publice din oraș.

Beneficiarii direcți sunt:

- elevii;
- persoanele vârstnice;
- persoanele cu dizabilități;
- salariații;

- persoanele fără autoturism;
- cetățenii din localitățile aparținătoare.

Prin cele trei trasee propuse se creează o legătură funcțională între zonele rezidențiale și principalele puncte de interes din oraș.

11.2.2 Incluziunea socială

Serviciul contribuie la reducerea excluziunii sociale prin facilitarea accesului la:

- educație;
- servicii medicale;
- instituții publice;
- activități culturale;
- locuri de muncă.

Autobuzele electrice sunt adaptate pentru transportul persoanelor cu mobilitate redusă, respectând principiile accesibilității universale.

11.2.3 Creșterea calității vieții

Existența unui serviciu public modern conduce la:

- reducerea timpului de deplasare;
- creșterea confortului călătoriilor;
- reducerea costurilor suportate de populație pentru deplasare;
- creșterea siguranței în trafic.

11.3 Impactul economic

11.3.1 Valorificarea investițiilor publice

Orașul Șimleu Silvaniei a realizat, prin PNRR, investiții în:

- trei autobuze electrice;
- infrastructura de încărcare;

- dotări specifice exploatării serviciului.

Înființarea serviciului permite utilizarea acestor investiții conform destinației pentru care au fost finanțate și asigură valorificarea eficientă a patrimoniului public.

11.3.2 Sprijinirea mediului de afaceri

Transportul public facilitează accesul forței de muncă către principalele zone economice și comerciale ale orașului.

Efectele estimate sunt:

- creșterea mobilității angajaților;
- reducerea întârzierilor la locul de muncă;
- îmbunătățirea accesului clienților către operatorii economici;
- stimularea investițiilor locale.

11.3.3 Efecte asupra bugetului local

Organizarea serviciului presupune acordarea unei compensații pentru obligațiile de serviciu public, însă aceasta este justificată prin:

- beneficiile sociale generate;
- reducerea costurilor indirecte asociate traficului rutier;
- utilizarea investițiilor realizate prin PNRR;
- creșterea atractivității orașului pentru investiții și locuire.

Pe termen mediu și lung, eficientizarea exploatării și creșterea numărului de călători pot conduce la îmbunătățirea gradului de acoperire a costurilor din venituri proprii.

11.4 Impactul asupra mediului

11.4.1 Reducerea emisiilor poluante

Autobuzele electrice nu produc emisii poluante la locul de utilizare.

Prin înlocuirea unei părți din deplasările realizate cu autoturisme personale se estimează:

- reducerea emisiilor de CO₂;
- reducerea emisiilor de oxizi de azot (NO_x);
- reducerea emisiilor de particule în suspensie (PM).

Aceste efecte contribuie la îmbunătățirea calității aerului și la atingerea obiectivelor locale și naționale privind decarbonizarea transportului.

11.4.2 Reducerea poluării fonice

Autobuzele electrice produc un nivel de zgomot semnificativ mai redus comparativ cu vehiculele cu motoare diesel.

Acest aspect contribuie la:

- îmbunătățirea confortului urban;
- reducerea disconfortului în zonele rezidențiale;
- creșterea calității mediului.

11.4.3 Utilizarea eficientă a energiei

Exploatarea autobuzelor electrice permite:

- monitorizarea consumului specific de energie;
- optimizarea traseelor;
- reducerea consumului energetic raportat la numărul de călători transportați;
- integrarea unor soluții viitoare de producere a energiei din surse regenerabile.

11.5 Impactul asupra mobilității urbane

Înființarea serviciului de transport public local contribuie la:

- reducerea utilizării autoturismelor personale;

- creșterea ponderii transportului public în mobilitatea urbană;
- diminuarea congestiei în zona centrală;
- îmbunătățirea conectivității între cartiere și localitățile aparținătoare.

Serviciul se integrează în obiectivele de mobilitate urbană durabilă promovate la nivel european și național.

11.6 Impactul instituțional

Prin organizarea serviciului în regim de gestiune directă:

- autoritatea locală își consolidează capacitatea de gestionare a serviciilor publice;
- SC Măgura Park SRL își dezvoltă competențele în domeniul transportului public;
- se creează un cadru instituțional stabil pentru dezvoltarea ulterioară a serviciului.

11.7 Analiza cost–beneficiu calitativă

Beneficiile generate de implementarea serviciului depășesc costurile suportate de autoritatea publică, având în vedere:

Beneficii sociale

- accesibilitate crescută;
- reducerea excluziunii sociale;
- creșterea calității vieții.

Beneficii economice

- valorificarea investițiilor PNRR;
- sprijinirea economiei locale;
- reducerea costurilor individuale de transport.

Beneficii de mediu

- reducerea emisiilor;
- reducerea zgomotului;
- promovarea transportului nepoluant.

Beneficii instituționale

- control public asupra serviciului;
- monitorizare permanentă;
- flexibilitate în adaptarea serviciului.

11.8 Analiza impactului pe termen mediu și lung

Pe termen mediu (3–5 ani), se estimează:

- creșterea numărului de utilizatori ai transportului public;
- îmbunătățirea gradului de ocupare a autobuzelor;
- optimizarea programului de circulație;
- creșterea eficienței economice.

Pe termen lung, serviciul poate constitui baza dezvoltării unui sistem integrat de mobilitate la nivelul zonei de influență a Orașului Șimleu Silvaniei, în măsura în care cadrul legal și cooperarea interinstituțională vor permite acest lucru.

11.9 Concluzii

Analiza impactului evidențiază faptul că organizarea serviciului public de transport local în regim de gestiune directă prin SC Măgura Park SRL produce efecte pozitive semnificative asupra comunității.

Principalele beneficii identificate sunt:

- creșterea mobilității populației;
- valorificarea investițiilor realizate prin PNRR;
- reducerea impactului asupra mediului;
- îmbunătățirea accesului la servicii publice;

- consolidarea rolului administrației publice locale în gestionarea unui serviciu esențial.

În ansamblu, beneficiile sociale, economice și de mediu depășesc costurile necesare organizării și exploatării serviciului, ceea ce justifică oportunitatea implementării acestuia și susține alegerea gestiunii directe prin SC Măgura Park SRL al Orașului Șimleu Silvaniei.

CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI FINALE

12.1 Concluzii generale

Prezentul studiu de oportunitate a fost elaborat în scopul fundamentării deciziei privind organizarea serviciului de transport public local de persoane în Orașul Șimleu Silvaniei și al identificării celei mai eficiente modalități de gestiune.

Analiza a avut în vedere cadrul legislativ aplicabil, situația existentă, investițiile realizate prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR), caracteristicile teritoriale și socio-economice ale orașului, cererea estimată de transport, capacitatea tehnică a Operatorului Orășenesc și impactul economic, social și de mediu al serviciului.

Rezultatele studiului demonstrează existența unei necesități reale privind organizarea unui serviciu public de transport local, capabil să răspundă cerințelor de mobilitate ale populației și să valorifice investițiile publice realizate.

12.2 Concluzii privind oportunitatea organizării serviciului

Analiza efectuată conduce la următoarele concluzii:

- Orașul Șimleu Silvaniei nu dispune în prezent de un serviciu public local de transport organizat conform legislației specifice;
- administrația publică locală a realizat investiții semnificative prin PNRR, constând în achiziția a trei autobuze electrice și realizarea infrastructurii de încărcare;
- investițiile trebuie utilizate în scopul pentru care au fost finanțate și integrate într-un serviciu public funcțional;
- cererea potențială de transport justifică introducerea serviciului;
- programul de transport propus răspunde principalelor fluxuri de mobilitate identificate.

În consecință, organizarea serviciului este justificată din punct de vedere tehnic,

economic și social.

12.3 Concluzii privind analiza variantelor

Au fost analizate trei variante de organizare:

- menținerea situației existente;
- organizarea serviciului în gestiune directă prin SC Măgura Park SRL;
- delegarea gestiunii către un operator economic.

Analiza comparativă evidențiază că varianta gestiunii directe prin SC Măgura Park SRL oferă cele mai importante avantaje:

- valorificarea imediată a investițiilor realizate prin PNRR;
- control permanent al autorității administrației publice locale asupra serviciului;
- flexibilitate în adaptarea traseelor și programului de circulație;
- administrarea unitară a patrimoniului public;
- posibilitatea monitorizării directe a performanței serviciului.

12.4 Concluzii privind analiza tehnică

Analiza tehnică demonstrează că:

- flota de trei autobuze electrice este adecvată pentru programul de transport propus;
- infrastructura de încărcare este disponibilă și funcțională;
- traseele propuse asigură conectivitatea principalelor zone ale orașului și ale localităților aparținătoare;
- SC Măgura Park SRL dispune de cadrul organizatoric necesar pentru exploatarea serviciului.

Prin urmare, din punct de vedere tehnic, organizarea serviciului este fezabilă.

12.5 Concluzii privind analiza economico-financiară

Analiza economico-financiară relevă următoarele:

- costurile de exploatare sunt sustenabile raportat la volumul estimat al serviciului;
- veniturile proprii acoperă o parte semnificativă a costurilor de exploatare;
- diferența dintre costuri și venituri poate fi acoperită prin compensația acordată pentru obligațiile de serviciu public, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007;
- investițiile realizate prin PNRR reduc semnificativ necesarul de finanțare pentru începerea exploatării serviciului.

Serviciul poate fi exploatat în condiții de echilibru financiar, cu respectarea regulilor privind calculul și acordarea compensației.

12.6 Concluzii privind impactul social și de mediu

Implementarea serviciului va genera efecte pozitive semnificative:

Impact social

- creșterea mobilității populației;
- facilitarea accesului la educație, sănătate și servicii publice;
- îmbunătățirea accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă;
- reducerea excluziunii sociale.

Impact economic

- valorificarea investițiilor publice;
- sprijinirea mediului economic local;
- reducerea costurilor individuale de transport.

Impact asupra mediului

- reducerea emisiilor poluante;
- reducerea poluării fonice;
- promovarea transportului electric;

- contribuția la obiectivele locale și naționale privind mobilitatea durabilă.

12.7 Recomandări privind organizarea serviciului

Având în vedere rezultatele studiului, se recomandă:

1. înființarea serviciului public de transport local de persoane în Orașul Șimleu Silvaniei;
2. organizarea serviciului în regim de gestiune directă;
3. încredințarea prestării serviciului către SC Măgura Park SRL;
4. aprobarea regulamentului serviciului;
5. aprobarea programului de transport și a traseelor;
6. aprobarea contractului de delegare gestiune servicii publice;
7. aprobarea indicatorilor de performanță;
8. aprobarea mecanismului de monitorizare și raportare;
9. aprobarea metodologiei de calcul și acordare a compensației.

12.8 Măsurile pentru implementarea serviciului

Pentru punerea în funcțiune a serviciului se recomandă parcurgerea următoarelor etape:

Etapă I – Organizare

- aprobarea studiului de oportunitate;
- aprobarea modalității de gestiune;
- aprobarea regulamentului serviciului;
- aprobarea contractului de delegare gestiune servicii publice.

Etapă II – Organizare operațională

- pregătirea Operatorului Orășenesc;
- organizarea activității de exploatare;

- instruirea personalului;
- testarea sistemelor tehnice;
- verificarea infrastructurii de încărcare.

Etapă III – Punerea în funcțiune

- lansarea serviciului;
- monitorizarea indicatorilor de performanță;
- informarea populației;
- evaluarea periodică a rezultatelor.

12.9 Recomandări pentru dezvoltarea ulterioară

Pe termen mediu și lung se recomandă:

- evaluarea anuală a cererii de transport;
- actualizarea traseelor și a programului de circulație în funcție de necesitățile comunității;
- implementarea unui sistem electronic de ticketing;
- introducerea unui sistem de informare în timp real a călătorilor;
- integrarea transportului public cu alte forme de mobilitate urbană;
- accesarea de noi surse de finanțare pentru dezvoltarea serviciului.

12.10 Concluzia finală

În baza analizelor tehnice, economice, financiare, juridice, instituționale, sociale și de mediu prezentate în cadrul prezentului studiu, se constată că **organizarea serviciului de transport public local de persoane în Orașul Șimleu Silvaniei este oportună, necesară și justificată.**

Varianța optimă de organizare este gestiunea directă prin SC Măgura Park SRL, întrucât aceasta permite:

- utilizarea eficientă a patrimoniului public;

- valorificarea investițiilor realizate prin PNRR;
- menținerea controlului autorității administrației publice locale asupra serviciului;
- asigurarea unui transport public modern, accesibil și nepoluant;
- adaptarea permanentă a serviciului la nevoile comunității.

În consecință, se propune Consiliului Local al Orașului Șimleu Silvaniei aprobarea organizării serviciului de transport public local în regim de gestiune directă, încredințarea prestării serviciului către SC Măgura Park SRL și adoptarea tuturor măsurilor administrative necesare pentru punerea în funcțiune și dezvoltarea acestuia.

ANEXA NR. 1

PROGRAMUL DE TRANSPORT AL SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL DE PERSOANE ÎN ORAȘUL ȘIMLEU SILVANIEI

1. Scopul anexei

Prezenta anexă stabilește programul de transport propus pentru serviciul public de transport local organizat în regim de gestiune directă prin SC Măgura Park SRL al Orașului Șimleu Silvaniei.

Programul de transport a fost elaborat având în vedere:

- necesitățile de mobilitate ale populației;
- configurația rețelei stradale;
- amplasarea instituțiilor publice;
- localitățile aparținătoare;
- capacitatea flotei de autobuze electrice;
- obligațiile de serviciu public.

Programul de transport poate fi actualizat prin hotărârea Consiliului Local, în funcție de evoluția cererii de transport și de rezultatele monitorizării serviciului.

2. Rețeaua de transport

Serviciul public va fi organizat pe următoarele trasee:

Nr. traseu	Denumire traseu	Lungime pe sens (km)	Lungime tur-retur (km)	Curse dus-întors/zi
1	Depou – Cehei – Drumul Pustii – Independenței – 1 Decembrie 1918 – Libertății – Simion	8,40	16,80	2

	Bărnuțiu – Mihail Sadoveanu			
2	Depou – Cehei – Independenței – 1 Decembrie 1918 – Libertății – Simion Bărnuțiu – Mihail Sadoveanu	7,50	15,00	2
3	Depou – Cehei – Independenței – Partizanilor – Horea – Pericei	14,00	28,00	3

3. Descrierea traseelor

Traseul nr. 1

Sens TUR

Depou → Cehei → Drumul Pustii → DC96 → DJ108F → Strada Independenței → Strada 1 Decembrie 1918 → Strada Libertății → Strada Simion Bărnuțiu → Strada Mihail Sadoveanu

Sens RETUR

Strada Mihail Sadoveanu → Strada Simion Bărnuțiu → Strada Libertății → Strada 1 Decembrie 1918 → Strada Independenței → Cehei → Depou

Lungime pe sens: **8,40 km**

Curse: **2 dus-întors/zi**

Traseul nr. 2

Sens TUR

Depou → Cehei → Strada Independenței → Strada 1 Decembrie 1918 → Strada Libertății → Strada Simion Bărnuțiu → Strada Mihail Sadoveanu

Sens RETUR

Strada Mihail Sadoveanu → Strada Simion Bărnuțiu → Strada Libertății → Strada 1 Decembrie 1918 → Strada Independenței → DJ108F → DC96 → Drumul Pustii → Cehei → Depou

Lungime pe sens: **7,50 km**

Curse: **2 dus-întors/zi**

Traseul nr. 3

Sens TUR

Depou → Cehei → Strada Independenței → Strada Partizanilor → Strada Horea → Pericei

Sens RETUR

Pericei → Strada Horea → Strada Partizanilor → Strada 1 Decembrie 1918 → Strada Independenței → Cehei → Depou

Lungime pe sens: **14,00 km**

Curse: **3 dus-întors/zi**

4. Program orientativ de circulație

Traseul nr. 1

Cursa	Plecare Depou	Sosire capăt de linie	Plecare retur	Sosire Depou
1	06:30	06:55	07:00	07:25
2	15:30	15:55	16:00	16:25

Traseul nr. 2

Cursa	Plecare Depou	Sosire capăt de linie	Plecare retur	Sosire Depou
1	07:15	07:40	07:45	08:10

2	16:30	16:55	17:00	17:25
---	-------	-------	-------	-------

Traseul nr. 3

Cursa	Plecare Depou	Sosire Pericei	Plecare retur	Sosire Depou
1	06:45	07:20	07:25	08:00
2	11:30	12:05	12:10	12:45
3	15:45	16:20	16:25	17:00

Notă: Orele sunt orientative și vor fi validate prin probe de traseu înainte de intrarea în exploatare.

5. Indicatorii programului de transport

Indicator	Valoare
Număr trasee	3
Număr autobuze electrice	3
Lungime totală tur–retur/zi	147,60 km
Curse dus–întors/zi	7
Kilometri anuali estimați	53.874 km
Perioada de exploatare	365 zile/an

6. Organizarea exploatării

Programul de transport va fi realizat de SC Măgura Park SRL, care va asigura:

- respectarea orarelor de circulație;
- încadrarea în graficele de parcurs;
- utilizarea exclusivă a autobuzelor electrice puse la dispoziție de UAT;

- informarea călătorilor privind modificările de program;
- monitorizarea permanentă a serviciului.

7. Revizuirea programului

Programul de transport va fi analizat anual sau ori de câte ori este necesar, pe baza:

- evoluției numărului de călători;
- modificării cererii de transport;
- dezvoltării urbane;
- rezultatelor monitorizării indicatorilor de performanță;
- solicitărilor justificate ale utilizatorilor.

Modificările vor fi aprobate de Consiliul Local, la propunerea autorității competente și cu avizul Operatorului Orășenesc.

8. Concluzii

Programul de transport propus asigură conectivitatea principalelor zone ale Orașului Șimleu Silvaniei și ale localităților aparținătoare, valorificând investițiile realizate prin PNRR și utilizând în mod eficient cele trei autobuze electrice.

Structura programului permite adaptarea ulterioară a frecvenței curselor și a orarelor în funcție de cererea reală de transport, menținând principiile de continuitate, accesibilitate și eficiență economică care guvernează serviciul public de transport local.

ANEXA NR. 2

FIȘELE TRASEELOR ȘI ALE STAȚIILOR SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL

1. Scopul anexei

Prezenta anexă stabilește caracteristicile tehnice ale traseelor și stațiilor aferente serviciului public de transport local organizat în regim de gestiune directă de către Orașul Șimleu Silvaniei, prin SC Măgura Park SRL.

Fișele traseelor constituie documente tehnice de exploatare și vor sta la baza:

- întocmirii graficelor de circulație;
- planificării activității conducătorilor auto;
- monitorizării serviciului;
- actualizării programului de transport.

FIȘA TRASEULUI NR. 1

Denumire

Depou – Cehei – Drumul Pustii – DC96 – DJ108F – Independenței – 1 Decembrie 1918 – Libertății – Simion Bărnuțiu – Mihail Sadoveanu

Sens TUR

Depou → Cehei → Drumul Pustii → DC96 → DJ108F → Str. Independenței → Str. 1 Decembrie 1918 → Str. Libertății → Str. Simion Bărnuțiu → Str. Mihail Sadoveanu

Sens RETUR

Str. Mihail Sadoveanu → Str. Simion Bărnuțiu → Str. Libertății → Str. 1 Decembrie 1918 → Str. Independenței → Cehei → Depou

Caracteristici tehnice

Indicator	Valoare
Lungime pe sens	8,40 km

Lungime tur-retur	16,80 km
Curse dus-întors/zi	2
Kilometri/zi	33,60 km
Timp estimat/sens	25 minute
Viteză comercială estimată	20 km/h

Stații propuse

1. Depou
2. Cehei
3. Drumul Pustii
4. Independenței
5. Centru (Str. 1 Decembrie 1918)
6. Libertății
7. Simion Bărnuțiu
8. Mihail Sadoveanu

FIȘA TRASEULUI NR. 2

Denumire

Depou – Cehei – Independenței – 1 Decembrie 1918 – Libertății – Simion Bărnuțiu – Mihail Sadoveanu

Sens TUR

Depou → Cehei → Str. Independenței → Str. 1 Decembrie 1918 → Str. Libertății → Str. Simion Bărnuțiu → Str. Mihail Sadoveanu

Sens RETUR

Str. Mihail Sadoveanu → Str. Simion Bărnuțiu → Str. Libertății → Str. 1 Decembrie 1918 → Str. Independenței → DJ108F → DC96 → Drumul Pustii → Cehei → Depou

Caracteristici tehnice

Indicator	Valoare
Lungime pe sens	7,50 km
Lungime tur-retur	15,00 km
Curse dus-întors/zi	2
Kilometri/zi	30,00 km
Timp estimat/sens	23 minute
Viteză comercială estimată	19,5 km/h

Stații propuse

1. Depou
2. Cehei
3. Independenței
4. Centru (Str. 1 Decembrie 1918)
5. Libertății
6. Simion Bărnuțiu
7. Mihail Sadoveanu

FIȘA TRASEULUI NR. 3

Denumire

Depou – Cehei – Independenței – Partizanilor – Horea – Pericei

Sens TUR

Depou → Cehei → Str. Independenței → Str. Partizanilor → Str. Horea → Pericei

Sens RETUR

Pericei → Str. Horea → Str. Partizanilor → str. 1 Decembrie 1918 → Str. Independenței → Cehei → Depou

Caracteristici tehnice

Indicator	Valoare
Lungime pe sens	14,00 km
Lungime tur-retur	28,00 km
Curse dus-întors/zi	3
Kilometri/zi	84,00 km
Timp estimat/sens	35 minute
Viteză comercială estimată	24 km/h

Stații propuse

1. Depou
2. Cehei
3. Independenței
4. Partizanilor
5. Horea
6. Pericei

FIȘELE STAȚIILOR

Cerințe generale

Toate stațiile utilizate în cadrul serviciului vor fi amenajate și semnalizate în conformitate cu legislația aplicabilă și vor asigura condiții de siguranță și accesibilitate.

Fiecare stație va fi identificată prin:

- denumire;
- cod intern;
- amplasament;
- sens de circulație;
- traseele care o deservesc.

Model fișă stație

Element	Descriere
Denumire stație	Exemplu: Centru
Cod stație	ST-001
Localizare	Str. 1 Decembrie 1918
Sens	Tur / Retur
Trasee deservite	1, 2 și 3
Facilități	refugiu, indicator stație, panou informativ (după caz)
Accesibilitate	acces pentru persoane cu mobilitate redusă

Acest model va fi completat pentru fiecare stație din rețea.

Inventarul preliminar al stațiilor

Nr. crt.	Stație	Traseul 1	Traseul 2	Traseul 3
1	Depou	✓	✓	✓
2	Cehei	✓	✓	✓
3	Drumul Pustii	✓	✓ (retur)	-
4	Independenței	✓	✓	✓
5	Centru – Str. 1 Decembrie 1918	✓	✓	✓ (retur)
6	Libertății	✓	✓	-
7	Simion Bărnuțiu	✓	✓	-
8	Mihail Sadoveanu	✓	✓	-

9	Partizanilor	-	-	✓
10	Horea	-	-	✓
11	Pericei	-	-	✓

Parametrii tehnici de exploatare

Indicator	Valoare
Număr trasee	3
Lungime totală rețea (tur-retur/zi)	147,60 km
Curse dus-întors/zi	7
Număr autobuze electrice	3
Program exploatare	zilnic

Dispoziții finale

Fișele traseelor și ale stațiilor vor constitui parte integrantă a documentației tehnice a serviciului public de transport local și vor fi revizuite ori de câte ori se modifică traseele, amplasamentul stațiilor, programul de transport sau alte elemente tehnice ale serviciului.

SC Măgura Park SRL are obligația de a utiliza aceste fișe în activitatea curentă și de a propune actualizarea lor atunci când modificările intervenite în exploatare justifică acest lucru.

HĂRȚILE TRASEELOR, AMPLASAMENTUL STAȚIILOR ȘI INFRASTRUCTURA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL

1. Scopul anexei

Prezenta anexă descrie rețeaua de transport public local propusă pentru Orașul Șimleu Silvaniei și stabilește amplasamentul orientativ al traseelor, stațiilor și principalelor elemente de infrastructură utilizate pentru exploatarea serviciului.

Documentația cartografică are rolul de a:

- identifica traseele de circulație;
- localiza stațiile de îmbarcare/debarcare;
- evidenția depoul și infrastructura de încărcare;
- fundamenta exploatarea tehnică a serviciului;
- permite actualizarea ulterioară a rețelei.

2. Rețeaua de transport

Rețeaua este formată din trei trasee principale:

Traseu	Lungime pe sens	Lungime tur-retur	Curse/zi
Traseul nr. 1	8,40 km	16,80 km	2
Traseul nr. 2	7,50 km	15,00 km	2
Traseul nr. 3	14,00 km	28,00 km	3

Lungimea totală exploatată zilnic este de **147,60 km**, iar lungimea anuală estimată este de **53.874 km**.

3. Descrierea traseelor

Traseul nr. 1

Depou → Cehei → Drumul Pustii → DC96 → DJ108F → Str. Independenței → Str. 1 Decembrie 1918 → Str. Libertății → Str. Simion Bărnuțiu → Str. Mihail Sadoveanu

Asigură legătura dintre zona Depou – Cehei și zona centrală a orașului, deservind principalele instituții publice și zone comerciale.

Traseul nr. 2

Depou → Cehei → Str. Independenței → Str. 1 Decembrie 1918 → Str. Libertății → Str. Simion Bărnuțiu → Str. Mihail Sadoveanu

Pe sensul retur, traseul include DJ108F, DC96 și Drumul Pustii, asigurând o acoperire mai bună a zonelor rezidențiale.

Traseul nr. 3

Depou → Cehei → Str. Independenței → Str. Partizanilor → Str. Horea → Pericei

Acest traseu deservește legătura dintre zona urbană și localitatea Pericei, facilitând accesul către centrul administrativ și serviciile publice.

4. Amplasamentul stațiilor

Stațiile sunt amplasate astfel încât să asigure accesibilitate pietonală și deservirea principalelor puncte de interes.

Nr	Denumire	Traseu	Traseu	Traseu
.	stație	I 1	I 2	I 3
1	Depou	✓	✓	✓
2	Cehei	✓	✓	✓
3	Drumul Pustii	✓	✓	-

			(retur)	
4	Independențe i	✓	✓	✓
5	Str. 1 Decembrie 1918 (Centru)	✓	✓	✓ (retur)
6	Libertății	✓	✓	-
7	Simion Bărnuțiu	✓	✓	-
8	Mihail Sadoveanu	✓	✓	-
9	Partizanilor	-	-	✓
10	Horea	-	-	✓
11	Pericei	-	-	✓

5. Infrastructura de exploatare

Serviciul utilizează următoarele elemente de infrastructură:

- depoul Operatorului Orășenesc;
- platforma de garare a autobuzelor;
- stațiile de încărcare pentru autobuze electrice;
- rețeaua de stații pentru călători;
- infrastructura rutieră existentă.

Toate aceste elemente sunt proprietatea sau se află în administrarea Orașului Șimleu Silvaniei și sunt destinate exclusiv exploatării serviciului public de transport local.

6. Amplasamentul stațiilor de încărcare

Stațiile de încărcare realizate prin PNRR sunt amplasate în incinta depoului și permit

încărcarea zilnică a celor trei autobuze electrice.

Caracteristicile infrastructurii permit:

- încărcarea simultană a vehiculelor;
- monitorizarea consumului de energie;
- exploatarea în condiții de siguranță;
- extinderea ulterioară a capacității, dacă va fi necesar.

7. Hărți și planșe

Documentația tehnică va cuprinde următoarele planșe:

- Planșa H1 – Rețeaua completă a transportului public local;
- Planșa H2 – Traseul nr. 1;
- Planșa H3 – Traseul nr. 2;
- Planșa H4 – Traseul nr. 3;
- Planșa H5 – Amplasamentul stațiilor;
- Planșa H6 – Amplasamentul depoului și al stațiilor de încărcare;
- Planșa H7 – Suprapunerea traseelor peste rețeaua stradală.

Aceste planșe vor fi realizate la scara adecvată (1:5.000 sau 1:10.000, după caz) pe baza planurilor cadastrale sau GIS ale Orașului Șimleu Silvaniei și vor face parte integrantă din documentația aprobată de Consiliul Local.

8. Codificarea stațiilor

În vederea exploatării și monitorizării serviciului, fiecărei stații i se va atribui un cod unic.

Cod	Stație
ST-001	Depou
ST-002	Cehei
ST-003	Drumul Pustii

ST-004	Independenței
ST-005	Str. 1 Decembrie 1918
ST-006	Libertății
ST-007	Simion Bărnuțiu
ST-008	Mihail Sadoveanu
ST-009	Partizanilor
ST-010	Horea
ST-011	Pericei

9. Dispoziții finale

Prezenta anexă va fi actualizată ori de câte ori intervin modificări privind traseele, amplasamentul stațiilor, infrastructura de exploatare sau programul de transport.

Hărțile și planșele vor constitui documente oficiale de lucru pentru SC Măgura Park SRL și pentru autoritatea administrației publice locale și vor fi anexate Hotărârii Consiliului Local privind aprobarea serviciului public de transport local.

BUGETUL DE VENITURI ȘI CHELTUIELI (BVC) ȘI FLUXUL DE NUMERAR (CASH FLOW)

1. Obiectivul anexei

Prezenta anexă prezintă proiecția economico-financiară a serviciului public de transport local organizat în regim de gestiune directă prin SC Măgura Park SRL al Orașului Șimleu Silvaniei.

Analiza este realizată pentru o perioadă de **5 ani**, în concordanță cu durata contractului de delegare gestiune servicii publice și are la bază:

- exploatarea a 3 autobuze electrice;
- infrastructura de încărcare realizată prin PNRR;
- 53.874 km/an;
- 250 călători/zi în primul an, cu o creștere anuală estimată de 4%;
- actualizarea anuală a costurilor cu aproximativ 3%.

2. Ipoteze de calcul

Indicator	Valoare
Număr autobuze	3
Km/an	53.874
Consum mediu energie	1,25 kWh/km
Consum anual energie	67.343 kWh
Preț energie (anul 1)	1,35 lei/kWh
Tarif mediu călătorie	4 lei
Călători/zi (anul 1)	250
Durata contractului	5 ani

3. Bugetul de venituri și cheltuieli – Anul 1

Venituri

Categoria	Valoare (lei)
Bilete și abonamente	365.000
Compensație estimată	414.913
Total venituri	779.913

Cheltuieli

Categoria	Valoare (lei)
Personal	390.000
Energie electrică	90.913
Mentenanță și revizii	120.000
Asigurări	45.000
Anvelope și consumabile	30.000
Curățenie	18.000
Sisteme IT și GPS	20.000
Cheltuieli administrative	60.000
Alte cheltuieli	6.000
Total cheltuieli	779.913

Rezultatul exercițiului: **0 lei** (echilibru financiar, compensația acoperind costul net al obligațiilor de serviciu public).

4. Proiecția BVC pe 5 ani

Indicator	2027	2028	2029	2030	2031
Venituri proprii	365.000	379.600	394.784	410.575	427.000

Compensație	414.913	423.400	432.216	441.425	451.000
Total venituri	779.913	803.000	827.000	852.000	878.000
Cheltuieli totale	779.913	803.000	827.000	852.000	878.000
Rezultat	0	0	0	0	0

5. Structura cheltuielilor

Categoria	Pondere (%)
Personal	50,0
Energie electrică	11,7
Mentenanță	15,4
Asigurări	5,8
Consumabile și anvelope	3,8
Curățenie	2,3
IT și GPS	2,6
Administrativ	7,7
Alte cheltuieli	0,7

Cheltuielile cu personalul reprezintă componenta principală a costului total, urmate de mentenanță și consumul de energie.

6. Fluxul de numerar (Cash Flow)

Anul 1

Luna	Încasări (lei)	Plăți (lei)	Sold lunar (lei)
Ianuarie	64.993	64.993	0
Februarie	64.993	64.993	0

Martie	64.993	64.993	0
Aprilie	64.993	64.993	0
Mai	64.993	64.993	0
Iunie	64.993	64.993	0
Iulie	64.993	64.993	0
August	64.993	64.993	0
Septembrie	64.993	64.993	0
Octombrie	64.993	64.993	0
Noiembrie	64.993	64.993	0
Decembrie	64.990	64.990	0

În practică, încasările din bilete și compensația nu vor avea o distribuție perfect uniformă, însă pentru fundamentarea studiului s-a utilizat o repartizare liniară.

7. Fluxul de numerar pe perioada 2027–2031

An	Încasări (lei)	Plăți (lei)	Sold (lei)
2027	779.913	779.913	0
2028	803.000	803.000	0
2029	827.000	827.000	0
2030	852.000	852.000	0
2031	878.000	878.000	0

Fluxul de numerar evidențiază un echilibru financiar, specific unui serviciu public finanțat prin venituri proprii și compensație.

8. Indicatori economico-financiari

Indicator	Valoare
Cost total/km	14,48 lei
Cost/călător	8,55 lei
Venit propriu/călător	4,00 lei
Grad de acoperire a costurilor din venituri proprii	46,8 %
Pondere compensație în venituri	53,2 %

9. Analiza lichidității

Pentru asigurarea continuității serviciului, SC Măgura Park SRL trebuie să mențină un fond de rulment care să acopere cel puțin o lună de cheltuieli operaționale.

Valoare orientativă:

≈ 65.000 lei

Acest fond permite acoperirea decalajelor temporare dintre efectuarea plăților și încasarea compensației.

10. Concluzii

Bugetul de venituri și cheltuieli și fluxul de numerar demonstrează că serviciul poate fi exploatat în condiții de echilibru financiar, cu respectarea obligațiilor de serviciu public și a prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Monitorizarea periodică a costurilor și veniturilor va permite actualizarea anuală a compensației și menținerea sustenabilității financiare a serviciului.

ANALIZA COST–BENEFICIU (CBA)

1. Scopul analizei

Analiza cost–beneficiu (Cost Benefit Analysis – CBA) are rolul de a evalua eficiența economică și socială a înființării serviciului public de transport local în Orașul Șimleu Silvaniei.

Analiza urmărește compararea costurilor necesare organizării și exploatării serviciului cu beneficiile generate pentru comunitate pe durata contractului de delegare gestiune servicii publice.

Perioada de analiză este de **5 ani**, corespunzătoare duratei contractului.

2. Obiectivele analizei

Prin implementarea serviciului se urmăresc:

- creșterea mobilității populației;
- valorificarea investițiilor realizate prin PNRR;
- reducerea utilizării autoturismelor personale;
- reducerea emisiilor poluante;
- creșterea accesibilității serviciilor publice;
- dezvoltarea mobilității urbane durabile.

3. Ipotezele de calcul

Indicator	Valoare
Durata analizei	5 ani
Autobuze electrice	3
Km/an	53.874
Călători/an (anul 1)	91.250

Creștere anuală călători	4 %
Cost anual exploatare	779.913 lei
Actualizare costuri	3 %/an
Rata de actualizare utilizată	5 %

4. Costurile proiectului

Costuri de investiții

Investițiile în:

- autobuze electrice;
- stațiile de încărcare;
- infrastructura aferentă,

au fost realizate prin Planul Național de Redresare și Reziliență și nu reprezintă costuri directe ale Operatorului Orașenesc în perioada de analiză.

Prin urmare, analiza se concentrează asupra costurilor de exploatare.

Costuri de exploatare

Categoria	Valoare anuală (lei)
Personal	390.000
Energie electrică	90.913
Mentenanță	120.000
Asigurări	45.000
Consumabile	30.000
Curățenie	18.000
IT și GPS	20.000

Administrativ	60.000
Alte cheltuieli	6.000
Total	779.913

5. Beneficiile economice

Implementarea serviciului generează următoarele beneficii:

- utilizarea investițiilor realizate prin PNRR;
- reducerea costurilor de deplasare pentru populație;
- creșterea atractivității economice a orașului;
- îmbunătățirea accesului la locurile de muncă;
- reducerea costurilor asociate utilizării autoturismelor personale.

Estimarea valorii acestor beneficii pe perioada de analiză:

Beneficiu	Valoare estimată (5 ani)
Economii pentru utilizatori	950.000 lei
Creșterea mobilității forței de muncă	350.000 lei
Valorificarea investiției publice	Beneficiu strategic (necuantificat financiar în această analiză)

6. Beneficiile sociale

Implementarea serviciului conduce la:

- creșterea accesului la educație;
- îmbunătățirea accesului la servicii medicale;
- reducerea excluziunii sociale;
- creșterea mobilității persoanelor vârstnice;

- facilitarea transportului persoanelor cu dizabilități.

Aceste beneficii sunt dificil de exprimat în termeni monetari, dar reprezintă obiective esențiale ale unui serviciu public.

7. Beneficiile de mediu

Exploatarea autobuzelor electrice contribuie la:

- reducerea emisiilor de CO₂;
- reducerea emisiilor de NOx și particule;
- diminuarea poluării fonice;
- îmbunătățirea calității aerului.

Aceste efecte contribuie la atingerea obiectivelor asumate prin PNRR și prin strategiile de mobilitate urbană durabilă.

8. Analiza financiară

Costuri totale estimate

An	Costuri (lei)
2027	779.913
2028	803.000
2029	827.000
2030	852.000
2031	878.000

Total costuri pe perioada de analiză:

4.139.913 lei.

Venituri estimate

An	Venituri proprii (lei)
----	------------------------

2027	365.000
2028	379.600
2029	394.784
2030	410.575
2031	427.000

Total venituri proprii:

1.976.959 lei

Diferența este acoperită prin compensația pentru obligațiile de serviciu public.

9. Analiza economică

Principalele efecte economice sunt:

- reducerea utilizării autoturismelor;
- reducerea costurilor de transport suportate de populație;
- creșterea eficienței mobilității urbane;
- utilizarea investițiilor finanțate din fonduri europene;
- creșterea atractivității orașului.

10. Analiza de sensibilitate

Au fost analizate trei scenarii.

Scenariul pesimist

- 180 călători/zi;
- creșterea costurilor cu energia cu 15%;
- creșterea necesarului de compensație.

Scenariul realist

- 250 călători/zi;

- evoluția estimată a costurilor și veniturilor;
- menținerea echilibrului financiar.

Scenariul optimist

- 350 călători/zi;
- creșterea veniturilor proprii;
- reducerea ponderii compensației în costul total.

În toate scenariile, serviciul își menține justificarea ca serviciu public de interes economic general.

11. Analiza cost–beneficiu calitativă

Domeniu	Beneficii identificate
Social	Mobilitate, acces la servicii, incluziune socială
Economic	Valorificarea investițiilor, reducerea costurilor individuale de transport, sprijin pentru economia locală
Mediu	Reducerea emisiilor, reducerea zgomotului, promovarea mobilității durabile
Instituțional	Control public, monitorizare, eficiență administrativă

12. Concluzii

Analiza cost–beneficiu evidențiază faptul că implementarea serviciului public de transport local generează beneficii economice, sociale și de mediu care justifică organizarea acestuia.

Principalele concluzii sunt:

- investițiile realizate prin PNRR sunt valorificate prin punerea în exploatare a serviciului;
- beneficiile pentru comunitate depășesc costurile suportate de autoritatea publică;

- serviciul contribuie la dezvoltarea mobilității urbane durabile și la reducerea impactului asupra mediului;
- organizarea serviciului în regim de gestiune directă prin SC Măgura Park SRL reprezintă soluția optimă pentru Orașul Șimleu Silvaniei.

Analiza confirmă oportunitatea implementării serviciului și susține acordarea compensației pentru obligațiile de serviciu public în condițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

METODOLOGIA DE CALCUL A COMPENSAȚIEI PENTRU ÎNDEPLINIREA OBLIGAȚIILOR DE SERVICIU PUBLIC

1. Obiectul anexei

Prezenta anexă stabilește metodologia de calcul a compensației acordate Operatorului Orășenesc pentru prestarea serviciului public de transport local de persoane în Orașul Șimleu Silvaniei.

Metodologia este elaborată în conformitate cu:

- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale;
- Contractul de delegare gestiune directă încheiat între Orașul Șimleu Silvaniei și SC Măgura Park SRL.

2. Principii generale

Compensația reprezintă suma acordată Operatorului Orășenesc pentru acoperirea costului net generat de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public.

Compensația trebuie să respecte următoarele principii:

- legalitate;
- transparență;
- proporționalitate;
- eficiență economică;
- nediscriminare;
- evitarea supracompensării.

Compensația nu constituie un ajutor acordat fără justificare, ci acoperă exclusiv costurile eligibile care nu pot fi recuperate din veniturile obținute din exploatarea serviciului, la care se poate adăuga un profit rezonabil, dacă acesta este prevăzut

contractual.

3. Costurile eligibile

În calculul compensației sunt incluse numai costurile direct atribuibile serviciului public.

A. Cheltuieli cu personalul

- salarii;
- contribuții obligatorii;
- instruire profesională;
- medicina muncii;
- echipamente individuale de protecție.

B. Cheltuieli de exploatare

- energie electrică;
- întreținere și reparații;
- piese de schimb;
- anvelope;
- materiale consumabile;
- produse pentru igienizare.

C. Servicii

- asigurări;
- verificări tehnice;
- servicii IT și comunicații;
- monitorizare GPS;
- servicii juridice și audit;
- servicii bancare.

D. Cheltuieli administrative

- utilități;

- papetărie;
- telefonie;
- software;
- alte cheltuieli indirecte repartizate conform contabilității analitice.

Nu se includ cheltuieli fără legătură directă cu prestarea serviciului.

4. Veniturile eligibile

La determinarea compensației se iau în considerare toate veniturile generate de serviciu, inclusiv:

- venituri din bilete;
- venituri din abonamente;
- decontări pentru facilități tarifare, conform legislației;
- venituri din publicitate (dacă există);
- alte venituri direct atribuibile serviciului.

5. Formula de calcul

Compensația anuală se calculează utilizând relația:

Compensație = Costuri eligibile – Venituri eligibile + Profit rezonabil (dacă este prevăzut contractual)

În lipsa unui profit rezonabil prevăzut în contract, compensația acoperă exclusiv diferența dintre costurile eligibile și veniturile eligibile.

6. Exemplu de calcul – anul 2027

Costuri eligibile

Categoria	Valoare (lei)
Personal	390.000

Energie electrică	90.913
Mentenanță și reparații	120.000
Asigurări	45.000
Consumabile și anvelope	30.000
Curățenie	18.000
IT și monitorizare	20.000
Administrativ	60.000
Alte cheltuieli	6.000
Total costuri eligibile	779.913

Venituri eligibile

Categoria	Valoare (lei)
Bilete și abonamente	365.000
Alte venituri	0
Total venituri eligibile	365.000

Compensație

$779.913 - 365.000 = 414.913$ lei

Aceasta reprezintă valoarea estimată a compensației pentru primul an de exploatare.

7. Mecanismul de plată

Compensația se acordă în baza contractului de delegare gestiune directă și poate fi plătită:

- lunar, în tranșe egale estimate, cu regularizare anuală;
- trimestrial, în funcție de prevederile contractuale.

Plata se realizează pe baza documentelor justificative prezentate de SC Măgura Park SRL și aprobate de autoritatea administrației publice locale.

8. Regularizarea anuală

La încheierea fiecărui exercițiu financiar, SC Măgura Park SRL va prezenta:

- situația costurilor eligibile;
- situația veniturilor realizate;
- numărul de kilometri efectuați;
- numărul de călători transportați;
- documentele justificative.

Pe baza acestor informații, autoritatea locală va calcula compensația finală.

În cazul în care s-au acordat sume mai mari decât cele justificate, diferența va fi recuperată sau compensată în exercițiul financiar următor.

9. Mecanisme pentru evitarea supracompensării

În vederea respectării Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 se vor aplica următoarele măsuri:

- contabilitate analitică separată pentru serviciul de transport public;
- evidențiere distinctă a costurilor și veniturilor;
- verificarea anuală a documentelor justificative;
- audit intern sau extern, după caz;
- monitorizarea indicatorilor economici și de performanță.

Compensația nu poate depăși costul net al obligației de serviciu public.

10. Indicatori utilizați

Indicator	UM
Km realizați	km
Călători transportați	persoane

Cost total	lei
Cost/km	lei/km
Cost/călător	lei/persoană
Venituri proprii	lei
Compensație	lei
Grad de acoperire a costurilor	%

Acești indicatori sunt utilizați la calculul și verificarea compensației.

11. Revizuirea compensației

Compensația poate fi actualizată în următoarele situații:

- modificarea programului de transport;
- modificarea numărului de kilometri contractați;
- schimbări legislative cu impact asupra costurilor;
- variații semnificative ale prețului energiei electrice;
- modificări salariale impuse prin acte normative;
- modificarea tarifelor aprobate de Consiliul Local.

Actualizarea se va realiza prin act adițional la contractul de delegare și cu respectarea prevederilor legale.

12. Concluzii

Metodologia de calcul a compensației prezentată în această anexă asigură un mecanism transparent, verificabil și conform cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Aplicarea acestei metodologii garantează:

- acoperirea costurilor eligibile ale serviciului;
- utilizarea eficientă a fondurilor publice;

- evitarea supracompensării Operatorului Orășenesc;
- menținerea echilibrului financiar al serviciului;
- respectarea obligațiilor de serviciu public asumate prin contract.

ORGANIGRAMA, SCHEMA DE PERSONAL ȘI ORGANIZAREA OPERATORULUI ORĂȘENESC PENTRU PRESTAREA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL

1. Scopul anexei

Prezenta anexă stabilește structura organizatorică minimă necesară pentru exploatarea serviciului public de transport local de persoane de către SC Măgura Park SRL al Orașului Șimleu Silvaniei.

Organizarea propusă urmărește:

- asigurarea continuității serviciului;
- respectarea legislației muncii;
- utilizarea eficientă a resurselor;
- exploatarea în siguranță a autobuzelor electrice;
- monitorizarea permanentă a indicatorilor de performanță.

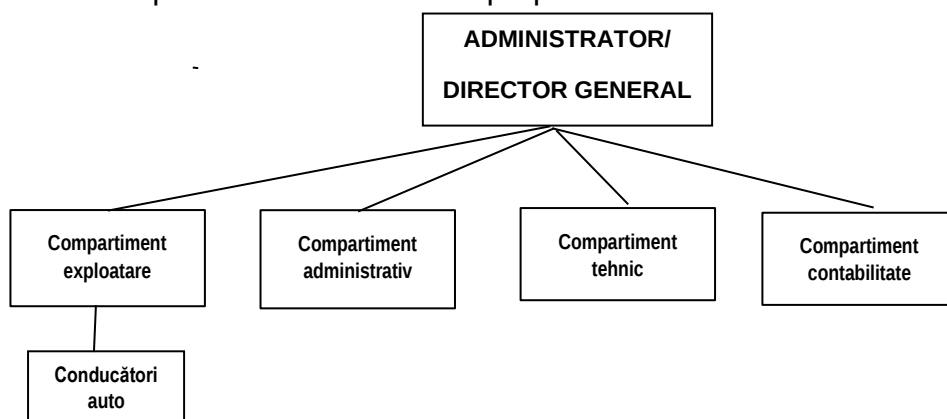
2. Principii de organizare

SC Măgura Park SRL își va desfășura activitatea pe baza următoarelor principii:

- eficiență economică;
- continuitatea serviciului;
- siguranța circulației;
- protecția mediului;
- orientarea către utilizator;
- transparența administrării patrimoniului public.

3. Structura organizatorică

Pentru exploatarea serviciului se propune următoarea structură minimă:



În funcție de dezvoltarea serviciului, structura poate fi extinsă prin înființarea unui compartiment de dispecerat și a unui compartiment de relații cu publicul.

4. Schema de personal

4.1 Personal minim recomandat

Funcție	Număr posturi	Observații
Coordonator exploatare	1	Planificare și monitorizare
Conducători auto	5	Asigură exploatarea în schimburi și acoperirea concediilor
Personal administrativ	1	Evidență documente, relații cu publicul
Contabil	1*	Poate fi asigurat prin structura existentă sau externalizat
Mecanic/electrician	1*	Poate fi personal propriu sau contract de mentenanță
Total personal recomandat	8	(6 posturi permanente + 2 funcții ce pot fi asigurate prin alte forme de organizare)

* În funcție de modul de organizare al Operatorului Orășenesc.

5. Atribuțiile principale

Coordonator exploatare

- organizează activitatea zilnică;
- întocmește graficele de circulație;
- monitorizează indicatorii de performanță;
- coordonează personalul de exploatare;

- întocmește rapoartele către autoritatea locală.

Conducători auto

- efectuează cursele conform programului;
- verifică zilnic starea tehnică a autobuzului;
- completează documentele de parcurs;
- informează asupra incidentelor și defecțiunilor;
- respectă regulile de circulație și procedurile interne.

Personal administrativ

- gestionează documentele serviciului;
- evidențiază reclamațiile și sesizările;
- întocmește situațiile statistice;
- sprijină activitatea de raportare.

Contabil

- ține evidența contabilă distinctă a serviciului;
- urmărește veniturile și cheltuielile;
- întocmește situațiile financiare;
- participă la calculul compensației.

Mecanic / electrician

- efectuează verificările tehnice curente;
- urmărește starea autobuzelor;
- coordonează activitățile de mentenanță;
- verifică funcționarea infrastructurii de încărcare.

6. Organizarea timpului de lucru

Serviciul se organizează astfel încât să respecte:

- Codul muncii;
- legislația privind timpul de conducere și repaus;
- regulamentul intern al Operatorului Orășenesc.

Programul personalului va fi stabilit prin grafice lunare de lucru.

7. Planul de instruire

Operatorul va asigura anual programe de instruire privind:

- conducerea economică a autobuzelor electrice;
- exploatarea stațiilor de încărcare;
- siguranța circulației;
- acordarea primului ajutor;
- relația cu publicul;
- protecția mediului.

8. Cerințe privind competența profesională

Personalul trebuie să dețină calificările și autorizațiile prevăzute de legislația în vigoare.

Conducătorii auto trebuie să dețină:

- permis de conducere categoria D;
- atestat profesional pentru transport persoane;
- avize medicale și psihologice valabile.

9. Organizarea activității de exploatare

Operatorul va organiza activitatea astfel încât să asigure:

- continuitatea serviciului pe întreaga perioadă contractuală;
- utilizarea eficientă a celor trei autobuze electrice;
- monitorizarea zilnică a activității;
- intervenția rapidă în caz de defecțiuni;
- raportarea indicatorilor de performanță către autoritatea locală.

10. Relația cu autoritatea administrației publice locale

SC Măgura Park SRL va transmite periodic autorității competente:

- rapoarte lunare de activitate;
- situații privind kilometrii realizați;
- situații privind numărul de călători;
- rapoarte financiare;
- propuneri de îmbunătățire a serviciului.

Autoritatea administrației publice locale va monitoriza modul de îndeplinire a obligațiilor de serviciu public și respectarea indicatorilor de performanță.

11. Organigrama funcțională

Compartiment	Număr posturi
Conducere și coordonare	1
Exploatare (șoferi)	5
Administrativ	1
Contabilitate*	1
Mentenanță*	1

* Poate fi organizată ca structură proprie sau prin contracte de prestări servicii, în funcție de resursele Operatorului Orășenesc.

12. Concluzii

Structura organizatorică propusă permite exploatarea serviciului public de transport local în condiții de siguranță, eficiență și continuitate.

Organigrama este adaptată dimensiunii actuale a serviciului (3 autobuze electrice și 3 trasee), dar poate fi dezvoltată pe măsura extinderii rețelei de transport, a creșterii numărului de curse sau a diversificării serviciilor oferite.

Prin această organizare se asigură capacitatea Operatorului Orășenesc de a îndeplini obligațiile de serviciu public asumate prin contractul de delegare gestiune și de a utiliza eficient patrimoniul public pus la dispoziție de Orașul Șimleu Silvaniei.

REGISTRUL RISCURILOR ȘI PLANUL DE MANAGEMENT AL RISCURILOR

1. Scopul anexei

Prezenta anexă stabilește metodologia de identificare, evaluare, monitorizare și gestionare a riscurilor aferente organizării și exploatării serviciului public de transport local de persoane în Orașul Șimleu Silvaniei.

Managementul riscurilor urmărește:

- asigurarea continuității serviciului;
- reducerea probabilității producerii unor evenimente nedorite;
- limitarea impactului financiar și operațional;
- protejarea patrimoniului public;
- îmbunătățirea procesului decizional.

2. Metodologia de evaluare

Riscurile au fost evaluate în funcție de:

- **Probabilitate (P):**
 - o 1 – redusă;
 - o 2 – medie;
 - o 3 – ridicată.
- **Impact (I):**
 - o 1 – redus;
 - o 2 – mediu;
 - o 3 – ridicat.

Scorul riscului se determină prin formula:

$$R = P \times I$$

Scor

Nivel risc

1–2	Redus
3–4	Mediu
6–9	Ridicat

3. Registrul riscurilor

Nr.	Risc identificat	P	I	Scor	Nivel	Măsuri de control
1	Defecțiuni ale autobuzelor electrice	2	3	6	Ridicat	Mentenanță preventivă, contract de service
2	Defecțiuni la stațiile de încărcare	2	3	6	Ridicat	Revizii periodice, piese de schimb disponibile
3	Înteruperea alimentării cu energie electrică	2	3	6	Ridicat	Plan de continuitate, colaborare cu distribuitorul
4	Creșterea prețului energiei	3	2	6	Ridicat	Contracte pe termen mediu, eficientizarea consumului
5	Număr redus de călători	2	2	4	Mediu	Campanii de promovare, adaptarea programului
6	Creșterea costurilor salariale	3	2	6	Ridicat	Revizuirea anuală a BVC și a compensației
7	Lipsa conducătorilor auto	2	3	6	Ridicat	Recrutare permanentă și formare profesională
8	Accidente rutiere	1	3	3	Mediu	Instruire, monitorizare GPS, verificări tehnice
9	Acte de vandalism	2	2	4	Mediu	Supraveghere video, colaborare cu Poliția Locală
10	Modificări legislative	2	2	4	Mediu	Monitorizarea legislației și actualizarea documentelor

4. Riscuri financiare

Risc	Impact estimat	Măsuri
Întârzierea plății compensației	Probleme de lichiditate	Fond de rulment, planificare financiară
Creșterea inflației	Majorarea costurilor	Actualizarea anuală a BVC
Reducerea veniturilor din bilete	Creșterea necesarului de compensație	Politică tarifară și promovarea serviciului
Cheltuieli neprevăzute	Dezechilibru bugetar	Fond pentru cheltuieli neprevăzute

5. Riscuri operaționale

Principalele riscuri operaționale sunt:

- indisponibilitatea unui autobuz;
- întârzieri în trafic;
- condiții meteorologice severe;
- avarii ale infrastructurii rutiere;
- disfuncționalități ale sistemelor informatice.

Măsuri recomandate:

- plan de continuitate a activității;
- monitorizare GPS;
- verificări zilnice înainte de plecarea în traseu;
- planificarea mentenanței preventive;
- proceduri de intervenție rapidă.

6. Riscuri privind resursele umane

Risc	Măsuri de prevenire
Fluctuația personalului	Politică de retenție și salarizare competitivă
Lipsa calificării	Programe periodice de instruire
Absențe neplanificate	Personal de rezervă și planificare flexibilă
Nerespectarea procedurilor	Instruire și controale interne

7. Riscuri privind mediul

Exploatarea serviciului poate fi influențată de:

- temperaturi extreme;
- fenomene meteorologice severe;
- întreruperi ale alimentării cu energie.

Măsuri propuse:

- monitorizarea stării bateriilor;
- adaptarea programului în condiții meteo dificile;
- verificarea periodică a infrastructurii de încărcare.

8. Planul de răspuns la risc

Pentru fiecare risc major vor fi stabilite:

- persoana responsabilă;
- măsurile preventive;
- măsurile corective;
- termenul de implementare;
- indicatorii de monitorizare.

Exemplu:

Risc	Responsabil	Măsură imediată
------	-------------	-----------------

Defecțiuni autobuz	Coordonator exploatare	Retragere din circulație și înlocuire dacă este posibil
Defecțiuni stație încărcare	Compartiment tehnic	Intervenție și notificarea furnizorului
Accident rutier	Conducător auto și coordonator	Aplicarea procedurilor interne și informarea autorităților

9. Monitorizarea riscurilor

Registrul riscurilor va fi analizat:

- lunar, la nivel operațional;
- trimestrial, de conducerea Operatorului Orășenesc;
- anual, împreună cu autoritatea administrației publice locale.

În urma analizei se vor actualiza:

- nivelul de risc;
- măsurile de control;
- persoanele responsabile;
- planurile de acțiune.

10. Indicatori de monitorizare

Indicator	Frecvență
Număr defecțiuni tehnice	Lunar
Număr accidente	Lunar
Număr reclamații	Lunar
Disponibilitatea flotei	Lunar

Respectarea programului de transport	Lunar
Evoluția costurilor	Trimestrial
Gradul de ocupare	Trimestrial
Revizuirea registrului riscurilor	Anual

11. Concluzii

Analiza riscurilor evidențiază că principalele amenințări pentru exploatarea serviciului sunt legate de:

- funcționarea autobuzelor electrice și a infrastructurii de încărcare;
- evoluția costurilor cu energia și personalul;
- disponibilitatea resurselor umane.

Prin implementarea măsurilor de prevenire și monitorizare propuse, nivelul de risc poate fi redus la un nivel acceptabil, asigurând continuitatea și calitatea serviciului public de transport local.

Registrul riscurilor reprezintă un instrument de management care va fi actualizat periodic pe întreaga durată a contractului de delegare gestiune.

Direcția investiții, dezvoltare și proiecte,
Director executiv,
BAL GABRIEL-SORIN

Direcția financiar-economică,
Director executiv,
BALOG CRINA-GEORGIANA

C.M.A./C.M.A.