

STRATEGIA DE DEZVOLTARE DURABILA
A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL
DE CALATORI
IN MUNICIPIUL RAMNICU VALCEA

2009 – 2015



Capitolul I. INTRODUCERE

Serviciul de transport local urban si preurban de persoane a suferit transformari substantiale dupa anul 1990, ca urmare a schimbarilor profunde aparute in economia romaneasca datorita tranzitiei acesteia catre o economie de piata. Dupa declinul suferit la sfirsitul anilor 1980, serviciul de transport local a cunoscut o revigorare in perioada 1990 – 1996, dupa care a urmat o perioada de stagnare cu usoare tendinte de declin pina la nivelul anului 2000.

Dupa anul 2001 se remarca o diversificare a acestui serviciu datorita aparitiei transportului cu microbuze si dezvoltarii semnificative a transportului in regim de taxi. Tinind cont de faptul ca nivelul economic si social al unui oras se reflecta si in calitatea serviciului de transport local de persoane, este oportuna elaborarea unei strategii pentru serviciul de transport local de calatori, avind la baza analiza situatiei existente. Astfel se pot crea scenarii de modernizare si dezvoltare a acestui serviciu care sa determine luarea unor importante decizii cu privire la directiile de analiza pentru municipiul Rm Valcea.

Aceasta analiza pleaca de la ideea ca serviciul de transport local este un serviciu de utilitate sociala influentind direct calitatea vietii intr-un oras, prin asigurarea dreptului fundamental la mobilitate a oricarui cetatean. Avind in vedere ca transportul local este asemanator cu sistemul sanguin al corpului uman, el este foarte sensibil la orice modificari ale structurii economice si sociale ale unui oras.

Prevederile standardului ISO 9001/2000 aseaza clientul in centrul oricarei activitati, iar nivelul calitativ al acestei activitati trebuie sa primeze. Furnizarea serviciului de transport local de persoane oricarui cetatean, indiferent de virsta, origine sociala, sex, etnie etc., de o maniera performanta si nediscriminatorie, reprezinta o conditie necesara pentru indeplinirea obligatiilor asumate de Romania in calitate de stat membru al Uniunii Europene.

Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public este parte componenta a dezvoltarii durabile a municipiului Rm Valcea prin oferirea de servicii economice si sociale tuturor locuitorilor comunitatii fara compromiterea viabilitatii sistemelor naturale, sociale si economice.

Prezenta strategie plaseaza serviciul de transport in sfera activitatilor de interes economic local, asa cum sunt ele definite de Carta Alba a Politicii de Transport in Europa pina in anul 2010. Aceasta Carta defineste conceptul european de transport, cu referire la transportul local, avind la baza urmatoarele obiective:

? descentralizarea serviciilor publice si preluarea lor de catre autoritatile locale pentru asigurarea unei calitati corespunzatoare cerintelor populatiei;



Strategia de dezvoltare durabila a serviciului de transport public local de calatori in Municipiul Ramnicu Valcea

- ? extinderea serviciului de transport local si pentru zona preurbana, marind astfel gradul de acces al populatiei la acest serviciu;
- ? restructurarea mecanismelor de protectie sociala prin facilitati acordate persoanelor defavorizate si unor categorii sociale;
- ? promovarea principiilor economice de piata, cu asigurarea climatului corespunzator unei concurente loiale;
- ? realizarea de facilitati pentru transportul public local, pentru descurajarea transportului individual;
- ? institutionalizarea creditului local, ca mod de finantare a modernizarii serviciului de transport local;
- ? promovarea parteneriatului social si pregatirea continua a resurselor umane.

Capitolul II. ANALIZA SITUATIEI EXISTENTE

II.1. Aspecte generale

Transportul public local de calatori este caracterizat prin citeva elemente specifice:

- ? este un serviciu de utilitate sociala;
- ? se afla intr-un raport permanent cu autoritatea publica locala;
- ? furnizeaza prestatii de interes colectiv si general.

Acest serviciu functioneaza in baza a doua principii fundamentale:

- ? continuitatea – acest serviciu nu poate fi intrerupt, el trebuind sa satisfaca interese publice in mod continuu;
- ? interesul general trebuie sa primeze in fata celui particular.

Pentru ca acest serviciu public sa functioneze corect intr-un oras si in spiritul celor doua principii fundamentale, este necesar sa se asigure:

- ? organizarea traficului (managementul);
- ? personal specializat;
- ? ansamblu infrastructura/vehicul la standarde acceptabile;
- ? resurse financiare corespunzatoare.

Serviciul de transport public local de calatori din municipiul Rm Valcea a fost influentat, in mod negativ, in ultima perioada de o serie de factori printre care:

- ? dezvoltarea accentuata a transportului cu autoturismele personale;
- ? stagnarea dezvoltarii economice (scaderea numarului locurilor de munca);
- ? cresterea ponderii populatiei sarace (someri, pensionari, etc.);
- ? concurenta neloiala a firmelor care efectueaza transport judetean si care, la intrarea in municipiu, efectueaza transport urban;



Strategia de dezvoltare durabila a serviciului de transport public local de calatori in Municipiul Ramnicu Valcea

? cresterea semnificativa a numarului de taxiuri care activeaza mai mult sau mai putin legal pe teritoriul municipiului.

Ca majoritatea oraselor mici si mijlocii din Romania, municipiul Rm Valcea s-a confruntat cu problema mentinerii sistemului existent de transport local, datorita lipsei fondurilor de dezvoltare.

Acest lucru s-a datorat faptului ca, odata cu descentralizarea, fondurile de investitii nu au fost transferate catre consiliile locale, iar resursele financiare ale autoritatilor locale , de cele mai multe ori insuficiente pentru realizarea tuturoe investitiilor, au fost folosite pentru alte prioritati.

Daca in transportul aerian, fluvial, feroviar si chiar rutier interurban, cursele sunt dimensionate in functie de cererea stabilita prin statistici, transportul urban trebuie sa satisfaca cererea in functie de intervalul dintre doua treceri si nu in functie de capacitatea folosita sau prestabilita, indiferent de ora din zi sau daca este zi lucratoare sau nelucratoare.

Acesta este unul din motivele pentru care in aproape toate metropolele si orasele lumii, transportul public urban este sustinut cu diferenta de tarif – chiar daca salariatii, pensionarii sau somerii au venituri de peste 10 ori mai mari, comparativ cu cele din Romania.

II.2. Starea actuala a serviciului de transport public local de calatori

a. Infrastructura

Reteaua de transport are peste 333 km, cale dubla, deplasarea autobuzelor si microbuzelor efectuindu-se pe retelele stradale din municipiu si localitatile invecinate.

Astfel, in prezent transportul public local de calatori are in exploatare 23 de trasee de autobuz si 5 trasee de microbuz. In cazul transportului cu autobuzele din cele 23 de trasee, 8 sunt de baza (cu o ritmicitate mai mare si desfasurate pe tot parcursul zilei) si 17 sunt secundare (cu o ritmicitate mai mica si executata, de regula, la orele de virf). Se executa zilnic 313 de semicurse reprezentind 5506 km, iar microbuzele executa 215 semicurse si 2304 km zilnic, in care sunt transportati 12.000 de calatori, locuitori ai municipiului din totalul de 111.342.

Calitatea infrastructurii stradale este buna, necesitind existenta unor benzi speciale pentru deplasarea mijloacelor de transport in comun.

b. Parcul de vehicule

Serviciul de transport public se efectueaza cu un numar de 39 autobuze si 9 microbuze. Daca despre microbuze se poate afirma cu certitudine ca ele pot



SC ETA SA

Strategia de dezvoltare durabila a serviciului de transport public local de calatori in Municipiul Ramnicu Valcea

satisface cerintele unui transport civilizat, nu acelasi lucru se poate spune despre autobuze. Majoritatea autobuzelor care lucreaza in serviciul public de transport sunt depasite moral si fizic. Ele sunt construite intre anii 1979 – 1996, iar confortul pe care il asigura este deficitar.

Acest lucru poate fi una din cauzele pentru care numarul de calatori care utilizeaza serviciul de transport public a scazut. Capacitatea de transport este de 4.600 de locuri. Anual fiind transportati un numar de 3.500.000 de calatori platitori si sunt efectuati aproximativ 2.100.000 km din care 500.000 cu microbuzele.

Procesul de modernizare a parcului de autobuze a inceput prin achizitia a 10 autobuze noi, moderne, urmind ca intr-o perioada de maxim 5 ani intregul parc de autobuze sa fie inlocuit. Inlocuirea mijloacelor de transport a calatorilor va urmari indeplinirea cerintelor de calitate, inclusiv pentru persoane cu dizabilitati, dar si a celor de mediu, prin utilizarea de combustibili mai putin poluanti.

II.3. Aspecte legislative

Prin legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 ale carei norme de aplicare au fost aprobate prin Ordinul nr. 353/2007 al Ministerului Internelor si Reformei Administrative s-a stabilit cadrul juridic privind infiintarea, autorizarea si organizarea, gestionarea si finantarea serviciilor de transport public local.

Ministerul Transporturilor a aprobat prin Ordinul 972/2007 Regulamentul cadru pentru efectuarea transportului public local si a caietului de sarcini pentru Serviciile Comunitare de Utilitati Publice aprobat prin Ordinul 272/2007, Normele cadru privind tarifele pentru serviciile de transport public de persoane.

La nivelul minicipiului Rm Valcea, Consiliul Local a aprobat prin Hotaririle nr. 194 si 235 din 2006 modalitatea de subventionare a serviciului public de transport urban de calatori. De asemenea, prin Hotarirea nr. 395/243/2008 s-a aprobat delegarea directa a gestiunii serviciului de transport public local de calatori, operatorului SC ETA SA Rm Valcea.

Se poate afirma ca in prezent, din punct de vedere legislativ, atat la nivel national cit si la nivel local este asigurat cadrul legal de organizare, functionare, finantare si control al serviciului de transport local de calatori.

II.4. Aspecte financiare

Tinind cont de prevederile legilor specifice si de hotaririle Consiliului Local, diferentele de tarif (diferenta dintre pretul real al calatoriei si cel aprobat de Consiliul Local) sunt acordate ca masura de protectie sociala. Se asigura, de asemenea, gratuitati si reduceri de tarif pentru persoanele mentionate in legi speciale sau cele aprobate de Consiliul Local, cum ar fi: pensionari, elevi, persoane cu dizabilitati fizice.



Strategia de dezvoltare durabila a serviciului de transport public local de calatori in Municipiul Ramnicu Valcea

Tarifele de transport in comun cu autobuzele si microbuzele sunt aprobate de Consiliul Local al municipiului Rm Valcea. Sursele de finantare a diferentelor de tarif sau reduceri si gratuitati precum si cele de investitii pentru serviciul de transport in comun sunt aprobate anual prin bugetul consiliului local, in conformitate cu legislatia in vigoare.

Capitolul III. DISFUNCTIONALITATI

III.1. Constrangeri cu privire la modul de organizare al serviciului

Reteaua de transport urban in municipiul Rm Valcea este operationala din anii `50. Ea este organizata in sistem radial datorita modului de asezare a orasului si a configuratiei stradale.

Parcarea autobuzelor si microbuzelor se face la sediul operatorului de transport, iar stationarile pe timpul zilei la dispeceratele organizate pe raza municipiului.

Sediul operatorului de transport se afla la extremitatea sudica a municipiului, ceea ce genereaza multe curse in gol si implicit costuri suplimentare.

Monitorizarea traficului auto se realizeaza de la un dispecerat central si de la mai multe dispecerate zonale, iar comunicatiile se realizeaza prin intermediul telefoanelor mobile existente la dispecerat dar si pe toate autobuzele si microbuzele. Operativitatea interventiilor in trafic este mare datorita acestor posibilitati de comunicare.

III.2. Constrangeri tehnice si tehnologice

Vechimea mare a parcului actual de autobuze impune masuri concrete de reabilitare, prin achizitia de noi mijloace de transport moderne si cu un grad cat mai mic de poluare, in acest sens punandu-se accent pe satisfactia si sanatatea populatiei (inclusiv pentru persoanele cu dizabilitati) . Tipurile de autobuze folosite in acest moment la transportul urban, creaza probleme deosebite si in ceea ce priveste poluarea, intrucit marea majoritate a autobuzelor sunt echipate cu motoare non-euro, cu exceptia celor 10 autobuze noi si a microbuzelor, dar si in ceea ce priveste accesul pentru persoanele cu dizabilitati (cu podea joasa pentru astfel de facilitati fiind doar cele 10 mijloace de transport achizitionate in anul 2005).

O alta directie in care ar trebui orientate investitiile este cea in infrastructura statiilor de imbarcare si debarcare a calatorilor, in special la zonele periferice ale municipiului.



III.3. Constrangeri financiare

In prezent tarifele pentru calatoria pe transportul urban se stabilesc tinind cont si de protectia sociala a calatorului. Gradul de acoperire a cheltuielilor prin incasarile din vanzarea titlurilor de calatorie este de cca 55%. Operatorul de transport in comun, datorita modului de acoperire prin subventie a diferentei de tarif, nu inregistreaza profit din activitatea de transport local.

Sistemul de transport in comun are costuri de exploatare si intretinere care pot depasi uneori limita de suportabilitate a utilizatorilor si nu ofera in totalitate un serviciu de calitate la un pret acceptabil, asa cum este definit un serviciu public prin normele Uniunii Europene.

III.4. Constrangeri sociale

Forta de munca angajata in serviciul de transport public nu beneficiaza pe deplin de conditii de munca si de salarizare prin care sa fie stimulata motivarea unei atitudini adecvate a acestora fata de asteptarile calatorilor.

Pregatirea profesionala este unilaterala, limitata la cerintele actualelor tehnologii. Uzura fizica accentuata a conducatorilor de autobuze face ca, odata cu inaintarea in virsta, performantele acestora sa fie din ce in ce mai scazute, iar folosirea lor pe aceste mijloace de transport pina la limita de pensionare nu constituie un avantaj . Alternative pentru un alt loc de munca pentru aceasta categorie de salariati nu exista.

Concurenta neloiala a firmelor de transport judetean descurajeaza fidelitatea angajatilor operatorului de transport local si, in acest fel, responsabilitatea lor pentru o calitate atragatoare a serviciului de transport scade.

III.5. Concluzii

Serviciul de transport local de calatori se confrunta cu probleme deosebite in special datorita vechimii prea mari a parcului de autobuze.

Experienta a aratat ca atunci cind un sistem se deterioreaza sub un anumit nivel, cheltuielile de mentinere (supravietuire) vor fi mai mari la sfirsitul duratei de viata decit atunci cind sistemul este mentinut in stare buna pina la atingerea unui prag de eficienta.

Pentru dezvoltarea durabila a sistemului de transport local de calatori este necesara parcurgerea a cinci etape esentiale, care se intrepatrund si fara de care pot aparea probleme destul de mari in transportul local de calatori, cu impacturi negative asupra mobilitatii cetateanului si asupra mediului inconjurator.



Strategia de dezvoltare durabila a serviciului de transport public local de calatori in Municipiul Ramnicu Valcea

Aceste etape sunt:

a) *Organizarea orasului pentru asigurarea unui serviciu de transport local eficient*

Aceasta presupune alegerea rutelor de transport local de calatori care sa satisfaca cerintele de mobilitate ale cetatenilor.

Parametrul care este apreciat de client este durata calatoriei, de aceea, pentru micsorarea ei, orasul trebuie pregatit cu cai proprii pentru mijloace de transport in comun de calatori, comanda semafoarelor de catre vehiculele de transport local, dirijarea circulatiei cu prioritate pentru transportul local, si trasee care sa evire trecerile peste calea ferata prin bariere sau semibariere.

In vederea parcurgerii acestei etape de organizare a orasului, trebuie sa se faca un management eficient al traficului si cu prioritate pentru transportul local, salvare, pompieri, taximetre, etc., etapa ce a fost realizata prin intocmirea unui studiu de trafic in anul 2007, care se urmareste in vederea satisfacerii acestor cerinte.

b) *Constituirea autoritatii locale de transport in comun*

Aceasta trebuie sa gestioneze serviciul asigurind planificarea, respectiv finantarea acesteia, cit si accesul tuturor operatorilor de transport local autorizati.

Aceasta etapa organizatorica presupune atit intelegerea particularitatilor serviciului, cit si atragerea de catre Consiliul Local a resurselor de finantare, altele decit cele din venituri rezultate din vinzarea titlurilor de calatorie. Autoritatea de transport public local, trebuie sa analizeze toate rutele de transport pentru a aprecia cerintele clientului si pentru a fi cit mai aproape de sistemul de transport “din poarta in poarta”.

c) *Dotarea cu vehicule si modernizarea infrastructurii*

Serviciul de transport local nu se poate realiza la un nivel de calitate corespunzator daca nu exista vehicule care trebuie sa corespunda principiilor: de aparare a mediului inconjurator, de economie a energiei, de confort si de deservire a tuturor categoriilor de calatori (inclusiv persoanele cu dizabilitati). Securitatea si confortul calatorului sunt principalele obiective ale acestei etape.

d) *Colectarea veniturilor din vinzarea titlurilor de calatorii*

Aceasta etapa este deosebit de importanta in continuitatea si stabilitatea serviciului de transport local. Ea se impune a se adapta continuu in functie de cerintele clientului. Fara o minimizare a cheltuielilor si o maximizare a veniturilor, nu se poate vorbi de un serviciu continuu, sigur, stabil.



e) Pregatirea si perfectionarea personalului

In contractul dintre operator si client, personalul de bord este de fapt executantul contractului. Daca acesta nu respecta principiul satisfacerii clientului, drept cheie a calitatii serviciului, atunci atractivitatea si chiar utilitatea serviciului sunt puse sub semnul intrebării.

Aceasta etapa este definitorie pentru stabilitatea si continuitatea serviciului de transport local, indiferent de cite vehicule dispune acest serviciu din punct de vedere operational.

Capitolul IV. OBIECTIVE PENTRU DEZVOLTAREA DURABILA A SERVICIULUI DE TRANSPORT LOCAL DE CALATORI

IV.1. Principiile care stau la baza strategiei de modernizare si eficientizare a serviciului de transport urban local de calatori

Nivelul de dezvoltare al unui serviciu de transport public urban poate fi masurat prin diverse criterii. Acestea diferentiaza sistemele de transport public aflate la nivele de dezvoltare mai scazute sau mai ridicate astfel:

- ? existenta unui cadru politic coerent;
- ? daca sistemul de transport public, oficial reglementat, raspunde solicitarilor sau, alternativ, daca o parte considerabila a cererii este acoperita de alte mijloace de transport;
- ? existenta unui cadru reglementat pentru acoperirea diferentei de tarif.

Aceste trei criterii arata:

- ? daca exista cadru legislativ adecvat;
- ? daca autoritatea locala a adoptat o conceptie concreta in ceea ce priveste gestionarea transportului local de calatori;
- ? daca autoritatea locala a creat structurile necesare in vederea planificarii, reglementarii si controlului efectiv al acestui serviciu;
- ? daca exista vointa politica de a lua decizii dificile pentru mentinerea tarifelor titlurilor de calatorie la nivele care sa permita operatorilor sa acopere costurile sau sa ia masuri care sa diminueze utilizarea automobilelor private sau transportului local de foarte mica capacitate (taxiuri).

IV.2. Obiective pe termen mediu si lung

Obiectivul general al SC ETA SA este de realizarea unei infrastructuri moderne de transport public urban de calatori, prin reinnoirea si dotarea parcului



SC E I A SA

Strategia de dezvoltare durabila a serviciului de transport public local de calatori in Municipiul Ramnicu Valcea

pina in anul 2015 cu mijloace de transport in comun mai putin poluante (utilizarea de combustibili mai putin polunati) .

Finantarea: Surse externe si buget local

Pentru un numar de 10 mijloace de transport in comun „prietenoase cu mediul” si o reabilitare a statie de captare biogaz din cadrul statiei de epurare ape uzate a municipiului Rm. Valcea, biogaz ce va fi folosit ca si combustibil pentru cele 10 mijloace de transport, s-a depus proiectul „ Reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera prin promovarea transportului urban ecologic in municipiul Rm. Valcea”, prin Innovation Norway - Programul de Cooperare Norvegian, finantare de la bugetul Norvegiei in valoare de aproximativ 4.700.000 euro si o cofinantare de la bugetul local de aproximativ 850.000 euro.

Pentru innoirea totala a parcului se urmaresc alte oportunitati de finantare externa. Toate mijloacele de transport in comun nou achizitionate vor urmari sa respecte conditiile de sanatate a populatiei, prin utilizarea de combustibili mai putin poluanti.

Obiective specifice:

- ? reducerea cantitatii de combustibili conventionali (motorina) obtinuti prin exploatarea resurselor naturale;
- ? reducerea poluarii mediului inconjurator;
- ? cresterea gradului de confort si siguranta al transportului public de persoane, inclusiv a persoanelor cu dizabilitati;
- ? construirea si amplasarea de statii de autobuze sau modernizarea celor existente;
- ? amplasarea in autobuze a sistemului necesar de comunicare a pozitiei fiecarui autobuz prin informatii transmise dispeceratului de monitorizare, in timp real;
- ? amplasarea in zonele cu un flux important de calatori, a unor automate pentru eliberarea abonamentelor si biletelor non stop. Avantajele acestor sisteme sunt legate de reducerea costurilor de distributie, cresterea gradului de distributie a titlurilor de calatorie si facilitatea interactiunii dintre operatorul de transport si calator.
- ? amplasarea in statiile de autobuz cu un flux mare de calatori a sistemelor ”street display sistem” conectate la dispeceratul de monitorizare a flotei, oferind astfel date concrete privind timpul ramas pina la sosirea in statie a urmatoarelor autobuze;
- ? modificarea modalitatii de executare a transportului de calatori in sensul utilizarii autobuzelor pe toate traseele urbane cu un flux mare de calatori, pentru traseele secundare si sau greu accesibile se pot folosi autovehicule de tip microbuz sau



Strategia de dezvoltare durabila a serviciului de transport public local de calatori in Municipiul Ramnicu Valcea

midibus;

? extinderea retelelor de transport în comun cu cel puțin două trasee orientate spre și dinspre noile zone de dezvoltare urbană.

Principalele obiective strategice pe termen lung în serviciul de transport local de călători sunt:

- îndeplinirea exigențelor impuse prin directivele Uniunii Europene;
- asigurarea accesului populației la serviciul de transport local;
- deschiderea controlată a pieței serviciului de transport local;
- protecția mediului și dezvoltarea durabilă;
- menținerea unui echilibru între veniturile populației și tariful călătoriei cu mijloacele de transport local.

Capitolul V. DIRECȚII DE ACȚIUNE

Prin așezarea geografică, prin configurația stradală, prin aglomerarea zonei centrale mijloacele de transport urban cele mai adecvate sunt autobuzele și microbuzele.

Mijloacele de transport auto, deși sunt mai poluante, au o independență de mișcare și de manevrabilitate mult mai mare decât cele acționate electric. Traseele lor pot fi ușor modificate în eventualitatea modificării fluxurilor de călători datorită modificării geografice a zonelor industriale. Costurile de realizare a unui transport electric (troleibuz sau tramvai) sunt foarte mari.

Din aceste considerente, transportul urban de călători în municipiul Râmnicu Vâlcea, pe termen mediu sau lung, se va efectua cu autobuze sau microbuze.

Datorită creșterii gradului de aglomerare a traficului auto, transportul urban de călători cu autobuzele și microbuzele în municipiul Râmnicu Vâlcea trebuie să crească în detrimentul transportului cu autoturismele personale sau a taxiurilor. Numărul de călători transportați într-o unitate de timp sau de spațiu este mult mai mare în cazul transportului cu autobuzul decât în cazul transportului cu autoturismul.

Gradul de poluare al orașului poate scădea prin diminuarea numărului de autoturisme care se deplasează în special la orele de vârf și prin folosirea de mijloace de transport în comun care să funcționeze cu carburanți mai puțin poluanți (biogaz).

V.1. Îmbunătățirea performanțelor operaționale și financiare ale operatorului

Asigurarea unor servicii de calitate la prețuri accesibile va deveni realitate numai printr-un proces profund de reformă a performanțelor operaționale ale operatorului de transport, în baza următoarelor principii:



Strategia de dezvoltare durabilă a serviciului de transport public local de calatori in Municipiul Ramnicu Valcea

- autoritatea locală va avea în proprietate bunurile de natură publică și privată cu care se operează în exercitarea serviciului de transport local;
- operatorii, indiferent de statutul lor juridic, primesc dreptul de a opera numai în baza unui contract de delegare de serviciu sau de concesionare;
- contractele de delegare sau concesionare ale serviciului vor fi monitorizate de autoritățile publice locale;
- tarifele de transport vor fi subvenționate, aprobarea tarifului se va face de Consiliul Local, iar modul de subvenționare va fi cuprins în conținutul contractului de delegare a serviciului sau de concesionare;
- activitatea managerială va fi evaluată în baza unor indicatori și criterii de performanță;
- serviciul de transport public local va fi urmărit prin Unitatea locală pentru monitorizarea serviciilor comunitare.

V. 2. Menținerea caracterului social al transportului urban de călători

Componenta socială ce caracterizează transportul urban de călători trebuie să fie o preocupare de bază a administrației locale. Această preocupare este determinată de faptul că serviciul de transport public este utilizat, în acest moment, în primul rând de categoriile sociale cu venituri medii sau mici.

Menținerea caracterului social presupune:

- a) practicarea unui nivel de preț al titlului de călătorie accesibil prin subvenționarea diferenței de tarif din bugetul Consiliului Local;
- b) aprobarea titlurilor de călătorie gratuite pentru anumite categorii de călători: veterani de război, persoane cu handicap etc. și subvenționarea lor din bugetul local sau de stat;
- c) aprobarea titlurilor de călătorie cu reducere de preț: pensionari, studenți, elevi, etc. și suportarea diferenței de preț de la bugetul local;

V.3. Elaborarea unor programe de investiții la nivel local

Programele de investiții trebuie să vizeze soluții alternative de eficientizare a acestui serviciu, exprimate prin câțiva indicatori:

- creșterea performanțelor existente și aducerea lor la nivelul standardelor europene; dintre acestea se evidențiază: numărul călătorilor transportați, intervalul de succesiune între vehicule, sistemul de tarificare, sistemul de informare a călătorului, etc.
- reconsiderarea cheltuielilor de exploatare și întreținere, prin realizarea unor măsuri de control a acestora.
- introducerea sistemelor moderne de colectare a veniturilor din titlurile de călătorie.



Strategia de dezvoltare durabila a serviciului de transport public local de calatori in Municipiul Ramnicu Valcea

Programul de investiții trebuie să vizeze mai multe direcții și anume:

- înlocuirea întregului parc de autobuze;
- modernizarea sistemului de eliberare și taxare a titlurilor de călătorie;
- modernizarea stațiilor de autobuz prin realizarea unor stații acoperite și dotarea lor cu mijloace de informare a publicului călător;
- înlocuirea întregului sistem de dispecerizare și monitorizare a parcului de autobuze cu un nou sistem de comunicații prin stații de radio-emisie .

V.4. Soluții de finanțare

Este evident faptul că în perioada imediat următoare operatorul de transport local de călători nu are suficiente resurse pentru a susține modernizarea serviciului de transport local de călători. Din acest motiv implicarea Consiliului Local trebuie să se facă simțită cel puțin în susținerea investiției pentru autobuze.

Modul de susținere a investiției pentru achiziționarea de autobuze și, eventual, de microbuze a Consiliului Local , urmarește mai multe aspecte:

- atragerea de fonduri nerambursabile externe;
- alocarea de fonduri din bugetul local;
- realizarea de parteneriate publice – private;
- obținerea de credite externe;

Capitolul VI. CONCLUZII – REZULTATE SCONTATE

Transportul local de călători se încadrează în sfera mai largă a serviciilor publice de interes economic general pentru a cărei reglementare Uniunea Economică, prin Comisia Comunității Europene, a elaborat un nou concept materializat prin Cartea Albă a Politicii de Transport în Europa până în anul 2010.

Acest serviciu are o dimensiune economică și o dimensiune socială, indisolubil legate între ele. Strategia și politicile din domeniul serviciului de transport local de călători, așa cum prevede legislația în vigoare în România, trebuie elaborate și conduse de guvern, iar răspunderea pentru administrarea, conducerea și modernizarea serviciului revin autorităților publice locale.

Trebuie făcută distincție clară între funcția de proprietar al patrimoniului cu care se operează pentru efectuarea serviciului de transport local și care revine autorității publice locale și funcția de operator al serviciului, care poate fi realizat de orice persoană juridică de drept român, cu condiția să fie atestată și să aibă un contract încheiat cu autoritatea publică locală.

Efortul investițional nu trebuie considerat ca un simplu consum financiar, ci trebuie judecat ca un proces complex în cadrul căruia se achiziționează bunuri cu durată mare de utilizare, realizează condiții de viață la standarde europene, pentru



SC E I A SA

Strategia de dezvoltare durabila a serviciului de transport public local de calatori in Municipiul Ramnicu Valcea

cel puțin o cincime din populația municipiului și contribuie la realizarea politicii de mediu și de dezvoltare durabilă a municipiului Râmnicu Vâlcea.

Strategia modernizării și dezvoltării serviciilor de transport local de călători va avea la bază următoarele obiective fundamentale:

- descentralizarea serviciilor și creșterea responsabilității autorităților locale cu privire la calitatea lor;
- coordonarea activității de sistematizare teritorială cu cea de planificare a transportului local de călători;
- restructurarea mecanismelor de protecție socială a segmentelor defavorizate ale populației și reconsiderarea raportului cost/calitate;
- promovarea principiilor economiei de piață și reducerea gradului de monopol;
- atragerea capitalului privat străin și autohton în finanțarea investițiilor din domeniul infrastructurii serviciului de transport local de călători;
- promovarea măsurilor de dezvoltare durabilă prin promovarea tehnologiilor de vîrf din domeniu, la nivel european și mondial;
- promovarea parteneriatului social și pregătirea continuă a resurselor umane calificate.

Martie 2009