

Studiu de oportunitate pentru stabilirea modalității
de gestiune și a configurării serviciului de transport
public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS
MEDIAȘ
2025



Prezentul studiu de oportunitate este elaborat pentru ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ NORD TRANS MEDIAȘ în baza Contractului de prestări servicii nr. 237/23.10.2024 - *Elaborare studiu de oportunitate pentru stabilirea modalității de gestiune și a configurării serviciului de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS MEDIAȘ*

Achizitor

ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ NORD TRANS MEDIAȘ

Date contact:

☞ Str. Unirii, nr. 8, Municipiul Mediaș, județul Sibiu

Elaboratorul studiului

CERTRANS LEVEL S.R.L.

Date contact:

☞ Adresa Punct de lucru: str. Delea Veche nr. 28A, et. 7, ap. 19, camera 2, Sector 2, cod poștal 024102, București

☞ Tel./fax.: 031/407.23.35

☞ Website: <http://www.certranslevel.ro>

☞ Email: office@certranslevel.com

	Semnătura
DIRECTOR GENERAL: Ing. Răzvan NOVASELIV	
ADMINISTRATOR: Ing. Ana – Brîndușa COCU	

Cuprins

Introducere	5
1. Descrierea, identificarea și destinația serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului în vederea încheierii contractului de delegare a gestiunii, mecanismul procesului de delegare a serviciului	9
1.1 Descrierea, identificarea și destinația Serviciului a cărui gestiune urmează să fie delegată	9
1.2 Descrierea ariei teritoriale a Serviciului	11
1.3. Sistemul de transport public local în vederea încheierii contractului de delegare a gestiunii	28
1.4 Mecanismul procesului de delegare a serviciului	30
2. Colectarea de informații demografice din teritoriu privind potențialele de fluxuri de călători la nivelul localităților componente ADI NORD TRANS pentru determinarea configurației de trasee și programului de transport.....	34
2.1 Populația la nivelul unităților administrativ-teritoriale membre ale ADI NORD TRANS.....	34
2.2 Aspecte socio-economice la nivelul unităților administrativ-teritoriale membre ale ADI NORD TRANS	43
2.3 Transportul public de călători la nivelul unităților administrativ-teritoriale ale ADI NORD TRANS	53
2.4 Considerații generale asupra rețelei și deservirii prin linii de transport regulate de pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale membre ale ADI NORD TRANS	58
2.5 Identificarea nevoilor și cerințelor de mobilitate la nivelul nivelului UAT – urilor membre ale ADI NORD TRANS MEDIAȘ.....	61
2.6 Identificarea numărului de călătorii și orientarea fluxurilor de călători către destinațiile relevante	74
3. Stabilirea configurației de trasee în cadrul ADI NORD TRANS, soluții/tehnici de stabilire a traseelor	88
4. Situația economico-financiară actuală a serviciului și starea tehnică a sistemului aferent acestuia	109
5. Investițiile pentru modernizarea, îmbunătățirea calitativă și cantitativă precum și a condițiilor sociale și de mediu și extinderea serviciului.....	116
6. Motivele de ordin economic, financiar, sociale și de mediu care justifică delegarea gestiunii ..	117
6.1 Motivele de ordin economic, financiar	117
6.2 Motivele de ordin social și de mediu	120
7. Identificarea soluției optime de delegare a gestiunii Serviciului pe raza teritorială de competență a unităților administrative-teritoriale membre ale ADI NORD TRANS	122
8. Valoarea estimată a contractului pentru gestiunea serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a unităților administrative-teritoriale membre la ADI NORD TRANS	128
9. Nivelul minim al redevenței.....	178
10. Model/durată estimată a contractului de delegare	184

10.1 Modelul contractului de delegare	184
10.2 Durata estimată a contractului de delegare.....	185
Concluzii	187

Anexe

Anexa 1 – Chestionar populație localități din ADI NORD TRANS
Anexa 2 – Chestionar unități administrativ-teritoriale din ADI NORD TRANS
Anexa 3 – Cerere 2025 – format electronic
Anexa 4 – Fluxuri – format electronic
Anexa 5 – Proiectul contractului de delegare
Anexa 6 – Anexe proiect Contract delegare

Lista figuri

Figura 1 Harta localităților membre partenere	12
Figura 2 – Unitățile administrativ-teritoriale din ADI NORD Trans	12
Figura 3 - Distribuția localităților cu cele mai multe firme active. Sursa: www.listafirme.ro	49
Figura 4 – Localizarea principalilor agenți economici după numărul de angajați	51
Figura 5 - Aria de implementare a serviciului de transport public (metropolitan) la nivelul UAT membre ADI NORD TRANS	61

Lista tabele

Tabel 1 - Densitatea populației din aria de analiză – nr. persoane la 1 ian. 2023.....	36
Tabel 2 - Densitatea populației din aria de analiză – nr. persoane Recensământ 2021	36
Tabel 3 - Populația după domiciliu, aria de analiză. Sursa: INS	37
Tabel 4 - Evoluția populației ariei de analiză – Recensământ 2011 – Recensământ 2021.....	40
Tabel 5 – Populația localităților componente UAT membre ale ADI NORD TRANS – Recensământ 2021	41
Tabel 6 - Numărul de angajați în aria de analiză, perioada 2019-2023. Sursa: INS	43
Tabel 7 - Evoluția numărului mediu al salariaților, 2021-2023. Sursa: INS.....	46
Tabel 8 - Ponderea populației ocupate, anul 2023. Sursa: INS.....	46
Tabel 9 - Evoluția PIB, județ Sibiu. Sursa: INS	47
Tabel 10 – Număr unități de învățământ liceal și post-liceal	53
Tabel 11 - Număr călători estimați/zi. Sursa: ADI NORD TRANS.....	62
Tabel 12 – Valorile schimburilor de călătorii – Valori inferioare.....	82
Tabel 13 - Valorile schimburilor de călătorii – valori superioare	83
Tabel 14 - Valorile schimburilor de călătorii – valori maxime.....	85
Tabel 15 - Valorile schimburilor de călătorii – valori probabile.....	87
Tabel 16 - Traseele de transport public propuse pentru zona localităților membre ADI Nord Trans.....	92
Tabel 17 – Curse și programul de circulație prevăzute pentru traseele de transport public propuse pentru zona localităților membre ADI Nord Trans	93
Tabel 18 - Amplasarea stațiilor de transport public de pe traseele propuse.....	107
Tabel 19 - Flota de transport Meditur SA	113

Tabel 20 - Valoare cheltuieli - ani de derulare ai contractului.....	152
Tabel 21 - Număr estimate anual de călătorii pe traseele din cadrul Serviciului la nivelul ADI NORD TRANS.....	153
Tabel 22 – Tarif mediu lei/călătorie rezultat pe trasee	156
Tabel 23 – Tarife de călătorie valori maxime propuse pe trasee	158
Tabel 24 – Tarife propuse la abonamente pe trasee	163
Tabel 25 – Estimare venituri anuale pe trasee	174
Tabel 26 - Estimare valoare compensație – ani de derulare a contractului	177
Tabel 27 - Calculul redevenței prin raportare la amortizarea anuală	181
Tabel 28 - Redevența calculată anual pentru anii de derulare ai contractului.....	183

Lista grafice

Grafic 1 - Ponderea populației la nivelul Regiunii de dezvoltare Centru, 2023. Sursa: INS.....	35
Grafic 2 - Evoluția populației din aria de analiză.....	37
Grafic 3 - Evoluția populației, perioada 2020-2024. Sursa: INS.....	40

Introducere

Prezentul Studiu de oportunitate pentru stabilirea modalității de gestiune și a configurării serviciului de transport public local de călători în cadrul unităților administrative-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară NORD TRANS a fost solicitat de către ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ NORD TRANS MEDIAȘ în vederea implementării proiectului cu titlul **“Dezvoltarea serviciului de transport public local în zona funcțională a UAT care formează parteneriatul”**. Parteneriatul este format din Municipiul Mediaș ca lider și 16 parteneri: Orașele Copșa Mică și Dumbrăveni și Comunele Alma, Ațel, Axente Sever, Biertan, Blăjel, Brateiu, Dârlos, Moșna, Șeica Mică, Târnava, Valea Viilor, Bârghiș, Micăsasa și Hoghilag.

Municipiul Mediaș, în calitate de lider, împreună cu 16 UAT-uri situate în zona de nord a județului Sibiu, a pus bazele în anul 2020 Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de utilități publice pentru serviciul de transport public local prin curse regulate „Nord Trans”, fiind înregistrată în Registrul Asociațiilor și Fundațiilor.

ADI este compusă din 14 membri fondatori: Municipiul Mediaș, orașele Copșa Mică și Dumbrăveni și comunele Alma, Ațel, Axente Sever, Biertan, Blăjel, Brateiu, Dârlos, Moșna, Șeica Mică, Târnava și Valea Viilor, respectiv 3 membri asociați: comunele Bârghiș, Micăsasa și Hoghilag.

Asociația a fost constituită pentru interesul general al locuitorilor de pe raza unităților administrative-teritoriale membre pentru dezvoltarea sectorului de transport, condiție absolut necesară în asigurarea creșterii nivelului de trai al cetățenilor prin creșterea mobilității în zona studiată și înspre municipiul Mediaș, prin reducerea timpilor de tranzit, scăderea costurilor de transport în detrimentul transportului personal.

Proiectul vizează modernizarea transportului public local prin achiziția a 16 autobuze electrice noi, fiecare având 10 metri lungime, ce vor deservi locuitorii localităților membre al ADI NORD TRANS, autobuzele fiind în curs de livrare. De asemenea, pentru aceste mijloace de transport nepoluante, în cadrul proiectului sunt prevăzute și:

- 16 stații de reîncărcare lentă,
- 5 stații de reîncărcare rapidă.

Proiectul de Dezvoltare a serviciului de transport public local în zona funcțională a unităților administrativ-teritoriale ce fac parte din ADI NORD TRANS are ca scop dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport într-un mod sustenabil, ecologic și adaptat la noile tehnologii. Acesta vizează creșterea capacității de reziliență în zona de nord a județului Sibiu, prin intermediul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Nord Trans.

Acest proiect este finanțat prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) componenta C10 – Fondul Local, special dedicată modernizării vehicului destinate transportului public și asigurării infrastructurii pentru vehicule electrice.

Prin dezvoltarea unei rețele eficiente de transport public cu vehicule electrice, se intenționează promovarea unui transport sustenabil, care să determine o reducere a utilizării automobilelor personale, contribuind astfel la diminuarea emisiilor de CO₂.

Obiectivele specifice ale investiției din cadrul PNRR sunt:

-  Îmbunătățirea condițiilor de mobilitate urbană;
-  Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi;

🚦 Sporirea siguranței rutiere în zonele urbane, prin soluții digitale și ecologice de transport.

Studiul de față fundamentează oportunitatea privind modalitatea de delegare a serviciului, pentru a permite autorității publice locale să ia o decizie informată asupra delegării administrării și operării serviciului de transport public pentru zona ADI NORD TRANS.

Proiectul de modernizare a transportului public local la nivelul zonei funcționale a unităților administrativ-teritoriale ce fac parte din ADI NORD TRANS răspunde provocării referitoare la sustenabilitatea transporturilor în zonă, obiectivele principale fiind eficientizarea serviciului public de transport local din punct de vedere al resurselor, prioritizarea soluțiilor nepoluante de transport și realizarea unui sistem de transport public integrat la nivel periurban, astfel încât să se realizeze un echilibru între valorificarea modurilor și infrastructurii de transport tradiționale cu necesitatea de modernizare și asigurare a consumului eficient de resurse și promovarea modurilor de transport nepoluante. Dinamica mobilității la nivelul centrului urban este puternic influențată de deplasările care au loc în zona periurbană.

Modernizarea parcului de vehicule de transport public și asigurarea infrastructurii de alimentare electrică avute în vedere de proiect, va genera un impact pozitiv asupra creșterii cotei modale a acestui tip de transport reducându-se astfel numărul mediu al deplasărilor cu vehicule personale.

Preocuparea pentru asigurarea unui transport public local durabil și eficient la nivelul zonei funcționale a unităților administrativ-teritoriale ce fac parte din ADI NORD TRANS care să vină în întâmpinarea nevoilor locuitorilor, vădește interesul crescut al autorităților publice locale pentru îmbunătățirea condițiilor de locuire din zonă.

Beneficiarii direcți ai studiului sunt cetățenii din Municipiul Mediaș, orașele Copșa Mică și Dumbrăveni, comunele Alma, Ațel, Axente Sever, Biertan, Blăjel, Brateiu, Dârlos, Moșna, Șeica Mare, Târnava, Valea Viilor, Bârgăniș, Micăsasa și Hoghilag.

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

Transportul public de călători constituie în același timp premisa și rezultanta contextului dezvoltării generale a comunităților. Sunt de o deosebită importanță pentru acesta: numărul locuitorilor, regimul demografic, suprafața teritoriului deservit, caracteristicile vieții sociale, volumul activității economice, disponerea în spațiu a utilităților și specificul acestora. Transportul public de persoane 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, posibilitatea apariției unor factori perturbatori independenți de organizarea sa.

Modernizarea transportului public local la nivelul zonei funcționale a unităților administrativ-teritoriale ce fac parte din ADI NORD TRANS ce are ca scop înființarea, organizarea, reglementării, finanțării, exploatării, monitorizării și gestionării în comun a Serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate pe raza de competență a unităților administrative-teritoriale membre, precum și pentru realizarea în comun a unor proiecte de investiții de interes zonal sau regional, destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente Serviciului pe baza Strategiei de dezvoltare a acestuia, constituie premise pentru:

-  Dezvoltarea și funcționarea serviciului de transport public local în concordanță cu programele de dezvoltare economico-socială a localităților, precum și a infrastructurii aferente acestora;
-  Satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației precum, al instituțiilor publice și agenților economici din zona funcțională a unităților administrativ-teritoriale ce fac parte din ADI NORD TRANS;
-  Gestionarea serviciului de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență;
-  Îmbunătățirea condițiilor de viață ale locuitorilor prin promovarea calității și eficienței transportului public local de persoane;
-  Menținerea serviciului de transport la indicatorii de performanță propuși;
-  Acordarea de facilități unor categorii de persoane defavorizate din punct de vedere social;
-  Asigurarea capacității suficiente de transport pe rutele de transport public local.

Analizele efectuate în cadrul studiului s-au realizat pe baza informațiilor și documentelor primite din partea autorității contractante - ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ NORD TRANS MEDIAȘ și a autorităților publice locale ale unităților administrativ-teritoriale membre, incluzând:

- Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2021-2030 a Municipiului Mediaș;
- Strategia de Dezvoltare Durabilă Urbană a Municipiului Mediaș 2021-2027;
- Statutul actualizat al Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de utilități Publice pentru serviciul de transport public local prin curse regulate "NORD TRANS";
- Încheiere de atestare a identității părților și data certă nr. 1 a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară NORD TRANS;
- Notă fundamentare proiect DEZVOLTAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL IN ZONA FUNCȚIONALĂ A UAT CARE FORMEAZA PARTENERIATUL;
- Caracteristici tehnice autobuze electrice - Contract de furnizare nr. 229 din 16.10.2024 „Dezvoltarea serviciului de transport public local in zona funcțională a ADI Nord Trans”;
- Informații din activitatea operatorului de transport MEDITUR: contract delegare cu anexe și acte adiționale, listă autovehicule cu caracteristici, organigrama, venituri, cheltuieli, număr de călătorii;
- Informații și propuneri unități administrativ-teritoriale din ADI NORD TRANS.

În contextul necesității de satisfacere a nevoilor actuale și a celor de perspectivă, organizarea transportului public și a circulației în general la nivelul zonei funcționale a unităților administrativ-teritoriale ce fac parte din ADI NORD TRANS devine prioritară pentru că are rolul de a asigura funcțiunile de circulație de persoane. Unul dintre motivele importante pentru care transportul de persoane trebuie să constituie o prioritate, constă în satisfacerea necesităților de deplasare în relația locuință - loc de muncă, având în vedere greutățile întâmpinate în acest domeniu, ce au repercursiuni asupra activității de producție și a economiei în general.

Cadrul legal:

Elaborarea studiului de oportunitate se va realiza în conformitate cu prevederile legislației în domeniu naționale și europene, după cum urmează:

-  Legea nr. 51 din 8 martie 2006 (**republicată**) serviciilor comunitare de utilități publice cu modificările și completările ulterioare;
-  Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale;
-  Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;

-  Ordonanța Guvernului 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
-  Ordonanța de urgență nr. 57/2019 privind Codul administrativ;
-  Ordinul 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului - cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
-  Ordinul 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane
-  Ordinul comun A.N.R.S.C. și A.N.A.P. nr. 131/1.401/2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie;
-  Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului.

Termeni și noțiuni utilizate în activitatea de transport public:

- i. *activitate de transport public local* – suma operațiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea persoanelor, cu ajutorul autovehiculelor, pe distanțe și în condiții prestabilite, efectuate în cadrul serviciului;
- ii. *delegare de gestiune* - procedura prin care o unitate administrativ-teritorială sau o asociație de dezvoltare comunitară, în calitate de delegatar, atribuie unuia sau mai multor operatori titulari de licență sau autorizație de transport, după caz, în calitate de delegant, gestiunea serviciilor de transport public local, precum și exploatarea sistemului de utilități publice aferent;
- iii. *traseu* – parcurs care asigură legătura dintre capul de traseu de plecare și capul de traseu de destinație, pe care se efectuează transport rutier public de persoane prin servicii regulate și servicii regulate speciale;
- iv. *licență de transport* - documentul eliberat de A.R.R. prin care se atestă că transportatorul îndeplinește condițiile de onorabilitate, capacitate financiară și competență profesională, pentru prestarea unui serviciu de transport public local;
- v. *licență de traseu* – documentul care dă dreptul operatorului de transport rutier/transportator autorizat să efectueze transport public de persoane prin curse regulate cu autobuze pe un anumit traseu, conform programului de transport;
- vi. *operator* - persoana fizică sau juridică, română ori străină, care are competența și capacitatea recunoscute de a presta servicii de transport public local, în condițiile reglementărilor în vigoare, și care asigură nemijlocit administrarea și exploatarea sistemului de utilități publice aferent acestuia, în baza unui contract de delegare a gestiunii;
- vii. *cursă* – traseu parcurs de un autobuz care, după atingerea punctului de destinație, revine în punctul de plecare, în cadrul aceleiași operațiuni de transport persoane;
- viii. *program de transport* – document utilizat de transportul public de persoane prin curse regulate, care conține în principal informații privind traseele, capetele de trasee, lungimea traseelor, stațiile pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor, programele de circulație, numărul și capacitatea autobuzelor necesare;
- ix. *transport rutier local de persoane* – transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în interiorul unei localități și în limitele unei asociații de dezvoltare

- intercomunitare, în conformitate cu prevederile art.3 pct 48 din OG 27/2011 privind transporturile rutiere;
- x. *transportator rutier* – orice întreprindere care, în activitatea sa, pentru transportul public al persoanelor, utilizează vehicule rutiere deținute, în condițiile legii;
 - xi. *utilizator al serviciului de transport public local* – persoană fizică sau juridică beneficiară a unui serviciu de transport public local;
 - xii. *sistem de utilități publice* - ansamblul bunurilor mobile și imobile, dobândite potrivit legii, constând din terenuri, clădiri, construcții și instalații tehnologice, echipamente și dotări funcționale, specifice unui serviciu de transport public local, prin a cărui exploatare și funcționare se asigură prestarea serviciului de transport public local;
 - xiii. *A.N.R.S.C.* - Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice;
 - xiv. *A.R.R.* - Autoritatea Rutieră Română;
 - xv. *atribuire directă* - modalitatea prin care autoritatea publică/asociația de dezvoltare comunitară delegă gestiunea serviciilor de transport public local, fără licitație publică, societăților comerciale rezultate prin reorganizarea pe cale administrativă a fostelor regii autonome de interes local sau județean ori a direcțiilor sau serviciilor publice de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale și care au avut în administrare bunuri, activități sau servicii de utilități publice, societăților comerciale de interes intercomunitar al căror capital este deținut în totalitate de autoritățile publice care formează asociațiile de dezvoltare comunitară, precum și în cazul societăților comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale.

1. Descrierea, identificarea și destinația serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului în vederea încheierii contractului de delegare a gestiunii, mecanismul procesului de delegare a serviciului

1.1 Descrierea, identificarea și destinația Serviciului a cărui gestiune urmează să fie delegată

Serviciul public de transport local face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general desfășurate la nivelul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării serviciului public de transport local de persoane.

Serviciul în contextul prezentului studiu este reprezentat de Serviciul de transport public local de călători în cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară NORD TRANS denumit în continuare Serviciu.

Este considerat serviciu public de transport local de persoane prin curse regulate serviciul public de transport care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

a) se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 109/2014, cu modificările și completările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor Legii 92/2007;

b) se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia/acestuia, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate;

c) se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către adunarea generală a asociației de dezvoltare intercomunitară;

d) se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau metrou deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing de acesta sau de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară înmatriculate sau înregistrate, în județul sau localitatea respectivă. În condițiile Legii nr. 92/2007, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizați;

e) persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;

f) pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;

g) autoritățile locale competente exercită competențe exclusive cu privire la acordarea licențelor de traseu operatorilor care prestează transportul rutier de călători cu autobuze în aria teritorială de competență a acestora și de reglementare la nivel local a serviciilor publice de transport călători;

h) autoritatea administrației publice locale impune sau contractează obligații de serviciu public și poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive și/sau compensații de orice natură. Prin obligație de serviciu public se înțelege o cerință definită sau stabilită de autoritatea competentă pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit. Contractele de servicii publice nu presupun în mod obligatoriu acordarea de compensații.

Componentele sistemului de transport public local, inclusiv, mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului public de transport călători pot fi date, în condițiile legii, în administrare sau puse la dispoziție operatorilor și transportatorilor autorizați de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară în baza proceselor-verbale de predare-primire, anexe la contractul de delegare a gestiunii, în condițiile respectării regimului juridic al proprietății publice.

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate este suma operațiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea persoanelor cu ajutorul autovehiculelor, pe distanțe și în condiții prestabilite, conform unui program de transport. **Serviciul** este definit de art. 2 litera a) din **Regulamentul (CE) nr. 1370/2007**, drept **serviciul de interes economic general, prestat către public în mod nediscriminatoriu și continuu în Aria Serviciului, potrivit Programului de Transport și Traseelor atribuite**.

Aria Serviciului, în contextul prezentului studiu de oportunitate înseamnă raza administrativ-teritorială a municipiului Mediaș, orașelor Copșa Mică și Dumbrăveni, comunelor Alma, Ațel, Axente Sever, Biertan, Blăjel, Brateiu, Dârlos, Moșna, Șeica Mică, Târnavă, Valea Viilor, Bârgăuș, Micăsasa și Hoghilag.

Implementarea Serviciului la nivelul zonei de studiu urmărește interesul general al locuitorilor de pe raza unităților administrative-teritoriale membre pentru dezvoltarea sectorului de transport care este o condiție absolut necesară în asigurarea creșterii nivelului de trai al cetățenilor prin creșterea mobilității în zona studiată și înspre municipiul Mediaș prin reducerea timpilor de tranzit, scăderea costurilor de transport în detrimentul transportului personal încurajând efectul de înlocuire a mașinilor, siguranța pasagerilor.

Serviciul care face obiectul de analiză al prezentului studiu este reprezentat de Serviciul public de transport local prin curse regulate pe raza teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale ce fac parte din ADI NORD TRANS sau în zona funcțională a ADI Nord Trans.

1.2 Descrierea ariei teritoriale a Serviciului

Aria teritorială a Serviciului este reprezentată de teritoriul unităților administrativ-teritoriale ce fac parte din ADI NORD TRANS: Municipiul Mediaș, orașele Copșa Mică și Dumbrăveni comunele Alma, Ațel, Axente Sever, Bârgăuș, Biertan, Blăjel, Brateiu, Hoghilag, Dârlos, Micăsasa, Moșna, Șeica Mică, Târnavă și Valea Viilor.

Prin zona de nord a județului Sibiu trec 3 drumuri naționale, respectiv drumul național principal DN14, care face legătura între Municipiul Sibiu și Municipiul Sighișoara (jud. Mureș) și 2 drumuri naționale secundare DN14A (Mediaș – Târnavă – DN15) și DN14B (Teiuș – Blaj – Copșa Mică). Zona este traversată de magistrala 300 care face legătura între capitala București și vestul țării (Oradea – Episcopia Bihor).

Conform Recensământului Populației și Locuințelor din anul 2022, populația zonei metropolitane Mediaș a fost de 81850, din care aproximativ 61% în mediul urban și 39% în mediul rural, densitatea populației pe kilometru pătrat fiind de cca. 93 locuitori. Populația municipiului Mediaș este de 39505 locuitori.

Organizarea administrativă poate fi sintetizată astfel: 3 orașe, din care 1 municipiu – Mediaș și 2 orașe: Copșa Mică și Dumbrăveni, dar și 14 comune, incluzând 40 de sate (inclusiv satul de reședință).

Poziția acestor localități poate fi urmărită în figurile următoare:

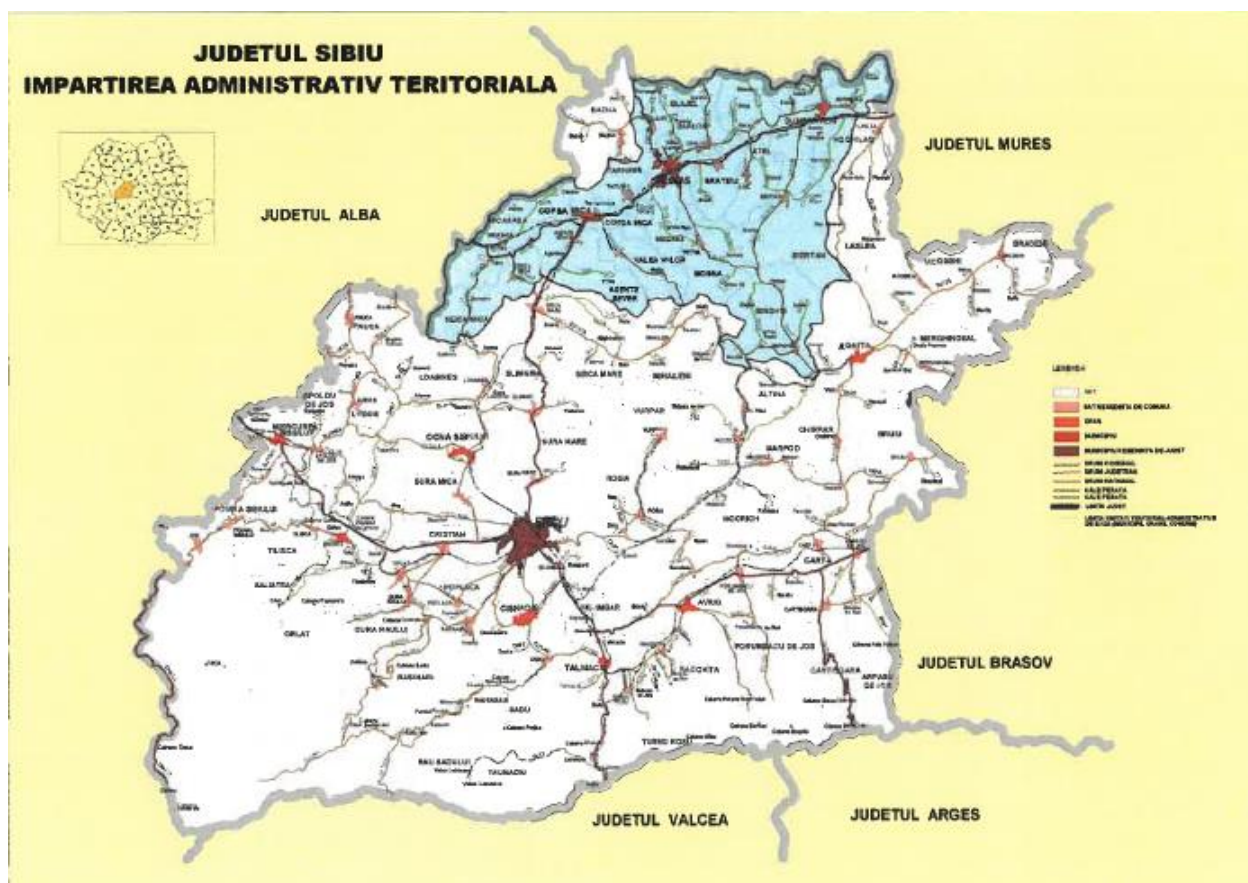


Figura 1 Harta localităților membre partenere

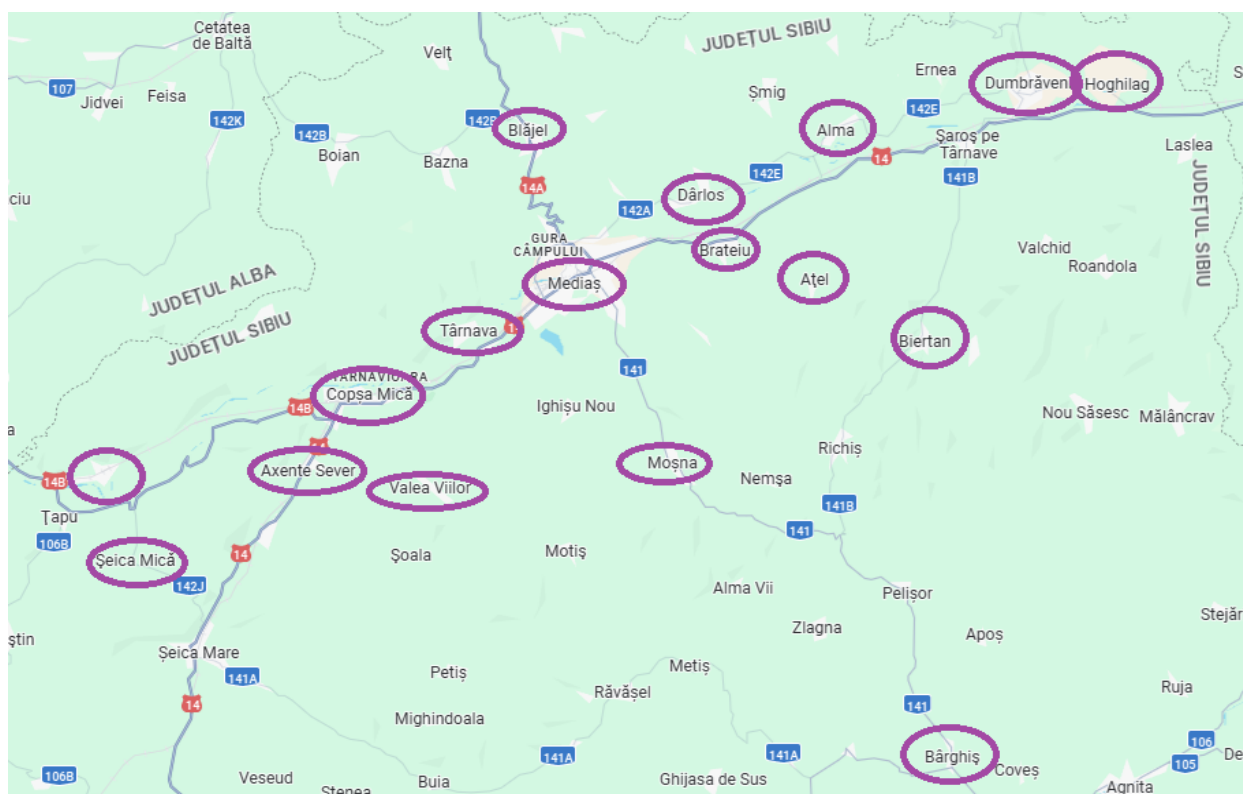


Figura 2 – Unitățile administrativ-teritoriale din ADI NORD Trans

În *Strategia de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Mediaș pe perioada 2021-2027 - Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană*, din punctul de vedere al legăturilor funcționale realizate cu UAT-urile din apropiere, a fost identificată Zona Urbană Funcțională a Municipiului Mediaș ce include comunele Târnavă, Ațel, Bazna, Biertan, Blăjel, Brateiu, Dârlos, Micăsasa, Moșna, Valea Viilor, Alma și orașul Copșa Mică.

O zonă urbană funcțională este formată dintr-un municipiu plus localitățile limitrofe de unde cel puțin 15% din oameni fac naveta către respectivul centru urban către locul de muncă sau pentru studii.

Aria teritorială a unităților administrativ-teritoriale componente ADI NORD TRANS

Municipiul Mediaș

Municipiul Mediaș este încadrat la secțiunea localităților urbane de rang III conform PATN secțiunea V (Legea 351/2001). Din punct de vedere al organizării teritoriale, Mediașul este al doilea oraș ca mărime, după reședința de județ – Sibiu, cuprinzând orașul Mediaș și Ighișul Nou.

Municipiul Mediaș are o suprafață totală de 6.265 hectare (62,65 km²), dintre care 2.119 hectare reprezintă suprafața intravilană.

Amplasare geografică:

Municipiul Mediaș este situat în partea de nord a județului Sibiu, în regiunea centrală a României, în inima Podișului Transilvaniei. Orașul este amplasat pe valea râului Târnavă Mare, la o distanță de aproximativ 55 km nord de municipiul Sibiu și la circa 39 km de Sighișoara. Mediaș se află într-o zonă colinară, caracterizată prin dealuri domoale și văi fertile.

- Coordonate geografice:

Latitudine: 46°09' N

Longitudine: 24°21' E

Aceste coordonate plasează Mediașul în zona de centru-nord a județului Sibiu, fiind un important nod rutier și feroviar al regiunii.

- Vecini:

Municipiul Mediaș are granițe administrative cu mai multe localități, atât comune, cât și sate, care contribuie la dezvoltarea economică și socială a zonei:

- La nord: comuna Târnavă și comuna Bazna
- La est: comuna Brateiu și comuna Dârlos
- La sud: comuna Ighișu Vechi și comuna Valea Viilor
- La vest: comuna Șeica Mare și comuna Copșa Mică
- Relief și hidrografie:

Relieful este specific Podișului Târnavelor, cu dealuri joase și interfluvii largi, care coboară spre valea râului Târnavă Mare. Pe lângă Târnavă Mare, teritoriul municipiului este străbătut și de afluenți mai mici, cum ar fi pârâul Ighiș, care contribuie la rețeaua hidrografică locală.

Importanță strategică:

Datorită amplasării sale, Mediaș este un centru economic și industrial important, fiind recunoscut pentru industria gazelor naturale, tradițiile meșteșugărești și patrimoniul său istoric bogat. Rețeaua de drumuri și calea ferată care traversează orașul facilitează legături rapide cu alte centre urbane din Transilvania.

În conformitate cu Strategia de Dezvoltare a Regiunii Centru 2021-2027, municipiul Mediaș este considerat unul dintre cei 5 poli de importanță regională, alături de Sibiu, Tg. Mureș, Alba Iulia și Sf. Gheorghe, având un important rol și caracter polarizator față de localitățile învecinate. Astfel, pentru

a analiza în mod optim atât disfuncționalitățile existente în sistemul de transport din municipiu, cât și oportunitățile existente la nivel periurban/regional, este necesară cuprinderea în aria de analiză a studiului și a influențelor manifestate la nivelul zonei funcționale urbane.

Trama stradală a municipiului Mediaș

Trama stradală a municipiului Mediaș reflectă evoluția istorică și dezvoltarea urbanistică a orașului, îmbinând structuri medievale cu extinderi moderne. Aceasta este influențată de relieful colinar și de cursul râului Târnava Mare, care traversează orașul de la est la vest.

- Zona centrală (vechea cetate medievală):

Structură radială: În centrul istoric al Mediașului, trama stradală are un caracter neregulat, tipic orașelor medievale transilvănene. Străzile sunt înguste și sinuoase, concentrându-se în jurul Bisericii Evanghelice Sf. Margareta și a pieței centrale.

Piața Regele Ferdinand I: Este nucleul urbanistic și comercial, de unde pornesc străzi importante precum Strada Mihai Eminescu și Strada George Enescu.

- Zonele rezidențiale extinse:

Cartierele moderne: Zonele dezvoltate în perioada industrializării (secolul XX) au o rețea stradală mai regulată, cu străzi largi și bulevarde drepte. Exemple includ cartierele Gura Câmpului, Vitrometan și După Zid.

Blocuri și ansambluri rezidențiale: În aceste cartiere, trama stradală este adaptată pentru a facilita accesul auto și pietonal, cu alei și parcuri interioare.

- Infrastructura rutieră principală:

Municipiul Mediaș este conectat la rețeaua TEN-T secundară prin intermediul coridorului Sibiu – Sighișoara, coridor multimodal (rutier și feroviar). Municipiul Mediaș nu beneficiază de conectivitate primară la cele două coridoare TEN-T prioritare (coridorul 5 – Orient-East Md, coridorul 8 – Rhin-Dunăre).

Drumurile naționale care străbat Municipiul Mediaș sunt:

- DN14 – conectează aglomerările urbane Sighișoara, Mediaș, Sibiu – lungimea de traversare a municipiului este de 6,5 km (străzile Brateiului, Aurel Vlaicu, Closca, Hermann Oberth, Sos. Sibiului);
- DN14A – conectează Mediaș cu Târnaveni și Iernut, lungimea de traversare a municipiului este de 2,85 km (străzile Mihai Viteazu, Nicolae Titulescu, A.I. Moraru, Baznei);
- DN14B – asigură legătura dintre Mediaș și orașul Teiuș din județul Alba;
- DJ141 – conectează Mediaș cu Agnita, lungime 2,34 km, formată din strada Avram Iancu, cu prelungire Strada Moșnei.

- Bulevarde și artere principale:

Bulevardul Unirii și Strada Hermann Oberth sunt axe majore de circulație care asigură legătura între diverse cartiere.

Așa cum este precizat în Strategia de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Mediaș 2021-2027 în municipiul Mediaș, lungimea străzilor orașenești este de 138 km, cuprinzând lungimea străzilor amenajate în cuprinsul localității care asigură circulația între diverse părți ale acesteia, indiferent dacă au sau nu îmbrăcămînți, inclusiv căile carosabile din ansamblurile noi de locuit.

Lungimea străzilor orașenești a crescut în ultimii 5 ani cu 9,52%. Dintre acestea, lungimea străzilor modernizate este de 132 km, în creștere cu 32% față de situația din 2009. În acest indicator se includ străzile cu îmbrăcămînți din piatră fasonată (respectiv îmbrăcămînțile de piatră cubică, paralelipipedică sau de alte forme regulate), asfalt sau beton.

- Rețeaua de străzi secundare și alei:

Străzile secundare și aleile interioare asigură conectivitatea între zonele rezidențiale, comerciale și industriale. Trama stradală din aceste zone este mai fragmentată și adaptată reliefului.

În Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Mediaș 2021-2027 actualizat în 2024, se precizează că potrivit Institutului Național de Statistică, lungimea rețelei rutiere din municipiul Mediaș, în anul 2021, era de 141 kilometri (cu 10,16% mai mulți față de anul 2014), din care 134 asfaltați (cu 8,94% mai mulți față de anul 2014). În anul 2022, nomenclatorul stradal al municipiului Mediaș este compus din 379 de străzi (inclusiv 7 poduri și 22 de podețe). Documentul strategic mai menționează:

Ca drumuri ce aparțin Statului Român – domeniu public, cu drept de administrare Consiliul Local al municipiului Mediaș, există:

- DN 14A – Str. Ștefan Octavian Iosif, Mihai Viteazul, Nicolae Titulescu, Academician Ioan Moraru, Baznei și pod DN14A;
- DN 14 – Șoseaua Sibiului, pod DN14, Piața Andrei Șaguna, Str. Hermann Oberth, Cloșca, Horea, Aurel Vlaicu și Brateiului.

Ca drumuri ce aparțin Județului Sibiu – domeniu public, cu drept de administrare Consiliul Local al municipiului Mediaș, există:

- DJ 141 – Str. Avram Iancu și Moșnei;
- DJ 142A – Stadionului.

În municipiul Mediaș există 3 intersecții semaforizate, după cum urmează:

- Semafor auto – intersecția Șoseaua Sibiului cu Str. Gării;
- Semafor pietonal – intersecția Str. Mihai Eminescu și piața agroalimentară;
- Intersecții ce urmează să fie semaforizate: intersecția Str. Herman Oberth – Avram Iancu, intersecția Str. Unirii și Str. Cloșca.

Principala modalitate de deplasare a populației din municipiul Mediaș este cea cu autoturismul (cotă modală generală de 40%), astfel cum se precizează în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Mediaș 2021-2027 actualizat în 2024.

- Infrastructura pietonală și spații verzi:

Promenada de-a lungul râului Târnava Mare este un element important al tramei urbane, oferind spații pentru recreere.

Parcurile și zonele verzi, cum ar fi Parcul Greweln, sunt integrate în rețeaua stradală pentru a facilita accesul pietonal.

- Infrastructura de transport public:

Trama stradală include trasee pentru autobuze care leagă principalele cartiere de centrul orașului și de zona industrială, reflectând planificarea urbanistică orientată spre accesibilitate.

În concluzie, **trama stradală** a Mediașului este un mix între structura medievală a centrului vechi și organizarea modernă a cartierelor noi, adaptată pentru a răspunde nevoilor de mobilitate ale locuitorilor și ale vizitatorilor.

Infrastructura feroviară

Din punct de vedere al transportului feroviar, Mediașul se află la următoarele distanțe față de cele mai apropiate noduri feroviare: Copșa Mică: 11 km, Sibiu: 56 km; Teiuș: 62 km; Podu Olt: 78 km; Războieni: 96 km, Cluj-Napoca: 164 km. Municipiul este traversat de magistrala 300 (București - Brașov - Sighișoara - Mediaș - Blaj - Teiuș - Cluj Napoca - Oradea - Episcopia Bihorului).

Oraș Copșa Mică

Amplasare geografică

Copșa Mică este un oraș situat în partea de nord a județului Sibiu, pe malul râului Târnava Mare, la confluența râurilor Târnava Mare cu Visa, la aproximativ 43 km nord de municipiul Sibiu și la circa 12 km sud-vest de municipiul Mediaș.

Orașul Copșa Mică are o suprafață totală de 2.590 hectare (25,9 km²), dintre care 278 hectare (2,78 km²) reprezintă intravilanul localității.

- Coordonate geografice:

Latitudine: 46°07' N

Longitudine: 24°13' E

Aceste coordonate plasează orașul în zona centrală a Podișului Transilvaniei, într-o regiune colinară.

- Vecini: Copșa Mică se învecinează cu următoarele localități:
 - La nord cu comuna și stațiunea Bazna
 - La nord-est: comuna Târnava
 - La nord-est: municipiul Mediaș
 - La sud: comuna Axente Sever
 - La vest: comuna Micăsasa

Trama stradală:

Trama stradală a orașului Copșa Mică reflectă atât dezvoltarea sa istorică, cât și adaptările moderne. Centrul orașului prezintă o rețea de străzi dispuse radial, cu străzi principale care converg spre piața centrală. În zonele periferice și în noile cartiere rezidențiale, rețeaua stradală este mai regulată, cu străzi paralele și perpendiculare, adaptate reliefului colinar al zonei.

Infrastructura rutieră principală include drumuri care leagă Copșa Mică de localitățile învecinate, facilitând accesul către municipiile Sibiu și Mediaș, precum și către alte zone din județ.

Este important de menționat că, în trecut, Copșa Mică a fost cunoscută pentru activitățile industriale care au influențat atât dezvoltarea urbanistică, cât și mediul înconjurător. În prezent, orașul se află într-un proces de revitalizare și reabilitare urbană, cu accent pe îmbunătățirea calității vieții locuitorilor și pe dezvoltarea durabilă. Orașul dispune de terenuri și clădiri cu vocație industrială care mai au avantajul unei infrastructuri bine definite, căi de acces, canalizare, apă, anergie electrică și gaze naturale.

Oraș Dumbrăveni

Amplasare geografică

Orașul Dumbrăveni este situat în județul Sibiu, în partea de nord a acestuia, în regiunea istorică a Transilvaniei. Se află la intersecția drumurilor naționale DN14 și DN14B, la aproximativ 20 km nord de municipiul Mediaș.

Dumbrăveni se află la intersecția a două drumuri importante:

- DN14 (Sibiu – Sighișoara)
- DN14B (Dumbrăveni – Blaj)

Aceste artere rutiere asigură legături rapide către orașe importante precum Mediaș, Sighișoara și Blaj. Suprafața: Conform datelor disponibile, suprafața totală a orașului Dumbrăveni este de aproximativ 6.265 hectare (62,65 km²).

- Vecini:

Dumbrăveni se învecinează la nord cu județul Mureș, la est cu comuna Hoghilag, la sud cu comuna Alma și la vest cu comuna Biertan.

- Coordonate geografice:

Orașul este situat la aproximativ 46°13' latitudine nordică și 24°34' longitudine estică.

Trama stradală:

Rețeaua stradală a orașului Dumbrăveni este influențată de structura sa istorică și de dezvoltarea urbanistică de-a lungul timpului. Trama stradală este formată dintr-o rețea de străzi principale și secundare care asigură accesul către diferitele zone ale orașului. Orașul este străbătut de Drumul Național, precum și de drumuri județene. DN14 traversează orașul în partea de sud, pe o distanță relativ mică. De asemenea, datorită faptului că traficul greu nu traversează orașul, ci doar marginea acestuia prin DN14, acesta poate fi denumit și centura ocolitoare a orașului Dumbrăveni.

Străzile principale urmăresc direcțiile drumurilor naționale și vechile rute comerciale.

Străzile secundare și cartierele rezidențiale s-au dezvoltat în jurul centrului istoric.

Piața centrală și clădirile istorice sunt dispuse simetric, reflectând planificarea urbanistică medievală.

Infrastructura feroviară:

Orașul dispune de o gară situată pe Strada Gării, paralelă cu DN14.

Comuna Alma

Amplasare geografică

Comuna Alma este situată în partea de nord-est a județului Sibiu, în regiunea istorică a Transilvaniei, România. Se află pe malul drept al râului Târnava Mare, la aproximativ 13 km de municipiul Mediaș.

- Coordonate geografice

Comuna Alma este situată la următoarele coordonate geografice:

- Latitudine: 46°12'46" N
- Longitudine: 24°28'53" E

Sate componente

Comuna Alma este formată din trei sate:

- Alma (reședința comunei)
- Giacăș
- Șmig

Suprafață

Comuna Alma are o suprafață totală de aproximativ 3.762 hectare, dintre care 227 hectare reprezintă intravilanul, iar 3.535 hectare extravilanul.

Drumuri de acces

Drumul Comunal DC20: Acest drum, cu o lungime de 2.890 metri și acoperit cu tratament dublu bituminos, asigură conexiunea între satele componente ale comunei și facilitează accesul către localitățile vecine.

Rețeaua stradală secundară: Cu o lungime de 892 metri și acoperită cu strat de piatră, aceasta deservește zonele rezidențiale și agricole din comună.

Proiecte de infrastructură

Pentru îmbunătățirea infrastructurii rutiere și a conectivității cu localitățile învecinate, administrația locală a inițiat proiecte de reabilitare și modernizare a drumurilor în satele Șmig și Giacăș.

Aceste inițiative vizează facilitarea accesului și îmbunătățirea relațiilor rutiere cu comunele și orașele din proximitate, contribuind la dezvoltarea economică și socială a zonei.

Comuna Ațel

Amplasare geografică

Comuna este situată în partea de nord a județului Sibiu, în Podișul Târnavelor, în apropierea râului Târnavă Mare.

- Coordonate geografice
 - 46°10'N latitudine
 - 24°29'E longitudine.

Comuna se află la o distanță de aproximativ 20 km de Mediaș și 70 km de Sibiu.

Sate componente

Comuna Ațel include două sate:

- Ațel – satul de reședință al comunei.
- Dupuș – un sat aparținător, cu o istorie și arhitectură similare.

Suprafața totală a comunei Ațel este de 3.902 hectare (aproximativ 39,02 km²), împărțită astfel:

- Intravilan: 118 hectare
- Extravilan: 3.784 hectare

Trama stradală:

Comuna Ațel are o trama stradală medievală, specifică așezărilor săsești din Transilvania. Străzile sunt relativ înguste și urmează un model organic, adaptat reliefului. În centrul localității se află Biserica Evanghelică Fortificată din Ațel, un monument istoric de importanță națională. Casele sunt dispuse linear de-a lungul străzilor principale, având curți interioare generoase, cu porți mari din lemn.

Drumurile principale sunt asfaltate, iar unele drumuri secundare sunt pietruite sau din pământ bătătorit.

Drumurile principale de acces

Aceste drumuri sunt cele mai importante pentru circulația vehiculelor și pentru legăturile cu localitățile din apropiere:

- Drumul Județean DJ141 – Principalul drum care traversează comuna de la est la vest, face legătura între Mediaș și Brateiu (la est) și continuă spre Moșna și Biertan (spre vest). Este asfaltat și permite accesul ușor pentru autoturisme și transportul de mărfuri.

Asigură conexiunea cu DN14 (Mediaș - Sighișoara), unul dintre cele mai importante drumuri naționale din zonă.

- Drumul către satul Dupuş este legătură directă între Aţel şi satul Dupuş (care aparţine administrativ comunei). Este un drum comunal, parţial asfaltat, cu porţiuni pietruite şi reprezintă principalul traseu pentru locuitorii din Dupuş care vor să ajungă în centrul comunei.

Comuna Axente Sever

Comuna Axente Sever este situată în judeţul Sibiu, în regiunea Transilvania, România. Aceasta include satele Axente Sever (reşedinţa comunei), Agârbiciu şi Şoala şi are o suprafaţă totală de aproximativ 72,36 km².

Amplasare geografică

- Amplasare: Comuna se află în partea de nord a judeţului Sibiu, la aproximativ 15 km sud de municipiul Mediaş şi la aproximativ 50 km nord de municipiul Sibiu.
- Coordonate geografice: 46°05'37" latitudine nordică şi 24°12'58" longitudine estică.

Trama stradală şi drumuri de acces

- Drumuri principale de acces:
 - Drumul Naţional DN14: Principalul drum care traversează comuna, asigurând legătura între municipiile Sibiu şi Mediaş. Acesta facilitează accesul rapid către reşedinţa de judeţ şi alte localităţi importante din zonă.
- Trama stradală internă:
 - Străzi Principale: În satul Axente Sever, străzile principale sunt dispuse paralel cu DN14, facilitând accesul la instituţiile publice, zonele comerciale şi rezidenţiale.
 - Străzi Secundare: Acestea se ramifică din arterele principale, asigurând accesul către zonele rezidenţiale şi agricole. Multe dintre aceste străzi păstrează caracteristicile tradiţionale ale satelor transilvănene, cu case aliniate de-a lungul drumurilor şi curţi interioare spaţioase.
- Infrastructură rutieră:
 - În ultimii ani au fost realizate lucrări de reabilitare şi modernizare a infrastructurii rutiere în comună, îmbunătăţind astfel accesul şi condiţiile de trafic pentru locuitori şi vizitatori.

Comuna Biertan

Comuna Biertan este situată în judeţul Sibiu, în regiunea Transilvania, România. Aceasta este renumită pentru Biserica Fortificată din Biertan, inclusă în patrimoniul mondial UNESCO, fiind una dintre cele mai impresionante biserici fortificate săseşti din Transilvania şi are o suprafaţă totală de aproximativ 97,47 km².

Sate componente

Comuna Biertan este alcătuită din trei sate componente:

- Biertan – satul de reşedinţă al comunei, cunoscut pentru Biserica Fortificată din Biertan, inclusă în patrimoniul UNESCO.
- Copşa Mare – sat aparţinător, cu arhitectură tradiţională săsească şi peisaje pitoreşti.
- Richiş – sat aparţinător, cunoscut pentru biserica sa fortificată şi comunitatea multiculturală.

Amplasare şi coordonate geografice

- Amplasare: Biertan se află la aproximativ 80 km nord-vest de Sibiu şi la 30 km est de Mediaş, situată între Sighişoara şi Mediaş, pe valea râului Biertan, un afluent al Târnavei Mari.

- Coordonate Geografice: Aproximativ 46°8' latitudine nordică și 24°31' longitudine estică.

Trama stradală

Comuna Biertan păstrează o trama stradală medievală, specifică așezărilor săsești din Transilvania:

- Străzi Principale: Dispunerea străzilor urmează un plan radial, având ca punct central Biserica Fortificată. Străzile principale pornesc din piața centrală și se extind către periferia localității.
- Străzi Secundare: Acestea se ramifică din arterele principale, conectând diverse zone ale satului și facilitând accesul la gospodărie și terenuri agricole.
- Arhitectură Tradițională: Casele sunt aliniate de-a lungul străzilor, având fațadele orientate spre drum și curți interioare generoase. Multe dintre ele păstrează elemente arhitecturale săsești, precum porți masive din lemn și detalii decorative specifice.

Drumuri de acces

Biertan este accesibil printr-o serie de drumuri județene care îl leagă de orașele importante din zonă:

- Drumul Județean DJ141B: Principalul drum care leagă Biertan de Mediaș (≈ 30 km) și de Sighișoara (≈ 25 km). Face conexiunea cu DN14, unul dintre cele mai importante drumuri naționale din Transilvania.
- Drumuri locale și comunale: Drumuri asfaltate și pietruite care leagă satele componente între ele. Acces către zonele agricole și pădurile din jur.
- Acces feroviar: Cea mai apropiată stație de cale ferată se află în Mediaș sau Dumbrăveni, pe magistrala care leagă Brașov de Cluj-Napoca.

Comuna Blăjel

Comuna Blăjel este situată în județul Sibiu, în regiunea istorică Transilvania, România și are o suprafață totală de aproximativ 34,02 km².

Sate componente:

- Blăjel – satul de reședință al comunei.
- Păucea – sat aparținător.
- Romanești – sat aparținător

Amplasare și coordonate geografice

Comuna se află în partea de nord a județului Sibiu, la granița cu județul Mureș și în apropierea județului Alba. Este situată pe Podișul Transilvaniei, având următoarele coordonate geografice:

- Latitudine: aproximativ 46°12' N
- Longitudine: aproximativ 24°20' E
- Altitudinea medie a comunei este de 344 metri deasupra nivelului mării.

Trama stradală și drumuri de acces

Comuna este traversată de Drumul Național DN14A, care leagă municipiul Mediaș de orașul Târnăveni și continuă spre Iernut. Această arteră principală facilitează accesul rapid către localitățile învecinate și asigură legătura cu rețeaua națională de drumuri.

În interiorul comunei, rețeaua stradală este formată din drumuri comunale și sătești care conectează cele trei sate componente și asigură accesul la terenurile agricole și la diverse obiective locale.

Structura stradală reflectă specificul rural al zonei, cu străzi care urmează relieful și dispunerea tradițională a gospodăriilor.

Comuna Brateiu

Comuna Brateiu este situată în partea de nord a județului Sibiu, în regiunea istorică Transilvania. Aceasta este cunoscută pentru influențele culturale săsești și pentru tradițiile sale bine păstrate și are o suprafață de aproximativ 34,02 km².



Sate Componente:

- Brateiu – satul de reședință al comunei.
- Buzd – sat aparținător.



Amplasare și coordonate geografice

- Amplasare: Brateiu se află la aproximativ 5 kilometri nord-est de municipiul Mediaș, de-a lungul râului Târnava Mare.
- Coordonate geografice: 46°12' latitudine nordică și 24°22' longitudine estică.



Trama stradală

Comuna Brateiu prezintă o structură stradală specifică așezărilor transilvănene cu străzi principale dispuse în plan longitudinal, cu arterele principale paralele cu râul Târnava Mare.

Străzile secundare se ramifică perpendicular pe străzile principale, asigurând accesul către zonele rezidențiale și agricole. Casele sunt aliniate de-a lungul străzilor, având fațadele orientate spre drum și curți interioare spațioase, caracteristice arhitecturii săsești.



Drumuri de acces

Accesul rutier către și dinspre comuna Brateiu se realizează prin:

- Drumul Național DN14: Acesta traversează comuna, conectând-o cu municipiul Mediaș la sud-vest și cu Sighișoara la nord-est.
- Drumuri Județene și comunale: Există și alte drumuri care leagă Brateiu de localitățile învecinate și de zonele rurale din apropiere.

Comuna Dârlos

Comuna Dârlos este situată în județul Sibiu, în partea centrală a României, în apropierea municipiului Mediaș și are o suprafață de aproximativ 50 km², cu terenuri agricole fertile și pășuni întinse.



Sate componente: satele Dârlos și Curciu



Coordonatele geografice ale comunei sunt: 46°10' latitudine nordică și 24°20' longitudine estică.



Trama stradală și infrastructura

Comuna are o rețea de drumuri bine dezvoltată, care facilitează circulația între satele componente și accesul către localitățile vecine. Drumurile principale sunt asfaltate, iar cele secundare sunt modernizate parțial. Există o infrastructură de bază formată din drumuri comunale și ulițe modernizate în ultimii ani.

Drumuri de acces

Comuna Dârlos beneficiază de o rețea de drumuri care asigură legături rapide cu municipiul Mediaș și alte localități importante din județul Sibiu și împrejurimi.

Principalele drumuri de acces:

- DN14 (Drumul Național 14): Este cel mai important drum din zonă, făcând legătura între Sibiu și Sighișoara. Trecând prin Mediaș, DN14 oferă acces facil către Dârlos prin drumuri locale. Este asfaltat și modernizat, asigurând un trafic fluent în majoritatea timpului.
- DJ142A (Drumul Județean 142A): Leagă Dârlos de Mediaș și de localitățile din jur. Asfaltat și în stare bună, permite accesul rapid către municipiul Mediaș (aproximativ 7 km distanță). Conectează și satul Curciu, aflat în componența comunei.
- Drumuri comunale și locale: există mai multe drumuri comunale care asigură legătura între satele Dârlos și Curciu. Majoritatea acestora sunt modernizate, însă unele ulițe și drumuri agricole sunt pietruite sau neasfaltate.

Acces rutier către orașele principale:

- Dârlos – Mediaș → aprox. 7 km, drum asfaltat,
- Dârlos – Sibiu → aprox. 55 km, acces pe DN14,
- Dârlos – Sighișoara → aprox. 40 km, acces pe DN14,
- Dârlos – Târnăveni → aprox. 25 km, prin drumuri județene

Dârlos este bine conectată la rețeaua de drumuri naționale și județene, având acces facil către Mediaș și principalele orașe din zonă.

Comuna Moșna

Comuna Moșna este situată în județul Sibiu, în regiunea istorică a Transilvaniei, România și se află pe Podișul Transilvaniei, în partea de nord a județului Sibiu, la o distanță de aproximativ 50 km de municipiul Sibiu și la 10 km de municipiul Mediaș. Zona este caracterizată de un relief deluros și de prezența unor biserici fortificate, specifice regiunii.

Aceasta este alcătuită din trei sate:

- Moșna – satul de reședință
- Alma Vii
- Nemșa

Coordonatele geografice ale comunei sunt: 46°04'39" latitudine nordică și 24°24'31" longitudine estică.

Trama stradală

Trama stradală a comunei reflectă specificul așezărilor transilvănene, cu străzi principale care traversează satele și drumuri secundare care leagă diferitele zone ale localităților.

În satul Moșna, structura stradală este influențată de prezența Bisericii Evanghelice Fortificate, un monument istoric central în comunitate. Străzile principale, precum Strada Bisericii și Strada Cetății, converg către acest punct de referință, iar de-a lungul lor se află case tradiționale și instituții locale.

Drumuri de acces

Comuna Moșna beneficiază de o rețea de drumuri care asigură legături rapide cu municipiul Mediaș și alte localități importante din județul Sibiu.

Principalele drumuri de acces:

- DJ141 (Drumul Județean 141): Leagă Moșna de Mediaș și alte localități din județ. Este asfaltat și în stare bună, oferind acces facil spre orașele din apropiere. Face legătura și cu satele Alma Vii și Nemșa din comună.
- DN14 (Drumul Național 14): Este cel mai important drum național din apropiere, care face legătura între Sibiu și Sighișoara. Se află la câțiva kilometri de comună și poate fi accesat din Mediaș.
- Drumuri comunale și locale: Există mai multe drumuri comunale care asigură conexiunea între satele Moșna, Alma Vii și Nemșa. Majoritatea acestora sunt modernizate, însă unele drumuri agricole și forestiere sunt neasfaltate.

 Acces rutier către orașele principale:

- Moșna – Mediaș → aprox. 10 km, drum asfaltat,
- Moșna – Sibiu → aprox. 50 km, acces prin DN14,
- Moșna – Sighișoara → aprox. 45 km, acces prin DN14,
- Moșna – Târnăveni → aprox. 30 km, prin drumuri județene.

Datorită poziției sale centrale în județul Sibiu, comuna Moșna este bine conectată la rețeaua de drumuri județene și naționale, oferind acces facil către orașele din zonă.

Comuna Șeica Mică

Comuna Șeica Mică este amplasată în partea de nord-vest a județului Sibiu, la o distanță de 48 km la nord de Sibiu și 23 km la vest de Mediaș și are o suprafață totală de 62,87 km². Localitatea s-a format în valea adânc formată de pârâul Șeica și de afluenții acestuia.

 Satele componente ale comunei Șeica Mică sunt:

- Șeica Mică – reședința de comună;
- Soroștin, aflat la 12 km de Șeica Mică.

 Amplasare geografică:

- Coordonate: 46°01'46"N latitudine nordică și 24°04'59"E longitudine estică

Teritoriul comunei Șeica Mică se învecinează:

- la Est cu teritoriile comunelor Axente Sever și Șeica Mare;
- la Nord-Vest cu teritoriul comunei Micăsasa;
- la Vest cu teritoriul comunei Păuca și teritoriul județului Alba;
- la Sud cu teritoriul comunei Loamneș.

 Acces

Accesul rutier în comună se realizează prin DJ142J ce străbate teritoriul localității Șeica Mică, în legătură directă cu DN14. Legătura rutieră a satului Soroștin cu localitatea reședință de comună se face pe traseul DJ 106B – DN14 – DJ 142J pe un traseu ocolitor de cca 15 km ce străbate și localitatea Țapu

de pe teritoriul administrativ al comunei Micăsasa.

Relațiile în teritoriu ale comunei Șeica Mică sunt direct condiționate de DN14 și îndreptate cu preponderență spre orașele Copșa Mică și Mediaș.

Comuna Târnava

Comuna Târnava este situată în nordul județului Sibiu, la 5 km de Municipiul Mediaș și la 50 km de Municipiul Sibiu, pe malul drept al râului Târnava Mare, la o altitudine de aproximativ 300 m, ocupând o porțiune din valea Târnavei și urcând până la cumpăna de ape dintre Târnava Mare și Târnava Mică, cu altitudini de până la 600 m și are o suprafață de aproximativ 29,38 km².

 Aceasta este formată din două localități:

- Târnava (reședința comunei)
- Colonia Târnava

 Coordonatele geografice ale comunei sunt: 46°08'48" latitudine nordică și 24°16'56" longitudine estică

 Trama stradală

Comuna Târnava are o structură stradală specifică așezărilor rurale transilvănene. Rețeaua stradală este influențată de prezența Drumului Național DN14, care traversează comuna, asigurând legătura între municipiul Sibiu și orașul Sighișoara.

În satul Târnava, reședința comunei, străzile principale se ramifică din DN14, conectând zonele rezidențiale, instituțiile publice și obiectivele de interes local. Printre acestea se numără Biserica fortificată din Târnava, un monument istoric din secolul al XV-lea.

Satul Colonia Târnava, parte a comunei, dispune de o rețea de străzi care facilitează accesul la DN14 și la restul comunei.

 Drumuri de acces

- Drumul Național DN14: Acest drum național traversează comuna Târnava, asigurând legătura între municipiul Sibiu (situat la aproximativ 60 km sud-vest) și municipiul Sighișoara (la aproximativ 30 km nord-est). DN14 este principala arteră rutieră care facilitează accesul rapid și eficient către și dinspre comuna Târnava.
- Drumuri comunale și locale: Există o rețea de drumuri comunale care conectează satele componente ale comunei și asigură legătura cu DN14. Aceste drumuri permit accesul către zonele rezidențiale, terenurile agricole și alte obiective de interes local.

Comuna Valea Viilor

Comuna Valea se află la 50 km distanță de Municipiul Sibiu și 14 km distanță de Mediaș, amplasată pe DJ 142G, pe un drum lateral care se desprinde din drumul național DN14. Comuna este situată în partea de nord a județului Sibiu, în Podișul Târnavelor, și este străbătută de cursul superior al pârâului Vorumloc.

Suprafața teritoriului administrative al comunei este de 4.654 ha, din care intravilan 148 ha și extravilan 4.416 ha.

 Sate componente

- Valea Viilor (reședința comunei)
- Motiș

📍 Coordonatele geografice ale comunei sunt aproximativ 46°02'59" latitudine nordică și 24°21'08" longitudine estică

📍 Trama stradală

Trama stradală a comunei reflectă specificul așezărilor rurale transilvănene, cu străzi principale care traversează satele și drumuri secundare care leagă diferitele zone ale localităților.

În satul Valea Viilor, structura stradală este influențată de prezența Bisericii Fortificate, un monument istoric inclus în patrimoniul UNESCO. Străzile principale, precum Strada Vișiniilor, converg către acest punct de referință, iar de-a lungul lor se află case tradiționale și instituții locale.

În satul Motiș, rețeaua stradală este similară, cu o stradă principală care traversează localitatea și drumuri secundare care asigură accesul la gospodării și terenuri agricole.

📍 Drumuri de acces

- Drumul Național DN14: Acest drum național asigură legătura între municipiul Sibiu (aproximativ 50 km sud) și municipiul Mediaș (aproximativ 14 km nord). Pentru a ajunge în comuna Valea Viilor, se urmează DN14 până la intersecția cu drumul lateral care duce direct în localitate.
- Drumuri locale: Din DN14, un drum lateral se desprinde și conduce direct către satul Valea Viilor, reședința comunei. Acest drum facilitează accesul către centrul comunei și către satul Motiș, situat în amonte pe cursul pârâului Vorumloc. Accesul rutier către comuna Valea Viilor este bine întreținut, permițând deplasarea facilă dinspre și către localitățile învecinate.

Comuna Bârghiș

Comuna Bârghiș este situată în nord-estul județului Sibiu, pe Podișul Transilvaniei, la 29 km de Municipiul Mediaș, pe Valea Hîrtibaciului. Este traversată de râurile Bârghiș și Zlagna, afluenți ai Hîrtibaciului. În satele Pelișor și Zlagna se află biserici fortificate, monumente istorice reprezentative pentru patrimoniul cultural al zonei.

Comuna este una dintre cele mai întinse așezări rurale din județ, având o suprafață de 9.990 ha.

📍 Sate componente:

- Bârghiș (reședința comunei)
- Apoș
- Ighișu Vechi
- Pelișor
- Vecerd
- Zlagna

📍 Coordonatele geografice ale comunei sunt: 45°58'48" latitudine nordică și 24°31'48" longitudine estică.

Trama stradală

Trama stradală a comunei reflectă specificul aşezărilor rurale transilvănene, cu străzi principale care traversează satele şi drumuri secundare care leagă diferitele zone ale localităţilor.

În comuna Bârghiş, reţeaua stradală este influenţată de prezenţa Drumului Judeţean DJ141, care traversează localitatea, asigurând legătura cu alte comune şi oraşe din judeţ. Străzile principale se ramifică din acest drum judeţean, conectând zonele rezidenţiale, instituţiile publice şi obiectivele de interes local.

În satele componente, structura stradală este similară, cu drumuri principale care asigură accesul către şi dinspre satele învecinate, precum şi drumuri secundare care deservesc gospodăriile şi terenurile agricole. De exemplu, satul Pelişor este traversat de DJ141, facilitând accesul către satele învecinate şi către reşedinţa de comună.

Drumuri de acces

- Drumul Judeţean DJ141: Acest drum judeţean traversează comuna Bârghiş, asigurând legătura între municipiul Mediaş şi localităţile Moşna, Pelişor şi Bârghiş. DJ141 facilitează accesul direct către reşedinţa de comună şi satele componente;
- DJ106 pe ruta Ighişu Vechi – Bârghiş – Agnita;
- Drumuri comunale şi locale: Comuna dispune de o reţea de drumuri comunale care conectează satele Apoş, Ighişu Vechi, Pelişor, Vecerd şi Zlagna între ele şi cu drumul judeţean DJ141. Aceste drumuri permit accesul către zonele rezidenţiale, terenurile agricole şi alte obiective de interes local.

Comuna Micăsasa

Comuna Micăsasa este situată în nord-vestul judeţului Sibiu la 30 km de Mediaş. Relieful este deluros, specific Podişului Târnavelor, fiind brăzdat de apele râului Târnavă Mare, zonă propice unei agriculturi intensive şi se întinde pe o suprafaţă de 7.138 ha, din care intravilan 3.151 ha şi extravilan 3.987 ha.

Sate componente:

- Micăsasa (reşedinţa comunei)
- Chesler
- Țapu
- Văleni

 Coordonatele geografice ale satului Micăsasa, reşedinţa comunei, sunt aproximativ 46°5'14" latitudine nordică şi 24°6'32" longitudine estică.

Trama stradală

Trama stradală a comunei reflectă specificul aşezărilor rurale transilvănene, cu străzi principale care traversează satele şi drumuri secundare care leagă diferitele zone ale localităţilor.

În satul Micăsasa, reşedinţa comunei, structura stradală este influenţată de prezenţa Drumului Naţional DN14B, care asigură legătura între oraşul Copşa Mică şi localitatea Teiuş. Străzile principale se ramifică din DN14B, conectând zonele rezidenţiale, instituţiile publice şi obiectivele de interes local, precum Castelul Brukenthal şi biserica fortificată.

Satul Țapu este traversat de Drumul Judeţean DJ142J, care facilitează accesul către satele învecinate şi către reşedinţa de comună. Străzile din Țapu se organizează în jurul acestui drum principal, asigurând

accesul la gospodării și terenuri agricole.

În satele Chesler și Văleni, rețeaua stradală este formată din drumuri locale care leagă aceste localități de arterele principale și facilitează accesul intern. De exemplu, satul Chesler este străbătut de un râu cu lungimea de 10,8 km, numit râul Chesler, care influențează structura stradală a localității.



Drumuri de access

- Accesul rutier în comună se realizează prin DC78 și o ramificație din DN14;
- Drumul Național DN14B: Acest drum național traversează satul Micăsasa, reședința comunei, asigurând legătura între orașul Copșa Mică și localitatea Teiuș. DN14B facilitează accesul direct către reședința de comună și conectează comuna la rețeaua națională de drumuri;
- Drumul Județean DJ106B: DJ106B traversează comuna, asigurând legătura între localitățile Șura Mică, Ocna Sibiului, Loamneș, Țapu și Micăsasa. Acest drum a fost reabilitat pe o lungime de 35 km, îmbunătățind considerabil accesul și reducând timpul de deplasare cu aproximativ 30%;
- Drumuri comunale și locale: Comuna dispune de o rețea de drumuri comunale care conectează satele Chesler, Țapu și Văleni între ele și cu drumurile naționale și județene. Aceste drumuri permit accesul către zonele rezidențiale, terenurile agricole și alte obiective de interes local.

Comuna Hoghilag

Comuna Hoghilag este situată în nordul județului Sibiu la aproximativ 80 km de Sibiu și 15 km de Mediaș și are o suprafață de aproximativ 5.213 ha din care intravilan 145 ha și extravilan 5.197 ha.



Sate componente:

- Hoghilag (reședința comunei)
- Prod
- Valchid



Coordonatele geografice ale comunei sunt: 46°14'01" latitudine nordică și 24°36'52" longitudine estică.



Trama stradală

Trama stradală a comunei reflectă specificul așezărilor rurale transilvănene, cu drumuri principale care asigură legătura între sate și drumuri secundare care deservesc zonele rezidențiale și agricole.

Drumul Județean DJ142E traversează comuna, conectând-o cu orașul Dumbrăveni și facilitând accesul către satele componente. Din DJ142E se ramifică drumuri comunale și locale care asigură accesul către gospodării, terenuri agricole și obiective de interes local.

În satul Hoghilag, rețeaua stradală este organizată în jurul drumului principal, cu străzi secundare care se desprind din acesta, conectând diferitele zone ale localității. Satele Prod și Valchid au structuri stradale similare, cu drumuri principale care le traversează și drumuri secundare care asigură accesul intern.



Drumuri de access

Comuna Hoghilag este traversată de Drumul Județean DJ142E, care o leagă direct de orașul Dumbrăveni. Accesul către satul Prod se realizează prin Drumul Comunal DC24A, iar către satul Valchid prin Drumul Comunal DC24.

Comuna Hoghilag beneficiază de o rețea rutieră care facilitează accesul către localitățile învecinate și principalele orașe din zonă.

Drumuri principale de acces:

- Drumul Județean DJ142E: Acest drum județean traversează comuna Hoghilag, asigurând legătura între orașul Dumbrăveni și satele componente ale comunei. DJ142E facilitează accesul direct către reședința de comună și conectează comuna la rețeaua județeană de drumuri.
- Drumuri comunale DC24 și DC24A: Aceste drumuri comunale asigură legătura între satele Prod și Valchid și drumul județean DJ142E. DC24 leagă satul Valchid de DJ142E, iar DC24A conectează satul Prod la același drum județean.

1.3. Sistemul de transport public local în vederea încheierii contractului de delegare a gestiunii

Serviciile publice de transport local se realizează prin intermediul unei infrastructuri tehnico-edilitare specifice care, împreună cu mijloacele de transport, formează **sistemul serviciului public de transport local**.

Potrivit prevederilor Legii 92/2007, infrastructura tehnico-edilitară include:

- a) construcții, instalații și echipamente specifice pentru întreținerea, repararea și parcarea mijloacelor de transport, precum: depouri, autobaze, garaje, ateliere, stații de spălare și igienizare etc.;
- b) dispecerate și dotări speciale de urmărire și coordonare în trafic a vehiculelor de transport, de intervenție și de depanare;
- c) calea de rulare a tramvaielor și a metroului;
- d) echipamente, mijloace specifice de transport, cabluri și elemente de susținere, în cazul transportului pe cablu;
- e) rețele electrice de contact pentru tramvaie, troleibuze, metrou și pentru transportul pe cablu;
- f) sistemul energetic de alimentare a rețelelor de contact electrice, stații de transformare-redresare, sisteme de conectare, racorduri de alimentare aferente rețelelor de contact;
- g) rețeaua de drumuri, tuneluri, căi navigabile, galerii și stații de metrou, precum și construcții și instalații aferente;
- h) amenajări stradale, precum: stații de îmbarcare-debarcare, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie;
- i) autogări și terminale pentru îmbarcare, debarcare sau schimb de călători;
- j) gări fluviale.

Prin mijloace de transport destinate serviciului public de transport local și județean de persoane se înțeleg:

- a) autobuze - autovehicule destinate și echipate pentru transportul de persoane și al bagajelor acestora, așa cum sunt definite în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;
- a¹) autobuze urbane;
- b) tramvaie;
- c) troleibuze;
- d) trenuri de metrou;
- e) mijloace specifice de transport, în cazul transportului pe cablu;
- f) autoturisme;
- g) nave de transport de pasageri sau mărfuri pe căile navigabile interioare.

Componentele infrastructurii tehnico-edilitare aferente serviciului public de transport local se pot afla în proprietatea publică sau privată a statului, a unităților administrativ-teritoriale ori în proprietatea unor persoane juridice de drept privat. Conform prevederilor legale, componentele infrastructurii tehnico-edilitare aflate în proprietatea publică sau privată a statului sau a unităților administrativ-teritoriale se evidențiază și se inventariază în sistemele informaționale specifice domeniului imobiliar-edilitar ale unităților administrativ-teritoriale, în condițiile legii.

Rețeaua de transport public de călători desemnează global toate instalațiile conținând mijloacele și echipamentul necesar pentru transportul călătorilor: cadrul infrastructural, structura (numărul și tipul liniilor, rutele), exploatarea (frecvența, amplitudinea), vehiculele.

Deplasarea semnifică transportul de la origine la destinație (din ușă în ușă) care utilizează unul sau mai multe mijloace de transport. O deplasare poate fi compusă din una sau mai multe călătorii.

Călătoria semnifică transportul cu un singur mijloc de transport din stație în stație fără transfer, una sau mai multe călătorii generează o deplasare.

Sistemul de taxare reprezintă biletul fizic, oferta comercială și toate dispozitivele (fixe, mobile și portabile) și procedurile comerciale conexe utilizate de către operatorul de transport public sau de către autoritate, pentru colectarea taxelor de transport și furnizarea de statistici și rapoarte cu privire la traficul călătorilor.

Sistem de taxare integrat înseamnă:

1. un sistem de taxare care utilizează un suport fizic unic (de ex. hârtie, electronic) pentru întreaga ofertă a tuturor operatorilor/rețelelor de transport public dintr-o zonă/regiune metropolitană.
2. existența unei baze de date comune și a unui instrument automat capabil să genereze echilibrul dintre serviciile de transport vândute și cele efectiv prestate de către fiecare operator.

Titlurile electronice de călătorie înseamnă un sistem de taxare bazat pe tehnologia electronică și IT: suporturile fizice ale biletelor (de ex. SmartCard, SmartPhone, NFC), dispozitivele specifice (mașini care emit biletele, validatoare, mașini portabile de control) și aplicații IT (baze de date, front office, back office, instrumente de raportare, casa de compensare), dispozitive de comunicare. Prin intermediul titlurilor electronice de călătorie Municipality poate controla volumul de călători și poate avea un management transparent al veniturilor operatorilor de transport public.

Oferta tarifară reprezintă toate produsele (pozițiile tarifare) oferite publicului, care vor fi utilizate în sistemul de taxare: bilet unic, abonament, abonament fracționat, portofel electronic etc.

Autobuzul semnifică autovehiculul cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de persoane pe scaune și în picioare, care are mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto.

Organizarea Serviciului și stabilirea configurației sistemului de transport aferent Serviciului public de transport local prin curse regulate pe raza teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale ce fac parte din ADI NORD TRANS va fi detaliată în cadrul prezentului studiu urmând a analiza cerințelor de mobilitate la nivelul zonei de studiu și a posibilității de operare a Serviciului de către un operator de transport cărui i se va atribui gestiunea serviciului.

Având în vedere derularea în curs a investiției aferente proiectului ce vizează modernizarea transportului public local la nivelul unităților administrativ-teritoriale membre ale ADI NORD TRANS,

infrastructura de transport constând în 16 autobuze electrice de 10 metri lungime, 16 stații de reîncărcare lentă și 5 stații de reîncărcare rapidă se va constitui în infrastructura sistemului de transport public local ce face obiectului studiului de față, aceasta urmând să fie pusă la dispoziția operatorului de transport căruia i se va delega gestiunea serviciului public de transport local prin curse regulate pe raza teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale ce fac parte din ADI NORD TRANS.

1.4 Mecanismul procesului de delegare a serviciului

Serviciul public de transport local pe teritoriile UAT-urilor membre ale ADI NORD TRANS se poate realiza fie prin gestiune directă, fie prin gestiune delegată, în condițiile menționate în *Capitolul II Autorități și competențe* și *Capitolul III Organizarea și funcționarea serviciilor de utilități publice* din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 și Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători.

Potrivit Legii 51/2006 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.

Serviciul public de transport local de persoane poate fi executat de către operatorii de transport rutier și transportatorii autorizați.

Operatorii de transport rutier care vor efectua serviciul de transport public vor deține licențe de transport eliberate în condițiile legii și aceștia pot fi:

- a. societăți înființate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale;
- b. societăți rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de transport de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al căror capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar ori coproprietar, de către unitățile administrativ-teritoriale;
- c. societăți comerciale cu capital social privat sau mixt, deținătoare de licențe de transport valabile;
- d. servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale ori consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective.

Desfășurarea activităților serviciului de transport public local, indiferent de forma de gestiune aleasă, se organizează și se desfășoară pe baza unui caiet de sarcini și a unui regulament al serviciului de transport public local elaborate de asociația de dezvoltare intercomunitară, avizate de către autoritățile administrației publice locale ale unităților administrativ-teritoriale membre, în condițiile mandatului prevăzut la art. 10 alin. (5), Legea 51/2006 și aprobate de adunarea generală a asociației.

A. Gestiunea directă

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

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

- a. servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale sau consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective;
- b. societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ-teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective.

Operatorul regional este operatorul societate reglementată de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unora sau al tuturor unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice. Acesta are obligația de furnizare/prestare a serviciului/activității de utilități publice pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale asociate, de exploatare a sistemelor de utilități publice aferente acestora, precum și implementarea programelor de investiții publice de interes zonal ori regional destinate înființării, modernizării și/sau, după caz, dezvoltării infrastructurii tehnico-edilitare aferente acestor servicii/activități, realizate în comun în cadrul asociației.

Operatorul regional se înființează în baza hotărârilor adoptate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, fie prin înființarea unei noi societăți, fie prin participarea la capitalul social al unuia dintre operatorii existenți deținut de o unitate administrativ-teritorială membră a asociației de dezvoltare intercomunitară în conformitate cu prevederile Legii nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Operatorul regional este asimilat organismelor prestatoare de servicii publice prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 64/2009 privind gestionarea financiară a instrumentelor structurale și utilizarea acestora pentru obiectivul convergență, aprobată cu modificări prin Legea nr. 362/2009, cu modificările și completările ulterioare

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

- a. unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilități publice, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional/operatorului în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
- b. operatorul regional respectiv operatorul, după caz, desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului;
- c. capitalul social al operatorului regional, respectiv al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv de unitatea administrativ-teritorială; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional/operatorului este exclusă.

Contractele de servicii publice care se încheie în modalitatea gestiunii directe pot fi:

- a. hotărâri de dare în administrare a serviciilor publice de transport local în cazul serviciilor publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică;
- b. contracte de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local în cazul societăților reglementate de Legea societăților nr. 31/1990 și a operatorilor regionali.

Potrivit Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, atribuirea directă este considerată ca fiind atribuirea unui contract de servicii publice unui anumit operator de serviciu public, fără o procedură competitivă de atribuire prealabilă.

Referitor la atribuirea directă a contractelor de servicii publice de transport călători, 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 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”. Următoarele dispoziții se aplică în cazul în care o autoritate locală competentă ia o astfel de decizie:*

- a. *în scopul de a stabili dacă autoritatea locală competentă exercită controlul, sunt luați în considerare factori, precum gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere, dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv, participarea la capitalul social, influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale;*
- b. *operatorul intern și orice entitate asupra căreia respectivul operator exercită chiar și o influență minimă trebuie să își desfășoare activitatea de transport public de călători pe teritoriul autorității locale competente, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor*

elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine, și să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității locale competente;

- c. fără a aduce atingere literei (b), operatorul intern poate participa la proceduri competitive echitabile de atribuire începând cu doi ani înaintea expirării contractului său de servicii publice atribuit direct, cu condiția să se fi luat o decizie finală, în sensul ca serviciile publice de transport de călători vizate de contractul operatorului intern să facă obiectul unei proceduri competitive echitabile de atribuire și ca operatorul intern respectiv să nu fi încheiat nici un alt contract de servicii publice atribuit direct;*
- d. în lipsa unei autorități locale competente, literele (a), (b) și (c) se aplică unei autorități naționale cu privire la o zonă geografică ce nu corespunde teritoriului național, cu condiția ca operatorul intern să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii publice de transport de călători care se organizează în afara zonei pentru care a fost atribuit contractul de servicii publice;*
- e. dacă subcontractarea în conformitate cu articolul 4 alineatul (7) este avută în vedere, operatorul intern trebuie să presteze el însuși cea mai mare parte a serviciului public de transport de călători.”*

Subcontractarea serviciului public de transport călători este interzisă de dreptul intern (Legea 92/2007 art. 22, alin. (5)).

De asemenea, Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 indică faptul că atribuirea directă a contractelor de servicii publice se poate realiza, în condițiile în care dreptul intern nu o interzice, în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1 000 000 EUR, fie în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri. De asemenea, aceste plafoane pot fi mărite la 2 000 000 EUR, respectiv 600 000 km în cazul întreprinderilor mici și mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule.

Operatorii care își desfășoară activitatea în regim de gestiune directă prevăzuți la art. 28 alin. (2) lit. b) din Legea 51/2006 actualizată, se organizează și funcționează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de către consiliul de administrație al acestora.

B. Gestiunea delegată

Gestiunea delegată este modalitatea de gestiune în care asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, atribuie unuia sau mai multor operatori toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, pe baza unui contract, denumit în continuare contract de delegare a gestiunii. Gestiunea delegată a serviciilor de utilități publice implică punerea la dispoziția operatorilor a sistemelor de utilități publice aferente serviciilor delegate, precum și dreptul și obligația acestora de a administra și de a exploata aceste sisteme.

Conform prevederilor *Legii 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale cu modificările și completările ulterioare*, gestiunea delegată se realizează în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Operatorul reprezintă persoana juridică de drept public sau de drept privat cu capital public, privat sau mixt, înregistrată în România, într-un stat membru al Uniunii Europene ori în alt stat, care asigură nemijlocit furnizarea/prestarea, în condițiile reglementărilor în vigoare, a unui serviciu de utilități publice sau a uneia sau mai multor activități din sfera serviciilor de utilități publice. Operatorii pot fi:

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

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

Societățile reglementate de *Legea nr. 31/1990 privind societățile, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, cu capital social integral public pot participa la procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice în zona teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale care exercită o influență dominantă asupra acestora sau în afara acestei zone dacă operatorul nu are încheiat un alt contract de delegare a gestiunii atribuit direct.

Procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice, în cazul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, se desfășoară conform Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale.

Un contract poate fi încheiat fără procedură competitivă, în conformitate cu prevederile Legii nr. 92/2007 și ale Regulamentului 1370/2007, art 5 (4).

Ordinul comun ANRSC/ANAP nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie, stabilește atât documentația cadru, cât și modelul cadru al contractului de delegare a gestiunii serviciului.

2. Colectarea de informații demografice din teritoriu privind potențialele de fluxuri de călători la nivelul localităților componente ADI NORD TRANS pentru determinarea configurației de trasee și programului de transport

2.1 Populația la nivelul unităților administrativ-teritoriale membre ale ADI NORD TRANS

La nivelul anului 2023, în țara noastră, 56,33% din populație locuia în mediul urban, dar statisticile arată că numărul persoanelor care efectiv părăsesc orașele și se mută la sat este în creștere. Conform datelor furnizate de INSSE, în 2023, populația din mediul urban este în scădere cu 1,17% față de anul 2022 iar populația din mediul rural este în creștere cu 0,28% față de anul 2022.

Situația la nivelul județului Sibiu este similară celei la nivel național iar la nivelul zonei de analiză,

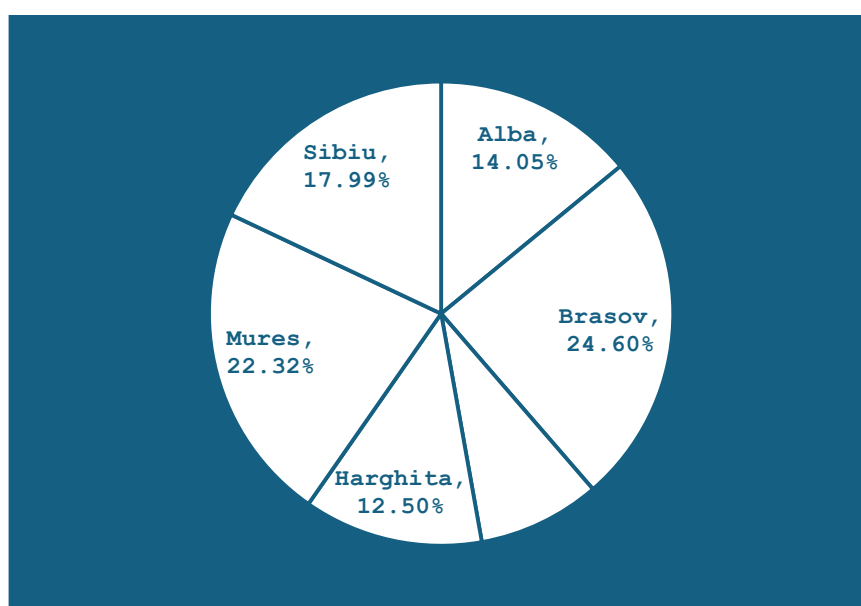
populația din mediul urban este în scădere cu 1,19% față de anul 2022, la fel și populația din mediul rural este în scădere cu 0,65% față de anul 2022.

Conform PMUD Mediaș, similar situației la nivel național, dinamica demografică în municipiul Mediaș este caracterizată de scăderea populației, fenomen caracteristic pentru mare parte din localitățile membre ADI NORD TRANS. Trebuie menționate însă următoarele aspecte:

- aspecte ce țin de cazuistică: scăderea accentuată a populației s-a datorat în primul rând declinului economic, industrial și productiv al municipiului în perioada de după revoluție, urmată apoi de migrația locuitorilor în străinătate, sau alte municipii mai puternic dezvoltate din țară sau din regiune, un rol polarizator important fiind jucat de municipiile Sibiu, Târgu Mureș, Cluj-Napoca sau București care oferă o gamă mai variată de locuri de muncă și unități de învățământ superior;
- aspecte ce țin de dinamică: în ultimii ani, scăderea populației s-a temperat, ea manifestându-se, dar nu la aceeași intensitate ca în perioada 2002-2011, când a avut loc o scădere abruptă a populației;
- aspecte ce țin de specificitatea zonei urbane: deși municipiul Mediaș are un potențial polarizator pentru zona sa funcțională, acesta nu este valorificat pe deplin. Există însă alte localități aflate în zona funcțională care au reușit să înregistreze creșteri ale populației. Una dintre justificări ar fi un proces local de ruralizare a populației, însemnând o migrare a populației urbane către localitățile rurale limitrofe. Acest fenomen are loc în localitățile: Brateiu și Moșna; localități care au prezentat o creștere a populației în intervalul 2017-2023, toate acestea fiind direct legate teritorial de municipiul Mediaș.

Din acest punct de vedere, în viitor, este oportună definirea unei soluții de mobilitate între aceste localități dinamice din punct de vedere demografic și centrul urban polarizator, care în continuare va furniza acestor locuitori acces la locuri de muncă, servicii publice și private și alte diferite facilități pentru consum și petrecere a timpului liber. La nivelul municipiului Mediaș, în perioada 2017-2023, populația a cunoscut o scădere de 5,17%.

Județul Sibiu face parte din Regiunea de dezvoltare Centru și se clasează pe locul 3 în ce privește numărul de locuitori (17,99%) după județele Brașov și Mureș, acestea încadrându-se la peste 20%.



Grafic 1 - Ponderea populației la nivelul Regiunii de dezvoltare Centru, 2023. Sursa: INS

Populația UAT-urilor membre ADI NORD TRANS reprezintă 22,84% din populația județului Sibiu cu un număr de 106.876 de persoane, conform datelor furnizate de INSSE pentru anul 2023.

Zonele cu densitatea populației ridicată sunt zonele urbane printre care se numără municipiul Mediaș cu 872,31 loc/km² (peste 500 loc/km²) iar în tabelul următor sunt prezentate valorile specifice localităților componente ariei de analiză.

Tabel 1 - Densitatea populației din aria de analiză – nr. persoane la 1 ian. 2023

Nr. Crt.	Unitatea administrativ-teritorială	Număr persoane la 1 ian. 2023	Suprafața localității (km²)	Densitatea (locuitori/km²)
1	143619 MUNICIPIUL MEDIAȘ	54624	62,62	872,31
2	143771 ORAS COPȘA MICĂ	5676	25,9	219,15
3	143806 ORAS DUMBRĂVENI	8212	55,75	147,30
4	146012 ALMA	1812	36,29	49,93
5	143995 AȚEL	1646	27,21	60,49
6	144116 AXENTE SEVER	4193	73,7	56,89
7	144232 BÂRGHIS	2180	99,9	21,82
8	144198 BIERTAN	3000	97,26	30,85
9	144303 BLĂJEL	2258	34	66,41
10	144349 BRATEIU	4190	35,11	119,34
11	144553 DÂRLOS	3500	40,1	87,28
12	144615 HOGHILAG	2538	52,13	48,69
13	144991 MICĂSASA	1995	71,38	27,95
14	145104 MOȘNA	3715	59,33	62,62
15	145738 ȘEICA MICĂ	1767	62,87	28,11
16	143646 TÂRNAVA	3362	29,38	114,43
17	145961 VALEA VIILOR	2208	44,16	50,00

Comunele în care densitatea populației depășește 100 loc/km² sunt Brăteiu și Târnavă. Aglomerările rezidențiale prezintă zone cu potențial ridicat de generare/atragere a călătorilor, cărora trebuie să li se acorde o atenție deosebită în ceea ce privește oferta de transport public necesară pentru satisfacerea deplasărilor pe distanță medie și scurtă.

Tabel 2 - Densitatea populației din aria de analiză – nr. persoane Recensământ 2021

Localitatea	Populația	Suprafata (kmp)	Densitate (locuitori/kmp)
MEDIAȘ	39505	62,6	631,0703
COPȘA MICĂ	4570	25,9	176,4479
DUMBRĂVENI	6238	55,75	111,8924
ALMA	1692	37,62	44,97608
AȚEL	1263	37,84	33,37738
AXENTE SEVER	3286	67,64	48,58072
BÂRGHIS	1894	99,9	18,95896
BIERTAN	2239	92,91	24,09859
BLĂJEL	1967	34,02	57,81893
BRATEIU	3333	35,11	94,93022
DÂRLOS	2615	40,1	65,21197

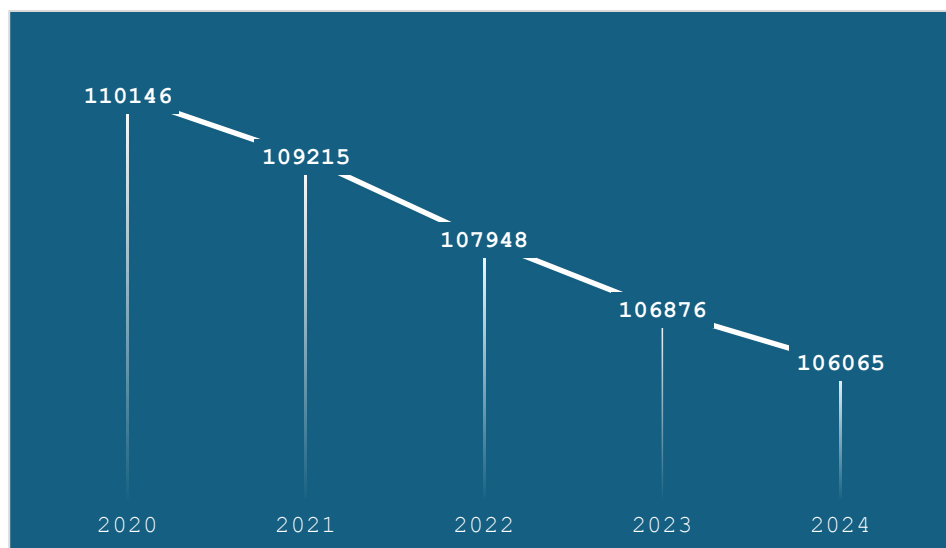
HOGHILAG	2123	52,13	40,72511
MICĂSASA	1698	71,38	23,78818
MOȘNA	2939	28,31	103,8149
ȘEICA MICĂ	1519	62,87	24,16097
TÂRNAVA	3007	28,31	106,2169
VALEA VIILOR	1962	45,64	42,98861
TOTAL	81850	878,03	93,22005

Potrivit INSSE, populația după domiciliu reprezintă numărul persoanelor cu cetățenie română și domiciliu pe teritoriul României, delimitat după criterii administrativ-teritoriale. Domiciliul persoanei este adresa la care aceasta declară că are locuința principală, trecută în actul de identitate (CI, BI), așa cum este luată în evidența organelor administrative ale statului. În stabilirea valorii acestui indicator nu se ține cont de reședința obișnuită, de perioada și/sau motivul absenței de la domiciliu. Astfel, populația stabilă a ariei de analiză era de 106.876 persoane la 1 ianuarie 2023 (an pentru care datele sunt definitive), în scădere față de anii anteriori.

Tabel 3 - Populația după domiciliu, aria de analiză. Sursa: INS

Unitatea administrativ-teritorială	Perioade				
	Anul 2020	Anul 2021	Anul 2022	Anul 2023	Anul 2024
UM: Numar persoane					
TOTAL	110146	109215	107948	106876	<u>106065</u>

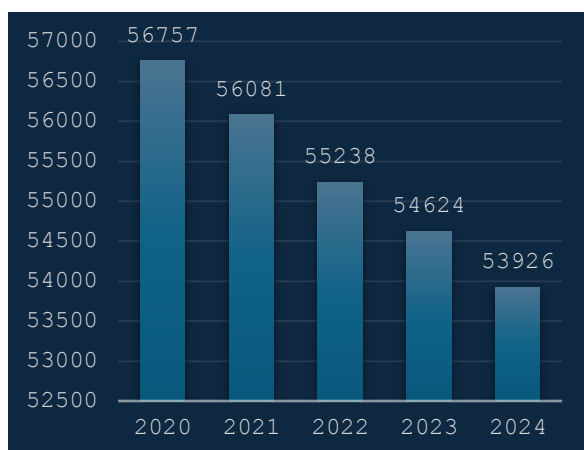
Legenda: 9999,00 - normal - date definitive; 9999,00 - ingrosat - date revizuite; 9999,00 - subliniat - date provizorii



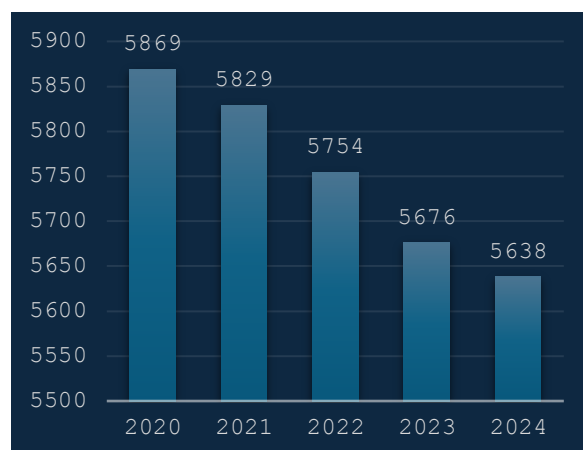
Grafic 2 - Evoluția populației din aria de analiză

În următoarele grafice este prezentată evoluția populației fiecărei UAT membră ADI NORD TRANS, în ultimii 5 ani.

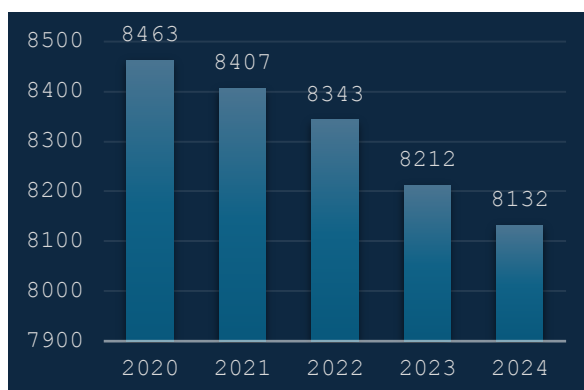
Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS



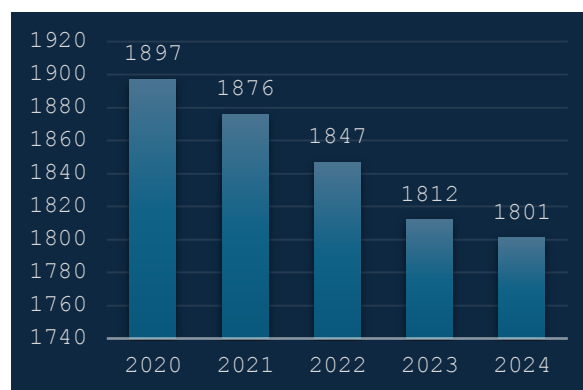
Municipiul Mediaș



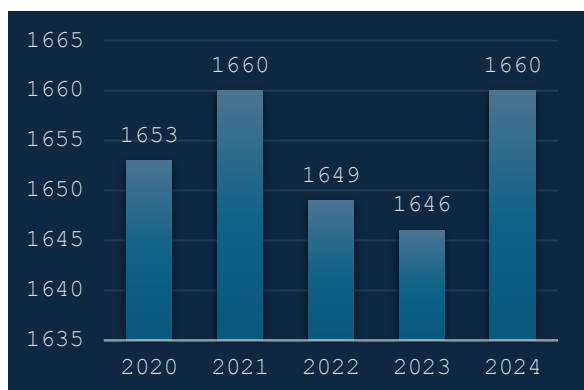
Orașul Copșa Mică



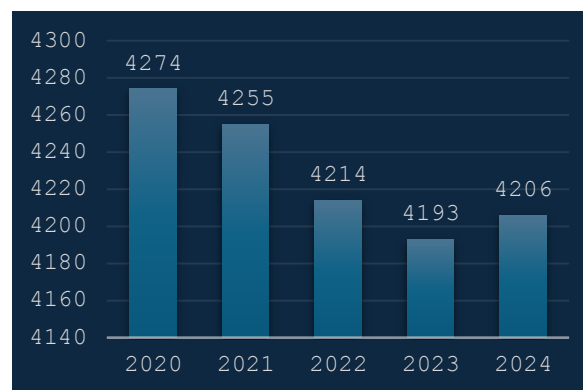
Orașul Dumbrăveni



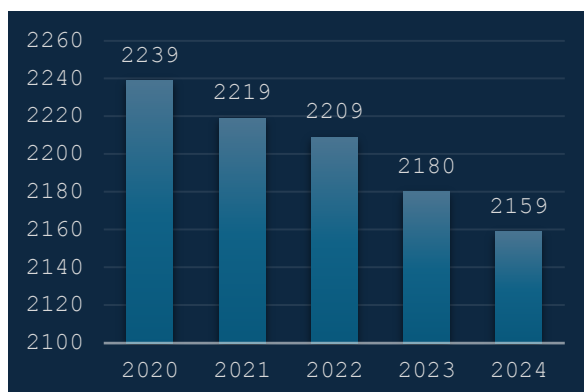
Comuna Alma



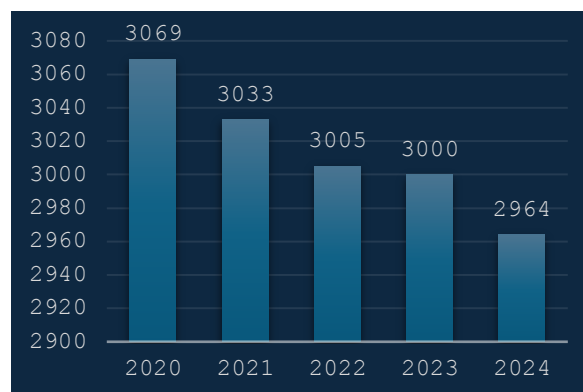
Comuna Ațel



Comuna Axente Sever

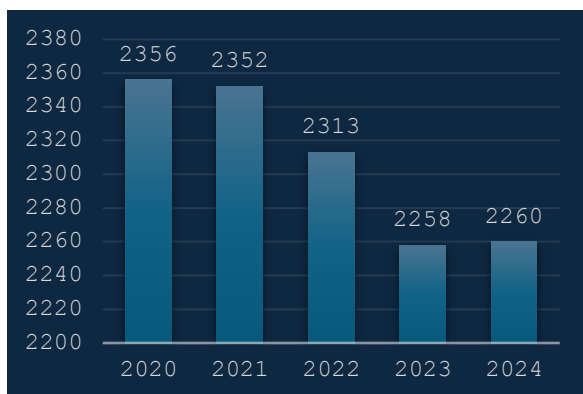


Comuna Bârgăniș

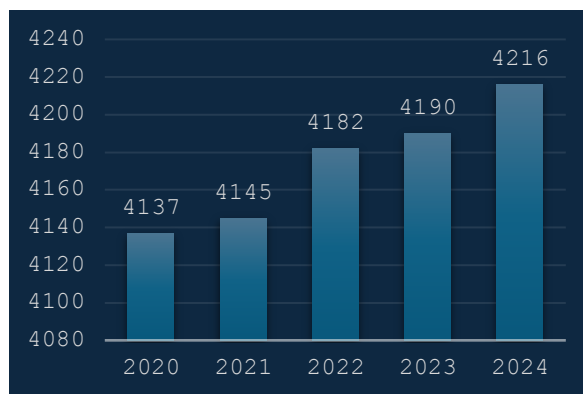


Comuna Biertan

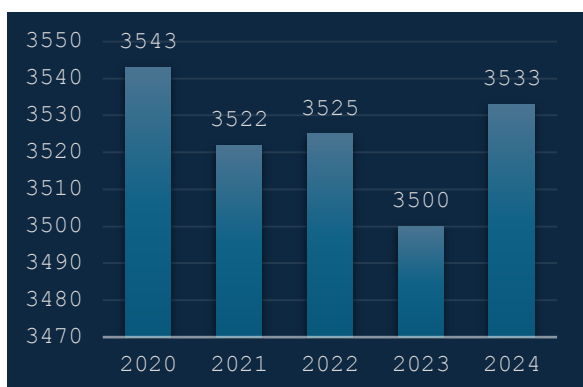
Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS



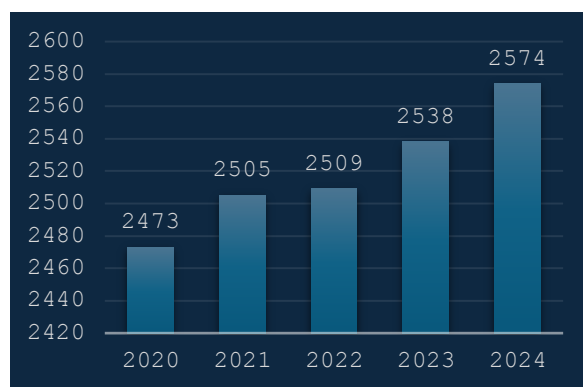
Comuna Blăjeș



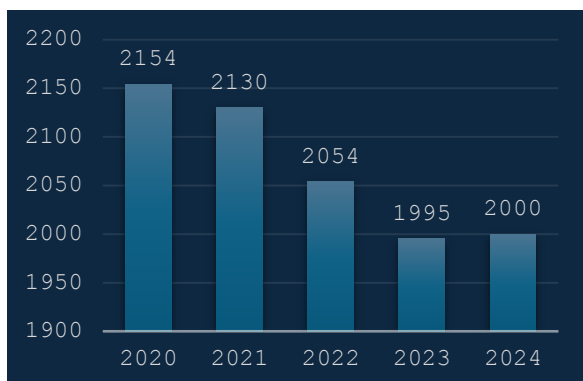
Comuna Brăteiu



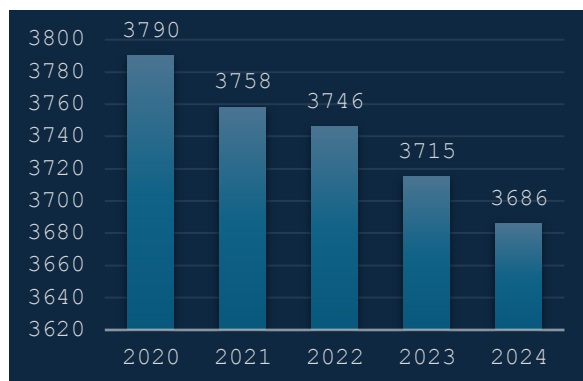
Comuna Dârlos



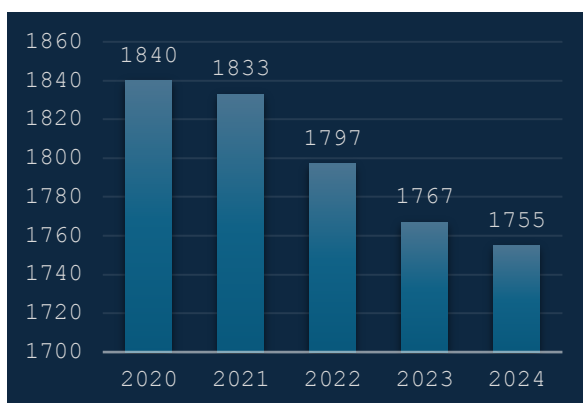
Comuna Hoghilag



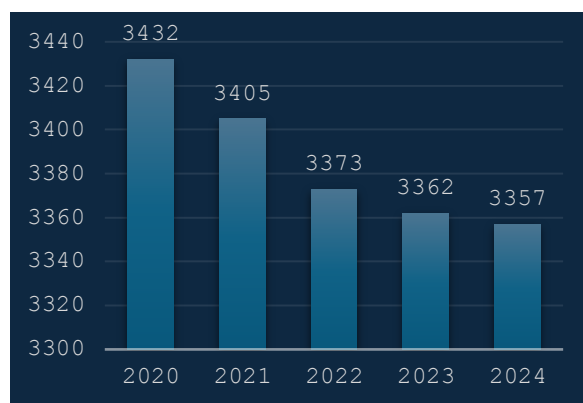
Comuna Micăsasa



Comuna Moșna



Comuna Șeica Mică



Comuna Târnava



Comuna Valea Viilor

Grafic 3 - Evoluția populației, perioada 2020-2024. Sursa: INS

Din graficele ce reprezintă evoluția populației s-a remarcat că doar populația comunele Brăteiu și Hăghilag au cunoscut o creștere anuală, iar în cazul celorlalte comune populația ori a scăzut anual ori a oscilat.

Raportat la mediul rural, comuna cu cel mai mare număr de locuitori este comuna Axente Sever cu un total de 4.193 locuitori la 1 ianuarie 2023, iar la polul opus se află comuna Ațel cu un număr de 1.676 locuitori la aceeași dată de referință.

Evaluarea mobilității în aria de analiză a studiului necesită cunoașterea caracteristicilor populație înregistrate la nivelul fiecărei unități administrativ-teritoriale deoarece nevoia de deplasare a populației este dependentă de vârstă.

Din datele ultimelor 2 recensăminte desfășurate la nivel național, reiese că populația a cunoscut o scădere cu 12,94% în perioada 2011 – 2021. În tabelul de mai jos este prezentată populația fiecărei unități administrativ-teritoriale din aria de analiză la cele 2 recensăminte și rata de evoluție. Cele mai mari creșteri ale populației (peste 10%) a cunoscut comuna Bârghiș. Cele mai mari scăderi ale populației (peste 15%) s-au înregistrat în cazul municipiului Mediaș, orașelor Copșa Mică și Dumbrăveni și comunelor: Biertan, Micăsasa.

Tabel 4 - Evoluția populației ariei de analiză – Recensământ 2011 – Recensământ 2021

Nr. Ctr.	Unitatea administrativ-teritorială	Populație Recensământ 2011 -nr. persoane-	Populație Recensământ 2021 -nr. persoane-	Rată evoluție -%-
1	MUNICIPIUL MEDIAȘ	47204	39505	-16,31
2	ORAS COPȘA MICĂ	5404	4570	-15,43
3	ORAS DUMBRĂVENI	7388	6238	-15,57
4	ALMA	1886	1692	-10,29
5	AȚEL	1429	1263	-11,62
6	AXENTE SEVER	3690	3286	-10,95
7	BIERTAN	2590	1894	-26,87
8	BÂRGHIȘ	2015	2239	11,12
9	BLĂJEL	2284	1967	-13,88
10	BRATEIU	3415	3333	-2,40
11	DÂRLOS	2820	2615	-7,27
12	HOGHILAG	2172	2123	-2,26
13	MICĂSASA	2058	1698	-17,49
14	MOȘNA	3335	2939	-11,87
15	ȘEICA MICĂ	1589	1519	-4,41

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

16	TÂRNAVA	2858	3007	5,21
17	VALEA VIILOR	1873	1962	4,75
	TOTAL	94010	81850	-12,94

Situația populației localităților componente ale unităților administrativ-teritoriale membre ale ADI NORD TRANS la Recensământul populației din 2021, se prezintă astfel:

Tabel 5 – Populația localităților componente UAT membre ale ADI NORD TRANS – Recensământ 2021

UAT	Localități componente	Populație total	Masculin	Feminin
Mediaș		39505	18494	21011
	Mediaș	38304	17868	20436
	Ighișu Nou	1201	626	575
Copșa Mică	Copșa Mică	4570	2282	2288
Dumbrăveni		6238	3002	3236
	Dumbrăveni	4357	2071	2286
	Ernea	535	268	267
	Șaroș pe Târnave	1346	663	683
Alma		1692	855	837
	Alma	700	363	337
	Giacăș	216	107	109
	Șmig	776	385	391
Ațel		1263	640	623
	Ațel	1078	549	529
	Dupuș	185	91	94
Axente Sever		3286	1618	1668
	Axente Sever	1878	915	963
	Agârbiciu	1168	575	593
	Șoala	240	128	112
Bârghiș		1894	948	946
	Bârghiș	646	322	324
	Apoș	327	167	160
	Ighișu Vechi	272	129	143
	Pelișor	382	191	191
	Vecerd	102	58	44
	Zlagna	165	81	84
Biertan		2239	1157	1082
	Biertan	1175	621	554
	Copșa Mare	357	180	177
	Richiș	707	356	351
Blăjel		1967	960	1007
	Blăjel	1538	739	799
	Păucea	362	186	176
	Romanești	67	35	32
Brateiu		3333	1679	1654
	Brateiu	2196	1102	1094
	Buzd	1137	577	560

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Dârlos	2615	1315	1300
Dârlos	1731	853	878
Curciu	657	338	319
Valea Lungă	227	124	103
Hoghilag	2123	1075	1048
Hoghilag	1090	548	542
Prod	243	131	112
Valchid	790	396	394
Micăsasa	1698	884	814
Micăsasa	1106	577	529
Chesler	47	23	24
Țapu	545	284	261
Moșna	2939	1503	1436
Moșna	2137	1094	1043
Alma Vii	286	153	133
Nemșa	516	256	260
Șeica Mică	1519	770	749
Șeica Mică	986	500	486
Soroștin	533	270	263
Târnava	3007	1500	1507
Târnava	2592	1301	1291
Colonia Târnava	415	199	216
Valea Viilor	1962	994	968
Valea Viilor	1393	702	691
Motiș	569	292	277

La nivelul ariei de analiză există:

- 2 comune cu peste 4001 locuitori care totalizează 8.383 locuitori, respectiv 21,85% din totalul locuitorilor din mediul rural,
- 4 comune cu 3.001 – 4.000 locuitori care totalizează 13.577 locuitori, respectiv 35,39% din totalul locuitorilor din mediul rural,
- 4 comune cu 2.001 – 3.000 de locuitori care totalizează 9.184 locuitori, respectiv 23,94% din totalul locuitorilor din mediul rural,
- 4 comune cu 1.001 – 2.000 de locuitori care totalizează 7.220 locuitori, respectiv 18,82% din totalul locuitorilor din mediul rural.

Structurată pe grupe mari de vârstă (0-14 ani, 15-59 ani, peste 60 ani), ponderea cea mai mare a populației de peste 50% o are grupa de vârstă 15-59 ani care sunt potențialii călători permanenți prin deplasările pe care le pot efectua la locul de muncă sau pentru studii, astfel:

- Municipiul Mediaș: 0-14 ani – 11,27%; 15-59 ani – 61,69%; peste 60 ani – 27,04%;
- Orașul Copșa Mică: 0-14 ani – 15,52%; 15-59 ani – 67,76%; peste 60 ani – 16,72%;
- Orașul Dumbrăveni: 0-14 ani – 16,44%; 15-59 ani – 62,18%; peste 60 ani – 21,38%;
- Comuna Alma: 0-14 ani – 11,64%; 15-59 ani – 62,91%; peste 60 ani – 25,44%;
- Comuna Ațel: 0-14 ani – 15,49%; 15-59 ani – 62,09%; peste 60 ani – 22,42%;
- Comuna Axente Sever: 0-14 ani – 13,24%; 15-59 ani – 63,46%; peste 60 ani – 23,30%;
- Comuna Bârgăniș: 0-14 ani – 17,48%; 15-59 ani – 61,19%; peste 60 ani – 21,33%;
- Comuna Biertan: 0-14 ani – 16,10%; 15-59 ani – 65,00%; peste 60 ani – 18,90%;

- Comuna Blăjel: 0-14 ani – 14,08%; 15-59 ani – 62,58%; peste 60 ani – 23,34%;
- Comuna Brateiu: 0-14 ani – 22,39%; 15-59 ani – 63,82%; peste 60 ani – 13,79%;
- Comuna Dârlos: 0-14 ani – 14,06%; 15-59 ani – 65,11%; peste 60 ani – 20,83%;
- Comuna Hoghilag: 0-14 ani – 20,57%; 15-59 ani – 64,14%; peste 60 ani – 15,29%;
- Comuna Micăsasa: 0-14 ani – 12,08%; 15-59 ani – 61,05%; peste 60 ani – 26,87%;
- Comuna Moșna: 0-14 ani – 17,87%; 15-59 ani – 65,95%; peste 60 ani – 16,18%;
- Comuna Șeica Mică: 0-14 ani – 13,36%; 15-59 ani – 61,97%; peste 60 ani – 24,67%;
- Comuna Târnavă: 0-14 ani – 20,32%; 15-59 ani – 63,65%; peste 60 ani – 16,03%;
- Comuna Valea Viilor: 0-14 ani – 14,27%; 15-59 ani – 62,32%; peste 60 ani – 23,41%.

2.2 Aspecte socio-economice la nivelul unităților administrativ-teritoriale membre ale ADI NORD TRANS

Număr angajați

Conform site-ului www.topfirme.com, firmele din aria de analiză cu cei mai mulți angajați se află în Mediaș (Societatea Națională de Gaze Naturale Romgaz SA cu 5.287 angajați și Societatea Națională de Transport Gaze Naturale Transgaz SA cu 3.995 angajați).

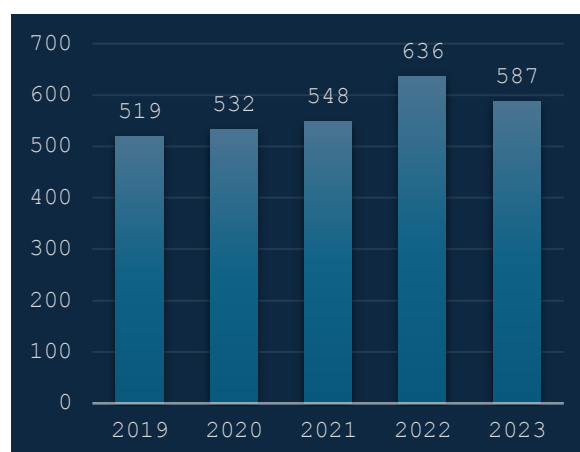
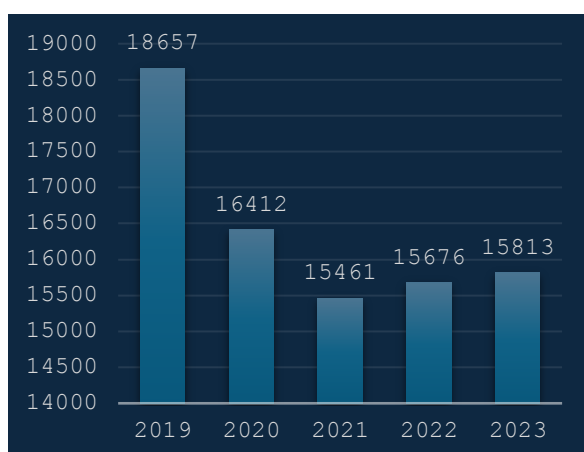
În perioada 2019-2021, numărul salariaților pentru care există date statistice certe, a cunoscut o scădere de la an la an, urmată de o creștere în anii 2022 și 2023 ceea ce ilustrează creștere și dezvoltare economică.

Tabel 6 - Numărul de angajați în aria de analiză, perioada 2019-2023. Sursa: INS

	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021	Anul 2022	Anul 2023
Număr persoane					
TOTAL UAT-uri membre ale ADI NORD TRANS	21935	19637	18796	19107	19521

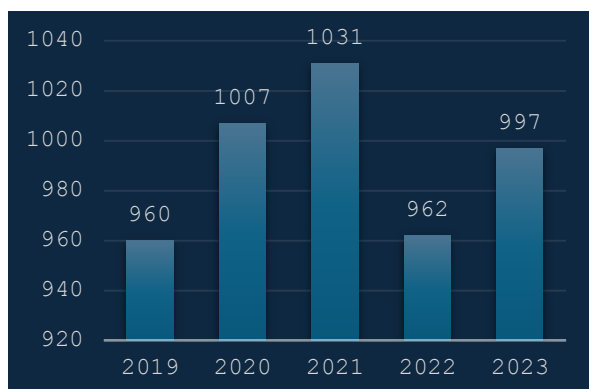
Legenda: 9999,00 - normal - date definitive

Situația la nivel de localitate se prezintă ușor diferit, în sensul că din cele 17 localități membre ADI NORD TRANS două localități (Bârghiș și Hoghilag) au cunoscut o creștere anuală a numărului de angajați, în localitatea Ațel numărul acestora a scăzut anual iar în restul localităților acesta a oscilat, așa cum se poate observa din graficele următoare. La nivelul Municipiului Mediaș, se constată o creștere a numărului de angajați la nivelul ultimilor 3 ani pentru care există date statistice certe (2021, 2022, 2023)

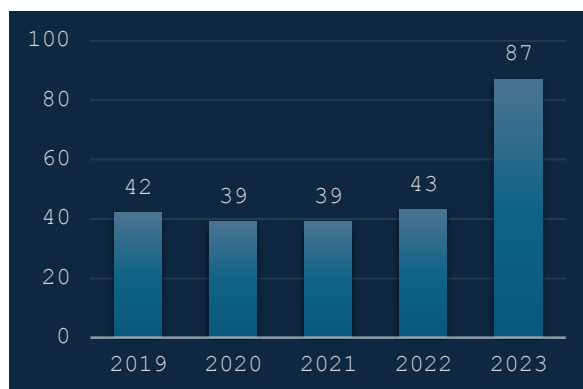


Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

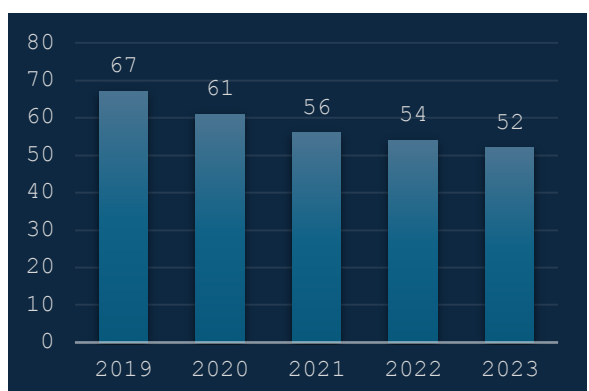
Municipiul Mediaș



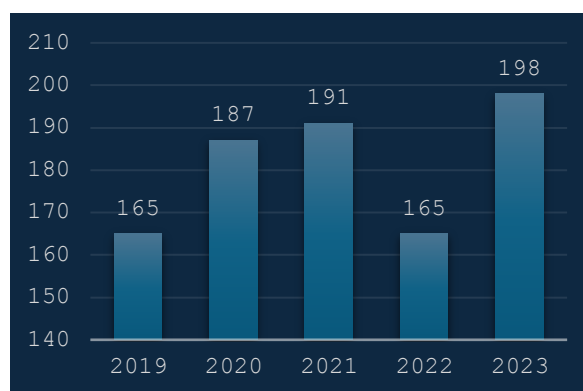
Orașul Copșa Mică



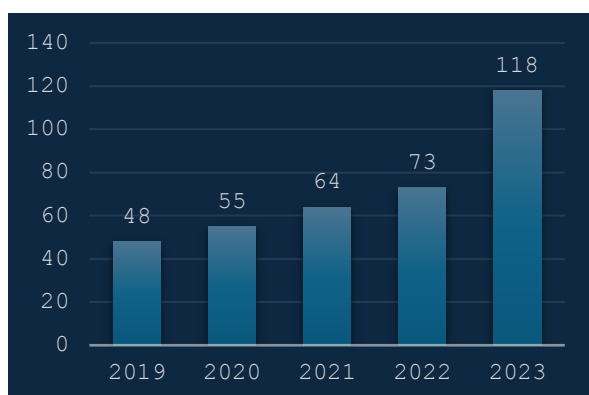
Orașul Dumbrăveni



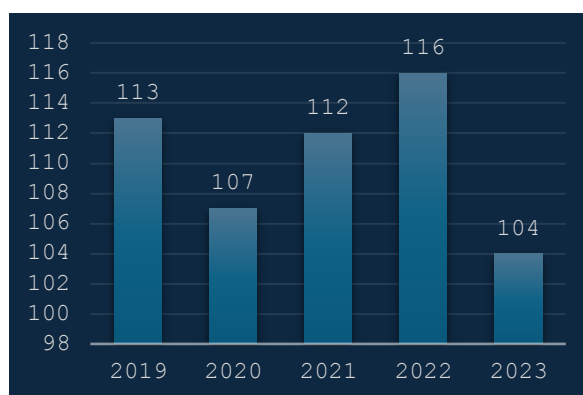
Comuna Alma



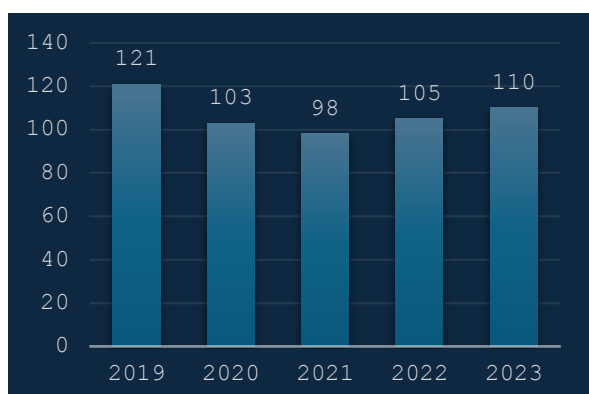
Comuna Ațel



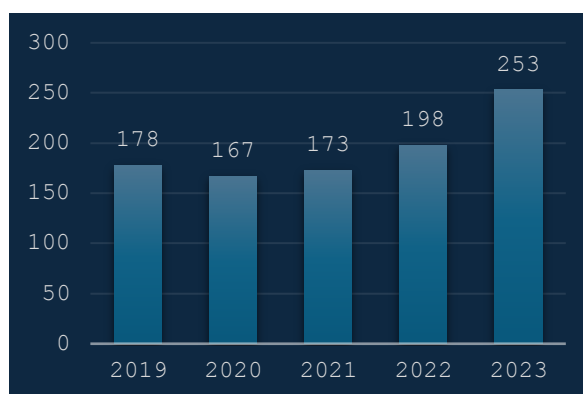
Comuna Axente Sever



Comuna Bârgăniș



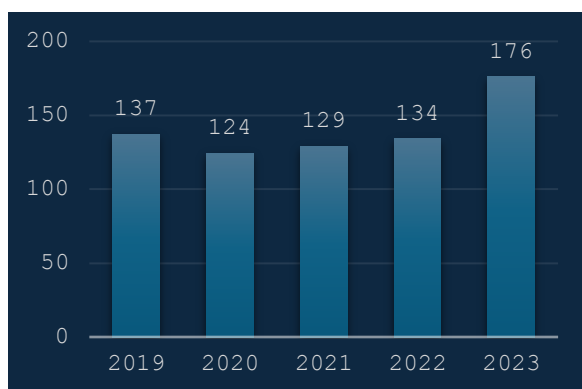
Comuna Biertan



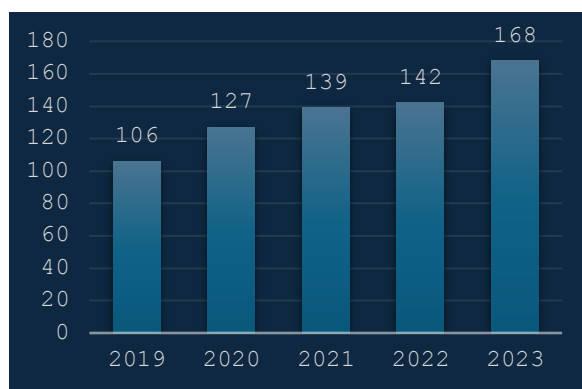
Comuna Blăjel

Comuna Brăteiu

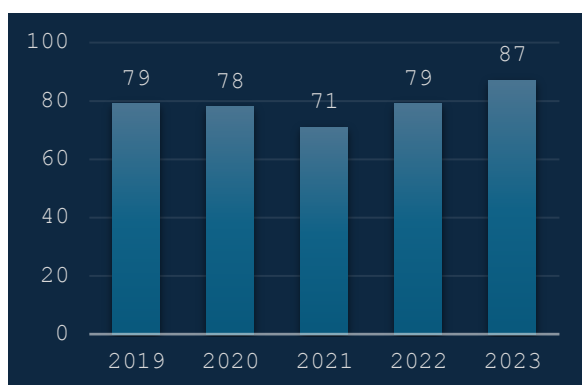
Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS



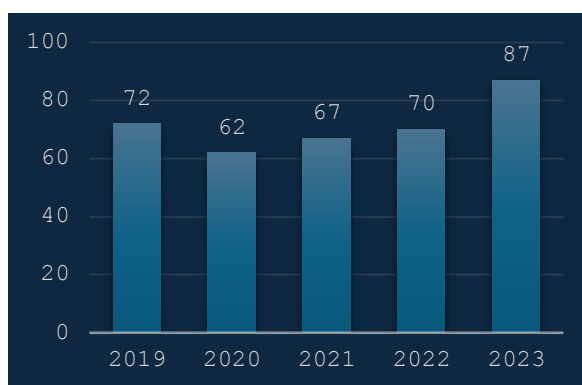
Comuna Dârlos



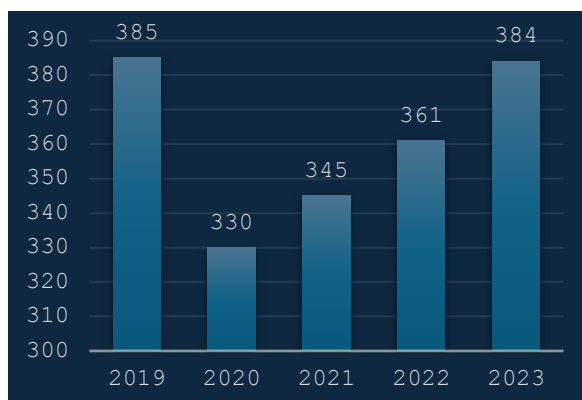
Comuna Hoghilag



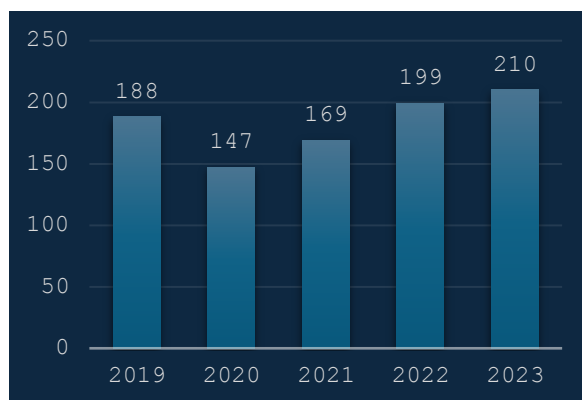
Comuna Micăsasa



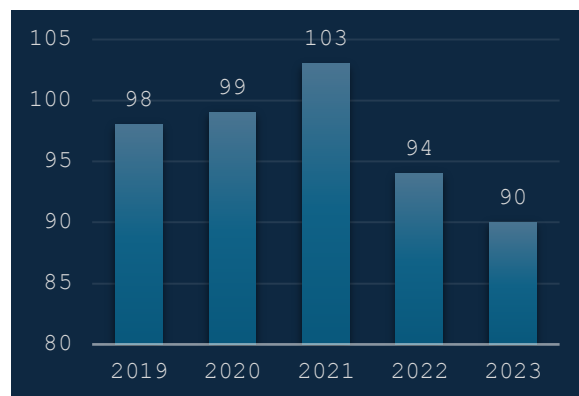
Comuna Moșna



Comuna Șeica Mică



Comuna Târnava



Comuna Valea Viilor

În tabelul de mai jos este prezentat numărul mediu al salariaților fiecărei unități administrativ-

teritoriale membră ADI NORD TRANS pentru anii 2021 și 2023 și rata de evoluție. Cele mai mari creșteri ale salariaților au cunoscut comuna Alma (peste 100%), comuna Bârghiș (peste 80%). Scăderi ale salariaților s-au înregistrat doar în cazul orașului Dumbrăveni și comunelor Ațel, Biertan și Valea Viilor.

Tabel 7 - Evoluția numărului mediu al salariaților, 2021-2023. Sursa: INS

Unitatea administrativ-teritorială	Anul 2021	Anul 2023	Rată evoluție %
	Numar persoane	Numar persoane	
143619 MUNICIPIUL MEDIAȘ	15461	15813	2,28
143771 ORAS COPȘA MICĂ	548	587	7,12
143806 ORAȘ DUMBRĂVENI	1031	997	-3,30
146012 ALMA	39	87	123,08
143995 AȚEL	56	52	-7,14
144116 AXENTE SEVER	191	198	3,66
144232 BÂRGHIȘ	64	118	84,38
144198 BIERTAN	112	104	-7,14
144303 BLĂJEL	98	110	12,24
144349 BRATEIU	173	253	46,24
144553 DÂRLOS	129	176	36,43
144615 HOGHILAG	139	168	20,86
144991 MICĂSASA	71	87	22,54
145104 MOȘNA	67	87	29,85
145738 ȘEICA MICĂ	345	384	11,30
143646 TÂRNAVA	169	210	24,26
145961 VALEA VIILOR	103	90	-12,62
TOTAL	18796	19521	3,86

Desfășurarea activităților economice implică o pondere importantă de călătorii – transportul salariaților. Ponderea populației ocupate la nivelul tuturor localităților care fac parte din unitățile administrativ-teritoriale membre ADI NORD TRANS reprezintă 18,27% din totalul numărului de locuitori. Municipiul Mediaș asigură locuri de muncă pentru 28,95% din locuitori, iar dintre zonele rurale se evidențiază Comuna Șeica Mică cu 21,73%.

Tabel 8 - Ponderea populației ocupate, anul 2023. Sursa: INS

Nr. Crt.	Unitatea administrativ-teritorială	Număr salariați, 2023	Număr locuitori, 2023	Ponderea populației ocupate
1	143619 MUNICIPIUL MEDIAȘ	15813	54624	28,95%
2	143771 ORAS COPȘA MICĂ	587	5676	10,34%
3	143806 ORAS DUMBRĂVENI	997	8212	12,14%
4	146012 ALMA	87	1812	4,80%
5	143995 AȚEL	52	1646	3,16%
6	144116 AXENTE SEVER	198	4193	4,72%
7	144232 BÂRGHIȘ	118	2180	5,41%
8	144198 BIERTAN	104	3000	3,47%
9	144303 BLĂJEL	110	2258	4,87%
10	144349 BRATEIU	253	4190	6,04%
11	144553 DÂRLOS	176	3500	5,03%
12	144615 HOGHILAG	168	2538	6,62%
13	144991 MICĂSASA	87	1995	4,36%
14	145104 MOȘNA	87	3715	2,34%
15	145738 ȘEICA MICĂ	384	1767	21,73%

16	143646 TÂRNAVA	210	3362	6,25%
17	145961 VALEA VIILOR	90	2208	4,08%

Economia

Produsul intern brut realizat la nivelul județului Sibiu în anul 2022 însumează 29.192 milioane lei prețuri curente. Produsul intern brut la nivelul județului Sibiu indică o creștere în perioada 2018-2022 ceea ce înseamnă că nivelul economic al județului este în creștere care se poate răsfrânge pozitiv și asupra domeniului transporturi din teritoriu.

Tabel 9 - Evoluția PIB, județ Sibiu. Sursa: INS

Macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe	Perioade				
	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021	Anul 2022
	UM: Milioane lei				
	Milioane lei	Milioane lei	Milioane lei	Milioane lei	Milioane lei
Sibiu	21505	23841	23699	25704,6	29192

Legenda: 9999,00 - normal - date definitive; 9999,00 - ingrosat - date revizuite

În cele ce urmează sunt prezentate aspecte privind caracteristicile economice ale unităților administrativ-teritoriale membre ADI NORD TRANS MEDIAȘ.

Municipiul Mediaș

Domeniile economice din municipiul Mediaș sunt reprezentate de industria extractivă, transport și depozitare, industria prelucrătoare și comerț. Mediașul fiind un centru important de exploatare a gazului metan. În sectorul extracției gazelor naturale, întâlnim cel mai mare producător și principal furnizor de gaze naturale din România, respectiv Societatea Națională de Gaze Naturale Romgaz S.A.

Comuna Alma (sursa: <https://primariaalma.ro/>)

Activitatea economică din comună este reprezentată în următoarele sectoare: activități de comerț cu amănuntul, activități Agricole, activități cu caracter industrial.

Activitățile economice ale comunei se bazează pe exploatarea resurselor locale, cele mai importante fiind pădurile – pentru prelucrarea lemnului – și terenurile agricole – pentru cultivarea plantelor și creșterea animalelor.

Altă ocupație tradițională este viticultura.

Un alt segment al economiei locale îl constituie comerțul cu amănuntul. În Alma există două magazine alimentare și câteva firme private și persoane fizice autorizate, care au obiecte de activitate variate. În Giacăș funcționează două magazine mixte, un oficiu poștal și mai multe firme cu obiecte de activitate diverse. În Șmig funcționează două magazine cu profil mixt.

Comuna Ațel (sursa: <https://www.primaria-atel.ro/>)

Activitățile economice ale comunei se bazează pe exploatarea resurselor locale, cele mai importante fiind pădurile – pentru prelucrarea lemnului – și terenurile agricole – pentru cultivarea plantelor și creșterea animalelor. Economia locală a comunei Ațel este reprezentată de activitățile cu caracter industrial, activitățile agricole și activitățile de comerț și servicii.

Comuna Axente Sever (sursa: <https://www.axentesever.ro/>)

Pe teritoriul comunei își desfășoară activitatea un număr de 58 agenți economici. Aceștia activează în domeniul construcțiilor, produselor alimentare și de uz casnic și personal. Administrația locală oferă pentru dezvoltarea economică a zonei, consultanță și sprijin logistic, suport, prezentare în comunitate, scutiri de taxe și impozite în temei legal, concesiune de terenuri și clădiri.

De-a lungul timpului economia comunei s-a bazat pe agricultură, cultivarea pământului și creșterea animalelor fiind ocupațiile de bază, alături de acestea existând o serie de ocupații secundare: vânătoarea, pescuitul, albinăritul, culesul din natură, meșteșugurile, pădurăritul și comercializarea unor produse locale.

În prezent, Axente Sever – un important centru viticol al României ce a concurat cu succes vinurile din alte regiuni viticole, se limitează la producția de vin pe cele 10 ha care au intrat în posesia agricultorilor (după 1990) și din vița devie cultivată în curțile sătenilor pe lângă case.

Comuna Blăjel (sursa: <https://www.primariablajel.ro/>)

Sectoarele economice existente la nivelul comunei sunt producția, serviciile, comerțul, agricultura și zootehnia.

Terenul agricol ocupă 73,98% din teritoriul administrativ al comunei Blăjel; terenurile arabile făcând o pondere de 65,77%, restul fiind ocupate de 15,09% pășune, 17,12% fânețe, 1,25% vii și 0,75% livezi.

Ocupația preponderentă a locuitorilor este agricultura (creșterea animalelor ovine, bovine, pasari) o parte din aceștia fiind încadrați și în unități economice din mun. În comună își desfășoară activitatea societăți comerciale (comerț, echipamente electrice).

Comuna Dârlos

Ocupația de bază, a locuitorilor comunei, este agricultura, unde își desfășoară activitatea cei mai mulți cetățeni apti de muncă. Deasemenea, o mare parte din forța de muncă activă a comunei își desfășoară activitatea în industrie, făcând naveta în unitățile industriale din Copșa-Mică și Mediaș.

Comuna Șeica Mică (sursa: <https://seicamica.ro/>)

Localitățile Șeica Mică și Soroștin au activități predominant agricole.

În partea de nord a localității Șeica Mică este amplasată fabrica de mochete NUGAT SIEBENBURGEN iar în partea de est a localității s-a dezvoltat microferma BLESCH.

Activitatea agricolă, zootehnică și pomicolă se desfășoară necentralizat, de către persoane.

Economia a înregistrat pe teritoriul comunei o dezvoltare firească, influențată de condițiile geografice specifice; ea a avut un profil mixt, agricultura intensă fiind dublată de o creștere sistematică de animale și pomicultura. Din păcate agricultura și creșterea animalelor a înregistrat un regres în ultimii ani, compensat însă de activitățile prelucrătoare.

Terenul agricol ocupă 90,5% din teritoriul administrativ al comunei Șeica Mică; terenurile arabile făcând o pondere de 41,87%, restul fiind ocupate de 25,08% pășune, 32,36% fânețe și 0,69% vii.

Populația comunei Șeica Mică se deplasează la Mediaș pentru: comerț, servicii, învățământ, cultură pentru a lucra sau pentru a-și valorifica excedentul de produse agricole.

Comuna Târnava (sursa: <https://www.primariatirnav.ro/>)

Terenul agricol ocupă 55% din teritoriul administrativ al comunei Târnava; terenurile arabile făcând o pondere de 50,98%, restul fiind ocupate de 21,12% pășune, 19,38% fânețe, 1,45% vii și 7,07% livezi.

Fiind o comuna amplasată în imediata apropiere a Municipiului Mediaș, populația comunei se îndreaptă cu preponderență spre municipiu pentru comerț, servicii, învățământ, muncă, relațiile dintre cele două localități fiind atât de intense și de complexe încât localitatea poate fi considerată un cartier al orașului.

Comuna Valea Viilor

Economia acestei localități este bazată pe: activități în domeniul construcțiilor și a materialelor de construcții, industria de prelucrare primară a lemnului, producția de piese auto, morărit și panificație, comerț, servicii și turism. Activitatea principală este însă una predominant agricolă, bazată pe cultura plantelor și creșterea animalelor.

Angajatori (în special la nivelul municipiului și orașelor)

Modul cum sunt dispuși operatorii economici cu număr mare de angajați influențează dinamica fluxurilor de călători pe traseele care fac legătura dintre localitățile rurale și cele urbane, prin navetismul existent. Localitățile urbane, îndeosebi Municipiul Mediaș care concentrează la nivelul lor un număr mare de locuri de muncă atrag fluxuri de călători, determinate de deplasări care se desfășoară cu regularitate (frecvență zilnică în special în zilele lucrătoare) între localitățile urbane și cele rurale care gravitează în jurul lor.

Conform bazei de date privind firmele din România pusă la dispoziție de site-ul www.listafirme.ro, în aria de analiză sunt concentrate firme active cu diverse obiecte de activitate, cele mai multe aflându-se în municipiul Mediaș (1971 firme active).

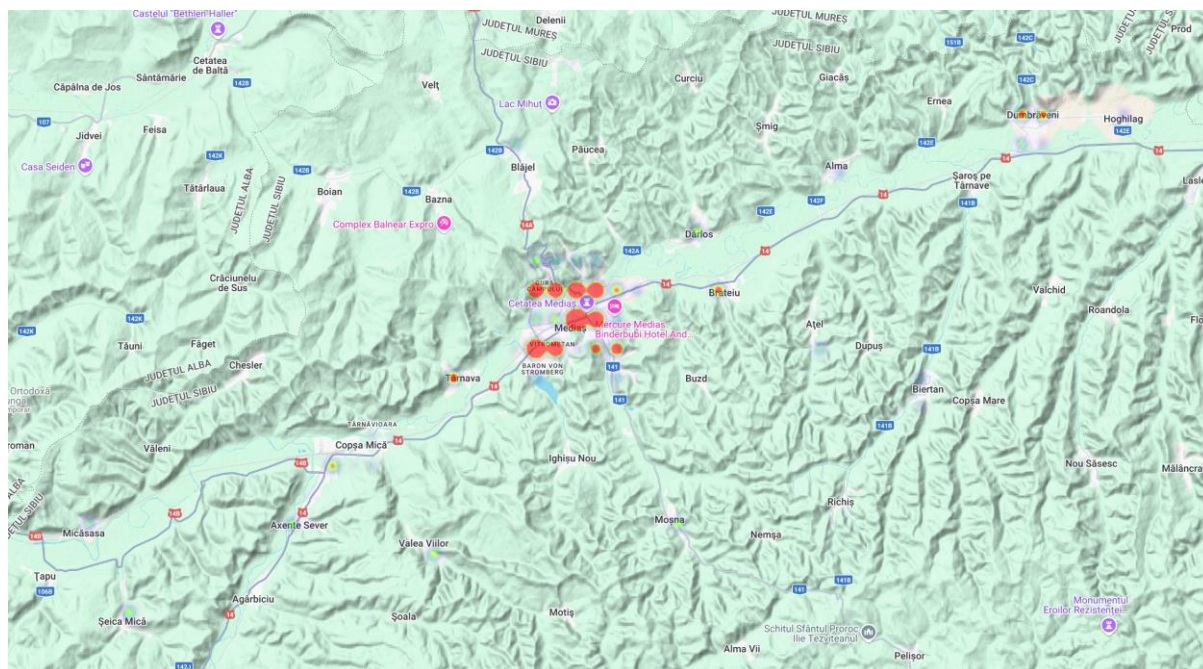


Figura 3 - Distribuția localităților cu cele mai multe firme active. Sursa: www.listafirme.ro

În funcție de numărul agenților economici, conform www.topfirme.com, localitățile din aria de analiză cu cei mai mulți agenți economici se află în Mediaș (5.748) restul localităților având sub 550 agenți

economici.

Principalii angajatori din municipiul Mediaș cu peste 500 de angajați sunt:

- SOCIETATEA NATIONALA DE GAZE NATURALE " ROMGAZ " SA - număr mediu angajați 5.287 - domeniul de activitate: Extracția gazelor naturale
- SOCIETATEA NAȚIONALĂ DE TRANSPORT GAZE NATURALE TRANSGAZ SA - număr mediu angajați 3.995 - domeniul de activitate: Transporturi prin conducte
- KROMBERG & SCHUBERT ROMÂNIA ME S.R.L. - număr mediu angajați 1.346 - domeniul de activitate: Fabricarea de echipamente electrice și electronice pentru autovehicule și pentru motoare de autovehicule
- EMAILUL SA - număr mediu angajați 642 - domeniul de activitate: Fabricarea altor articole din metal n.c.a.
- IPPON MED SRL - număr mediu angajați 519 - domeniul de activitate: Activități de protecție și gardă

Principalii angajatori din orașul Copșa Mică cu peste 350 de angajați sunt:

- CIS AUTOMOTIVE SRL - număr mediu angajați 369 - domeniul de activitate: Fabricarea altor fire și cabluri electrice și electrocasnice

Restul angajatorilor de la nivelul orașului Copșa Mică au sub 25 de angajați fiecare.

Principalii angajatori din orașul Dumbrăveni cu peste 100 de angajați sunt:

- BAUM SRL - număr mediu angajați 368 - domeniul de activitate: Activități de jocuri de noroc și pariuri
- GALEX SRL - număr mediu angajați 107 - domeniul de activitate: Transporturi rutiere de mărfuri

Restul angajatorilor de la nivelul orașului Dumbrăveni au sub 40 de angajați fiecare.

Principalii angajatori din comuna Șeica Mică cu peste 200 de angajați sunt:

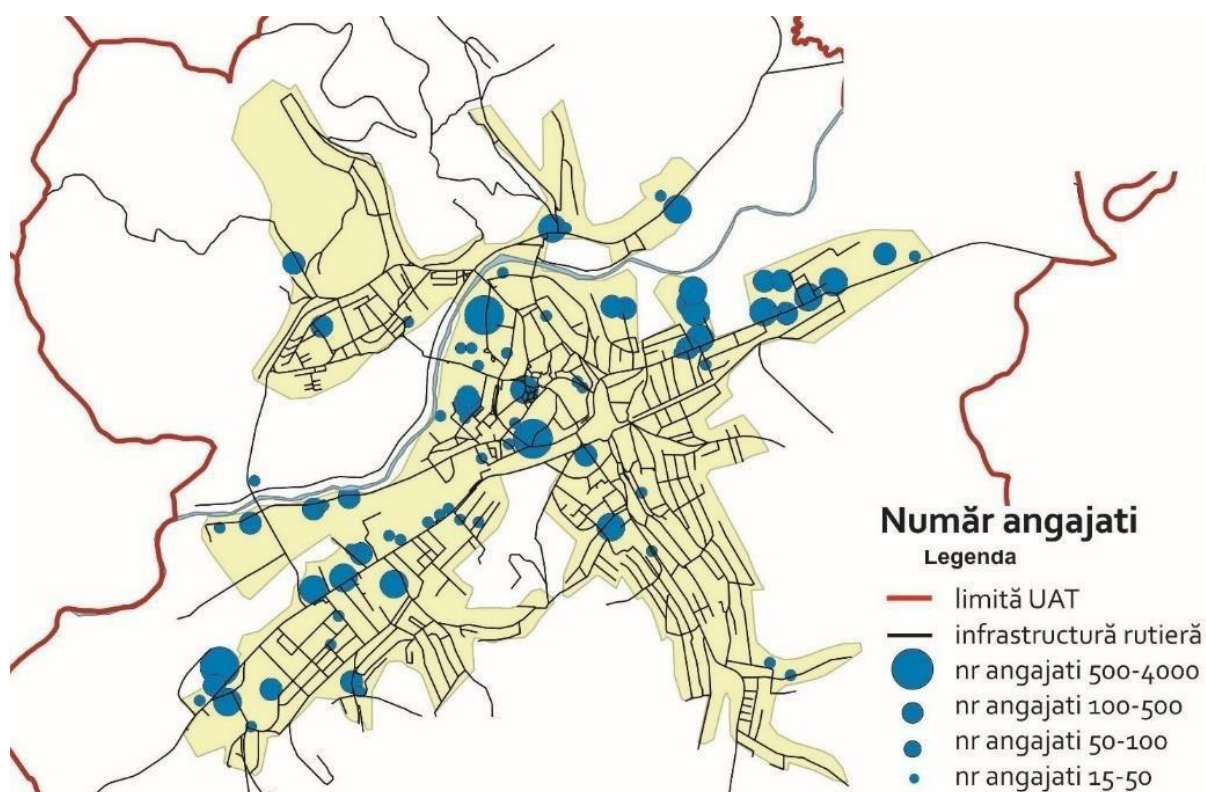
- SIEBENBURGISCHES NUGAT SRL - număr mediu angajați 214 - domeniul de activitate: Comerț cu ridicata nespecializat

Restul angajatorilor de la nivelul comunei Șeica Mică au sub 30 de angajați fiecare.

Angajatorii din comunele Alma, Ațel, Axente Sever, Bârgăniș, Biertan, Blăjel, Brăteiu, Dârlos, Hoghilag, Micăsasa, Moșna, Târnavă, Valea Viilor au între 1 și 52 angajați fiecare.

Un aspect important îl constituie rolul de centru polarizator al Municipiului Mediaș atât din punct de vedere al locurilor de muncă, dar și al unităților de învățământ liceal și post-liceal.

Conform datelor Institutului Național de Statistică, prezentate anterior, numărul salariaților la nivelul municipiului era în anul 2023 de 15813, iar la nivelul zonei de studiu – 19521. Prin urmare, peste 80% din locurile de muncă sunt pe teritoriul municipiului Mediaș. Un alt motiv pentru care este necesară dezvoltarea unui serviciu de transport public la nivelul ADI.



Sursa: PMUD Mediaș actualizat 2024

Figura 4 – Localizarea principalilor agenți economici după numărul de angajați

Din punct de vedere al turismului, în zona studiată se regăsesc o multitudine de obiective turistice impresionante atât prin istorie cât și prin frumusețea naturală. Podișul Târnavelor reprezintă o zonă de concentrare a unor importante obiective turistice din categoria bisericilor fortificate, resurse datorate paginilor de istorie scrise de populația săsească în zonă. Podișul Târnavelor este și o renumită zonă viticolă. Atracțiile turistice antropice majore, din zona studiată se regăsesc în Municipiul Mediaș și satul Biertan. Principalele atracții turistice antropice secundare pe Valea Târnavelor în localitățile studiate:

- Bisericile Fortificate ce se regăsesc pe Valea Târnavelor: Agârbiciu, Alma Vii, Axente Sever, Aței, Brăteiu, Biertan, Copșa Mare, Curciu, Dârlos, Ighișu Nou, Moșna, Șeica Mică, Valea Viilor.
- Palate / castele / fortificații: Castelul Apafi, Palatul Brukenthal de la Micăsasa

Din punct de vedere al turismului, Municipiul Mediaș deține un potențial turistic deosebit, păstrând din atmosfera unui oraș medieval și promovând imaginea unui burg transilvănean de poveste, cu un farmec aparte dat de prezența râului Târnavă Mare care traversează orașul de la est la vest, dar și de patrimoniul construit al Mediașului, inclus în lista construcțiilor fortificate din Transilvania: foste cetăți fortificate medievale, cetatea medievală, castelul de 4 turnuri de apărare, muzee, biserici, monumente, care constituie patrimoniul cultural de mare valoare și importanță națională.

Potențialul turistic al municipiului se reflectă în condițiile deosebit de favorabile oferite pentru practicarea unei game variate de forme: turismul cultural, turism activ, turism gastronomic, turism de evenimente, de agrement și recreere, istoric, ecumenic, de afaceri și de tranzit, sportiv, etc.

Comuna Biertan este reprezentativă pentru întreaga zonă de colonizare săsească din Transilvania, principalele obiective turistice ale acesteia fiind Biserica Cetate Biertan, monument istoric categoria A înscris în Patrimoniul UNESCO și bisericile fortificate Richiș și Copșa Mare monumente istorice categoria B.

În centrul satului Valea Viilor, se situează Biserica Evanghelică cetate, ceea ce face ca localitatea să fie înscrisă pe Lista Patrimoniului Mondial UNESCO, acest fapt determinând o afluență mare de turiști.

Unități de învățământ

Unitățile de învățământ se constituie în centre de atragere/generare a călătoriilor la nivelul unei localități, cărora trebuie să li se acorde o atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței circulației.

Sistemul de educație din localitățile membre ADI NORD TRANS este structurat pe următoarele niveluri ale învățământului: învățământ obligatoriu (preșcolar, primar și gimnazial, liceal), învățământ profesional, învățământ postliceal.

Conform INSSE, în municipiul Mediaș rețeaua sistemului educațional acoperă nivelul de învățământ preșcolar, primar, gimnazial, liceal și postliceal și are în componență 10 unități de educație primară și gimnazială (*Școala Gimnazială "Mihai Eminescu", Școala Gimnazială "George Popa", Școala Gimnazială "Cireșarii", Școala Gimnazială Nr.4, Școala Gimnazială Nr.7, Școala Gimnazială "Constantin Ioan Moțaș", Școala Gimnazială "Hermann Oberth", Școala Gimnazială "St. Bathory", Școala Gimnazială "Ighișul Nou", Centru Școlar de Educație Incluzivă*), 5 unități liceale (*Liceu Teoretic "St. L. Roth", Liceu Teoretic "Axente Sever", Liceu Tehnic "Școala Națională de Gaz", Colegiul Tehnic "Mediensis", Liceul Tehnologic Automecanica*) și 1 colegiu universitar (*Colegiul Universitar "Lucian Blaga" din cadrul Universității "Lucian Blaga" din Sibiu*).

La nivelul anului 2023, infrastructura școlară, nivelul de dotare, precum și numărul de elevi și de cadre didactice se prezintă astfel:

Nr. Crt.	UAT	Preșcolar			Nivel educațional Primar și gimnazial			Liceal			Dotări				
		Grădinițe	Copii	Cadre didactice	Școli	Elevi	Cadre didactice	Licee	Elevi	Cadre didactice	Săli de clasă	Laboratoare șc.	Ateliere	Teren de sport	Echipamente IT
1	143619 MUNICIPIUL MEDIAS	8	1318	115	9	3384	250	5	2207	176	395	51	16	9	1191
2	143771 ORAS COPSA MICA	1	125	12	-	398	25	1	127	12	46	3	2	1	67
3	143806 ORAS DUMBRAVENI	-	237	16	-	798	78	1	268	26	84	14	13	2	217
4	146012 ALMA	-	18	3	1	112	16	-	-	-	22	3	-	2	34
5	143995 ATEL	-	40	2	1	108	10	-	-	-	11	3	-	-	28
6	144116 AXENTE SEVER	-	56	4	1	236	24	-	-	-	29	4	-	-	71
7	144232 BARGHIS	-	43	3	1	197	18	-	-	-	17	1	-	2	70
8	144198 BIERTAN	-	81	4	1	237	19	-	-	-	18	4	-	-	33
9	144303 BLAJEL	-	34	2	1	130	12	-	-	-	13	1	-	1	27

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Nr. Crt.	UAT	Preșcolar			Nivel educațional Primar și gimnazial			Liceal			Dotări				
		Grădinițe	Copii	Cadre didactice	Școli	Elevi	Cadre didactice	Licee	Elevi	Cadre didactice	Săli de clasă	Laboratoare șc.	Ateliere	Teren de sport	Echipamente IT
10	144349 BRATEIU	-	92	5	1	430	28	-	-	-	27	3	-	-	49
11	144553 DARLOS	-	57	3	1	176	19	-	-	-	21	2	-	-	41
12	144615 HOGHILAG	-	77	6	1	267	28	-	-	-	20	1	-	-	31
13	144991 MICASASA	-	38	2	1	120	12	-	-	-	11	1	-	-	45
14	145104 MOSNA	-	6	1	1	289	21	-	-	-	30	1	-	3	43
15	145738 SEICA MICA	-	41	2	1	117	12	-	-	-	16	1	-	-	22
16	143646 TARNAVA	-	73	3	-	332	27	1	86	6	25	1	3	-	82
17	145961 VALEA VIILOR	-	46	3	1	128	11	-	-	-	13	2	-	1	172

Sursa: INS

Mare parte dintre elevii unităților de învățământ liceal și post-liceal din localitățile urbane trebuie să se deplaseze către localitățile unde sunt amplasate aceste unități – fenomenul de navetă.

Tabel 10 – Număr unități de învățământ liceal și post-liceal

Niveluri de educație	Județe	Localități	Perioade
			Anul 2023
			UM: Număr
Liceal	Sibiu	143619 MUNICIPIUL MEDIAȘ	5
-	-	143771 ORAS COPȘA MICĂ	1
-	-	143806 ORAS DUMBRĂVENI	1
-	-	143646 TÂRNAVA	1
Profesional	Sibiu	143806 ORAS DUMBRĂVENI	1
Postliceal (inclusiv învățământul special)	Sibiu	143619 MUNICIPIUL MEDIAȘ	1

2.3 Transportul public de călători la nivelul unităților administrativ-teritoriale ale ADI NORD TRANS

Astfel cum am mai precizat pe parcursul studiului, **Asociația de Dezvoltare Intercomunitară NORD TRANS** constă într-un parteneriat, semnat de către 17 unități administrativ teritoriale din nordul județului, și anume: Municipiul Mediaș și orașele Copșa Mică și Dumbrăveni sunt membrii fondatori, ceilalți membri fiind comunele Alma, Ațel, Axente Sever, Biertan, Blăjel, Brateiu, Dârlos, Moșna, Șeica Mare, Târnava și Valea Viilor. Totodată, comunele Bârghiș, Micăsasa și Hoghilag sunt membri asociați.

În prezent există serviciul de transport public local de călători doar în municipiul Mediaș, pe raza celorlalte unități administrativ-teritorial membre a ADI NORD TRANS **nu există serviciul de transport public local** de călători.

În municipiul Mediaș, transportul public de călători este asigurat de compania Meditur S.A. o societate pe acțiuni, acționarul unic fiind municipiul Mediaș, care operează o rețea de autobuze și troleibuze ce acoperă principalele zone ale orașului.

Gestiunea Serviciului de transport public local în Municipiul Mediaș este asigurată de operatorul de transport Meditur SA în baza Contractului de Delegare a Gestiunii Serviciului de Transport Public Local prin curse regulate în Municipiul Mediaș cu nr. 1810/01.02.2019

Meditur SA este societate pe acțiuni având un nr de 246.716 acțiuni , acționar unic fiind Municipiul Mediaș. Meditur SA își desfășoară activitatea în localitatea Mediaș, jud. Sibiu, la sediul pe str. Soseaua Sibiului, nr.100A, CUI RO9735812, J32/1016/1997 și între patru puncte de vânzare chioșcuri, Centru de monitorizare trafic și Autogara Mediaș. Menținerea și parcarea autovehiculelor se asigură la sediul societății.

În contextul desfășurării activității Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru transport în nordul județului Sibiu, Primăria Municipiului Mediaș a achiziționat Autogara Mediaș. O parte din imobil situat în Mediaș, str. Unirii nr. 4 a fost dat în folosință cu titlu gratuit începând cu 01.08.2020 destinație sediu asociație.

Dezvoltarea sectorului de transport este o condiție absolut necesară în asigurarea creșterii nivelului de trai al cetățenilor prin creșterea mobilității în municipiul Mediaș, prin reducerea timpilor de tranzit, scăderea costurilor de transport în detrimentul transportului personal încurajând efectul de înlocuire a mașinilor, siguranța pasagerilor etc. *Sursa: SIDU 2021-2027*

O rețea de transport dezvoltată va susține mobilitatea persoanelor, creând astfel un mediu urban atractiv, modern, ecologic și accesibil pentru locuitorii săi, pentru turiști, precum și pentru locuitorii UAT-urilor componente ale ADI NORD TRANS, care învață sau care muncesc în Municipiul Mediaș.

În prezent municipiul Mediaș a semnat contractul pentru achiziția de noi mijloace de transport (16 autobuze electrice), care să îndeplinească cerințele europene de mobilitate urbană, respectiv mijloace de transport ecologice.

Traseele actuale ale rețelei de transport public sunt următoarele (sursa MEDITUR SA – Anexa nr. 2 la contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate în municipiul Mediaș - Programul de transport):

- Linia T1 - Gura Câmpului CL (Str. 1 Decembrie) – Automecanica (Fabrica de Oxigen) - 26 stații, 11,50 km lungime; circulă în zilele 1-5: luni – vineri, interval de succedare curse: 60 minute, numărul de mijloace de transport alocate: 1; prima cursă: 5:50, ultima cursă: 18:00;
- Linia T2 – Vitrometan - Gura Câmpului CL (Str. 1 Decembrie) (P1+P4) - 28 stații, 12,30 km lungime; circulă în zilele 1-5: luni – vineri și zilele 6-7: sâmbătă-duminică; interval de succedare curse: 30 minute; numărul de mijloace de transport alocate: 2; prima cursă: 6:00, ultima cursă: 23:00;
- Linia T2 – Market Kaufland - Gura Câmpului CL (Str. 1 Decembrie) (P2+P5) - 34 stații, 14,20 km lungime; circulă în zilele 1-5: luni – vineri și zilele 6-7: sâmbătă-duminică; interval de succedare curse: 30 minute; numărul de mijloace de transport alocate: 2; prima cursă: 6:40, ultima cursă: 23:15;
- Linia T2 – Str. Vidraru - Gura Câmpului CL (Str. 1 Decembrie) (P3+P6) - 31 stații, 13,10 km lungime; circulă în zilele 1-5: luni – vineri și zilele 6-7: sâmbătă-duminică; interval de succedare

curse: 30 minute în zilele 1-5: luni – vineri și 60 minute în zilele 6-7: sâmbătă-duminică; numărul de mijloace de transport alocate: 2 în zilele 1-5: luni – vineri și 1 în zilele 6-7: sâmbătă-duminică; prima cursă: 6:20, ultima cursă: 16:50;

- Linia T3 - Cartier Vitrometan (Str. Milcov) CL – Automecanica (Fabrica de Oxigen), 28 stații, 11,6 km lungime; circulă în zilele 1-5: luni – vineri; interval de succedare curse: 30 minute în zilele 1-5: luni – vineri; numărul de mijloace de transport alocate: 1 în zilele 1-5: luni – vineri; prima cursă: 6:15, ultima cursă: 14:25;
- Linia L5/(P1+P5) – Gura Campului (Str. 1 Decembrie) – Str. Moșnei (Angaru de Sus CL), 26 stații, 10,7 km lungime; circulă în zilele 1-5: luni – vineri și zilele 6-7: sâmbătă-duminică; interval de succedare curse: 30 minute în zilele 1-5: luni – vineri și 60 minute în zilele 6-7: sâmbătă-duminică; numărul de mijloace de transport alocate: 2 în zilele 1-5: luni – vineri și 1 în zilele 6-7: sâmbătă-duminică; prima cursă în zilele 1-5: luni – vineri: 6:15, prima cursă zilele 6-7: sâmbătă-duminică: 6:32; ultima cursă în zilele 1-5: luni – vineri: 22:32, ultima cursă în zilele zilele 6-7: sâmbătă-duminică: 13:32;
- Linia L7 - Piața Agro-Alimentară – Igheșu Nou, 24 stații, 18,3 km lungime; circulă în zilele 1-5: luni – vineri și zilele 6-7: sâmbătă-duminică; interval de succedare curse: 60 minute; numărul de mijloace de transport alocate: 1; prima cursă în zilele 1-5: luni – vineri: 5:50, prima cursă zilele 6-7: sâmbătă-duminică: 5:30; ultima cursă în zilele 1-5: luni – vineri: 23:20, ultima cursă în zilele zilele 6-7: sâmbătă-duminică: 22:30;
- Linia L8D + 8M – Cart. Dupa Zid-Market Kaufland-Cartier Moșnei, 22 stații, 10,50 km lungime; circulă în zilele 1-5: luni – vineri; interval de succedare curse: 120 minute; numărul de mijloace de transport alocate: 1; prima cursă: 10:00, ultima cursă: 18:00;
- Linia L9 – Cart. Vitrometan (Str. Milcov) – Automecanica (Fabrica de Oxigen), 26 stații, 11,60 km lungime; circulă în zilele 1-5: luni – vineri; interval de succedare curse: 60 minute; numărul de mijloace de transport alocate: 1; prima cursă: 6:30, ultima cursă: 22:30;
- Linia L10 – Cart. Gura Câmpului (Str. 1 Decembrie) – Automecanica (Fabrica de Oxigen), 18 stații, 9,20 km lungime; circulă în zilele 1-5: luni – vineri; interval de succedare curse: 60 minute; numărul de mijloace de transport alocate: 1; prima cursă: 6:30, ultima cursă: 23:10;
- Linia L12 – Str. Liliacului (Str. Gravorilor) – Hanul Căprioarei (Str. Greweln), 28 stații, 13,5 km lungime; circulă în zilele 1-5: luni – vineri și zilele 6-7: sâmbătă-duminică; interval de succedare curse: 60 minute; numărul de mijloace de transport alocate: 1; prima cursă în zilele 1-5: luni – vineri: 6:00, prima cursă zilele 6-7: sâmbătă-duminică: 7:00; ultima cursă în zilele 1-5: luni – vineri: 16:00, ultima cursă în zilele zilele 6-7: sâmbătă-duminică: 14:00;
- Linia L12A – Str. Tâmpa (Str. Bucegi) – Biserica Valea L. (Str. Stadionului), 37 stații, 17,4 km lungime; circulă în zilele 1-5: luni – vineri; interval de succedare curse: 60 minute; numărul de mijloace de transport alocate: 1; prima cursă: 6:30, ultima cursă: 15:30;
- Linia L12B – Str. Liliacului (Str. Gravorilor) – Hanul Căprioarei (Str. Greweln), 29 stații, 13,5 km lungime; circulă în zilele 1-5: luni – vineri și zilele 6-7: sâmbătă-duminică; interval de succedare curse: 60 minute; numărul de mijloace de transport alocate: 1; prima cursă în zilele 1-5: luni – vineri: 6:00, prima cursă zilele 6-7: sâmbătă-duminică: 7:00; ultima cursă în zilele 1-5: luni – vineri: 16:00, ultima cursă în zilele zilele 6-7: sâmbătă-duminică: 14:00;
- Linia L13 – Str. Vidraru (Statie acoperita) CL – Str. Dealul Cucului CL, 35 stații, 15,30 km lungime; circulă în zilele 1-5: luni – vineri și zilele 6-7: sâmbătă-duminică; interval de succedare curse: 60 minute; numărul de mijloace de transport alocate: 1; prima cursă în zilele 1-5: luni – vineri:

5:55, prima cursă zilele 6-7: sâmbătă-duminică: 6:55; ultima cursă în zilele 1-5: luni – vineri: 15:55, ultima cursă în zilele zilele 6-7: sâmbătă-duminică: 13:55;

- Linia L14M + 14P – Pod Moșnei (Biserica G. Catolică) Emailul (Str. Carpați) – Depozit lemne (Str. Panait Cerna), 18 stații, 7,41 km lungime; circulă în zilele 1-5: luni – vineri; interval de succedare curse: 120 minute; numărul de mijloace de transport alocate: 1; prima cursă: 7:30, ultima cursă: 16:30;
- Linia L15 – Str. Moșnei (Str. Angărul de Sus) – Automecanica (Str. Aurel Vlaicu), 26 stații, 8,9 km lungime; circulă în zilele 1-5: luni – vineri; interval de succedare curse: 60 minute în intervalele orare 6:00-10:00 și 13:00-17:00; numărul de mijloace de transport alocate: 1; prima cursă: 6:30, ultima cursă: 15:15;

Transport public județean

Serviciul de transport public județean este organizat, reglementat, coordonat și controlat de către Consiliul Județean Sibiu și este efectuat de către operatorii de transport în baza contractelor de delegare încheiate cu CJ Sibiu. Serviciul de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Sibiu funcționează în conformitate cu prevederile Legii 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale cu modificările și completările ulterioare.

În cadrul Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Sibiu propus pentru perioada 2022-2032 ce include un număr de 53 de trasee structurate în 13 grupe de trasee, există 15 trasee pentru deservirea locuitorilor localităților membre ale ADI NORD TRANS, majoritatea având prevăzute 1 vehicul cu excepția traseelor la Blăjel și Biertan ce au prevăzute 2 vehicule. Traseele au prevăzute între minim 1 cursă și maxim 10 curse în zilele lucrătoare, de luni-vineri (L-V) iar unele dintre curse sunt prevăzute a fi efectuate doar în perioada cursurilor școlare. Cele 15 trasee cu numărul de vehicule și curse prevăzute în programul de transport sunt:

1. T 031 MEDIAȘ – BLĂJEL - 1 vehicul – 2 curse L-V pe perioada cursurilor școlare
2. T 032 MEDIAȘ – BUZD - BRATEIU - 1 vehicul – 2 curse pe perioada cursurilor școlare
3. T 033 MEDIAȘ – BRATEIU - GIACĂȘ - 1 vehicul – 7 curse L-V, 2 curse S
4. T 034 MEDIAȘ – BRATEIU - AȚEL - 1 vehicul – 5 curse L-V, 2 curse S
5. T 035 MEDIAȘ – BIERTAN - RICHÎȘ - 2 vehicule – 10 curse L-V, 2 curse S, 1 cursă pe perioada cursurilor școlare
6. T 037 MEDIAȘ – HOGHILAG - VALCHID - 1 vehicul – 2 curse L-V
7. T 038 MEDIAȘ – DÎRLOS - CURCIU - 1 vehicul – 6 curse L-V, 4 curse S, 2 curse D
8. T 039 MEDIAȘ – DUMBRĂVENI - 1 vehicul – 3 curse L-V, 2 curse S-D
9. T 040 MEDIAȘ – MICĂSASA - 1 vehicul – 1 cursă L-V
10. T 042 MEDIAȘ – SOROȘTIN – 1 vehicul - 4 curse – L-V din care 1 cursă pe perioada cursurilor școlare
11. T 043 MEDIAȘ – TÂRNAVA SAT - 1 vehicul – 9 curse L-V, 4 curse S
12. T 044 MEDIAȘ – VALEA VIIOR - MOTIȘ - 1 vehicul – 5 curse L-V
13. T 045 MEDIAȘ – TÂRNAVA - COPȘA MICĂ - 1 vehicul – 7 curse L-V, 3 curse S-D
14. T 046 MEDIAȘ – ALMA VII - 1 vehicul – 6 curse L-V
15. T 047 MEDIAȘ – MOȘNA – BÂRGHIȘ – AGNITA - 1 vehicul, 2 curse L-V, 1 cursă S-D

Pentru organizarea serviciului de transport public de călători, Consiliul Județean Sibiu a organizat, începând cu anul 2021, 9 licitații publice și mai multe invitații la negociere directă în urma cărora a atribuit mai mult de jumătate din cele 53 de trasee, dar pentru 25 de trasee nu au fost depuse oferte.

Printre cauzele care creează blocaje în atribuirea acestor trasee se află existența curselor speciale destinate navetiștilor organizate de angajatori pe cheltuială proprie, transportul ilegal de persoane cu autoturisme private (taxi), număr redus de persoane interesate etc.

În data de 23.09.2024, Consiliul Județean Sibiu a invitat din nou operatorii de transport județean de persoane la negociere directă privind procedura de achiziție a serviciilor de transport județean de persoane prin curse regulate pentru traseele prestate între localitățile din zona de nord a județului Sibiu care nu au putut fi atribuite anterior. Contractul încheiat în urma negocierii directe are valabilitate 1 an.

Traseele care au făcut obiectul negocierii directe sunt:

1. Mediaș – Bazna Băi – Boian;
2. Mediaș – Blăjel – Velț;
3. Mediaș – Blăjel;
4. Mediaș – Buzd – Brateiu;
5. Mediaș – Brateiu – Giacăș;
6. Mediaș – Brateiu – Ațel;
7. Mediaș – Biertan – Richiș;
8. Mediaș – Laslea – Nou Săsesc;
9. Mediaș – Hoghilag – Valchid;
10. Mediaș – Dârlos – Curciu;
11. Mediaș- Dumbrăveni;
12. Mediaș – Micăsasa;
13. Mediaș – Șeica Mare – Metiș;
14. Mediaș – Șeica Mică – Soroștin;
15. Mediaș – Târnava Sat;
16. Mediaș – Valea Viilor – Motiș;
17. Mediaș – Târnava – Copșa Mică;
18. Mediaș – Alma Vii;
19. Mediaș – Moșna – Agnita;
20. Agnita – Pelișor – Zlagna;
21. Agnita – Bârgăniș – Apoș;
22. Agnita – Netuș – Țeline;
23. Agnita – Dealu Frumos – Merghindeal;
24. Agnita – Iacobeni – Movile;
25. Agnita – Chirpăr – Săsăuș.

Din analiza documentelor existente, respectiv Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a UAT Județul Sibiu, cu valabilitate până în anul 2032, respectiv Grafice de circulație transport public județean de persoane, reiese că *în urma negocierii directe au fost atribuite un număr de 10 trasee (pe o perioadă de 1 an, până în luna octombrie 2025) din cele 25 trasee rămase neatribuite și acestea sunt următoarele:*

1. Traseul 029 Mediaș – Blăjel - Velț - Bazna - Boian (Spedition Ro A Tir SRL)
2. Traseul 031 Mediaș – Blăjel (Spedition Ro A Tir SRL)
3. Traseul 032 Mediaș – Buzd (Spedition Ro A Tir SRL)

4. Traseul 033 Mediaș – Dârlos – Curciu – Șmig – Alma (Spedition Ro A Tir SRL)
5. Traseul 034 Mediaș – Brateiu – Ațel (Spedition Ro A Tir SRL)
6. Traseul 035 Mediaș – Biertan – Richiș (Aris Trans SRL)
7. Traseul 037 Mediaș – Hoghilag (Spedition Ro A Tir SRL)
8. Traseul 038 Mediaș – Dârlos (Spedition Ro A Tir SRL)
9. Traseul 044 Mediaș – Valea Viilor – Motiș (Spedition Ro A Tir SRL)
10. Traseul 047 Mediaș – Nemșa – Moșna (Aris Trans SRL)

Pe aceste trasee se circulă doar pe perioada cursurilor școlare.

Raportat la cele menționate mai sus se observă faptul că în prezent mai multe localități componente ale ADI TRANS NORD MEDIAȘ și anume: Dumbrăveni, Micăsasa, Șeica Mare, Târnavă, Copșa Mică, Bârghiș, Axente Sever, Alma, Valea Viilor - (9 localități) - nu sunt deservite de serviciul de transport public județean și de nici un alt tip de transport public de persoane.

Pentru celelalte 7 localități componente ale ADI TRANS NORD MEDIAȘ și anume: Ațel, Biertan, Blăjel, Brateiu, Dârlos, Moșna, Hoghilag există transport județean de persoane până în luna octombrie 2025 doar pe perioada cursurilor școlare.

La inițiativa Primăriei Mediaș s-au pus bazele Asociației de Dezvoltare Intercomunitară NORD TRANS din care fac parte 17 localități a cărei statut s-a semnat în data de 17.03.2022 și astfel au fost atrase fonduri europene **pentru modernizarea transportului public de călători în nordul județului.**

În data de 16 octombrie 2024, a fost semnat la sediul municipalității, de către primarul municipiului Mediaș, dl. Gheorghe Roman și de către reprezentanții firmei câștigătoare, contractul de furnizare aferent proiectului „Dezvoltarea serviciului de transport public local în zona funcțională a ADI Nord Trans”. În cadrul contractului, vor fi achiziționate 16 autobuze electrice noi de 10 metri, 16 stații de reîncărcare lentă, amplasate la autobază, și 5 stații de reîncărcare rapidă amplasate pe traseu.

Întregul proiect vizează dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport într-un mod durabil, prietenos cu mediul, sigur și adaptat noilor tehnologii, pentru o dezvoltare economică sustenabilă și **o creștere a capacității de reziliență, în zona de nord a județului Sibiu**, prin intermediul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Nord Trans.

Proiectul este finanțat prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR), Componenta 10 – Fondul Local , I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), I.1.3 – Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – puncte de reîncărcare vehicule electrice.

Prin dezvoltarea unui sistem de transport public de călători atractiv și eficient, prin crearea rețelei de transport cu vehicule electrice nepoluante, se vor asigura condițiile necesare pentru realizarea unui transfer sustenabil al unei părți din transportul privat către transportul public.

2.4 Considerații generale asupra rețelei și deservirii prin linii de transport regulate de pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale membre ale ADI NORD TRANS

Unul dintre obiectivele unui transport public sustenabil îl constituie faptul că planificarea acestui serviciu nu trebuie să se limiteze doar la aria administrativă a localității, ci trebuie să asigure conectivitatea cu zonele suburbane, dar și cu zonele rurale aflate în zona de influență. Conform PMUD

2021-2030, zona urbană funcțională a Municipiului Mediaș cuprinde orașul Copșa Mică și comunele Alma, Ațel, Bazna, Biertan, Blăjel, Brateiu, Dârlos, Micăsasa, Moșna, Târnavă și Valea Viilor. Se remarcă faptul că, exceptând comuna Bazna, toate celelalte localități sunt membre ale ADI „Nord Trans”. În același document strategic se precizează că aproximativ 30% din traficul de vehicule de pe rețeaua rutieră a municipiului este asociat cu fenomenul de navetă. Ținând cont și de tendința tot mai pregnantă de migrație a populației din zona urbană către zonele periurbane, dar și rurale din zona de influență se impune dezvoltarea unui serviciu de transport public durabil și de calitate care să ofere o alternativă la transportul privat și, totodată, să asigure în mod echitabil accesul tuturor locuitorilor din zona metropolitană la oportunități de muncă, educație, divertisment și alte servicii. Soluția la îndemână o reprezintă extinderea rețelei de transport public local către zonele rurale din zona urbană funcțională și nu numai. De altfel, acest lucru este prevăzut ca o măsură prioritară în cadrul PMUD 2021-2030.

În prezent localitățile membre ADI „Nord Trans” nu mai sunt deservite de traseele de transport public județean pe baza programului de transport a cărui valabilitate a încetat la 31.12.2021. Deși a fost elaborat un nou program de transport public județean pentru perioada 2022-2032, traseele care ar fi deservit localitățile aflate în zona de studiu nu au putut fi atribuite. Totuși, Consiliul Județean Sibiu a atribuit prin negociere directă un număr de 10 trasee. Contractul are valabilitatea de 1 an (până în luna octombrie 2025).

Analizând aspectele menționate anterior prin valorile distanțelor rutiere între localități s-a putut demonstra că:

- **Polul zonei analizate este reprezentat chiar de Municipiul Mediaș (271 km cumulat către toate celelalte localități membre).**
- **Periferia zonei este reprezentată de comuna Bârghiș (599 km cumulat către toate localitățile).**
- Periferiile de grad superior sunt Bârghiș, Micăsasa și Șeica Mică (peste 500 km).

În ceea ce privește populația:

- ordinea din capul listei este dată de șirul descrescător Mediaș, Dumbrăveni și Copșa Mică;
- ordinea la finele listei este dată de șirul crescător Ațel, Șeica Mică, Alma și Micăsasa (sub 1.700 locuitori).

În acest context:

- a. apare naturală organizarea liniilor principale de transport cu inițiere din Mediaș;
- b. având în vedere că viitorul serviciu de transport public (metropolitan) la nivelul UAT membre al ADI NORD TRANS va avea caracteristicile unui transport public local, vor trebui deservite toate UAT-urile membre, în funcție de cererea de transport generată de acestea;
- c. localitățile slab populate Șeica Mică, Micăsasa și Alma sunt situate la limitele de vest, respectiv nord ale zonei și, ca urmare nu se poate întrevădea decât o deservire prin linii de transport de tip social, rentabilitatea – după poziția periferică în rețeaua de drumuri și numărul relativ redus al locuitorilor – fiind foarte greu de realizat.

Traseele din zona de nord a județului Sibiu care au fost atribuite prin negociere directă sunt¹:

- Traseul 029 Mediaș – Blăjel - Velț - Bazna - Boian
- Traseul 031 Mediaș – Blăjel
- Traseul 032 Mediaș – Buzd
- Traseul 033 Mediaș – Dârlos – Curciu – Șmig – Alma
- Traseul 034 Mediaș – Brateiu – Ațel
- Traseul 035 Mediaș – Biertan – Richiș
- Traseul 037 Mediaș – Hoghilag
- Traseul 038 Mediaș – Dârlos
- Traseul 044 Mediaș – Valea Viilor – Motiș
- Traseul 047 Mediaș – Nemșa – Moșna

Sinteza deservirii realizate pe baza vechiului program de transport scoate în evidență:

- Un ansamblu de 10 trasee prevăzute în programul de transport, cu curse doar pe perioada cursurilor școlare și doar la orele care deserveșc deplasarea elevilor la și de la unitățile de învățământ.
- Din cele 16 localități membre ale ADI Trans Nord Mediaș sunt deservite în legătură directă cu Municipiul Mediaș 8 (Alma, Ațel, Biertan, Blăjel, Brateiu, Dârlos, Moșna și Hoghilag), 4 sunt deservite în tranzit (Copșa Mică, Dumbrăveni, Târnava și Valea Viilor), iar 4 UAT-uri nu sunt deservite (Axente Sever, Bârgăniș, Micăsasa și Șeica Mică). Mai trebuie menționat faptul că din cele 4 UAT-uri nedeservite, 2 sunt conectate la rețeaua feroviară.

¹ Codificarea traseelor este conform programului de transport propus pentru perioada 2022-2032.

Administrative map of Sibiu County, Romania

Hartă administrativă a județului Sibiu

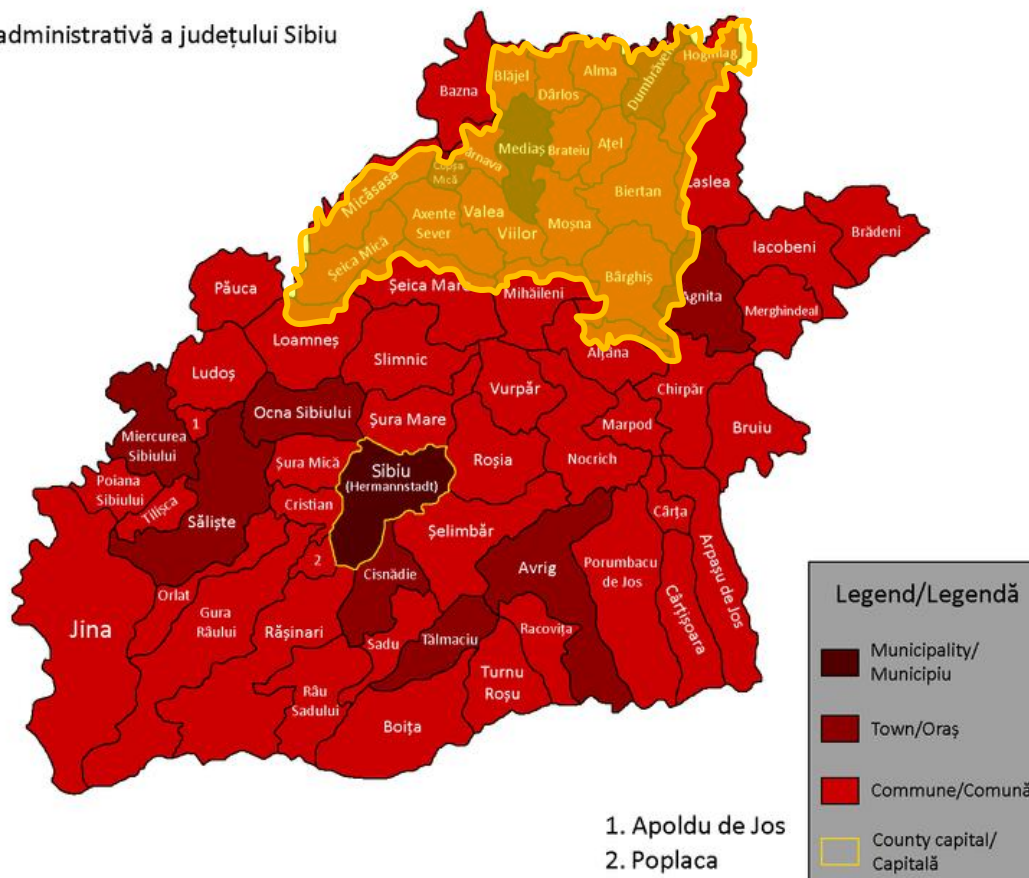


Figura 5 - Aria de implementare a serviciului de transport public (metropolitan) la nivelul UAT membre ADI NORD TRANS

Un aspect important îl constituie rolul de centru polarizator al Municipiului Mediaș atât din punct de vedere al locurilor de muncă, dar și al unităților de învățământ liceal și post-liceal.

Conform datelor INS, numărul salariaților la nivelul municipiului era în anul 2023 de 15813, iar la nivelul zonei de studiu – 19521. Prin urmare, peste 80% din locurile de muncă sunt pe teritoriul municipiului Mediaș. Un alt motiv pentru care este necesară dezvoltarea unui serviciu de transport public la nivelul ADI.

Concluzionând în baza celor anterior prezentate, rezultă necesitatea asigurării unui serviciu de transport public care să acopere toate localitățile membre ADI NORD TRANS.

2.5 Identificarea nevoilor și cerințelor de mobilitate la nivelul nivelului UAT – urilor membre ale ADI NORD TRANS MEDIAȘ

Informații privind numărul de persoane navetiste la nivelul UAT – urilor membre ale ADI NORD TRANS MEDIAȘ

Din informațiile puse la dispoziție de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară ADI NORD TRANS, categoriile de călători cele mai mari din totalul navetiștilor sunt elevii (39,94%) și muncitorii (37,36%),

urmate de călătorii ocazionali și persoanele cu handicap în procent de sub 18%. În tabelul următor este prezentat numărul de călători estimați pe zi, pentru fiecare UAT.

Tabel 11 - Număr călători estimați/zi. Sursa: ADI NORD TRANS

Nr. Crt.	UAT	Nr. călători estimați/zi (persoane)			
		Muncitori	Elevi	Călători ocazionali	Persoane cu handicap
1	orașul Copșa Mică	30	80	20	-
2	orașul Dumbrăveni	35	35	25	3
3	comuna Alma	70	50	30	9
4	comuna Ațel	51	39	10	2
5	comuna Axente Sever	33	28	8	1
6	comuna Bârghiș	23	29	10	3
7	comuna Biertan	20	30	10	4
8	comuna Blăjel	37	40	15	3
9	comuna Brateiu	40	70	15	6
10	comuna Dârlos	75	50	8	2
11	comuna Hoghilag	30	80	20	4
12	comuna Micăsasa	40	41	10	4
13	comuna Moșna	65	42	10	2
14	comuna Șeica Mică	15	40	15	10
15	comuna Târnava	65	50	100	40
16	comuna Valea Viilor	49	21	9	4
TOTAL		678	725	315	97

La nivelul ariei de analiză există:

- o comună cu peste 251 călători care totalizează 255 locuitori, respectiv 14,05% din totalul călătorilor estimați pe zi,
- 6 comune și un oraș cu 101 – 150 călători care totalizează 910 locuitori, respectiv 50,14% din totalul călătorilor estimați pe zi,
- 7 comune și un oraș cu 51 – 100 călători care totalizează 650 locuitori, respectiv 35,81% din totalul călătorilor estimați pe zi.

Rezultate chestionar populație privind transportul public la nivelul ADI NORD TRANS

În vederea analizei oportunității proiectului de dezvoltare a transportului la nivelul UAT-urilor membre ale ADI NORD TRANS MEDIAȘ, o importanță deosebită a avut-o cunoașterea particularităților mobilității populației la nivelul zonei de analiză și a opiniei locuitorilor cu privire la transportul public. În acest sens, a fost pus la dispoziția locuitorilor un chestionar ce a cuprins întrebări factuale și întrebări referitoare la mobilitate și transport public, completarea sa de către locuitori fiind facilă.

Chestionarul (Anexa 1) format din 18 întrebări a putut fi completat atât pe hârtie la sediile primăriilor, cât și în mediul online (pe pagina de internet și Facebook a Primăriei Mediaș) prin accesarea link-ului <https://forms.gle/ioeGXNfPJTZWZnPfL6>, în perioada 26.02.2025-10.03.2025.

De asemenea, chestionarul a fost preluat și distribuit pe paginile ziarelor on-line și pe pagina de Facebook a grupului Mediaș - informații și știri, astfel:

- <https://sibiuindependent.ro/2025/02/27/ai-pareri-despre-transportul-public-completeaza-chestionarul-adi-nord-trans-medias/>
- <https://www.radiomedias.ro/2025/02/27/chestionar-pentru-imbunatatirea-transportului-public-in-nordul-judetului-sibiu/>
- <https://sibiu100.ro/administratie/locuitorii-din-medias-si-nordul-judetului-invitati-sa-isi->

- [spuna-parerea-despre-transportul-public-intre-localitati/](#)
- <https://www.tribuna.ro/stiri//actualitate/chestionar-privind-transportul-public-in-zona-de-nord-a-judeului-181478.html>
 - <https://ziare.com/sibiu/stiri-actualitate/chestionar-privind-transportul-public-in-zona-de-nord-a-judetului-9069641>
 - <https://www.facebook.com/groups/787215520252812/posts/938947265079636/>
 - <https://sibiulazi.ro/2025/02/26/video-primaria-medias-intreaba/>
 - <https://sibiulinimagini.ro/primaria-orasului-copsa-mica-roaga-cetateni-orasului-copsa-mica-sa-completeze-cestionarul-referitor-la-activitatea-viitoare-companii-de-transport-pentru-ruta-copsa-mica-medias-adi-nordtrans/>
 - <https://www.radiomedias.ro/2025/02/27/cestionar-pentru-imbunatatirea-transportului-public-in-nordul-judetului-sibiu/>

Chestionarul a fost anonimizat asigurându-se astfel protecția identității respondenților. Din totalul de 515 de chestionare completate de locuitori, 98,83% au fost completate electronic.

În vederea stabilirii unor soluții pentru asigurarea funcționalității serviciului de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS, autorităților publice locale li s-a pus la dispoziție un chestionar (Anexa 2) ce a cuprins un număr de 9 întrebări referitoare la satisfacerea nevoilor de mobilitate la nivelul localității, solicitarea unor informații cu incidență în desfășurarea transportului public la nivelul zonei de analiză.

Rezultate chestionar aplicat în rândul populației din aria de analiză

Răspunsurile colectate la chestionarul aplicat în rândul populației (515 respondenți) sunt analizate în cele ce urmează pe fiecare dintre cei 18 itemi ai chestionarului.

1.Care este localitatea dumneavoastră de domiciliu?

Respondenții își au domiciliul în localitățile:

Nr. Crt.	Localitate	Procent respondenți din total respondenți - %
1	Mediaș	6,88%
2	Copșa Mică (Târnăvioara, Colonia Laborator)	39,10%
3	Dumbrăveni (Șaroș pe Târnave	0,20%
4	Alma	0,00%
5	Ațel (Dupuș)	4,72%
6	Axente Sever (Agârbiciu)	3,54%
7	Bârghiș	0,20%
8	Biertan (Richiș, Copșa Mare)	6,68%
9	Blăjel (Românești)	0,39%
10	Brăteiu	0,00%
11	Dârlos	0,39%
12	Hoghilag (Valchid)	0,20%
13	Micăsasa	0,00%
14	Moșna	0,79%

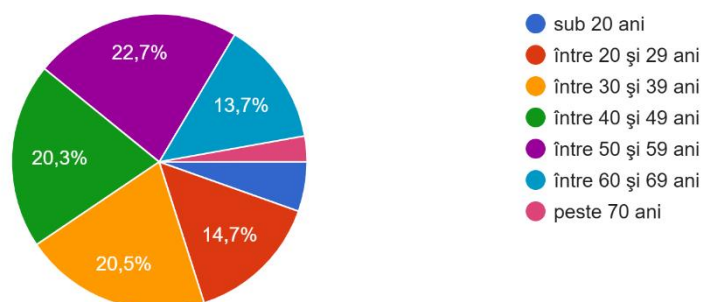
Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

15	Șeica Mică	0,79%
16	Târnava	23,38%
17	Valea Viilor	1,18%

Un procent de 0,20% din respondenți au domiciliul în afara ariei de analiză, respectiv în comuna Apold iar un procent de 11,39% din respondenți nu au specificat unde își au domiciliul.

2. Care este vârsta dumneavoastră?

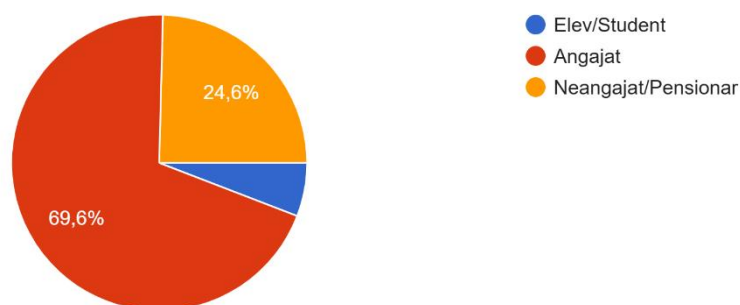
498 de răspunsuri



Respondenții au acoperit toate grupele de vârstă, astfel că printre aceștia s-au numărat într-un procent mai mic și persoane cu vârsta peste 70 de ani (2,8%), respectiv persoane cu vârsta sub 20 de ani (5,4%). Procentul cel mai mare l-au avut persoanele cu vârsta între 50 și 59 ani (22,7%), urmat de persoanele cu vârsta între 30 și 39 ani (20,5%) și de persoanele cu vârsta între 40 și 49 ani (20,3%).

3. Care este ocupația dumneavoastră?

496 de răspunsuri



Cei mai mulți dintre respondenți sunt angajați fiind urmați ca pondere de persoanele neangajate sau pensionari.

4. Menționați care este/sunt localitatea/localitățile (din cele menționate ca aparținând ADI NORD TRANS MEDIAȘ (dintre municipiul Mediaș, orașele Copșa Mică și Dumbrăveni și comunele Alma, Ațel, Axente Sever, Bârgăuș, Biertan, Blăjel, Brateiu, Dârlos, Hoghilag, Micăsasa, Moșna, Șeica Mică, Târnava, Valea Viilor) spre care vă deplasați cel mai frecvent:

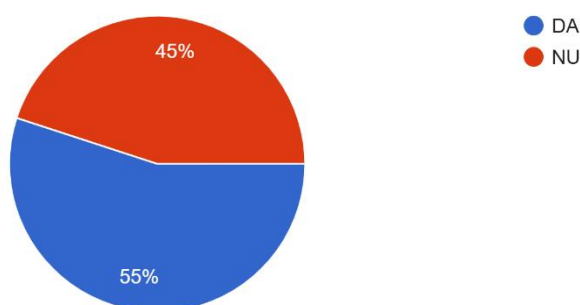
După cum era și de așteptat, cele mai multe deplasări sunt efectuate, spre municipiul Mediaș – 53,40%. Spre orașul Copșa Mică sunt efectuate deplasări în procent de 7,14% iar spre orașul Dumbrăveni 1,53%.

Mediaș	53,40%
Copșa Mică	7,14%
Dumbrăveni	1,53%
Alma	0,17%
Ațel	3,40%
Axente Sever	3,06%
Bârghiș	0,17%
Biertan	2,72%
Blăjel	0,51%
Brateiu	0,85%
Dârlos	0,51%
Hoghilag	0,17%
Micășasa	0,85%
Moșna	0,51%
Șeica Mică	1,19%
Târnava	9,69%
Valea Viilor	2,04%

Un procent de 0,17% din respondenți se deplasează în afara ariei de analiză, respectiv în comuna Bazna iar un procent de 11,90% din respondenți nu au specificat care care este/sunt localitatea/localitățile spre care se deplasează cel mai frecvent.

5. Faceți naveta?

498 de răspunsuri



6. În cazul în care faceți naveta care este localitatea de destinație (localitatea unde aveți locul de muncă sau unde este unitatea de învățământ)?

Localitățile de destinație ale respondenților navetiști sunt:

- Mediaș – 67,87% dintre respondenți

- Copșa Mică – 5,05% dintre respondenți
- Târnava – 9,03% dintre respondenți

Alte localități de destinație a respondenților navetiști (cu un procent de răspunsuri de sub 1%): Dumbrăveni, Ațel, Axente Sever, Biertan, Brăteiu, Hoghilag, Micăsasa, Șeica Mică.

O parte dintre respondenții navetiști (7,22%) au precizat că fac naveta la Sibiu iar 6,50% nu au răspuns.

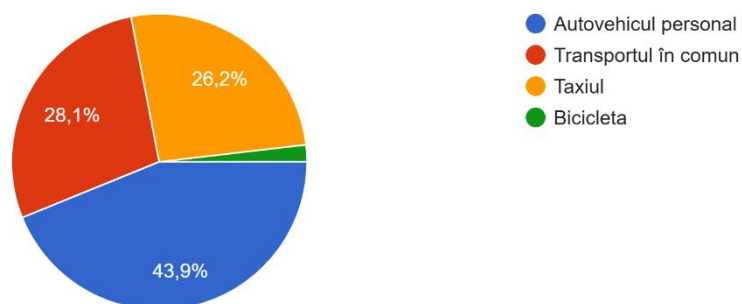
7. În cazul în care aveți copii elevi și aceștia fac naveta, care este localitatea de destinație a acestora?

Cea mai mare pondere a copiilor respondenților, în situația în care fac naveta, o fac la unități de învățământ din Mediaș (83,11%), Copșa Mică (11,11%), Dumbrăveni (1,33%), Ațel (0,89%), Axente Sever (0,89%), Șeica Mică (0,44%), Târnava (1,33%).

Un procent de 0,89% din copii respondenților fac naveta către unitățile de învățământ din Sibiu.

8. Ce mijloc de transport folosiți cel mai des pentru deplasarea între localități?

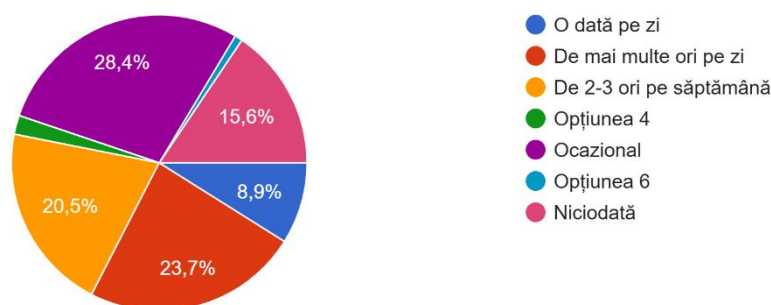
488 de răspunsuri



Pentru deplasarea între localități respondenții utilizează cel mai frecvent autovehiculul personal.

9. Cât de des utilizați transportul public/în comun?

482 de răspunsuri



În ce privește utilizarea transportului public în comun, cei mai mulți dintre cei chestionați afirmă că îl utilizează ocazional, de mai multe ori pe zi și de 2-3 ori pe săptămână iar un procent de 15,6% din respondenți nu îl utilizează niciodată.

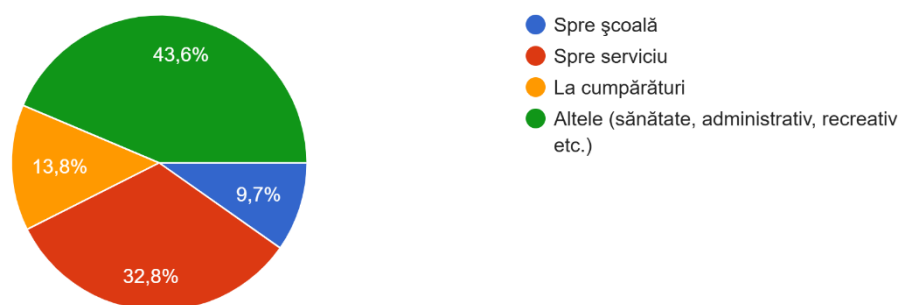
10. În cazul în care nu utilizați transportul public, ce v-ar determina să alegeți transportul public?

În răspunsurile furnizate de respondenți, motivele care i-ar putea determina pe aceștia să utilizeze transportul public sunt următoarele:

- Existența transportului public între toate localitățile, astfel încât călătorii să nu mai fie nevoiți să meargă cu trenul, cu taxiul sau la ocazie plus că ar fi mult mai ieftin. Implementarea transportului public la Blăjel, Târnavă, Biertan
- Facilitarea navetei la costuri rezonabile, cât și la orele necesare, nu ale unui serviciu privat de taximetrie.
- Costul redus al transportului în comun, frecvența deplasărilor; Prețul mai redus al transportului public, costurile mai reduse față de un autovehicul personal; Accesibilitatea financiară față de utilizarea taxiurilor
- Facilitarea navetei la costuri rezonabile
- Deplasarea în scopuri personale (cumpărături, sănătate)
- Necesitatea navetei la serviciu sau a copiilor elevi la unitățile de învățământ
- Programul de transport
- Un program bun și un cost corect
- Curse regulate la ore convenabile
- Economii la combustibil
- Reducerea timpului de deplasare și costurile de deplasare cu autovehiculul personal
- Vremea
- Uzura mașinii
- Traficul
- Poluarea
- Mai ieftin, mai comod, mai ecologic

11. În cazul în care utilizați transportul public/în comun, în ce scop utilizați transportul în comun?

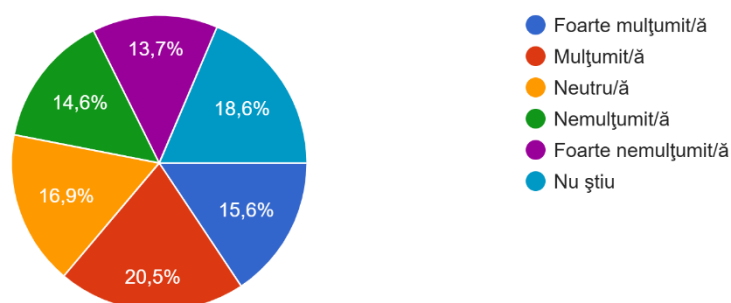
472 de răspunsuri



Utilizarea transportului public/în comun de către respondenți este realizată în principal pentru scopuri personale (43,6%) și pentru deplasările la serviciu (32,8%).

12. Cât de mulțumiți sunteți de rețeaua de transport în comun (gradul de acoperire al rețelei de transport, traseele de transport public, posibilitățile de acces la rețea, disponerea stațiilor de autobuz, etc.)?

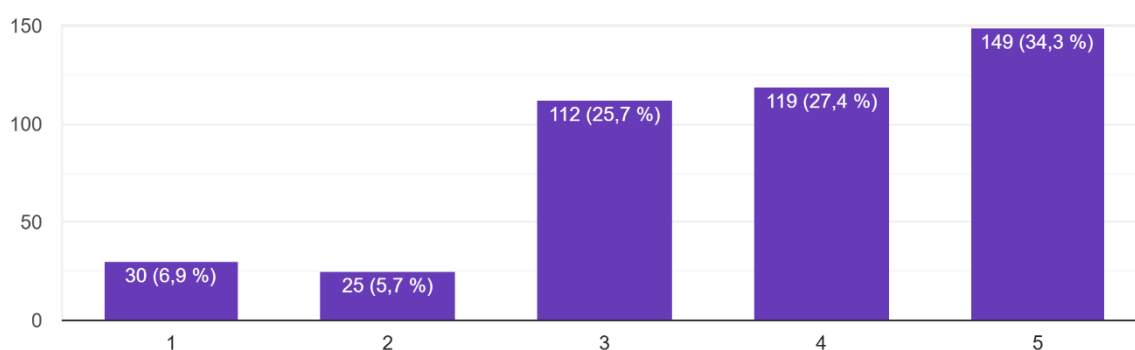
473 de răspunsuri



Din graficul anterior se poate observa că respondenții sunt mulțumiți într-un procent de 20,5% de rețeaua de transport în comun, în timp ce 13,7% sunt foarte nemulțumiți.

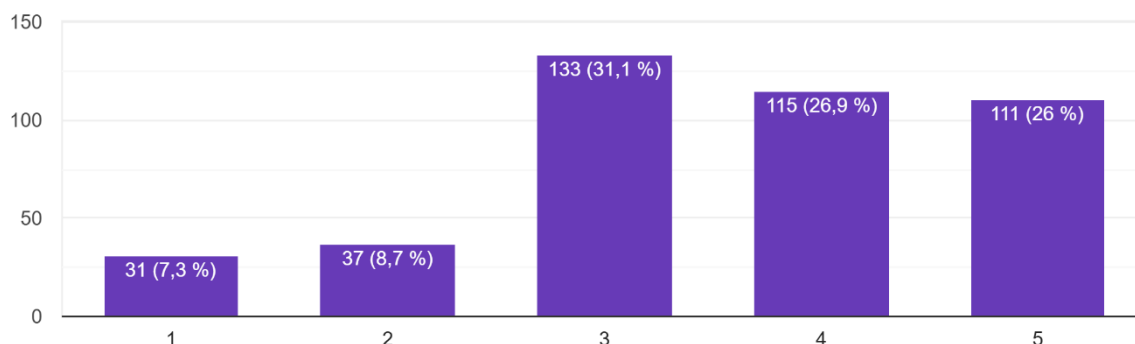
13. În cazul în care utilizați transportul public/în comun, pe o scală de la 1 la 5 (1-grad redus de siguranță; 5-grad ridicat de siguranță) apreciați gradul de siguranță al călătoriilor cu mijloacele de transport în comun.

435 de răspunsuri



În ce privește gradul de siguranță simțit de călători pe parcursul călătoriilor cu mijloacele de transport în comun, din 435 de respondenți cei mai mulți călători (34,3%) simt un grad ridicat de siguranță iar 6,9% simt un grad scăzut de siguranță.

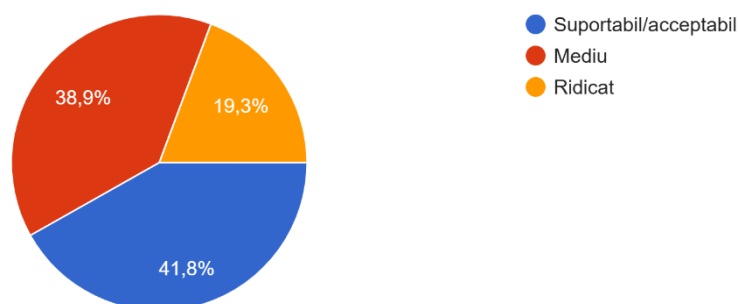
14. În cazul în care utilizați transportul public/în comun, pe o scală de la 1 la 5 (1-confort redus; 5-confort ridicat) apreciați gradul de confort al mijl...sul călătoriilor cu mijloacele de transport în comun.
427 de răspunsuri



În ce privește gradul de confort al mijlocului de transport simțit de călători pe parcursul călătoriilor cu mijloacele de transport în comun, populația este relativ nemulțumită, astfel că din 427 respondenți, 31,1% simt un confort mediu, doar 26% simt un confort ridicat, iar 7,3% simt un confort redus.

15. În cazul în care utilizați transportul public/în comun, cum apreciați nivelul tarifelor de călătorie (bilete, abonamente)?

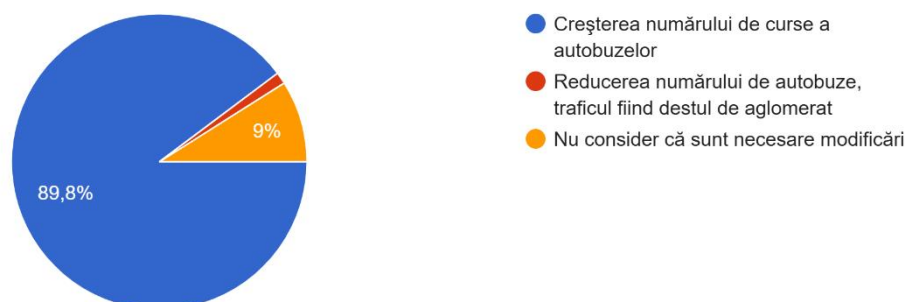
435 de răspunsuri



Nivelul tarifelor de călătorie, din punctul de vedere al celor mai mulți călători (41,8%), este suportabil/acceptabil, în timp ce un procent de 19,3% din respondenți îl consideră ca fiind foarte ridicat.

16. Considerați că este necesar:

469 de răspunsuri



Din totalul de 469 de respondenți, marea majoritate a acestora consideră ca fiind necesar creșterea numărului de curse a autobuzelor, în timp ce doar 9% consideră că nu sunt necesare modificări în ce privește transportul public/în comun.

17. Ce alte modificări considerați necesare în ce privește transportul public/în comun?

La această întrebare răspunsurile primite au fost variate și au vizat ca și elemente principale:

- Mijloacele de transport - aspecte care se doresc a fi modificate/îmbunătățite:
 - Mijloace de transport cu emisii 0: respondenții consideră necesară achiziționarea de autobuze electrice de mici dimensiuni (25 locuri maxim)
 - Curățenia mijloacelor de transport: respondenții consideră necesară îmbunătățirea acestui aspect printr-o mai eficientă igienizare a autovehiculelor de transport public
 - Introducerea mai multor mijloace de transport în special la orele de vârf, pentru a se putea renunța la deplasarea cu mașina personală sau taxiul
 - Înlocuirea mijloacelor de transport vechi cu altele noi
 - Revenirea la autobuze pe ruta Mediaș – Târnava
 - Dotarea mijloacelor de transport cu aer condiționat și rampe pentru persoane cu dizabilități
- Programul de transport - aspecte care se doresc a fi modificate/îmbunătățite:
 - Respectarea programului
 - Punctualitate
 - Creșterea numărului de curse între localități, pentru toți călătorii, pe toată perioada anului și la ore târzii
 - Corelarea programului transportului public cu programul salariaților (de ex. Există salariați care încep programul la ora 6:00 și nu au posibilitatea de a ajunge la timp la serviciu).
 - Introducerea transportului public în localități (Târnava, Biertan, Moșna, Ațel, Copșa Mică, Șeica Mică, Șoroștin).
 - Introducerea de curse spre satele unde sunt elevi: Pelișor, Buzd, etc.
 - Introducerea pe ruta Ațel-Mediaș-Ațel de autobuze pentru navetiști pentru a nu fi nevoie să se deplaseze cu taxiul sau să se stea la ocazie

- Introducerea transportului public pe ruta Copșa Mică-Mediaș
- Introducerea transportului public pe ruta Târnava-Mediaș
- Introducerea transport zilnic minim între Copșa Mică și Biertan cu transbordări din Biertan spre Mediaș
- Se solicită cât mai multe curse pe ruta Mediaș - Copșa Mică, măcar de 5 ori pe zi. Pe această rută sunt elevi care termină programul mai târziu sau mai devreme și trebuie să stea 2,3 ore până când vine autobuzul la ora două iar în cazul în care pierde cursa, alternativa este doar trenul de la ora patru
- Corelarea programului transportului public cu programul școlar pentru ca elevii și profesorii să ajungă la timp la școală (de ex. frecvența curselor la 2 ore pe traseul Mediaș-Târnava între orele 8-14).
- Tarifele de călătorie și modalitatea de achiziție a legitimațiilor de călătorie - aspecte care se doresc a fi modificate/îmbunătățite:
 - Posibilitatea achiziționării abonamentelor lunare cu număr nelimitat de călătorii
 - Decontarea abonamentelor de către primăria a cel puțin 50% din valoarea acestora
 - Reducere prețului biletelor și subvenții pentru elevi și pensionari
 - Posibilitatea achiziției biletului online și cu cardul sau Apple Pay la șofer (în autobuz)
- Stațiile de transport public - aspecte care se doresc a fi modificate/îmbunătățite:
 - Introducerea mai multor stații
 - Introducerea unei stații în cartierul 1 Decembrie din Copșa Mică
- Informarea călătorilor - aspecte care se doresc a fi modificate/îmbunătățite:
 - Afișarea rutelor/orarului în stații
- Comportamentul șoferilor de autobuz și a operatorilor de transport
 - Modificarea comportamentului conducătorilor auto, față de călători (să aibă bun simț și să nu aleagă cine urcă în autobuz și cine nu)

Desigur, au fost și persoane care au considerat că nu trebuie modificat nimic la transportul public în comun dar în număr redus.

18. Ce considerați necesar pentru dezvoltarea și îmbunătățirea transportului public între localitatea de domiciliu și celelalte localități de interes din cadrul ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ NORD TRANS MEDIAȘ sau cum vedeți această dezvoltare și îmbunătățire?

La această întrebare respondenții au menționat în genere aceleași aspecte/elemente care în opinia lor ar necesita modificări relativ la transportul public în comun, referindu-se la îmbunătățirea calității serviciilor actuale de transport, mijloacele de transport utilizate, programul de transport, prețul călătoriei și modalitatea de achiziționare a acestora, informarea corespunzătoare a călătorilor, stațiile de transport public, cele mai frecvente fiind prezentate în continuare:

- Posibilitatea achiziției călătoriei online
- Mijloace de transport noi, electrice, moderne, confortabile, spațioase, care să asigure siguranța călătorilor
- Amenajarea stațiilor de transport public cu panouri pe care să fie specificate orele curselor
- Costuri acceptabile pentru bilete, trasee bine stabilite, sisteme de supraveghere în mijloacele de transport pentru evitarea situațiilor neplăcute

- Curse frecvente și care să facă legătura între Mediaș și celelalte localități din asociația intercomunitară și să se efectueze cu autobuze electrice de capacitate medie
- Respectarea programului

Sintetizând rezultatele aplicării chestionarului se poate creiona profilul general al respondentului: angajata navetist, vârstă tânără – mijlocie, ce utilizează preponderent (obișnuit) autoturismul personal iar transportul public ocazional pentru diferite scopuri personale și pentru deplasările la serviciu, mediu mulțumit de rețeaua de transport în comun, ce consideră suportabil costul transportului public și care consideră necesară creșterea numărului de curse ale autobuzelor, în special că în cele mai multe din localitățile respondenților transportul public este inexistent.

Din răspunsurile la chestionar rezultă că cele mai utilizate relații de transport sunt:

- Mediaș – Copșa Mică
- Mediaș – Târnava
- Mediaș – Biertan
- Mediaș – Ațel
- Mediaș – Axente Sever
- Mediaș – Valea Viilor
- Mediaș – Brateiu

Rezultate chestionar aplicat în cadrul UAT-urilor din aria de analiză

Chestionarul destinat autorităților publice locale a fost completat din cele 17 membre ADI NORD TRANS, de primăriile din Șeica Mică și Alma.

La nivelul comunei Șeica Mică numărul de elevi este de 32 de persoane ce au ca destinație Municipiul Mediaș și Copșa Mică.

Între unitatea administrativ-teritorială Șeica Mică și celelalte unități administrativ-teritoriale membre ale ADI NORD TRANS MEDIAȘ se dorește ca traseul de transport public de călători să fie efectuate între Șoroștin – Țapu – Șeica Mică – Copșa Mică – Târnava – Mediaș.

Stațiile existente de transport public de pe teritoriul comunei Șeica Mică sunt la Căminul Cultural în Șoroștin și în centru și stația de jos în Șeica Mică.

Ca și propuneri privind programul public de transport persoane la nivelul ADI NORD TRANS MEDIAȘ sunt menționate orele de plecare de la Șoroștin: 05:30 / 08:30 / 13:00 și orele de plecare de la Mediaș: 07:15 / 12:15 / 14:30 / 17:30.

Stațiile propuse pentru traseul Șoroștin – Țapu – Șeica Mică – Copșa Mică – Târnava – Mediaș sunt:

- Șoroștin – în fața Căminului Cultural
- Țapu – Mini market Mihălțan
- Șeica Mică – Stația de Jos
- Copșa Mică – stația principală vis-à-vis de Primărie
- Copșa Sat – stația la intersecția cu Valea Viilor
- Târnava – Colonie stație
- Mediaș – fosta IRTA stație
- Mediaș – fostul Vitrometan stație

- Mediaș – autogara veche Mol stație
- Mediaș – Autogara

În cazul în care serviciul de transport public local la nivelul ADI NORD TRANS MEDIAȘ s-ar putea organiza ca și serviciu compensat, bugetul local al UAT Șeica Mică ar putea suporta anumite sume pentru compensarea serviciului de transport public local care ar urma să fie operat în cadrul ADI NORD TRANS MEDIAȘ cu condiția ca toate UAT-urile de pe traseul nostru Șoroștin-Mediaș (UAT Șeica Mică, UAT Micăsasa, UAT Copșa Mică și UAT Târnava) să suporte această cheltuială.

Se propune ca în funcție de populația pe care o deservește operatorul de transport să se suporte cheltuielile după cum urmează:

- Șeica Mică pentru întreaga populație
- Micăsasa pentru sat Țapu
- Copșa Mică pentru întreaga populație
- Târnava pentru populația din Colonia Târnava.

La nivelul comunei Alma, autoritatea publică locală a menționat că există 60 de elevi navetiști, 10 pensionari și 10 persoane cu handicap pentru care s-ar putea acorda facilități la transport.

La nivelul comunei se identifică necesitatea de deplasare a locuitorilor spre locurile de muncă și unitățile de învățământ din municipiul Mediaș.

Propunerile de program de transport din partea comunei Alma vizează traseele:

Șmig – Dârlos – Mediaș – 15 km

- Plecări Șmig: 6:00; 22:00
- Plecări Mediaș: 7:30; 14:30 (elevi); 15:00; 23:30
- Stații oprire Șmig - 5

Giacăș – Alma – Brateiu – Mediaș – 18 km

- Plecări Giacăș: 6:00; 22:00
- Plecări Mediaș: 7:30; 14:30 (elevi); 15:00; 23:30
- Stații oprire: Giacăș – 1, Alma – 2

Necesitatea introducerii serviciului de transport public local de persoane la nivelul localităților membre ale ADI NORD TRANS rezultă și din răspunsurile anchetei întreprinse în rândul localnicilor și autorităților publice locale, argumentele principale furnizate de către respondenți vizând:

- Lipsa unui serviciu la ora actuală
- Costurile mai reduse ale transportului public și astfel economii la bugetul personal față de situația în care se utilizează autoturismul personal
- Confort, accesibilitate, grad redus de poluare, reducerea aglomerării traficului

Motivele principale pentru care este oportună și necesară implementarea serviciului de transport public local la nivelul localităților membre ale ADI NORD TRANS sunt:

- Îmbunătățirea conectivității între localități - cetățenii de la sate vor avea posibilitatea accesării serviciilor de bază (sănătate, educație, administrației publice) și deplasarea către locurile de muncă, în special pentru persoane care nu au acces la un vehicul personal; transportul public local ar facilita conexiunea în localități stimulând astfel mobilitatea regională;

- Accesibilitate pentru toate categoriile de populație (vârstnici, persoane cu dizabilități, tinerii sau persoanele cu handicap); în acest fel ar beneficia de oportunități de mobilitate toți cetățenii, indiferent de statutul loc economic sau social)
- Reducerea poluării și aglomerației – introducerea serviciului de transport public local ar scădea numărul autoturismelor personale aflate în circulație între localitățile respective, ceea ce ar contribui la reducerea poluării aerului și a traficului rutier;
- Îmbunătățirea accesului la servicii esențiale - introducerea serviciului de transport public local ar facilita accesul cetățenilor din localitățile mici sau periferice la spitale, școli, instituții administrative sau centre comerciale;
- Reducerea dependenței de autoturismele personale - introducerea serviciului de transport public local ar reduce dependența de autoturismele personale, asigurând o alternativă convenabilă și accesibilă pentru toți cetățenii;
- Dezvoltarea unui transport sustenabil - introducerea serviciului de transport public la nivel intercomunitar ar contribui la dezvoltarea unui sistem de mobilitate sustenabil, integrat și eficient, care ar putea fi implementat pe termen lung.

2.6 Identificarea numărului de călătorii și orientarea fluxurilor de călători către destinațiile relevante

Modelul matematic

În vederea elaborării programelor de circulație în concordanță cu cererea de transport (numărul de vehicule ce trebuie programate pe trasee, orele de ieșire și de intrare în traseu, etc. - într-un cuvânt oferta) este necesară determinarea cererii de călătorie. Pentru efectuarea acestei determinări se utilizează:

- a) modele matematice de apreciere (calcul analitic);
- b) determinări bazate pe date statistice amănunțite (calcul sintetic);
- c) sondaje (extrapolarea valorilor empirice, de pe eșantioane trunchiate).

Una din metodele de calcul ale curenților de călători (bazată pe un model de tip generare-atrakție) necesită un volum relativ redus de date și este constituită pe constatarea că, în ansamblu în relațiile interumane care necesită deplasare, acționează una din legile fundamentale ale fizicii: populația unei micro-zone este atrasă de populația de pe celelalte micro-zone de transport într-un raport invers proporțional cu pătratul distanței ce separă cele două mase de solicitanți de prestație. Relația matematică se bazează pe utilizarea unui **coeficient de calibrare** k ce înmagazinează specificul local al comportamentului uman în relație cu mediul socio-economic și necesitatea particulară de contact:

$$C_{ij} = k \frac{P_i * P_j}{D_{ij}^2}$$

unde:

- | | |
|----------|---|
| C_{ij} | este cererea de călătorie între două micro-zone de transport i și j |
| P_i | = populația aparținătoare micro-zonei de transport i |
| P_j | = populația aparținătoare micro-zonei de transport j |
| D_{ij} | = distanța care separă centrele de "masă populațională" aparținătoare celor două micro-zone de transport. |

(concretizând:

- populația unei micro-zone este de fapt populația localității – oraș sau comună
- distanța dintre micro-zone este de fapt distanța rutieră dintre localități).

Din punct de vedere practic, calculele se vor derula – prin produsele excel anexate materialului (Anexa 3) – după metodologia prezentată în continuare. **Datele determinate prin sondare² se pot organiza sub forma unui tabel cu dublă intrare:**

Fluxul de călători C^{real}_{ij} rezultat din numărare între 4 localități de exemplu (luate două câte două)

Localități	1	2	3	4	
1	0	C_{12}	7	90	datele din locațiile matriciale din partea de sus a tabelului reprezintă fluxul de călători înregistrat pe sensul întors (de la localitatea j către localitatea i)
2	C_{21}	0	11	C_{24}	
3	7	6	0	9	
4	3	C_{42}	13	0	
	datele din locațiile matriciale din partea de jos a tabelului reprezintă fluxul de călători înregistrat pe sensul dus (de la localitatea i către localitatea j)				locațiile matriciale în care nu se găsesc valori numerice indică acele combinații de localități care nu au făcut parte din acțiunea de sondare

Pe de altă parte modelul de tip generare-atracție, în condițiile în care nu se cunoaște coeficientul de calibrare k (**coeficientul k de calibrare este considerat inițial unitar**) indică următoarele rezultate:

Fluxul de călători $C^{mat}_{ij} = \frac{P_i * P_j}{D_{ij}^2}$ rezultat din calcul matematic între aceleași 4 localități

localități	1	2	3	4
1	0	100	200	3000
2	100	0	400	500
3	200	400	0	600
4	3000	500	600	0

Din punct de vedere matematic, trebuie rezolvate două probleme:

- Una este a determinării valorii coeficientului k
- A doua este a completării întregii game de valori din locațiile pentru care nu au fost efectuate sondaje.

Procedura se descrie astfel:

Pasul 1. Se constituie un șir al valorilor **estimate** pentru coeficientul k

² Dar și cele obținute de la primăriile localităților și de la ADI Nord Trans.

$$k_{ij} = \frac{C_{ij}^{real}}{C_{ij}^{mat}}$$

Acest șir (fictiv în acest exemplu) este:

$k_{13} = 0,0350$	(devenit în șir termenul x_1)
$k_{14} = 0,0300$	(devenit în șir termenul x_3)
$k_{23} = 0,0275$	(devenit în șir termenul x_4)
$k_{31} = 0,0402$	(devenit în șir termenul x_2)
$k_{32} = 0,0150$	(devenit în șir termenul x_6)
$k_{34} = 0,0150$	(devenit în șir termenul x_7)
$k_{41} = 0,0010$	(devenit în șir termenul x_8)
$k_{43} = 0,0214$	(devenit în șir termenul x_5)

care prin ordonare descrescătoare indică o margine inferioară respectiv o margine superioară.

Obiectivul următor – obținerea unor valori de încredere pentru valorile parametrilor. Statistica demonstrează că atunci când, pentru estimarea valorilor mulțimii se folosesc valori eșantion (ceea ce se face de fapt prin sondaje, în cazul cererii de transport interurban de călători), este necesară o măsură a gradului de încredere în rezultatele numerice. Acest lucru se realizează prin utilizarea limitelor de încredere (care sunt astfel plasate încât există o siguranță de $1-\alpha$ la sută ca un interval bazat pe valorile eșantion să includă valoarea mulțimii care se estimează).

Procedeul este descris astfel: când pentru media necunoscută a mulțimii $\underline{X}$ se folosește $\bar{x}$ calculat din datele eșantion (în condițiile în care intervalul de existență a deviației a devenit prohibitiv pentru calcule punctuale) atunci, media pentru valorile x_i ale coeficientului de calibrare este:

$$m' = \bar{x}' \pm 2 * t_{\alpha/2} * S' / \sqrt{n'}$$

unde $t_{\alpha/2}$ este o valoare aleasă din domeniul curbei Student, astfel încât probabilitatea de a depăși t este $\alpha/2$ egală cu probabilitatea de a fi sub $-t$ (și asta pentru o limită de încredere de 95%).

Valorile testul Student (t)

nivelul de încredere (α)	0,90	0,95	0,99
nr. date (n)			
1	6.314	12.706	63.657
2	2.920	4.303	9.925
3	2.353	3.182	5.841
4	2.132	2.776	4.604
5	2.015	2.571	4.032
10	1.812	2.228	3.169
20	1.725	2.086	2.845
40	1.684	2.021	2.704
60	1.671	2.000	2.660
120	1.658	1.980	2.617
∞	1.645	1.960	2.576

Fie – în acest exemplu – limitele de:

- 0.0214
- 0.0402

În cuvinte: valoarea acestui ipotetic k variază între 0,0214 și 0,0402 și, ca urmare, se obține un tabel omolog tabelului de date teoretice.

Fluxul de călători $C_{ij}^{mat} = k \frac{P_i * P_j}{D_{ij}^2}$ rezultat din calcul matematic între aceleași 4 localități

(coeficientul k de calibrare este considerat la valoare minimă 0,0214)

localități	1	2	3	4
1	0	3	5	65
2	3	0	9	11
3	5	9	0	13
4	65	11	13	0

În final, rămâne de apreciat care este valoarea de referință a schimburilor de călători (**aspect ce va fi rezolvat direct pe situația reală**).

Modul de obținere a datelor care permit identificarea domeniului în care se află valoarea coeficientului de calibrare are la bază informațiile puse la dispoziție de ADI Nord Trans și de primăriile localităților membre ale ADI.

Astfel în Anexa 4 - "fluxuri măsurate" este concentrată informația oferită de aceste date. Se reamintește din nou că în structura internă a modelului matematic generare-atracție descris mai sus, numărul de călătorii efectuate într-un sens este egal cu numărul de călătorii efectuate în sens contrar.

Ca urmare utilizând relația inserată deja:

$$k_{ij} = \frac{C_{ij}^{real}}{C_{ij}^{mat}}$$

au rezultat 16 coeficienți, cu un domeniu de existență între

- cel mai mic = 0.00004875 respectiv
- cel mai mare = 0.0012746

Însă aceste valori sunt grevate de incertitudini, astfel se ridică problema unei metode de eliminare a valorilor anormale. Toate măsurările au ca scop determinarea valorilor adevărate ale unor mărimi. **Valoarea adevărată, prin ea însăși, este o noțiune absolută și, în general, nu poate fi determinată.** Ceea ce se cunoaște întotdeauna este o valoare măsurată, afectată în mod inevitabil de erori generate

de imperfecțiunile "aparaturilor" de măsură și de imprecizia de interpretare datorată observatorului. Eroarea de măsurare se definește ca diferența dintre valoarea măsurată și valoarea adevărată a mărimii măsurate.

Având în vedere cele de mai sus, se va considera pentru scopuri practice, ca valoare adevărată o valoare măsurată cu o incertitudine suficient de mică pentru cerințele unei situații date; de exemplu, pentru determinarea rezultatului măsurării prin măsurări repetate în condiții identice, **valoarea presupusă adevărată va fi media șirului de valori**. Din cauza celor arătate mai sus, orice măsurare este afectată de o incertitudine de măsurare, care este intervalul în care se estimează, cu un anumit nivel de încredere, că se află valoarea adevărată a măsurandului. Rezultatul măsurării trebuie să fie însoțit de indicarea incertitudinii, deoarece în lipsa ei poate să nu servească scopului propus sau cantitatea de informație conținută să fie insuficientă.

Identificarea erorilor din punct de vedere calitativ este foarte grea, dar există modalități de a fi evaluate. Identificarea sau evaluarea erorilor de măsurare se realizează pe de o parte prin cunoașterea condițiilor de măsurare, iar pe de altă parte prin repetarea măsurării în aceleași condiții cu același măsurand și cu aceleași metode și mijloace de măsurare. Rezultatele astfel obținute vor forma structuri statistice pentru analiza cărora un instrument bine pus la punct este statistica matematică.

Din punct de vedere al structurii statistice există:

- erori sistematice;
- erori aleatoare (întâmplătoare);
- erori aberante (grosolane sau parazite).

Eroarea sistematică se poate recunoaște prin aceea că la repetarea măsurării în condiții identice rămâne constantă atât ca valoare absolută, cât și ca semn sau variază pe baza unei legi cunoscute sau care poate fi definită când condițiile se modifică. Rezultanta erorilor sistematice furnizează corecțiile.

Erorile aleatoare (întâmplătoare) sunt necontrolabile, neputând fi identificate; ele variază imprevizibil atât ca valoare absolută, cât și ca semn atunci când se măsoară repetat același măsurand în condiții practic identice. Ele se pot evalua cu ajutorul metodelor statisticii matematice în baza cărora se determină incertitudinea măsurării, adică valoarea limită a erorilor aleatoare.

Erorile aberante (câteodată au valori considerabile), depășesc erorile cele mai probabile și introduc riscul afectării fundamentale a rezultatului final al măsurării. **Echipa de cercetare a luat măsuri de evitare a primelor două tipuri de erori prin dubla verificare a datelor privind fluxurile de călători și s-a concentrat pe cel de al treilea tip.**

Pentru depistarea și eliminarea rezultatelor afectate de erori aberante, care pot, în cazul când sunt menținute în șirul de determinări, să conducă la rezultate ale măsurării departe de valoarea adevărată a măsurandului, se folosesc teste statistice care, în general, se bazează pe ipoteza că datele ce se prelucrează provin dintr-o populație cu distribuție normală. Pentru valorile înregistrate se pot calcula atât media $\bar{x}$, cât și deviația polarizată σ , respectiv deviația nepolarizată S , astfel:

$$x = \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{n}$$

$$\sigma = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - x)^2}{n}}$$

$$S = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - x)^2}{n-1}}$$

Practic s-a optat pentru un test relativ discriminat, testul Romanovski. Pentru a verifica valoarea x_n din şirul de date se foloseşte expresia:

$$t = \frac{|x_n - x|}{S \sqrt{\frac{n}{n-1}}},$$

unde t este funcţia discriminantă şi în care x şi S sunt calculate **fără considerarea valorii x_n (valoarea suspectată)**.

Compararea parametrului calculat t cu t_{critic} permite efectuarea unui discernământ asupra caracterului valorii aflate în analiză.

Concret, pentru exemplificarea prezentată ca model al întregului calcul – din motive de acurateţe a explicaţiei:

$$x = 0,0255$$

$$S = 0,0085$$

$$t = 2,72$$

$$t_{critic} = 2,51 \quad \text{pentru } n = 8 \text{ grade de libertate şi limita de încredere de } 90 \%$$

şi ca urmare valoarea suspectată (în exemplu) 0,0010 poate fi considerată aberantă **(şi deci se elimină din şirul de date)**.

Valorile parametrilor pentru testarea erorilor aberante

denumirea testului	Romanovski t_{critic}		
nivelul de încredere (α)	0,90	0,95	0,99
nr. date (n)			
3	4,93	8,04	11,96
4	3,56	5,08	6,53
5	3,04	4,11	5,04
6	2,78	3,64	4,36
7	2,62	3,36	3,96

8	2,51	3,18	3,71
9	2,43	3,05	3,54
10	2,37	2,96	3,41
11	2,33	2,89	3,31
12	2,29	2,83	3,23
13	2,26	2,78	3,17
14	2,24	2,74	3,12
15	2,22	2,71	3,08
16	2,20	2,68	3,04
17	2,18	2,66	3,01
18	2,17	2,64	3,00
19	2,16	2,62	2,95
20	2,15	2,60	2,93

După aplicarea iterativă a calculului de eliminare a valorilor aberante (a se vedea Anexa 4 – fluxuri), s-au păstrat 6 coeficienți care îndeplinesc condițiile testului, cu un domeniu de existență între

- cel mai mic = 0.000006659 respectiv
- cel mai mare = 0.000012313

Valorile acceptate de testul Romanovski pot fi folosite pentru obținerea unei valori cu grad ridicat de verosimilitate a mediei fenomenului, prin relația specificată:

$$m = x \pm 2 * t_{\alpha/2} * S / \text{sqrt}(n)$$

Pe rând: $x = 0.00001034$

$S = 0.00000243$

$n = 6$

$t_{\alpha/2} = 2,571$

adică:

m inferior = 0.00000523

m superior = 0.0000155

În Anexa 3 "cerere mat 2025" se pot urmări rezultatele aflate în centrul obiectivelor acestui punct din lucrare:

- sheet "fluxuri" conține valorile potențialelor de călătorie ($k = 1$)

- sheet "Inf" detaliază cererea minimă de transport în cazul în care $k = 0.00001046$ (dublul lui m inferior pentru a se tine cont de ambele sensuri)
- sheet "Sup" detaliază cererea maximă de transport în cazul în care $k = 0.000031$

Mai jos, doar în ceea ce privește prelucrarea datelor, se vor exprima ipotezele de lucru care au stat la baza continuării activităților care conduc către finalizarea studiului. Marja de eroare aplicabilă rezultatelor calculelor este estimabilă astfel:

- dacă rezultatele sunt calculate în condițiile necunoașterii complete a mărimii "de facto" a populației statistice³ (și care se suprapune în acest caz cu ipoteza de echiprobabilitate a oricărui rezultat). Relația de calcul considerată cea mai adecvată este:

$$\sigma = \sqrt{\frac{P(1-P)}{N}}$$

unde:

P este valoarea medie a ponderii elementului care este propus observației

N este numărul de trasee supuse observațiilor.

- din punct de vedere matematic situația a fost tratată pe baza metodei verosimilității maxime elaborată de Fisher care propune "alegerea parametrilor astfel încât rezultatele observațiilor să conducă către estimările cele mai mici". Pe ansamblu și pentru o valoare $P = 0,5$ acoperitoare rezultă:

$$\sigma = \frac{0.5}{\sqrt{N}}$$

- pe de altă parte, când numărul de date inițiale este relativ redus, rezultatul obținut cu relația de mai sus nu poate fi creditat cu un grad de încredere acceptabil, decât dacă este confirmat⁴. În esență, se recomandă împărțirea mulțimii de date culese de pe teren în mai multe submulțimi care, dacă vor conduce la valori-rezultat relativ apropiate, confirmă – sau infirmă – consistența întregului.
- marja de eroare aplicabilă rezultatelor calculelor este estimabilă astfel:

$$\sigma = 0.5 / \sqrt{16} = 0.125$$

ceea ce este echivalent cu afirmația că informațiile obținute în urma prelucrării datelor colectate de pe teren se abat de la realitate cu cel mult 25 procente la un grad de încredere de 95%.

Valorile nule care apar în matrice nu indică faptul că este imposibilă o călătorie între două asemenea localități, ci că distanța este foarte mare sau numărul de locuitori ai localităților respective este foarte mic; forța de tip gravitațional există, dar nu se poate face simțită datorită fenomenului "rezistenței" la deplasare (și aici valorile cererii trebuie luate sub rezervă, ca fiind doar orientative).

³ Deoarece nu se poate cunoaște aprioric câte persoane se vor găsi în cursa efectiv supusă sondajului.

⁴ Un rezultat de genul "procentul de date confirmate este de 51% cu o marjă de eroare de 3% și la un grad de încredere de 95%" trebuie interpretat astfel: realitatea va fi cuprinsă între 48% și 54% în 95 din 100 de asemenea acțiuni de sondare (în restul de 5 acțiuni de sondare realitatea poate fi superioară lui 54 sau inferioară lui 48).

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Valoarea de referință a schimburilor de călătorii (ZILNICE).

În tabelul următor se redau valorile inferioare ale cererii de transport: totalul este de 170 călătorii:

Tabel 12 – Valorile schimburilor de călătorii – Valori inferioare

0,00001046	MEDIAS	COPSA MICA	DUMBRAVENI	ALMA	ATEL	AXENTE SEVER	BARGHIS	BIERTAN	BLAJEL	BRATEIU	DARLOS	HOGHILAG	MICASASA	MOSNA	SEICA MICA	TARNAVA	VALEA VIILOR
MEDIAS	0	7	3	2	1	3	0	1	4	14	8	1	0	7	0	10	2
COPSA MICA	7	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
DUMBRAVENI	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
ALMA	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ATEL	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AXENTE SEVER	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BARGHIS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BIERTAN	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BLAJEL	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BRATEIU	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DARLOS	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HOGHILAG	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MICASASA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MOSNA	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SEICA MICA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TARNAVA	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VALEA VIILOR	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

În tabelul următor se redau valorile superioare ale cererii de transport: totalul este puțin peste 500 călătorii:

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Tabel 13 - Valorile schimburilor de călătorii – valori superioare

0,000031	MEDIA S	COPSA MICA	DUMBRAVENI	ALMA A	ATEL	AXENTE SEVER	BARGHI S	BIERTAN	BLAJEL	BRATEIU	DARLOS	HOGHILAG	MICASASA	MOSNA A	SEICA MICA	TARNAVA A	VALEA VIILOR
MEDIAS	0	19	9	6	3	8	1	2	12	42	25	2	1	22	1	29	5
COPSA MICA	19	0	0	0	0	9	0	0	0	1	1	0	0	1	0	4	4
DUMBRAVENI	9	0	0	2	1	0	0	1	0	1	1	13	0	0	0	0	0
ALMA	6	0	2	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
ATEL	3	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
AXENTE SEVER	8	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
BARGHIS	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BIERTAN	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BLAJEL	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BRATEIU	42	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0
DARLOS	25	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
HOGHILAG	2	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MICASASA	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MOSNA	22	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
SEICA MICA	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TARNAVA	29	4	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	1
VALEA VIILOR	5	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0

În lipsa unor informații complete, statistica recomandă folosirea valorilor deviațiilor pentru acoperirea situațiilor excepționale care ar putea apărea în calcularea valorilor reale ale cererii de transport. Interesează deci deviația valorii coeficientului de calibrare:

$$k_{\text{superior}} = 0.0000155$$

care este:

$$S = 0.00000243$$

Relația de calcul este:

$$k_{\text{maxim}} = k_{\text{superior}} + S = 0,0000179$$

care a fost încă o dată aplicată datelor de calcul (a se vedea Anexa 3) datele putând fi urmărite în tabelul de mai jos.

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Tabel 14 - Valorile schimburilor de călătorii – valori maxime

0,0000358	MEDIAS	COPSA MICA	DUMBRAVENI	ALMA	ATEL	AXENTE SEVER	BARGHIS	BIERTAN	BLAJEL	BRATEIU	DARLOS	HOGHILAG	MICASASA	MOSNA	SEICA MICA	TARNAVA	VALEA VIILOR
MEDIAS	0	22	10	7	3	9	2	2	14	48	29	2	1	26	2	33	6
COPSA MICA	22	0	0	0	0	11	0	0	0	1	1	0	0	1	0	5	4
DUMBRAVENI	10	0	0	2	1	0	0	1	0	1	1	15	0	0	0	0	0
ALMA	7	0	2	0	1	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0
ATEL	3	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
AXENTE SEVER	9	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
BARGHIS	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BIERTAN	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BLAJEL	14	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
BRATEIU	48	1	1	2	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0
DARLOS	29	1	1	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0
HOGHILAG	2	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MICASASA	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
MOSNA	26	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
SEICA MICA	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
TARNAVA	33	5	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	1
VALEA VIILOR	6	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0

Problema care a mai rămas de clarificat este aceea a valorii de referință la momentul prezent și de la care trebuie să se pornească în conturarea activității de organizare viitoare: variabilitatea prea mare între limitele inferioare ale cererii și cele maxime ale cererii pretind din partea cercetătorilor prezentarea unui nivel al cererii, nivel care să poată fi înzestrat cu cea mai mare probabilitate de a fi atins.

Acceptând că valorile din sezonul de vârf sunt limita cea mai de sus a cererii, că valorile minime sunt cele care vor apărea în orice condiții de perioadă și vreme, iar valorile superioare sunt cele care apar cel mai des, atunci – **conform teoremei lui Gauss** – valoarea de referință, adică valoarea cea mai probabil să se manifeste în fenomenul complex al cererii de transport se poate calcula cu relația:

$$k_{\text{probabil}} = \frac{k_{\text{inf}} + 4 * k_{\text{sup}} + k_{\text{max}}}{6} = \frac{0.00000523 + 4 * 0.0000155 + 0.0000179}{6} = 0.0000141$$

care a fost încă o dată aplicată datelor de calcul (a se vedea Anexa 3) datele putând fi urmărite în tabelul de mai jos (**și la care se vor face toate referirile ulterioare**).

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Tabel 15 - Valorile schimburilor de călătorii – valori probabile

0,0000282	MEDIAS	COPSA MICA	DUMBRAVENI	ALMA	ATEL	AXENTE SEVER	BARGHIS	BIERTAN	BLAJEL	BRATEIU	DARLOS	HOGHILAG	MICASASA	MOSNA	SEICA MICA	TARNAVA	VALEA VIILOR
MEDIAS	0	18	8	6	3	7	1	2	11	38	23	2	1	20	1	26	5
COPSA MICA	18	0	0	0	0	8	0	0	0	1	1	0	0	0	0	4	4
DUMBRAVENI	8	0	0	1	0	0	0	1	0	1	1	12	0	0	0	0	0
ALMA	6	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
ATEL	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
AXENTE SEVER	7	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
BARGHIS	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BIERTAN	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BLAJEL	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BRATEIU	38	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0
DARLOS	23	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
HOGHILAG	2	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MICASASA	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MOSNA	20	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
SEICA MICA	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TARNAVA	26	4	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1
VALEA VIILOR	5	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0

Conform celor de mai sus cele mai importante relații de transport sunt:

Mediaș – Brateiu

Mediaș – Târnava

Mediaș – Dârlos

Mediaș – Moșna

...

etc.

3. Stabilirea configurației de trasee în cadrul ADI NORD TRANS, soluții/tehnici de stabilire a traseelor

Municipiul Mediaș, în calitate de lider, împreună cu 16 UAT-uri situate în zona de nord a județului Sibiu, a pus bazele în anul 2020 Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de utilități publice pentru serviciul de transport public local prin curse regulate „Nord Trans”. Membrii fondatori sunt: Municipiul Mediaș, orașele Copșa Mică și Dumbrăveni și comunele Alma, Ațel, Axente Sever, Biertan, Blăjel, Brateiu, Dârlos, Moșna, Șeica Mică, Târnava și Valea Viilor, la care se adaugă 3 membri asociați: comunele Bârghiș, Micăsasa și Hoghilag.

Unul dintre obiectivele unui transport public sustenabil îl constituie faptul că planificarea acestui serviciu nu trebuie să se limiteze doar la aria administrativă a localității, ci trebuie să asigure conectivitatea cu zonele suburbane, dar și cu zonele rurale aflate în zona de influență. Conform PMUD 2021-2030, zona urbană funcțională a Municipiului Mediaș cuprinde orașul Copșa Mică și comunele Alma, Ațel, Bazna, Biertan, Blăjel, Brateiu, Dârlos, Micăsasa, Moșna, Târnava și Valea Viilor. Se remarcă faptul că, exceptând comuna Bazna, toate celelalte localități sunt membre ale ADI „Nord Trans”. În același document strategic se precizează că aproximativ 30% din traficul de vehicule de pe rețeaua rutieră a municipiului este asociat cu fenomenul de navetă. Ținând cont și de tendința tot mai pregnantă de migrație a populației din zona urbană către zonele periurbane, dar și rurale din zona de influență se impune dezvoltarea unui serviciu de transport public durabil și de calitate care să ofere o alternativă la transportul privat și, totodată, să asigure în mod echitabil accesul tuturor locuitorilor din zona metropolitană la oportunități de muncă, educație, divertisment și alte servicii. Soluția la îndemână o reprezintă extinderea rețelei de transport public local către zonele rurale din zona urbană funcțională și nu numai. De altfel, acest lucru este prevăzut ca o măsură prioritară în cadrul PMUD 2021-2030.

Un alt aspect important îl constituie rolul de centru polarizator al Municipiului Mediaș atât din punct de vedere al locurilor de muncă, dar și al unităților de învățământ liceal și post-liceal.

Atunci când se dorește planificarea unui serviciu de transport public este important să se aibă în vedere principalele probleme și oportunități ce țin de fenomenul mobilității în întreaga zonă urbană funcțională, în cazul nostru în ADI NORD TRANS.

În capitolele anterioare a fost realizată analiza situației existente la nivelul localităților membre ADI din care a rezultat lipsa conexiunilor dintre acestea prin intermediul unui serviciu de transport public.

De asemenea, a fost realizată și o consultare a locuitorilor din care a rezultat dorința cetățenilor de implementare a serviciului de transport public la nivel metropolitan (aria teritorială a unităților administrative-teritoriale membre ale ADI NORD TRANS).

Existența transportului public facilitează apariția de noi locuri de muncă, promovează accesibilitatea teritorială și incluziunea socială. În zonele periurbane, un transport public sustenabil favorizează dezvoltarea economică, îmbunătățește echitatea socială și conduce la schimbarea repartiției modale, prin reducerea utilizării autovehiculului personal, cu impact pozitiv asupra schimbărilor climatice⁵.

Deși, transportul public pare că trebuie să se axeze pe fenomenul de navetă, prin aducerea navetiștilor dimineața la locurile de muncă/școală și refluxul acestora în partea a doua a zilei, tendințele actuale la nivel european indică faptul că serviciul trebuie extins și în afara acestor două perioade ale zilei.

Pentru identificarea punctelor tari și slabe ale mobilității într-o anumită zonă proiectul european SUMI⁶ a stabilit o serie de indicatori ai mobilității urbane durabile care să vină în sprijinul autorităților publice locale în vederea evaluării sistemului de mobilitate și să le ofere soluții pentru dezvoltarea și îmbunătățirea acestuia. Acești indicatori (cu impact asupra calității serviciului de transport public) sunt:

- Indicator 1 = accesibilitatea din punct de vedere financiar a transportului public pentru categoriile defavorizate de locuitori
- Indicator 2 = accesibilitatea transportului public pentru persoanele cu mobilitate redusă
- Indicator 6 = accesul la serviciile de mobilitate
- Indicator 7 = emisiile de gaze cu efect de seră
- Indicator 11 = integrarea multimodală
- Indicator 12 = gradul de satisfacere generat de transportul public
- Indicator 16 = timpul de călătorie pentru naveta
- Indicator 18 = Siguranță și securitate

Astfel, la planificarea viitorului serviciu de transport public metropolitan se va ține cont de indicatorii de mai sus.

Din punct de vedere tehnic:

- vor trebui deservite toate UAT-urile membre ale ADI Nord Trans;
- vehiculele utilizate pentru efectuarea serviciilor vor trebui să fie prietenoase cu mediul, să asigure accesul persoanelor cu dizabilități și să ofere siguranță și securitate călătorilor pe timpul deplasărilor;
- să existe un număr suficient de stații de îmbarcare-debarcare a călătorilor în toate localitățile deservite;
- să asigure integrarea cu transportul public local, dar și cu cel feroviar.

Din punct de vedere economic:

- politica de tarificare trebuie să țină cont de grupurile defavorizate ale locuitorilor;
- să asigure un timp de călătorie cât mai redus, pe trasee cât se poate de optimizate;
- o utilizare rațională și rentabilă a parcului de vehicule.

⁵ Planning for attractive public transport – Topic guide. www.eltis.org.

⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en

Ca urmare **principiile de constituire** a unei noi rețele de transport și implicit a unui tip de serviciu care să țină cont și de tradiție, dar și de schimbările din structura demografică, economică și socială au fost gândite să acopere următoarele aspecte:

- deservirea **fără excepție** a tuturor UAT-urilor member ADI Nord Trans
- **flexibilitate acordată operatorului de transport** în alegerea satului / satelor care asigură cele mai reprezentative fluxuri de călători

Punctul de plecare în construirea unei structuri de trasee a fost deja specificat în capitolul anterior unde a fost estimată cererea de transport. Astfel, noua rețea de transport metropolitan trebuie să se axeze pe deservirea la o frecvență mai ridicată a UAT-urilor care asigură un bazin important de călători: Brateiu, Târnava, Dârlos și Moșna, dar și a celorlalte 2 centru urbane – Copșa Mică și Dumbrăveni.

Bunele practici puse în aplicare la nivel european pentru zonele metropolitane scot în evidență faptul că traseele de transport public metropolitan pătrund foarte puțin în interiorul orașului, asigurând schimbul cu traseele de transport public local în terminalele intermodale plasate la periferie. Totuși, în cazul Municipiului Mediaș, având în vedere dimensiunea relativ redusă a acestuia, se propune utilizarea ca punct de schimb intermodal a Autogării.

Propunerile – bazate și pe sugestiile venite de la administrațiile publice locale – sunt:

MEDIAȘ – ALMA	(1)	cod 120
MEDIAȘ – AȚEL	(2)	cod 160
MEDIAȘ – AXENTE SEVER	(3)	cod 200
MEDIAȘ – MOȘNA – BARGHIS	(4)	cod 170
MEDIAȘ – BIERTAN	(5)	cod 140
MEDIAȘ – BLĂJEL	(6)	cod 100
MEDIAȘ – BRATEIU	(7)	cod 150
MEDIAȘ – DÂRLOS	(8)	cod 110
MEDIAȘ – DUMBRĂVENI – HOGHILAG	(9)	cod 130
MEDIAȘ – MICĂSASA	(10)	cod 220
MEDIAȘ – COPȘA MICĂ – ȘEICA MICĂ	(11)	cod 210
MEDIAȘ – TÂRNAVA	(12)	cod 180
MEDIAȘ – VALEA VIILOR	(13)	cod 190

Din cauza cererii de transport scăzute, UAT-urile Bârghiș, Hoghilag și Șeica Mică vor avea un număr limitat (scăzut) de curse. De asemenea, numărul de curse este influențat și de modul de transport feroviar care deservește o parte din localitățile membre ADI Trans Nord, astfel:

- pe relația Mediaș – Hoghilag avem 7 perechi de trenuri

- pe relația Mediaș – Dumbrăveni avem 7 perechi de trenuri
- pe relația Mediaș – Brateiu avem 7 perechi de trenuri
- pe relația Mediaș – Ațel avem 7 perechi de trenuri, cu mențiunea că halta Ațel se găsește la circa 5 km de localitate
- pe relația Mediaș – Târnava avem 15 perechi de trenuri
- pe relația Mediaș – Copșa Mică avem 19 perechi de trenuri
- pe relația Copșa Mică – Axente Sever – Agârbiciu avem 15 perechi de trenuri
- pe relația Mediaș – Micăsasa avem 4 perechi de trenuri

La realizarea programului de transport s-a încercat intercalarea orelor de plecare/sosire ale curselor de transport public metropolitan cu cele ale transportului feroviar astfel încât oferta de transport pusă la dispoziția publicului călător să acopere cât mai bine durata unei zile.

Determinarea parcului de vehicule pe trasee

Cursele de transport la nivelul unei zone metropolitane / zonei localităților aparținând unei asociații de dezvoltare intercomunitare având scop serviciul de transport public local de persoane – nu traseele – pot fi încadrate în 2 categorii:

- Pentru navetă
- De conectivitate

Cursele pentru navetă sunt necesare pentru acoperirea activităților cu specific economic: oamenii se deplasează către locurile de muncă ce se găsesc într-o altă locație decât acolo unde se găsește domiciliul. Conform DEX: naveta este parcurgerea de către o persoană a unui drum dus-întors, cu regularitate între 2 localități apropiate. Este de precizat ce poate însemna “localități apropiate”: studiile de psihologie au stabilit că în țara noastră durata navetei inferioară unui sfert din durata de muncă nu este de natură excepțională, adică nu este deranjantă (practic o oră dus și o oră întors de la serviciu nu crează o stare de stress pentru cetățenii României. În acest sens, cursele navetă sunt organizate astfel încât orele de plecare și cele de sosire să acopere întreaga perioadă în care sistemul de transport este pus la dispoziția publicului călător (și nu deloc de neglijat: **durata de parcurs dus-întors relativ mică permite de cele mai multe ori ca printr-un singur vehicul să se susțină întregul program de circulație pentru relația de transport în cauză**).

Însă, ideea de “navetă” nu poate fi disociată de volumul de activitate de derulat:

- pentru fluxuri relativ substanțiale, se pot materializa cunoștințele căpătate în practica acestei categorii de servicii
- pentru fluxuri de mic volum, materializarea cunoștințelor căpătate în practica serviciului din categoria navetă conduce la activități nerentabile

Dilema stabilirii unei granițe între flux substanțial și flux de mic volum se poate tranșa numai prin experiența analistului.

Cursele care asigură conectare nu sunt create în interesul localității, ci pentru a asigura posibilitatea de contact al oamenilor în vederea realizării activităților cu specific privat = personal. Cursele de conectare nu depind de o anumită oră de sosire la destinație. De aceea cursele de conectare sunt organizate doar în anumite perioade ale zilei de exploatare, deoarece contactele om-om se pot derula și de fapt se desfășoară la alte ore decât cele care au fost revendicate de activitățile economice.

În mod evident dificultatea principală – atunci când se calculează parcul necesar susținerii serviciului de transport metropolitan – este aceea a stabilirii traseelor care sunt “consumatoare de mijloace mobile”.

În ultimă instanță, **la baza calculului de parc** stă fluxul de călătorii între localitățile ADI. Ținând cont de faptul că distanțele reieșite pentru fiecare nou traseu stabilit sunt relative scăzute, iar numărul de curse nu este unul foarte mare (a se vedea mai sus), toate traseele se pot efectua cu câte un singur vehicul activ. La acestea trebuie să se adauge minim 3 vehicule ca rezerve. Potrivit prevederilor Ordinului 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local, respectiv Anexa 2 Caiet de sarcini-cadru din 3 octombrie 2007, în cadrul Programului de transport local la numărul de mijloace de transport se adaugă 30%, necesar pentru acoperirea imobilizărilor și rezerve.

Tabel 16 - Traseele de transport public propuse pentru zona localităților membre ADI Nord Trans

Nr. crt.	Traseu	Cod	Număr curse	Lungime traseu/semicursă [km]	Lungime totală/zi [km] – Nr. km planificați/ zi lucrătoare	Număr vehicule
1	Mediaș – Blăjel	T100	6	9,38	112,56	1
2	Mediaș – Dârlos – Curciu	T110	9	14,34 (7,14)	186,12	1
3	Mediaș – Alma – Giacăș	T120	6	23,7 (19,05)	247,20	1
4	Mediaș – Dumbrăveni – Hoghilag	T130	5	23,28 (20,38)	215,40	1
5	Mediaș – Biertan – Richiș	T140	6	38,29 (25,36)	356,04	1
6	Mediaș – Buzd – Brateiu	T150	8	15,29 (6,19)	153,64	1
7	Mediaș – Ațel	T160	6	15,05	180,6	1
8	Mediaș – Moșna – Bârghiș	T170	8	28,44 (9,94)	270,04	1
9	Mediaș – Târnava Sat	T180	10	8,51 (6,95)	139,14	1
10	Mediaș – Valea Viilor - Motiș	T190	6	20,92 (15,71)	230,2	1
11	Mediaș – Axente Sever - Agârbiciu	T200	4	18,47	147,76	1
12	Mediaș – Șeica Mică – Șoroștin	T210	4	37,37	298,96	1
13	Mediaș – Micăsasa	T220	4	29,57	236,56	1

După cum se poate observa din tabelul de mai sus, toate traseele pot fi deservite de câte un singur autobuz electric cu o autonomie mai mare de 400 km.

Numărul de curse pe trasee și orele acestora, având în vedere necesitățile de deplasare a populației din zona de studiu sunt după cum urmează:

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Tabel 17 – Curse și programul de circulație prevăzute pentru trasele de transport public propuse pentru zona localităților membre ADI Nord Trans

Nr. linie/traseu	Descriere traseu	Nr. km pe sens	Nr. curse	Oră Plecare	Oră Sosire	Oră Plecare	Oră Sosire	Zile de circulație	Observații
T100	MEDIAȘ - BLĂJEL	9,38	6	7:00	7:18	7:30	7:48	1,2,3,4,5,6,7	
				9:30	9:48	10:00	10:18	1,2,3,4,5	
				12:00	12:18	12:30	12:48	1,2,3,4,5,6,7	
				14:30	14:48	15:00	15:18	1,2,3,4,5,6,7	
				17:00	17:18	17:30	17:48	1,2,3,4,5	
				19:30	19:48	20:00	20:18	1,2,3,4,5,6,7	
T110	MEDIAȘ - DÂRLOS - CURCIU	14,34 (7,14)	9	6:15	6:43	6:50	7:18	1,2,3,4,5	
				8:00	8:14	8:20	8:34	1,2,3,4,5,6,7	circulă până la Dârlos
				9:45	10:13	10:30	10:58	1,2,3,4,5	
				11:30	11:44	12:00	12:14	1,2,3,4,5,6,7	circulă până la Dârlos
				13:15	13:29	13:45	13:59	1,2,3,4,5	circulă până la Dârlos
				15:00	15:28	15:45	16:13	1,2,3,4,5	
				16:30	16:44	17:00	17:14	1,2,3,4,5,6,7	circulă până la Dârlos
				18:30	18:58	19:15	19:43	1,2,3,4,5	
				20:30	20:44	21:00	21:14	1,2,3,4,5,6,7	circulă până la Dârlos
T120	MEDIAȘ - ALMA - GIACĂȘ	23,7 (19,05)	6	14:45	15:31	6:00	6:46	1,2,3,4,5	circula prin Smig
				7:30	8:07	8:15	8:52	1,2,3,4,5,6,7	
				12:30	13:07	13:15	13:52	1,2,3,4,5,6,7	
				17:00	17:37	15:45	16:22	1,2,3,4,5	
				22:00	22:46	23:00	23:46	1,2,3,4,5	circula prin Smig
				5:20	5:57	18:00	18:37	1,2,3,4,5	
T130	MEDIAȘ - DUMBRĂVENI - HOGHILAG	23,28 (20,38)	5	5:50	6:36	6:50	7:36	1,2,3,4,5,6,7	
				10:00	10:41	11:00	11:41	1,2,3,4,5	circulă până la Dumbrăveni
				14:20	15:06	15:20	16:06	1,2,3,4,5,6,7	
				16:30	17:11	17:20	18:01	1,2,3,4,5,6,7	circulă până la Dumbrăveni
				19:00	19:41	20:00	20:41	1,2,3,4,5	circulă până la Dumbrăveni
T140	MEDIAȘ - BIERTAN - RICHÎȘ	38,29 (25,36)	6	5:10	6:26	6:30	7:46	1,2,3,4,5	
				8:00	8:50	9:00	9:50	1,2,3,4,5,6	circula pana la Biertan
				12:20	13:10	13:20	14:10	1,2,3,4,5	circula pana la Biertan
				14:45	16:01	16:20	17:36	1,2,3,4,5,6	
				17:45	18:35	19:00	19:50	1,2,3,4,5	circula pana la Biertan
				20:00	20:50	21:00	21:50	1,2,3,4,5	circula pana la Biertan
T150	MEDIAȘ - BRATEIU	15,29 (6,19)	8	6:20	6:50	7:00	7:30	1,2,3,4,5	circula prin Buzd
				9:00	9:11	9:30	9:41	1,2,3,4,5,6,7	
				11:00	11:11	11:30	11:41	1,2,3,4,5	
				13:00	13:11	13:30	13:41	1,2,3,4,5,6,7	
				14:30	15:00	15:15	15:45	1,2,3,4,5	circula prin Buzd
				17:00	17:11	17:30	17:41	1,2,3,4,5,6,7	
				18:30	19:00	19:15	19:45	1,2,3,4,5	circula prin Buzd
				22:00	22:11	22:30	22:41	1,2,3,4,5	
T160	MEDIAȘ - AȚEL	15,05	6	6:05	6:34	6:45	7:13	1,2,3,4,5	

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Nr. linie/traseu	Descriere traseu	Nr. km pe sens	Nr. curse	Oră Plecare	Oră Sosire	Oră Plecare	Oră Sosire	Zile de circulație	Observații
				9:35	10:04	10:15	10:43	1,2,3,4,5,6,7	
				13:35	14:04	14:15	14:43	1,2,3,4,5,6,7	
				16:05	16:34	16:45	17:13	1,2,3,4,5,6,7	
				18:05	18:34	18:45	19:13	1,2,3,4,5	
				20:35	21:04	21:15	21:43	1,2,3,4,5	
T170	MEDIAȘ - MOȘNA - BÂRGHIȘ	28,44 (9,94)	8	5:40	6:36	6:45	7:41	1,2,3,4,5	
				8:20	8:39	9:00	9:19	1,2,3,4,5,6,7	circulă până la Moșna
				10:20	10:39	11:00	11:19	1,2,3,4,5	circulă până la Moșna
				12:20	12:39	13:00	13:19	1,2,3,4,5,6,7	circulă până la Moșna
				14:20	15:16	15:30	16:26	1,2,3,4,5	
				16:40	16:59	17:20	17:39	1,2,3,4,5	circulă până la Moșna
				18:40	19:36	19:40	20:36	1,2,3,4,5,6,7	
				21:20	21:39	22:00	22:19	1,2,3,4,5	circulă până la Moșna
T180	MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT	8,51(6,95)	9	5:45	6:01	6:10	6:23	1,2,3,4,5	
				7:00	7:16	7:20	7:33	1,2,3,4,5,6,7	
				9:30	9:46	10:00	10:13	1,2,3,4,5,6	
				13:30	13:46	14:00	14:13	1,2,3,4,5,6,7	
				14:30	14:46	15:10	15:23	1,2,3,4,5	
				15:40	15:56	16:10	16:23	1,2,3,4,5,6,7	
				18:45	19:01	19:10	19:23	1,2,3,4,5,6	
				21:50	22:06	22:20	22:33	1,2,3,4,5,6,7	
				23:20	23:36	23:40	23:53	1,2,3,4,5	
T190	MEDIAȘ - VALEA VIILOR - MOTIȘ	20,92 (15,71)	6	6:05	6:46	6:50	7:31	1,2,3,4,5	
				9:05	9:36	9:50	10:21	1,2,3,4,5	circulă până la Valea Viilor
				13:05	13:46	13:50	14:31	1,2,3,4,5	
				15:05	15:46	15:50	16:31	1,2,3,4,5	
				17:05	17:46	17:50	18:31	1,2,3,4,5	
				20:05	20:36	20:50	21:21	1,2,3,4,5	circulă până la Valea Viilor
T200	MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU	18,47	6	6:10	6:46	7:00	7:34	1,2,3,4,5	
				10:10	10:46	11:00	11:34	1,2,3,4,5	
				14:40	15:16	15:30	16:04	1,2,3,4,5	
				19:40	20:16	20:30	21:04	1,2,3,4,5	
T210	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - ȘOROȘTIN	37,37	4	5:00	6:14	6:30	7:44	1,2,3,4,5	
				8:00	9:14	9:30	10:44	1,2,3,4,5	
				12:00	13:14	13:30	14:44	1,2,3,4,5	
				16:00	17:14	17:30	18:44	1,2,3,4,5	
T220	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - MICĂSASA	29,57	4	5:20	6:18	6:25	7:23	1,2,3,4,5	
				11:00	11:58	12:10	13:08	1,2,3,4,5	
				15:20	16:18	16:25	17:23	1,2,3,4,5	
				17:40	18:38	19:10	20:08	1,2,3,4,5	

Stațiile identificate și lungimea dintre ele pe fiecare dintre traseele propuse precum și programul de circulație – ore curse sunt prezentate mai jos:

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Programul de circulație – ore curse

T100 MEDIAȘ – BLĂJEL

C1	C2	C3	C4	C5	C6	Km	Nr. stație	Denumirea stației	C1	C2	C3	C4	C5	C6
07:00	09:30	12:00	14:30	17:00	19:30	0	1	Mediaș Autogară	07:48	10:18	12:48	15:18	17:48	20:18
07:00	09:30	12:00	14:30	17:00	19:30	0,23	2	Mediaș - Pompierilor/Gara	07:48	10:18	12:48	15:18	17:48	20:18
07:01	09:31	12:01	14:31	17:01	19:31	0,6	3	Mediaș - Piața	07:47	10:17	12:47	15:17	17:47	20:17
07:02	09:32	12:02	14:32	17:02	19:32	1,22	4	Mediaș - Carpați/Emailul	07:46	10:16	12:46	15:16	17:46	20:16
07:03	09:33	12:03	14:33	17:03	19:33	1,52	5	Mediaș - Baznei	07:45	10:15	12:45	15:15	17:45	20:15
07:17	09:47	12:17	14:47	17:17	19:47	8,42	6	Blăjel - str. T. Vladimirescu nr.169/166	07:31	10:01	12:31	15:01	17:31	20:01
07:18	09:48	12:18	14:48	17:18	19:48	9,38	7	Blăjel - str. T. Vladimirescu nr.93/94	07:30	10:00	12:30	15:00	17:30	20:00

T110 MEDIAȘ – DÂRLOS - CURCIU

C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	Km	Nr. stație	Denumirea stației	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9
06:15	08:00	09:45	11:30	13:15	15:00	16:30	18:30	20:30	0	1	Mediaș Autogară	07:18	08:34	10:58	12:14	13:59	16:13	17:14	19:43	21:14
06:15	08:00	09:45	11:30	13:15	15:00	16:30	18:30	20:30	0,23	2	Mediaș - Pompierilor/Gara	07:18	08:33	10:58	12:13	13:58	16:13	17:13	19:43	21:13
06:16	08:01	09:46	11:31	13:16	15:01	16:31	18:31	20:31	0,6	3	Mediaș - Piața	07:17	08:33	10:57	12:13	13:58	16:12	17:13	19:42	21:13
06:17	08:02	09:47	11:32	13:17	15:02	16:32	18:32	20:32	1,22	4	Mediaș - Carpați/Emailul	07:16	08:31	10:56	12:11	13:56	16:11	17:11	19:41	21:11
06:18	08:03	09:48	11:33	13:18	15:03	16:33	18:33	20:33	1,52	5	Mediaș - Baznei	07:15	08:31	10:55	12:11	13:56	16:10	17:11	19:40	21:11
06:19	08:04	09:49	11:34	13:19	15:04	16:34	18:34	20:34	2,07	6	Mediaș - Stadionului	07:14	08:30	10:54	12:10	13:55	16:09	17:10	19:39	21:10
06:28	08:13	09:58	11:43	13:28	15:13	16:43	18:43	20:43	6,77	7	Dârlos - nr.612	07:05	08:20	10:45	12:00	13:45	16:00	17:00	19:30	21:00
06:29	08:14	09:59	11:44	13:29	15:14	16:44	18:44	20:44	7,14	8	Dârlos - Centru	07:04	08:20	10:44	12:00	13:45	15:59	17:00	19:29	21:00
06:31		10:01			15:16		18:46		8,44	9	Dârlos - nr.342	07:01		10:41			15:56		19:26	
06:43		10:13			15:28		18:58		14,34	10	Curciu - Biserica Ortodoxă	06:50		10:30			15:45		19:15	

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

T120 MEDIAȘ – ALMA - GIACĂȘ

C1	C2	C3	C4	C5	C6	Km	Nr. stație	Denumirea stației	C1	C2	C3	C4	C5	C6
14:45	07:30	12:30	17:00	22:00	05:20	0	1	Mediaș Autogară	06:46	08:52	13:52	16:22	23:46	18:37
14:45	07:30	12:30	17:00	22:00	05:20	0,23	2	Mediaș - Pompierilor/Gara	06:46	08:52	13:52	16:22	23:46	18:37
14:46	07:31	12:31	17:01	22:01	05:21	0,6	3	Mediaș - Piața	06:45	08:51	13:51	16:21	23:45	18:36
14:47	07:32	12:32	17:02	22:02	05:22	1,22	4	Mediaș - Carpați/Emailul	06:44	08:50	13:50	16:20	23:44	18:35
14:47	07:33	12:33	17:03	22:02	05:23	1,52	5	Mediaș - Baznei	06:43	08:49	13:49	16:19	23:43	18:34
14:49	07:34	12:34	17:04	22:04	05:24	2,07	6	Mediaș - Stadionului	06:42	08:48	13:48	16:18	23:42	18:33
14:58	07:43	12:43	17:13	22:13	05:33	6,77	7	Dârlos - nr.612	06:33	08:39	13:39	16:09	23:33	18:24
14:59	07:44	12:44	17:14	22:14	05:34	7,14	8	Dârlos - Centru	06:32	08:38	13:38	16:08	23:32	18:23
15:10				22:25		12,94	9	Șmig - La cruce	06:21				23:21	
15:11				22:26		13,34	10	Șmig - str. Octavian Goga 321	06:20				23:20	
15:13				22:28		14,19	11	Șmig - Căminul Cultural	06:18				23:18	
15:22	07:58	12:58	17:28	22:37	05:48	18,79	12	Alma - Biserica	06:09	08:24	13:24	15:54	23:09	18:09
15:23	07:59	12:59	17:29	22:38	05:49	19,51	13	Alma - Centru	06:08	08:23	13:23	15:53	23:08	18:08
15:24	08:00	13:00	17:30	22:39	05:50	19,88	14	Alma - Bloc	06:07	08:22	13:22	15:52	23:07	18:07
15:31	08:07	13:07	17:37	22:46	05:57	23,38	15	Giacăș - Cămin Cultural	06:00	08:15	13:15	15:45	23:00	18:00
15:31	08:07	13:07	17:37	22:46	05:57	23,7	16	Giacăș - Centru	06:00	08:15	13:15	15:45	23:00	18:00

T130 MEDIAȘ – DUMBRĂVENI – HOGHILAG

C1	C2	C3	C4	C5	Km	Nr. stație	Denumirea stației	C1	C2	C3	C4	C5
05:50	10:00	14:20	16:30	19:00	0	1	Mediaș Autogară	07:36	11:41	16:06	18:01	20:41
05:51	10:01	14:21	16:31	19:01	0,54	2	Mediaș - Școala Sportivă	07:35	11:39	16:05	17:59	20:39
05:52	10:02	14:22	16:32	19:02	1,02	3	Mediaș - Fab. Vasia	07:34	11:39	16:04	17:59	20:39
05:53	10:03	14:23	16:33	19:03	1,61	4	Mediaș - A. Vlaicu/Traian Vuia	07:33	11:37	16:03	17:57	20:37
05:54	10:04	14:24	16:34	19:04	2,02	5	Mediaș - Brazilor/Romanelec	07:32	11:37	16:02	17:57	20:37
05:54	10:04	14:24	16:34	19:04	2,29	6	Mediaș - Automecanica	07:32	11:36	16:02	17:56	20:36
06:02	10:12	14:32	16:42	19:12	6,19	7	Brateiu	07:24	11:28	15:54	17:48	20:28
06:11	10:21	14:41	16:51	19:21	10,79	8	Ram. Ațel	07:15	11:19	15:45	17:39	20:19
06:24	10:34	14:54	17:04	19:34	16,89	9	Șaroș pe Târnave	07:02	11:07	15:32	17:27	20:07
06:25	10:35	14:55	17:05	19:35	17,58	10	Dumbrăveni - str. Gării	07:01	11:05	15:31	17:25	20:05
06:31	10:41	15:01	17:11	19:41	20,38	11	Dumbrăveni - str. Avram Iancu	06:55	11:00	15:25	17:20	20:00
06:36		15:06			23,28	12	Hoghilag	06:50		15:20		

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

T140 MEDIAȘ – BIERTAN - RICHÎȘ

C1	C2	C3	C4	C5	C6	Km	Nr. stație	Denumirea stației	C1	C2	C3	C4	C5	C6
05:10	08:00	12:20	14:45	17:45	20:00	0	1	Mediaș Autogară	07:46	09:50	14:10	17:36	19:50	21:50
05:11	08:01	12:21	14:46	17:46	20:01	0,54	2	Mediaș - Școala Sportivă	07:45	09:49	14:09	17:35	19:49	21:49
05:12	08:02	12:22	14:47	17:47	20:02	1,02	3	Mediaș - Fab. Vasia	07:44	09:48	14:08	17:34	19:48	21:48
05:13	08:03	12:23	14:48	17:48	20:03	1,61	4	Mediaș - Traian Vuia	07:43	09:47	14:07	17:33	19:47	21:47
05:14	08:04	12:24	14:49	17:49	20:04	2,02	5	Mediaș - Romanelec	07:42	09:46	14:06	17:32	19:46	21:46
05:14	08:04	12:24	14:49	17:49	20:04	2,29	6	Mediaș - Automecanica	07:42	09:46	14:06	17:32	19:46	21:46
05:22	08:12	12:32	14:57	17:57	20:12	6,19	7	Brateiu	07:34	09:38	13:58	17:24	19:38	21:38
05:31	08:21	12:41	15:06	18:06	20:21	10,79	8	Ram. Ațel	07:25	09:29	13:49	17:15	19:29	21:29
05:43	08:33	12:53	15:18	18:18	20:33	16,89	9	Șaroș pe Târnave	07:13	09:17	13:37	17:03	19:17	21:17
05:59	08:49	13:09	15:34	18:34	20:49	24,69	10	Biertan - str. N. Bălcescu 68	06:57	09:01	13:21	16:47	19:01	21:01
06:07			15:42			28,49	11	Copșa Mare	06:49			16:39		
06:15	08:50	13:10	15:50	18:35	20:50	32,39	12	Biertan - Piața 1 Decembrie 1918	06:41	09:00	13:20	16:31	19:00	21:00
06:26			16:01			38,29	13	Richiș	06:30			16:20		

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

T150 MEDIAȘ – BRATEIU

C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Km	Nr. stație	Denumirea stației	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8
06:20	09:00	11:00	13:00	14:30	17:00	18:30	22:00	0	1	Mediaș Autogară	07:30	09:41	11:41	13:41	15:45	17:41	19:45	22:41
06:21	09:01	11:01	13:01	14:31	17:01	18:31	22:01	0,54	2	Mediaș - Școala Sportivă	07:29	09:40	11:40	13:40	15:44	17:40	19:44	22:40
06:22	09:01	11:01	13:01	14:32	17:01	18:32	22:01	1,02	3	Mediaș - Fab. Vasia	07:28	09:39	11:39	13:39	15:43	17:39	19:43	22:39
06:23	09:03	11:03	13:03	14:33	17:03	18:33	22:03	1,61	4	Mediaș - Traian Vuia	07:27	09:38	11:38	13:38	15:42	17:38	19:42	22:38
06:24	09:03	11:03	13:03	14:34	17:03	18:34	22:03	2,02	5	Mediaș - Romanelec	07:26	09:38	11:38	13:38	15:41	17:38	19:41	22:38
06:24	09:04	11:04	13:04	14:34	17:04	18:34	22:04	2,29	6	Mediaș - Automecanica	07:26	09:37	11:37	13:37	15:41	17:37	19:41	22:37
06:37				14:47		18:47		8,69	7	Buzd	07:13				15:28		19:28	
06:50	09:11	11:11	13:11	15:00	17:11	19:00	22:11	15,29	8	Brateiu	07:00	09:30	11:30	13:30	15:15	17:30	19:15	22:30

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

T160 MEDIAȘ – AȚEL

C1	C2	C3	C4	C5	C6	Km	Nr. stație	Denumirea stației	C1	C2	C3	C4	C5	C6
06:05	09:35	13:35	16:05	18:05	20:35	0	1	Mediaș Autogară	07:13	10:43	14:43	17:13	19:13	21:43
06:06	09:36	13:36	16:06	18:06	20:36	0,54	2	Mediaș - Școala Sportivă	07:11	10:41	14:41	17:11	19:11	21:41
06:07	09:37	13:37	16:07	18:07	20:37	1,02	3	Mediaș - Fab. Vasia	07:11	10:41	14:41	17:11	19:11	21:41
06:08	09:38	13:38	16:08	18:08	20:38	1,61	4	Mediaș - Traian Vuia	07:09	10:39	14:39	17:09	19:09	21:39
06:09	09:39	13:39	16:09	18:09	20:39	2,02	5	Mediaș - Romanelec	07:09	10:39	14:39	17:09	19:09	21:39
06:09	09:39	13:39	16:09	18:09	20:39	2,29	6	Mediaș - Automecanica	07:08	10:38	14:38	17:08	19:08	21:38
06:17	09:47	13:47	16:17	18:17	20:47	6,19	7	Brateiu	07:00	10:30	14:30	17:00	19:00	21:30
06:26	09:56	13:56	16:26	18:26	20:56	10,79	8	Ațel Gara	06:51	10:21	14:21	16:51	18:51	21:21
06:29	09:59	13:59	16:29	18:29	20:59	12,49	9	Ram. Dupuș	06:48	10:18	14:18	16:48	18:48	21:18
06:33	10:03	14:03	16:33	18:33	21:03	14,09	10	Ațel - intrare	06:45	10:15	14:15	16:45	18:45	21:15
06:34	10:04	14:04	16:34	18:34	21:04	15,05	11	Ațel - centru	06:45	10:15	14:15	16:45	18:45	21:15

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

T170 MEDIAȘ – MOȘNA – BÂRGHIȘ

C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Km	Nr. stație	Denumirea stației	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8
05:40	08:20	10:20	12:20	14:20	16:40	18:40	21:20	0	1	Mediaș Autogară	07:41	09:19	11:19	13:19	16:26	17:39	20:36	22:19
05:42	08:22	10:22	12:22	14:22	16:42	18:42	21:22	1,1	2	Mediaș - Avram Iancu 46	07:39	09:17	11:17	13:17	16:24	17:37	20:34	22:17
05:42	08:22	10:22	12:22	14:22	16:42	18:42	21:22	1,49	3	Mediaș - Avram Iancu 94	07:38	09:16	11:16	13:16	16:23	17:36	20:33	22:16
05:43	08:23	10:23	12:23	14:23	16:43	18:43	21:23	1,86	4	Mediaș - Avram Iancu 152	07:38	09:16	11:16	13:16	16:23	17:36	20:33	22:16
05:44	08:24	10:24	12:24	14:24	16:44	18:44	21:24	2,34	5	Mediaș - str. Moșnei 14	07:37	09:15	11:15	13:15	16:22	17:35	20:32	22:15
05:45	08:25	10:25	12:25	14:25	16:45	18:45	21:25	2,67	6	Mediaș - str. Moșnei 27	07:36	09:14	11:14	13:14	16:21	17:34	20:31	22:14
05:48	08:28	10:28	12:28	14:28	16:48	18:48	21:28	4,47	7	Mediaș - capăt troleibuz	07:32	09:10	11:10	13:10	16:17	17:30	20:27	22:10
05:56	08:36	10:36	12:36	14:36	16:56	18:56	21:36	8,17	8	Moșna - nr.693	07:25	09:03	11:03	13:03	16:10	17:23	20:20	22:03
05:58	08:38	10:38	12:38	14:38	16:58	18:58	21:38	9,08	9	Moșna - nr.76	07:23	09:01	11:01	13:01	16:08	17:21	20:18	22:01
05:59	08:39	10:39	12:39	14:39	16:59	18:59	21:39	9,94	10	Moșna - nr.420	07:22	09:00	11:00	13:00	16:07	17:20	20:17	22:00
06:09				14:49		19:09		14,74	11	Ram. Alma Vii	07:12				15:57		20:07	
06:22				15:02		19:22		21,44	12	Pelișor	06:59				15:44		19:54	
06:36				15:16		19:36		28,44	13	Bârghiș	06:45				15:30		19:40	

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

T180 MEDIAȘ – TÂRNAVA

C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	Km	Nr. stație	Denumirea stației	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9
05:45	07:00	09:30	13:30	14:30	15:40	18:45	21:50	23:20	0	1	Mediaș Autogară	06:23	07:33	10:13	14:13	15:23	16:23	19:23	22:33	23:53
05:46	07:01	09:31	13:31	14:31	15:41	18:46	21:51	23:21	0,65	2	Mediaș - Pod CFR	06:22	07:32	10:12	14:12	15:22	16:22	19:22	22:32	23:52
05:47	07:02	09:32	13:32	14:32	15:42	18:47	21:52	23:22	1,43	3	Mediaș - Casa Hermann Oberth	06:20	07:30	10:10	14:10	15:20	16:20	19:20	22:30	23:50
05:48	07:03	09:33	13:33	14:33	15:43	18:48	21:53	23:23	1,87	4	Mediaș - Romgaz	06:20	07:30	10:10	14:10	15:20	16:20	19:20	22:30	23:50
05:49	07:04	09:34	13:34	14:34	15:44	18:49	21:54	23:24	2,27	5	Mediaș - Lidl	06:19	07:29	10:09	14:09	15:19	16:19	19:19	22:29	23:49
05:50	07:05	09:35	13:35	14:35	15:45	18:50	21:55	23:25	2,69	6	Mediaș - Ilarie Chendi	06:18	07:28	10:08	14:08	15:18	16:18	19:18	22:28	23:48
05:55	07:10	09:40	13:40	14:40	15:50	18:55	22:00	23:30	5,29	7	Colonia Târnava - str. Unirii	06:13	07:23	10:03	14:03	15:13	16:13	19:13	22:23	23:43
05:56	07:11	09:41	13:41	14:41	15:51	18:56	22:01	23:31	6,02	8	Târnava - Halta CFR	06:11	07:21	10:01	14:01	15:11	16:11	19:11	22:21	23:41
05:58	07:13	09:43	13:43	14:43	15:53	18:58	22:03	23:33	6,79	9	Târnava - str. Mihai Eminescu									
05:59	07:14	09:44	13:44	14:44	15:54	18:59	22:04	23:34	7,2	10	Târnava - Centru									
06:00	07:15	09:45	13:45	14:45	15:55	19:00	22:05	23:35	7,72	11	Târnava - str. 1 Decembrie 1918 nr.57									
06:01	07:16	09:46	13:46	14:46	15:56	19:01	22:06	23:36	8,51	12	Târnava - str. Viitorului nr.35	06:10	07:20	10:00	14:00	15:10	16:10	19:10	22:20	23:40

După cum s-au identificat stațiile de transport public din Târnava, în interiorul satului traseul face o buclă în sens invers acelor de ceasornic. De aceea, unele stații (Târnava - str. 1 Decembrie 1918 nr.57, Târnava – Centru, Târnava - str. Mihai Eminescu) nu se regasesc pe traseul de întoarcere - nu mai trece prin ele. Teoretic, nu ar trebui să existe timpi de staționare la capătul din Târnava, dar au fost menținuți pentru a regla eventualele întârzieri care pot apărea pe traseu.

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

T190 MEDIAȘ – VALEA VIILOR - MOTIȘ

C1	C2	C3	C4	C5	C6	Km	Nr. stație	Denumirea stației	C1	C2	C3	C4	C5	C6
6:05	9:05	13:05	15:05	17:05	20:05	0	1	Mediaș Autogară	7:31	10:21	14:31	16:31	18:31	21:21
6:06	9:06	13:06	15:06	17:06	20:06	0,65	2	Mediaș - Pod CFR	7:30	10:20	14:30	16:30	18:30	21:20
6:07	9:07	13:07	15:07	17:07	20:07	1,43	3	Mediaș - Casa Hermann Oberth	7:29	10:18	14:29	16:29	18:29	21:18
6:08	9:08	13:08	15:08	17:08	20:08	1,87	4	Mediaș - Romgaz	7:28	10:17	14:28	16:28	18:28	21:17
6:09	9:09	13:09	15:09	17:09	20:09	2,27	5	Mediaș - Lidl	7:27	10:16	14:27	16:27	18:27	21:16
6:10	9:10	13:10	15:10	17:10	20:10	2,69	6	Mediaș - Ilarie Chendi	7:26	10:16	14:26	16:26	18:26	21:16
6:15	9:15	13:15	15:15	17:15	20:15	5,29	7	Colonia Târnava - str. Unirii	7:21	10:10	14:21	16:21	18:21	21:10
6:24	9:24	13:24	15:24	17:24	20:24	9,69	8	Copșa Sat - str. Sibiului 23	7:12	10:02	14:12	16:12	18:12	21:02
6:33	9:33	13:33	15:33	17:33	20:33	13,99	9	Valea Viilor - str. Principală 469	7:03	9:53	14:03	16:03	18:03	20:53
6:34	9:34	13:34	15:34	17:34	20:34	14,83	10	Valea Viilor - Centru	7:02	9:51	14:02	16:02	18:02	20:51
6:35	9:35	13:35	15:35	17:35	20:35	15,42	11	Valea Viilor - str. Principală 314	7:01	9:50	14:01	16:01	18:01	20:50
6:36	9:36	13:36	15:36	17:36	20:36	15,71	12	Valea Viilor - str. Principală 295	7:00	9:50	14:00	16:00	18:00	20:50
6:45		13:45	15:45	17:45		20,21	13	Motiș - str. Principală 2	6:51		13:51	15:51	17:51	
6:46		13:46	15:46	17:46		20,92	14	Motiș - Centru	6:50		13:50	15:50	17:50	

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

T200 MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU

C1	C2	C3	C4	Km	Nr. stație	Denumirea stației	C1	C2	C3	C4
06:10	10:10	14:40	19:40	0	1	Mediaș Autogară	07:34	11:34	16:04	21:04
06:11	10:11	14:41	19:41	0,65	2	Mediaș - Pod CFR	07:33	11:33	16:03	21:03
06:12	10:12	14:42	19:42	1,43	3	Mediaș - Casa Hermann Oberth	07:32	11:32	16:02	21:02
06:13	10:13	14:43	19:43	1,87	4	Mediaș - Romgaz	07:31	11:31	16:01	21:01
06:14	10:14	14:44	19:44	2,27	5	Mediaș - Lidl	07:30	11:30	16:00	21:00
06:15	10:15	14:45	19:45	2,69	6	Mediaș - Ilarie Chendi	07:29	11:29	15:59	20:59
06:20	10:20	14:50	19:50	5,29	7	Colonia Târnavă - str. Unirii	07:24	11:24	15:54	20:54
06:29	10:29	14:59	19:59	9,69	8	Copșa Sat - str. Sibiului 23	07:15	11:15	15:45	20:45
06:30	10:30	15:00	20:00	10,51	9	Copșa Mică - inters. DJ142G	07:13	11:13	15:43	20:43
06:32	10:32	15:02	20:02	11,03	10	Copșa Mică - str. Sibiului 181	07:12	11:12	15:42	20:42
06:33	10:33	15:03	20:03	11,9	11	Copșa Mică - Gară	07:11	11:11	15:41	20:41
06:35	10:35	15:05	20:05	12,57	12	Copșa Mică - Primărie	07:09	11:09	15:39	20:39
06:36	10:36	15:06	20:06	13,42	13	Copșa Mică - Colonia Laborator	07:08	11:08	15:38	20:38
06:38	10:38	15:08	20:08	14,27	14	Axente Sever - nr.82	07:06	11:06	15:36	20:36
06:40	10:40	15:10	20:10	15,21	15	Axente Sever - Primărie	07:04	11:04	15:34	20:34
06:41	10:41	15:11	20:11	15,98	16	Axente Sever - nr.226	07:03	11:03	15:33	20:33
06:44	10:44	15:14	20:14	17,48	17	Agârbiciu - nr.1	07:00	11:00	15:30	20:30
06:46	10:46	15:16	20:16	18,47	18	Agârbiciu - Halta CFR	07:00	11:00	15:30	20:30

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

T210 MEDIAȘ - COPȘA MICĂ – ȘOROȘTIN

C1	C2	C3	C4	Km	Nr. stație	Denumirea stației	C1	C2	C3	C4
05:00	08:00	12:00	16:00	0	1	Mediaș Autogară	07:44	10:44	14:44	18:44
05:01	08:01	12:01	16:01	0,65	2	Mediaș - Pod CFR	07:43	10:43	14:43	18:43
05:02	08:02	12:02	16:02	1,43	3	Mediaș - Casa Hermann Oberth	07:42	10:42	14:42	18:42
05:03	08:03	12:03	16:03	1,87	4	Mediaș - Romgaz	07:41	10:41	14:41	18:41
05:04	08:04	12:04	16:04	2,27	5	Mediaș - Lidl	07:40	10:40	14:40	18:40
05:05	08:05	12:05	16:05	2,69	6	Mediaș - Ilarie Chendi	07:39	10:39	14:39	18:39
05:10	08:10	12:10	16:10	5,29	7	Colonia Târnava - str. Unirii	07:34	10:34	14:34	18:34
05:19	08:19	12:19	16:19	9,69	8	Copșa Sat - str. Sibiului 23	07:25	10:25	14:25	18:25
05:21	08:21	12:21	16:21	10,51	9	Copșa Mică - inters. DJ142G	07:23	10:23	14:23	18:23
05:22	08:22	12:22	16:22	11,03	10	Copșa Mică - str. Sibiului 181	07:22	10:22	14:22	18:22
05:23	08:23	12:23	16:23	11,9	11	Copșa Mică - Gară	07:21	10:21	14:21	18:21
05:25	08:25	12:25	16:25	12,57	12	Copșa Mică - Primărie	07:19	10:19	14:19	18:19
05:47	08:47	12:47	16:47	23,57	13	Șeica Mică - Inters. Țapu	06:57	09:57	13:57	17:57
05:51	08:51	12:51	16:51	25,87	14	Șeica Mică - Primărie	06:53	09:53	13:53	17:53
06:02	09:02	13:02	17:02	31,27	15	Țapu	06:42	09:42	13:42	17:42
06:14	09:14	13:14	17:14	37,37	16	Șoroștin	06:30	09:30	13:30	17:30

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

T220 MEDIAȘ - COPȘA MICĂ – MICĂSASA

C1	C2	C3	C4	Km	Nr. stație	Denumirea stației	C1	C2	C3	C4
05:20	11:00	15:20	17:40	0	1	Mediaș Autogară	07:23	13:08	17:23	20:08
05:21	11:01	15:21	17:41	0,65	2	Mediaș - Pod CFR	07:22	13:07	17:22	20:07
05:22	11:02	15:22	17:42	1,43	3	Mediaș - Casa Hermann Oberth	07:21	13:06	17:21	20:06
05:23	11:03	15:23	17:43	1,87	4	Mediaș - Romgaz	07:20	13:05	17:20	20:05
05:24	11:04	15:24	17:44	2,27	5	Mediaș - Lidl	07:19	13:04	17:19	20:04
05:25	11:05	15:25	17:45	2,69	6	Mediaș - Ilarie Chendi	07:18	13:03	17:18	20:03
05:30	11:10	15:30	17:50	5,29	7	Colonia Târnava - str. Unirii	07:13	12:58	17:13	19:58
05:39	11:19	15:39	17:59	9,69	8	Copșa Sat - str. Sibiului 23	07:04	12:49	17:04	19:49
05:40	11:20	15:40	18:00	10,51	9	Copșa Mică - inters. DJ142G	07:02	12:47	17:02	19:47
05:41	11:21	15:41	18:01	11,03	10	Copșa Mică - str. Sibiului 181	07:01	12:46	17:01	19:46
05:43	11:23	15:43	18:03	11,9	11	Copșa Mică - Gară	07:00	12:45	17:00	19:45
05:45	11:25	15:45	18:05	12,57	12	Copșa Mică - Primărie	06:58	12:43	16:58	19:43
06:06	11:46	16:06	18:26	23,57	13	Șeica Mică - ramificație	06:36	12:21	16:36	19:21
06:12	11:52	16:12	18:32	26,37	14	Țapu - ramificație	06:31	12:16	16:31	19:16
06:16	11:56	16:16	18:36	28,37	15	Micăsasa - str. Octavian Goga	06:27	12:12	16:27	19:12
06:18	11:58	16:18	18:38	29,57	16	Micăsasa - Primărie	06:25	12:10	16:25	19:10

Tabel 18 - Amplasarea stațiilor de transport public de pe traseele propuse

Denumire stație	Amplasare	Coordonate
Autogară	Mediaș – Str. Unirii 4	46.160530, 24.349094
Gara	Mediaș – Str. Unirii	46°09'40"N 24°21'01"E
Piața	Mediaș - Str. Mihai Eminescu	46°09'51"N 24°20'53"E
Emailul	Mediaș – Str. Carpați	46.167495, 24.347181
Carpați	Mediaș – Str. Carpați	46°10'02"N 24°20'50"E
Baznei O	Mediaș - Str. Baznei	46°10'16"N 24°20'36"E
Stadionului	Mediaș - Str. Stadionului	46.172827, 24.356839
Școala Sportivă	Mediaș - Str. Cloșca	46°09'44"N 24°21'19"E
Fabrica Vasia	Mediaș - Str. Aurel Vlaicu	46.169200, 24.373989
Traian Vuia	Mediaș - Str. Aurel Vlaicu	
Romanelec	Mediaș - Str. Aurel Vlaicu	
Brazilor	Mediaș - Str. Aurel Vlaicu	
Automecanica T	Mediaș - Str. Aurel Vlaicu	
Automecanica R	Mediaș - Str. Aurel Vlaicu	46°10'10"N 24°22'28"E
Avram Iancu 46	Mediaș – Str. Avram Iancu 46	46.156559, 24.359544
Avram Iancu 94	Mediaș – Str. Avram Iancu 94	46.153769, 24.362362
Avram Iancu 152	Mediaș – Str. Avram Iancu 152	46.150894, 24.364734
Moșnei 14	Mediaș - Str. Moșnei 14	46.147894, 24.368045
Moșnei 27	Mediaș – Str. Moșnei 17	
Angărul de Sus	Mediaș – Str. Moșnei – Capăt troleibuz	46°08'41"N 24°22'06"E
Pod CFR Mol	Mediaș - Str. Hermann Oberth	46°09'38"N 24°21'15"E
Pod CFR	Mediaș - Str. Hermann Oberth	46°09'38"N 24°21'13"E
Casa Hermann Oberth	Mediaș - Șos. Sibiului	46.157976, 24.345250
Romgaz	Mediaș - Șos. Sibiului	46°09'17"N 24°20'22"E
Lidl	Mediaș - Șos. Sibiului	46.153532, 24.336254
Ilarie Chendi	Mediaș - Șos. Sibiului	46.152534, 24.334091
Blăjel - str. T. Vladimirescu nr.93/94	Blăjel – Str. Tudor Vladimirescu	46.209445, 24.324527
Blăjel - str. T. Vladimirescu nr.169/166	Blăjel – Str. Tudor Vladimirescu	46.204235, 24.327371
Dârlos - nr.612	Dârlos	
Dârlos - Centru	Dârlos	
Dârlos – nr. 342	Dârlos	
Șmig – Cămin Cultural	Șmig – Str. Mică nr. 238	46.225836, 24.444117
Alma - Biserica	Alma - Str. Mihai Eminescu, nr. 296	46.208562, 24.471760
Alma - Centru	Alma - Str. Mihai Eminescu, nr. 231	
Alma - Bloc	Alma - Str. Mihai Eminescu, nr. 185	
Giacăș - Centru	Str. Avram Iancu, nr. 86 – Centru	46.243020, 24.477126
Brateiu	Brateiu - DN 14, nr. 45	
Ațel Gară	DJ142F	46.196236, 24.470991

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Denumire stație	Amplasare	Coordonate
Ram. Dupuș	DC22	46.178514, 24.473968
Ațel	Ațel – centrul comunei	46.157173, 24.466085
Moșna - nr.693	Moșna - nr.693	
Moșna - nr.76	Moșna - nr.76	
Moșna - nr.420	Moșna - nr.420	
Ram. Alma Vii	Ram. Alma Vii	
Pelișor	Pelișor - Nr. 256	
Bârghiș	Bârghiș - Str. Principală, Nr. 328	45.989176, 24.536609
Colonia Târnava - str. Unirii	Colonia Târnava - str. Unirii	46.136258, 24.306827
Târnava - Halta CFR	Târnava - Halta CFR	46.133844, 24.299705
Târnava - str. Mihai Eminescu	Târnava - str. Mihai Eminescu	46.138432, 24.297907
Târnava - Centru	Târnava - Centru	46.140737, 24.294025
Târnava - str. 1 Decembrie 1918 nr.57	Târnava - str. 1 Decembrie 1918 nr.57	46.141336, 24.287867
Târnava - str. Viitorului nr.35	Târnava - str. Viitorului nr.35	46.135174, 24.290149
Copșa Sat - str. Sibiului 23	Copșa Sat - str. Sibiului 23	46.118942, 24.262849
Valea Viilor - str. Principală 469	Valea Viilor - str. Principală 469	46.087719, 24.267618
Valea Viilor - Centru	Valea Viilor – Centru – lângă Primărie	46.083477, 24.276166
Valea Viilor - str. Principală 314	Valea Viilor - str. Principală 314	
Valea Viilor - str. Principală 295	Valea Viilor - str. Principală 295	
Motiș - str. Principală 2	Motiș - str. Principală 2	46.060692, 24.335797
Motiș - Centru	Motiș - Centru	46.060680, 24.342073
Copșa Mică - inters. DJ142G	Copșa Mică - inters. DJ142G – str. Mediașului 108	46.115850, 24.253123
Copșa Mică - str. Sibiului 181	Copșa Mică - str. Sibiului 181	
Copșa Mică - Gară	Copșa Mică – Gară – Șos. Sibiului	46.114073, 24.236244
Copșa Mică - Primărie	Copșa Mică – Șos. Sibiului	46.112701, 24.228760
Copșa Mică - Colonia Laborator	Copșa Mică - Colonia Laborator	46.107088, 24.226030
Axente Sever - nr.82	Axente Sever - nr.82	
Axente Sever - Primărie	Axente Sever - Principală	46.091894, 24.213289
Axente Sever - nr.226	Axente Sever - nr.226	46.085676, 24.208295
Agârbiciu - nr.1	Agârbiciu - nr.1	46.073757, 24.199215

Denumire stație	Amplasare	Coordonate
Agârbiciu - Halta CFR	Agârbiciu – DN 14	46.068214, 24.189797
Șeica Mică - Inters. Țapu	Șeica Mică - Inters. Țapu	46.075638, 24.125989
Șeica Mică - Primărie	Șeica Mică – Str. Principală	46.056230, 24.126236
Țapu	Țapu – Str. Principală	46.073525, 24.091324
Șoroștin	Șoroștin	
Șeica Mică - ramificație	Șeica Mică – Intersecție DN14B cu DJ142J	46.075699, 24.125844
Țapu - ramificație	Țapu – intersecție DN 14B cu DJ106B	46.074380, 24.094198
Micășasa - str. Octavian Goga	Micășasa - str. Octavian Goga – la intrarea în comună	46.085705, 24.087749
Micășasa - Primărie	Micășasa – centru în fața Primărie	46.086592, 24.107920

4. Situația economico-financiară actuală a serviciului și starea tehnică a sistemului aferent acestuia

Dat fiind că Serviciul de transport public local în cadrul ADI NORD TRANS urmează să fie implementat o dată cu definitivarea achiziției autobuzelor electrice și a aprobării configurării Serviciului și a organizării gestiunii acestuia, analiza se va axa pe situația serviciului de transport public local la nivelul Municipiului Mediaș.

În municipiul Mediaș, transportul public de călători este asigurat de compania Meditur S.A. o societate pe acțiuni, acționarul unic fiind municipiul Mediaș, care operează o rețea de autobuze și troleibuze ce acoperă principalele zone ale orașului. Meditur SA este societate pe acțiuni având un nr de 246.716 acțiuni , actionar unic fiind Municipiul Medias.

Meditur SA isi desfasoara activitatea in localitatea Medias, jud. Sibiu, la sediul pe str. Șoseaua Sibiului, nr.100A, CUI RO9735812, J32/1016/1997 și între patru puncte de vânzare chioșcuri, Centru de monitorizare trafic și Autogara Mediaș.

Activitatea principală a societății o constituie transportul public local, autobaza acesteia fiind localizată pe Șoseaua Sibiului Nr.100A care este insuficientă pentru asigurarea unui transport public eficient, astfel este necesară construirea unui depou modern care să răspundă cerințelor actuale.

Conform organigramă MEDITUR S.A. aprobate prin Decizia Consiliului de Administrație nr. 3/28.06.2024, numărul total de posturi este 107 din care:

- TESA: Nr. Funcții de conducere 2, Nr. Funcții de execuție : 16
- PERSONAL OPERATIV : 89

Așa cum este menționat în SIDU 2021-2027, în prezent, Meditur SA deține în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate si:

- 1 stație de redresare fixa situata pe str Mihail Kogalniceanu FN
- 1 stație rederesare situată pe str. Mosnei

- 1 stație redresare situată pe str. Stadionului
- Sistem e-ticketing compus din componentele: validatoare de bilete și abonamente, computer bord, automate de bilete, switch, instalații electrice

Deasemenea societatea deține un număr de 22 stații acoperite de îmbarcare – debarcare călători pentru transport public dintre care 17 stații sunt cu afișaj.

Prin proiectul Îmbunătățirea serviciului de transport public local prin realizarea unei infrastructuri corespunzătoare - Etapa 1 și Etapa II (2022-2027), menționat în SIDU 2021-2027, UAT Municipiul Mediaș își propune să realizeze următoarele activități:

- Achiziționarea de mijloace de transport nepoluante;
- Construire depou;
- Extindere rețea de troleibuze și sistem e-ticketing;
- Modernizarea stațiilor de călători existente și amenajarea de noi stații.

Proiectul se încadrează în Direcția strategică I: Regenerare urbană, O.S.1 - Modernizarea infrastructurii urbane, Axa1.2 Dezvoltarea mobilității și modernizarea infrastructurii de transport urban.

Prin activitățile propuse în proiect, UAT Municipiul Mediaș, urmărește creșterea numărului de persoane care utilizează mijloace de transport public. De aceasta se urmărește creșterea numărului de pasageri din rândul persoanelor cu afecțiuni locomotorii, de vedere sau auz datorită măsurilor propuse în acest scop.

Asigurarea unui climat de siguranță și confort la nivelul traficului din oraș va constitui, pentru toate persoanele care îl tranzitează un beneficiu substanțial, și astfel vor fi încurajați să desfășoare anumite activități sau să utilizeze serviciile publice culturale, sociale, medicale etc. oferite de municipiu și în acest mod să contribuie la menținerea și dezvoltarea activităților economice și cu caracter social din oraș.

Așa cum este precizat în SIDU 2021-2027, în municipiul Mediaș este introdus sistemul de ticketing, alcătuit din automate de eliberare bilete și încărcate carduri, amplasate în 18 locații din municipiul Mediaș și 1 locație în satul aparținător Ighișu Nou, validatoare de bilete și carduri montate în toate mijloacele de transport, puncte de vânzare și încărcare electronică a cardurilor, precum și PDA-uri (scannere de control) utilizate de controlori pentru verificarea validării).

Transportul public local în municipiul Mediaș este gratuit pentru elevi și pensionari. Pentru asigurarea mobilității educaționale a copiilor, nu există transport special. Sunt necesare măsuri de eficientizarea a transportului public, pentru a asigura mobilitatea salariaților la locul de muncă, în prezent, această problemă fiind gestionată mai mult de către angajatori.

Gratuități și reduceri la transportul public din municipiul Mediaș:

- Persoane cu handicap accentuat și grav precum și asistenții personali ai acestora – conform L 448/2006;
- Veteranii de război și vădulele acestora – conform L 168/2022;
- Deportați, refugiați, strămutați – conform L 189/2000;
- Deținuți politici – conform L118/1990;
- Eroi ai revoluției din decembrie 1989 – conform L 42/1990;
- Persoanele care împlinesc vârsta standard de pensionare conform legii;
- Toți elevii din învățământul preuniversitar – conform HCL nr.150/2021.

În anul 2023 Meditur SA a vândut un nr. de 83.825 titluri de călătorie din bilete și încărcare carduri și 125.898 titluri de călătorie din abonamente, astfel că numărul de călătorii rezultat din vânzarea de bilete și abonamente este 2.810.917 călătorii. *Sursa: Meditur SA, 2025*

În anul 2024 Meditur SA a vândut un nr. de 103.970 titluri de călătorie din bilete și încărcare carduri și 152.520 titluri de călătorie din abonamente, astfel că numărul de călătorii rezultat din vânzarea de bilete și abonamente este 3.429.062 călătorii. *Sursa: Meditur SA, 2025*

După cum se observă în cele expuse anterior, numărul total al titlurilor de călătorie din biletele vândute a crescut în anul 2024 cu 19,38% față de anul 2023, numărul titlurilor de călătorie din abonamentele vândute a crescut cu 17,45% în anul 2024 față de anul 2023, iar numărul de călătorii rezultat din vânzarea de bilete și abonamente a crescut cu 18% în anul 2024 față de anul 2023.

Serviciul de transport public local la nivelul municipiului Mediaș este unul compensat. Diferențele de tarif și compensația au un procent de peste 40% din total venituri.

Veniturile operatorului de transport Meditur se formează din:

- venituri din transport public (circa 55% din total venituri la noiembrie 2024 și circa 59% din total venituri în decembrie 2023)
- venituri din diferențe de tarif (6,41% din total venituri la noiembrie 2024 și 6,72% din total venituri în decembrie 2023)
- venituri din vânzări carduri (circa 0,06% din total venituri în 2024 și 2023)
- venituri din subvenții (35,43% din total venituri la noiembrie 2024 și 34,51% din total venituri în 2023)

Venituri	Nov-24	Dec-23
Venituri din transport public local	5.224.782	5.083.132
Venituri din diferențe de tarif	611.343	582.037
Venituri din vânzări carduri	5.445	5.616
Alte venituri din exploatare	319.598	
Venituri din subvenții	3.380.769	2.988.830
Total	9.541.937	8.659.615

În ce privește cheltuielile înregistrate de operatorul Meditur, ponderea cea mai mare în total cheltuieli o reprezintă cheltuielile cu salariile personalului - 67-68% din total cheltuieli în 2024 și 2023, urmate fiind de cheltuielile materiale cu o pondere de circa 29% în total cheltuieli.

Cheltuieli decembrie 2023

Cheltuieli materiale	2.993.945,00
Cheltuieli cu taxe impozite și autorizații	226.874,00
Cheltuielile cu salariile personalului	6.767.761,00
Cheltuieli financiare	74.758,00
Total cheltuieli	10.063.337,10
Profit rezonabil 6%	603.800,23
Tarif mediu lei/km	12,73
Tarif mediu lei/km inclusiv TVA	15,15

Cheltuieli noiembrie 2024

Cheltuieli materiale	2.990.666,00
Cheltuieli cu taxe impozite și autorizații	230.673,00
Cheltuielile cu salariile personalului	7.032.369,00
Cheltuieli financiare	58.286,00
Total cheltuieli	10.311.997,67
Profit 6%	618.719,86
Tarif mediu lei/km	14,59
Număr total de călătorii	3.429.062,00
Tarif mediu lei/călătorie	3,19
Tarif mediu lei/călătorie, inclusiv TVA	3,79
Tarif mediu lei/km inclusiv TVA	17,36

Tarife practicate

Costul mediu/km și tarifele de călătorie practicate de operatorul de transport MEDITUR SA la data realizării prezentului studiu sunt cele aprobate prin HCL nr. 186/28.08.2024, acestea fiind prezentate în cele ce urmează:

- Costul mediu/km pentru realizarea serviciului public de transport local de persoane este 14,21 lei/km,
- Tariful unui bilet cu două călătorii este de 5 lei conform HCL, aplicabil începând cu 1 septembrie 2024,
- Tariful unui abonament nominal pe toate liniile este de 50 lei/lună, aplicabil începând cu 1 septembrie 2024.

Oferta tarifară include include abonamente nemominale și nominale fractionate și abonamente speciale:

Abonamente nemominale:

- Abonament 1 zi toate liniile – 8 lei
- Abonament toate liniile 3 zile - 15 lei

Abonamente nominale:

- Abonament nominal toate liniile 7 zile – 20 lei
- Abonament nominal toate liniile 15 zile – 30 lei
- Abonament nominal toate liniile 1 lună – 50 lei

Abonamente speciale:

- Abonamente speciale conform legislației naționale în vigoare – 50 lei
- Abonamente speciale pensionari – 50 lei
- Abonamente 1 lună elevi – 50 lei

Elevii și pensionarii au gratuitate 100%.

Ca și mod de comercializare, biletele pot fi achiziționate on-line, în vehicul, chioșcuri, colaboratori, automate bilete.

Mentenanța și parcarele autovehiculelor se asigură la sediul societății.

Flota de transport în comun dispune următoarele facilități:

- Sistem de urmărire GPS – 41 de autoturisme;
- Sistem de informare a călătorilor – 3 autoturisme;
- Camere de supraveghere – 4 autoturisme;
- Management al flotei – 41 de autoturisme;
- Climatizare și ventilație – 41 de autoturisme;
- Ecrane LCD – 3 autoturisme;
- Rampe pentru scaune cu roțile – 20 de autoturisme;
- Spații dedicate pentru scaune cu roțile – 40 de autoturisme.

Transportul public în comun din municipiul Mediaș este asigurat de un număr de 39 de mijloace de transport în comun, după cum urmează:

Tabel 19 - Flota de transport Meditur SA

Nr. Crt.	Număr înmatriculare	Anul fabricației	tipul autovehicul	Capacitate rezervor	Numar axe	Nr. locuri
1	MED 758	1990	troleibuz	-	3	41/103
2	MED 774	1990	troleibuz	-	3	48/100
3	MED 775	1991	troleibuz	-	3	48/100
4	MED 794	1991	troleibuz	-	3	48/100
5	MED 817	2002	troleibuz	-	3	44/98
6	MED 818	2002	troleibuz	-	3	44/98
7	MED 819	2002	troleibuz	-	3	44/98
8	MED 820	1994	troleibuz	-	3	34/112
9	MED 821	1994	troleibuz	-	3	34/112
10	MED 850	2021	troleibuz	-	2	36/60
11	MED 851	2021	troleibuz	-	2	36/60
12	MED 852	2021	troleibuz	-	2	36/60
13	SB 05 MDT	2010	microbuz M2	80	2	20
14	SB 07 MDT	2004	microbuz	80	2	14
15	SB 10 EUK	1996	autobuz M3	400	2	40/56
16	SB 10 EUM	1995	autobuz M3	400	2	40/56
17	SB 10 WVL	2005	microbuz M2	120	2	15/6
18	SB 11 JPV	2001	autobuz M3	280	2	34/65
19	SB 13 HKL	2002	autobuz M3	300	2	33/57
20	SB 13 HKM	1995	autobuz M3	280	3	47/112
21	SB 13 VOR	2003	autobuz M3	300	2	33/57
22	SB 13 VOS	2003	autobuz M3	300	2	33/57
23	SB 14 PMY	2004	autobuz M3	400	3	62
24	SB 14 PMZ	2002	autobuz M3	400	2	36/52
25	SB 14 RZL	2002	autobuz M3	400	2	47/24
26	SB 14 RZM	2003	autobuz M3	400	3	62
27	SB 14 VAB	2006	autobuz M3	200	2	45/44
28	SB 14 VAC	2005	autobuz M3	200	2	41/45

29	SB 15 KBU	2006	autobuz M3	350	2	45/44
30	SB 15 KGR	2005	autobuz M3	350	2	45/44
31	SB 16 MDT	2013	autobuz M3	75	2	13/18
32	SB 17 MDT	2013	autobuz M3	75	2	13/18
33	SB 18 MDT	2014	autobuz M3	100	2	22/37
34	SB 19 MDT	2014	autobuz M3	100	2	22/37
35	SB 20 MDT	2014	autobuz M3	75	2	13/18
36	SB 22 MDT	2015	autobuz M3	215	2	25/45
37	SB 24 MDT	2015	microbuz M2	83	2	12/10
38	SB 25 MDT	2000	microbuz M2	75	2	11/11
39	SB 27 MDT	1999	autobuz M3	300	2	60/17

Sursa: Meditur SA, 2025

Cu excepția a 3 troleibuze cu an fabricație 2021, parcul auto al operatorul Meditur SA este unul îmbătrânit (vechimea medie a parcului auto este de circa 20 de ani, cu o vechime maximă de 35 ani și o vechime minimă de 4 ani), cu uzură ridicată ce necesită reparații frecvente ce generează costuri semnificative cu piesele de schimb și reparațiile. De asemenea, mare parte dintre autobuzele și microbuzele din dotare au prin prisma vechimii norme de poluare depășite.

În aceste condiții este imperios ca parcul auto să se înnoiască cu autovehicule eficiente energetic, mai puțin poluante.

Pentru dezvoltarea serviciului de transport public local în zona funcțională a ADI Nord Trans, UAT Municipiul Mediaș a semnat contractul (ctr. nr. 229/16.10.2024) pentru achiziția a 16 autobuze electrice noi, fiecare având 10 metri lungime, ce vor deservi locuitorii zonei metropolitane a Municipiului Mediaș. De asemenea, pentru aceste mijloace de transport nepoluante, sunt prevăzute și:

- 16 stații de reîncărcare lentă,
- 5 stații de reîncărcare rapidă.

În luna iunie - iulie 2025, UAT Municipiul Mediaș va recepționa o parte (5-6 autobuze) din cele 16 autobuze electrice noi, restul urmînd a fi recepționat în luna noiembrie 2025.

Furnizorul autobuzelor electrice este firma BMC TRUCK & BUS S.A.

Caracteristici tehnice autobuz electric

A. Dimensiuni exterioare caroserie:

- Lungimea totală: 10.800mm (fără oglinzi exterioare);
- Lățimea totală: maxim 2.520 mm (fără oglinzi exterioare);
- Înălțimea podelei de la nivelul drumului: 340 mm
- Garda la sol: 200 mm (pentru ansamblurile electrice pneumatice etc.) cu excepția punților și 120 mm la nivelul acestora;

B. Dimensiuni interioare:

- Înălțimea interioară a salonului: 2.100 mm conform reglementărilor CEE ONU R107;
 - Deschiderea liberă a ușilor pentru călători: 1.200 mm (conform ECE ONU R107)
 - Pasul scaunelor: 650 mm conform reglementărilor CEE ONU R107: Construcția autovehiculelor pentru transport de persoane;
- Panta maximă podea: conform Regulamentului ECE – ONU R107: Construcția autovehiculelor pentru transport de persoane.

Caracteristici funcționale ale autobuzului

- Stabilitatea în rampă și pantă: 18 % (la încărcare maximă);
- Performanțe la viraj conform ECE-ONU R 107;
- Autobuzul electric se înscrie în oricare sens de bracăj, în interiorul unui cerc cu raza de 12,5 m, fără ca vreunul din punctele sale extreme să depășească perimetrul cercului;
- Când punctele extreme ale autobuzului se deplasează, în oricare sens de bracăj, pe un cerc cu raza de 12,5 m, autobuzul se înscrie în interiorul unei coroane cu lățimea de 7,5 m;
- Unghiul de atac: 7°;
- Unghiul de degajare: 7°.

Caracteristici masice:

- Masa utilă – 5.980 (kg);
- Masa proprie autobuz, conform Regulamentului (CE) nr. 661/2009;- 12.020 (kg)
- Masa totală (maximă autorizată) a autobuzului este de 18.000(kg).
 - puntea față 6000kg;
 - puntea spate 12000 kg;
- Capacitate transport călători: 76 călători (68 Kg/călător) (inclusiv conducătorul de vehicul);
- Raportul masă utilă / masă maximă totală autorizată este de 0.33

Performante Dinamice ale autobuzului electric:

- Viteza maximă constructivă: Viteza maximă limitată pentru exploatare în zona metropolitană (cu DLV reglabili) la 70 km/h;
- Accelerația și decelerația sunt conform normativelor specifice pe baza cărora se omologhează vehiculul;
- Frâna de staționare permite menținerea vehiculului oprit, încărcat la sarcina maximă, pe o pantă sau rampă de 18%;
- Funcționarea fără șocuri în regimul de pornire respectiv frânare;
- Protecție la blocarea roților la frânare pneumatică și funcția antipatizare, sunt realizate electronic prin controlul tracțiunii și frânării și sunt monitorizate de computerul de bord.

MOTOR ELECTRIC

- Tip: Sincron 100% electric.
- Putere: 330 kW
- Autonomia este mai mare de 200 km cu funcția A/C pornită

Durata de funcționare și durata de utilizare fără reparație generală:

- Durata de utilizare normală (fără o reparație generală) a autobuzului electric este de 8 ani.
- Durata de serviciu a autobuzului electric este de 15 ani.

Capacitatea de transport: 76 de persoane + conducătorul auto, din care 26+1 pe scaune și 50 în picioare

Consum specific al autovehicul conform testului SORT 2 este de 62,23 kwh/100 km

Autonomia vehiculului conform testului SORT 2 este de 446,72 km

5. Investițiile pentru modernizarea, îmbunătățirea calitativă și cantitativă precum și a condițiilor sociale și de mediu și extinderea serviciului

Factorii ce influențează pregnant la ora actuală piața transporturilor sunt asumarea politicii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, imperativa scădere a dependenței de petrol atât din rațiuni economice, dar și de mediu și tehnologia, un element fundamental care acționează în direcția schimbării rapide, dar este totodată și soluția multora dintre problemele care își caută rezolvarea. Tendințele principale sunt dezvoltarea vehiculelor electrice și hibride, apariția sistemelor inteligente care pot gestiona în timp real capacitatea de transport și digitalizarea serviciilor de plăți în transportul de călători.

Pentru dezvoltarea serviciului de transport public local în zona funcțională a ADI NORD TRANS este în desfășurare achiziția a 16 autobuze electrice de 10 metri, 16 stații de reîncărcare lentă aferente și 5 stații de reîncărcare rapidă pe traseu, proiect investițional cu o valoare de 34.750.240 lei.

Pe lângă investițiile în mijloace de transport nepoluante, alte investiții necesare pentru dezvoltarea serviciului de transport public local în zona funcțională a ADI NORD TRANS traduse printr-un serviciu de transport modern, eficient și cu un grad ridicat de confort, siguranță și atractivitate sunt următoarele:

- Modernizarea infrastructurii de transport public
 - Amenajarea și modernizarea stațiilor publice de îmbarcare/debarcare călători de pe traseele propuse în cadrul Serviciului, atât la nivelul municipiului Mediaș cât și la nivelul celorlalte unități administrativ-teritoriale membre ale ADI NORD TRANS inclusiv cu adăposturi moderne, iluminat, afișaj electronic – panouri pentru informarea dinamică a timpilor de sosire a mijloacelor de transport în comun, camere video etc.);
 - Implementarea unor capete de linie funcționale cu facilități pentru șoferi (grup sanitar, birou, punct de informare);
 - Amenajarea traseelor și punctelor de întoarcere a autobuzelor (inclusiv alveole, marcaje, oglinzi de siguranță etc.).
 - Modernizarea depoului regional pentru întreținere și garare autobuze electrice.
- Digitalizare și tehnologii inteligente (ITS – Intelligent Transport Systems)
 - Sistem de management al flotei în timp real: urmărirea poziției autobuzelor, diagnosticare la distanță, planificare optimizată.
 - Afișaje digitale în stații și în autobuze, cu informare în timp real despre sosiri, trasee, incidente, afișaje electronice și panouri de informare în timp real în stații și în vehicule;
 - Aplicație mobilă pentru programul autobuzelor, hărți, rute, ticheting, feedback cetățeni.
 - Sistem de e-ticketing: validatoare contactless, carduri de călătorie, aplicații mobile pentru achiziționare de bilete, plată cu telefonul.
 - Platformă de analiză a datelor de mobilitate, utilă pentru optimizarea traseelor și orarelor pe baza cererii reale.

Proiectul investițional de achiziție a autobuzelor electrice și stațiilor de reîncărcare pentru dezvoltarea serviciului de transport public local în zona funcțională a ADI NORD TRANS este complementar din punct de vedere funcțional și tehnic cu proiectul „Modernizarea, reabilitarea și extinderea traseelor

de transport public electric” finanțat prin POR 3.2 deoarece prin proiectul are ca și obiectiv promovarea mobilității urbane durabile prin modernizarea, reabilitarea și extinderea traseelor de transport public electric și implementarea unui sistem integrat de trafic management, bazat pe soluții inovative de eficientizare a transportului public în vederea creșterii atractivității acestuia în detrimentul autoturismelor personale, se are în vedere reducerea poluării în municipiul Mediaș.

Astfel, proiectul investițional de achiziție a autobuzelor electrice și a stațiilor de reîncărcare pentru dezvoltarea serviciului de transport public local în zona funcțională a ADI NORD TRANS contribuie la obiectivele specifice proiectului aflat în implementare pe POR 3.2, contribuind în mod direct la reducerea emisiilor de dioxid de carbon și de alte gaze cu efect de seră, provenite din transportul rutier motorizat de la nivelul municipiului Mediaș, generat, în principal, de utilizarea extinsă a autoturismelor pentru deplasarea populației în interiorul municipiului, **dar și pentru deplasarea navetiștilor**, care au ca origine sau destinație a deplasărilor municipiul Mediaș.

6. Motivele de ordin economic, financiar, sociale și de mediu care justifică delegarea gestiunii

6.1 Motivele de ordin economic, financiar

ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ "NORD TRANS" are dreptul de a decide încredințarea serviciilor de transport public local de călători la nivelul zonei funcționale a ADI NORD TRANS unui operator de transport care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea modernizării transportului public local la nivelul zonei, în acord cu documentele strategice întocmite la nivel local și cu proiectele de investiții în domeniul transportului public ce vizează continuarea acțiunilor în plan local pentru promovarea unei mobilități durabile și reducere emisiilor GES de la nivelul zonei urbane și funcționale/metropolitane.

Operatorul **MEDITUR SA** a demonstrat în operarea serviciului public de transport local în Municipiul Mediaș că dispune de capacitatea tehnică, organizatorică și managerială de a realiza activitatea de transport public local și că își poate asuma îmbunătățirea continuă prestației sale.

Elementele care recomandă operatorul pentru încredințarea gestiunii serviciului public local de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ "NORD TRANS" sunt:

1. asigură prestarea serviciului în conformitate cu obligațiile de serviciu prevăzute în contractul de delegare cu autovehiculele puse la dispoziție de autoritatea publică locală;
2. asigură respectarea reglementărilor în vigoare privind exploatarea în condiții de siguranță a infrastructurii pusă la dispoziție, a parcului de vehicule, privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor;
3. asigură activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a vehiculelor;
4. respectă toate cerințele legale privind operarea și desfășurarea activității de transport public;
5. asigură spații pentru gararea și întreținerea zilnică a autovehiculelor;
6. asigură activitatea de comercializare a titlurilor de călătorie;
7. asigură buna întreținere a bunurilor puse la dispoziție;
8. asigură personal calificat în număr necesar pentru desfășurarea tuturor activităților necesare pentru transportul public;

9. asigură respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației;
10. asigură respectarea indicatorilor de performanță ai serviciului stabiliți în contractul de delegare a gestiunii;
11. respectă Regulamentul serviciului și Caietul de sarcini al serviciului;
12. asigură realizarea unui sistem de evidență al sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
13. asigură un sistem de informare al călătorilor privind serviciul de transport public, în stații, pe mijloacele de transport și în mediul on-line (website-ul propriu);
14. asigură furnizarea de date UAT al Municipiului Mediaș și accesul la informații în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport;
15. asigură analiza oportunității privind dotarea cu active pentru dezvoltarea proprie a serviciului de transport și creșterea eficienței serviciului ;
16. ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării Serviciului de transport public local din contract sau sunt asociate acestuia, precum și pentru orice alte activități și servicii care generează costuri și venituri neasociate prestării Serviciului de transport public local, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare.

Toate elementele menționate vor fi urmărite și în cadrul viitorului contract de delegare gestiunii serviciului public local de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ "NORD TRANS", ce se va încheia între ADI NORD TRANS MEDIAȘ și MEDITUR SA.

Ca operator ce acționează sub conducerea, coordonarea și controlul Unității Administrativ Teritoriale a Municipiului Mediaș, societatea urmărește să contribuie la creșterea nivelului calitativ și cantitativ al serviciilor de utilități publice și, implicit a îmbunătățirii condițiilor de viață, de muncă și de locuire ale populației, în conformitate cu cerințele fundamentale pe care serviciile publice trebuie să le îndeplinească.

Operatorul MEDITUR SA va asigura prestarea serviciului public de transport local la nivelul zonei funcționale a ADI NORD TRANS în condiții de eficiență, prin optimizarea costurilor, maximizarea veniturilor, reducerea kilometrilor de acces și retragere etc.

Operatorul MEDITUR SA va aplica tarifele aprobate pentru toate categoriile de călători.

Operatorul MEDITUR SA va asigura respectarea prevederilor legale contabile și fiscale în vigoare și fiscalizarea integrală a serviciului;

Strategia de investiții a UAT municipiul Mediaș pentru dezvoltarea serviciului de transport public local în zona funcțională a ADI Nord Trans a fost deja concretizată prin semnarea contactului pentru achiziția a 16 autobuze electrice noi, fiecare având 10 metri lungime, ce vor deservi locuitorii zonei funcționale a ADI NORD TRANS. De asemenea, pentru aceste mijloace de transport nepoluante, sunt prevăzute și:

- 16 stații de reîncărcare lentă,
- 5 stații de reîncărcare rapidă.

Ca urmare a acestui proiect, delegarea gestiunii serviciilor de transport public local este necesară pentru a garanta utilizarea acestor autobuze de către un operator de transport care să asigure menținerea acestora pe toată durată prevăzută de finanțator, să asigure exploatarea acestora într-un mod eficient și cu diligența unui bun proprietar. Operatorul MEDITUR SA va utiliza bunurile

achiziționate din fonduri nerambursabile, din bugetele locale sau din alte surse accesate de autoritățile locale membre ale asociației.

Activitatea de transport public local de persoane are un rol esențial în dezvoltarea economică și socială a unei comunități, accesibilitatea la un serviciu de transport public fiind un factor de dezvoltare al afacerilor, de bunăstare socială și de incluziune. Serviciul de transport public local este indispensabil pentru accesul la locurile de muncă, servicii publice, administrative și de sănătate, învățământ și cultură.

Finanțarea cheltuielilor curente pentru efectuarea serviciului public de transport local de persoane la nivelul zonei funcționale a ADI NORD TRANS se va asigura din veniturile operatorului de transport căruia i se va delega gestiunea serviciului. Veniturile se formează din încasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor reprezentând contravaloarea serviciului prestat și/sau din subvenții de la bugetul de stat și de la bugetele locale, calculate ca diferență de tarif, în condițiile legii. Acoperirea influențelor financiare rezultate din reduceri de tarif la legitimațiile de călătorie individuale pentru serviciul public de transport local de persoane, aprobate pentru anumite categorii de persoane de consiliile locale sau acoperirea diferențelor dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a vânzării legitimațiilor de călătorie individuale se va asigura din bugetele locale ale unităților administrativ teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, până la nivelul tarifelor de vânzare către populație a legitimațiilor de călătorie individuale.

Potrivit normelor legale în vigoare (*Ordin 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, cu modificările și completările ulterioare*) tarifele pentru serviciile de transport public local de persoane trebuie să asigure executarea unui transport public la un nivel suportabil pentru beneficiarii direcți ai transportului, denumiți în continuare călători, realizarea serviciului în condiții de calitate și autonomie și independența financiară a operatorilor de transport.

Procedura de stabilire a tarifelor pentru prestarea serviciului public de transport local de persoane se va preciza în contractul de delegare a gestiunii și va să țină seama de următoarele reguli:

- a) tarifele și compensațiile încasate de operator în urma prestării serviciului public de transport public local de persoane trebuie să acopere cel puțin sumele investite și cheltuielile curente de întreținere și exploatare a sistemului de transport public;
- b) tarifele se ajustează periodic până la nivelul rezultat din evoluția indicelui prețului de consum total pe economie, prin hotărâri ale autorităților publice locale competente;
- c) condițiile care generează modificarea tarifelor sau a compensațiilor, precum și procedurile specifice aplicate pentru astfel de situații se vor prevedea în contractul de servicii publice;
- d) modificarea tarifelor sau a compensațiilor se aprobă prin hotărâre a autorităților administrației publice locale implicate.

Prin serviciu public compensat de transport se înțelege acel transport public care necesită compensații bugetare, pe care un operator de transport este obligat să îl efectueze, în condițiile impuse de autoritățile competente, chiar dacă acesta ar avea efecte economice negative asupra activității sale pe perioada efectuării serviciului public compensat contractat.

Serviciul de transport public local la nivelul Zonei Funcționale a Municipiului Mediaș se va organiza ca și serviciu compensat. În capitolul 8 al prezentului studiu, cel destinat determinării valorii estimate a contractului de delegare au fost estimate cheltuielile totale de exploatare pentru fiecare traseu, urmărind elementele de cheltuieli din cadrul Anexei nr. 1 la Normele-cadru aprobate prin Ordinul 272/2007 cu modificările și completările ulterioare. Prin raportare la veniturile estimate a se obține prin practicarea unor tarife suportabile pentru populație din activitatea de transport public urmare a modernizării și extinderii serviciului, s-a constatat că nu se asigură acoperirea cheltuielilor și asigurarea unui profit rezonabil pentru operator.

Compensația cuvenită operatorului se calculează în conformitate cu normele stabilite în anexa la Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, potrivit formulei:

$C = CE + P_r - V$, unde:

C - compensația;

CE - total cheltuieli eligibile suportate de operator, aferente cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, fundamentate pe structura elementelor de cheltuieli prevăzută în anexa nr. 1 la Normele-cadru aprobate prin Ordinul 272/2007 cu modificările și completările ulterioare;

P_r - profitul rezonabil al operatorului reprezintă o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al serviciului de transport public suportat de operator;

V - total venituri obținute de operator în legătură cu prestarea serviciului de transport public, aferente veniturilor realizate din vânzarea titlurilor de călătorie, veniturilor din alte activități legate de prestarea serviciului de transport public local și veniturilor din diferențele de tarif la care operatorul este îndreptățit.

Cheltuielile eligibile CE care se iau în considerare la calculul compensației C sunt cele de la poziția VI. Total cheltuieli din anexa nr. 1 la Normele-cadru aprobate prin Ordinul 272/2007 cu modificările și completările ulterioare.

Prin delegarea gestiunii serviciului de transport public către operatorul MEDITUR SA, societate asupra căreia Unitatea Administrativ Teritorială a Municipiului Mediaș (membră a ADI NORD TRANS) deține controlul și este asociat unic, se creează premisele obținerii de tarife unor tarife suportabile pentru călători pentru o calitate ridicată a serviciului și realizarea unui raport calitate/cost cât mai bun pentru perioada de derulare a contractului de delegare, precum și menținerea unui echilibru financiar, operatorul putând fi susținut prin compensații de la bugetul local.

6.2 Motivele de ordin social și de mediu

Transportul public local de călători reprezintă un factor important al incluziunii sociale iar beneficiarii direcți ai serviciului de transport public local în cazul de față sunt locuitorii Municipiului Mediaș și orașele Copșa Mică și Dumbrăveni, comunele Alma, Ațel, Axente Sever, Biertan, Blăjel, Brateiu, Dârlos, Moșna, Șeica Mare, Târnava, Valea Viilor, Bârgăniș, Micăsasa și Hoghilag. Activitățile desfășurate în cadrul teritoriului funcțional al Municipiului Mediaș și gestionarea mobilității la nivelul acestui teritoriu condiționează deplasările frecvente care au loc la locurile de muncă și unitățile de învățământ prin prisma navetismului. Prestarea serviciului de transport public va fi în măsură să asigure satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale locuitorilor și operatorilor economici de pe teritoriul administrativ al UAT-urilor membre ale acestei asociații.

Delegarea gestiunii serviciului către un operator intern (regional în cazul asociației de dezvoltare intercomunitară) de transport, se impune ca o măsură corectă pentru administrațiile locale de a "externaliza" o activitate cu grad mare de specializare.

Creșterea atractivității transportului public nu este determinată doar de calitatea și cantitatea ofertei în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informația furnizată etc. Tarifele de călătorie accesibile fac de asemenea parte dintre factorii care joacă un rol important în determinarea alegerii mijlocului de transport. Transportul local trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Utilizatorii vor alege transportul public de călători, care face concurență autoturismului personal, numai în condițiile unei oferte de calitate cu tarife accesibile. Transportul public, în comparație cu transportul cu autorismele personale are costuri mult mai reduse pentru utilizatori.

Operatorul va asigura accesul la serviciul de transport public al tuturor categoriilor ce beneficiază de reduceri și gratuități la transportul public, conform legislației în vigoare și hotărârilor consiliilor locale ale autorităților locale membre ale asociației. Caracterul social al transportului public este asigurat prin accesul la serviciu public pentru toate categoriile de călători, vehiculele fiind necesar a fi accesibilizate pentru persoanele cu mobilitate redusă, iar prin stabilirea traseelor din programul de transport se asigură creșterea accesibilității la serviciu de transport public a unui număr cât mai mare de locuitori ai zonei funcționale a Municipiului Mediaș.

Prin modernizarea și extinderea serviciului la nivelul zonei funcționale a ADI NORD TRANS, oferta de transport public va fi una mult mai atractivă în măsură să atragă utilizatori de autoturism personal pentru deplasările regulate/zilnice la nivelul zonei.

Pentru a facilita și garanta accesul la serviciul de transport public a anumitor categorii defavorizate sau fără venituri sau cu venituri reduse, autoritățile publice locale membre ale asociației pot stabili anumite categorii de utilizatori care să beneficieze de acordarea de facilități la transportul public de călători în zona funcțională a Municipiului Mediaș. La nivel național există mai multe prevederi care stabilesc cadrul legal de acordare a acestor facilități pentru anumite categorii de utilizatori ai transportului public, stabilirea lor necesitând a fi aprobată prin hotărâri de consilii locale, funcție de posibilitățile bugetelor locale de a susține acordarea acestor facilități și de nevoile identificate la nivelul unităților administrativ-teritoriale membre ale ADI NORD TRANS.

Un alt motiv de natură socială care justifică delegarea gestiunii serviciului public de transport local la nivelul zonei funcționale a Municipiului Mediaș către operatorul MEDITUR SA în contextul modernizării și extinderii serviciului rezidă și din locuri de muncă care se vor crea urmare a necesității de a presta serviciul pe o structură extinsă de trasee de la câte se execută în prezent de operator, la care se adaugă și traseele care vor face legătura în municipiul Mediaș și localitățile componente ADI NORD TRANS a unor trasee pentru un număr de curse la orele la care există o cerere mai mare de transport). Prestația aferentă executării Serviciului la nivelul zonei funcționale ADI NORD TRANS, impune suplimentarea numărului de conducători auto ai operatorului pentru efectuarea curselor incluse în noul program de transport propus pe cele 13 trasee. Astfel, va fi necesară angajarea de personal suplimentar pentru deservirea traseelor constând în conducători auto.

Activitatea de transport public de persoane joacă un rol esențial în dezvoltarea economică și socială a unui oraș, însă impactul acesteia asupra mediului se manifestă la nivelul tuturor factorilor de mediu prin: poluarea fonică și vibrațiile, poluarea aerului și a apei, aglomerări de trafic și accidente, generarea de deșeuri solide (anvelope uzate, acumulate, altele).

Modernizarea și extinderea serviciului va atrage un număr cât mai mare de utilizatori ai serviciului de transport public la nivelul zonei funcționale a ADI NORD TRANS, implicit la o scădere a utilizării autoturismelor personale ceea ce va avea efecte directe asupra reducerii emisiilor prin reducerea traficului la nivelul zonei.

Din perspectiva mediului, cel mai relevant aspect care pledează în favoarea încredințării gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate la nivelul zonei funcționale a municipiului Mediaș, operatorului MEDITUR SA în urma definitivării investițiilor de achiziționare a mijloacelor de transport electrice (cu emisii 0) este reprezentat de îmbunătățirea calității mediului și implicit a sănătății populației. Transportul cu autoturismul conduce în mod frecvent la cheltuieli legate de întârzieri și de consumul sporit de combustibil cauzat de blocajele apărute la orele de vârf, poluarea produsă în detrimentul sănătății publice și a atractivității mediului de locuit, poluarea fonică, acapararea unor suprafețe de către traficul auto în mers și staționar. Eliminarea acestor costuri externe în domeniul transportului se poate realiza prin promovarea transportului public de călători.

Operatorul MEDITUR SA va fi implicat continuu în îmbunătățirea proceselor interne cu impact asupra mediului prin:

- Implementarea și respectarea prevederilor standardelor de mediu
- Preocupare pentru îmbunătățirea proceselor pentru reducerea emisiilor
- Preocupare pentru instruirea personalului pentru reducerea consumului la conducere
- Respectarea programului de salubritate exterioară și interioară a vehiculelor etc

Totodată, experiența anterioară ca și operator de transport public care prestează serviciul cu respectarea obligațiilor contractuale și diligența unui bun operator de servicii de utilități publice constituie premise favorabile în demersul autorităților publice locale membre ale ADI NORD TRANS cu privire la reducerea poluării și menținerea unui mediu de viață cât mai curat la nivelul zonei funcționale a ADI NORD TRANS.

7. Identificarea soluției optime de delegare a gestiunii Serviciului pe raza teritorială de competență a unităților administrative-teritoriale membre ale ADI NORD TRANS

Stabilirea modalității de gestiune a serviciilor publice de transport local în cadrul **ADI NORD TRANS MEDIAȘ** trebuie realizată în urma unei analize comparative a scenariilor de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători pe aria administrativ-teritorială a UAT-urilor membre ale ADI NORD TRANS MEDIAȘ:

- Scenariul 1 – Gestiune directă prin atribuire directă către MEDITUR SA
- Scenariul 2 – Gestiune delegată prin procedură competitivă de atribuire
- Scenariul 3 – Gestiune directă prin atribuire directă către MEDITUR SA a unui număr de trasee și gestiune delegată prin atribuire competitivă pe anumite trasee

Analiza este realizată prin prisma mai multor criterii relevante:

1. Administrativ și procedural
2. Termenul de încheiere a contractului de delegare
3. Acces la finanțare europeană și implementarea programelor de dezvoltare și investiții
4. Social și protecția mediului
5. Impact economico-financiar

În cadrul analizei se vor considera următoarele premise:

- *Tratamentul egal față de operatori*, indiferent de tipul de proprietate, mărime. În oricare din cele trei scenarii, se consideră că prevederile ce decurg din obligația de serviciu și documentele de organizare a serviciului (program de transport, populația deservită, politică tarifară, politica socială, venituri colectate, accesibilitatea rețelei la locuri de muncă, stabilire nivel profit rezonabil etc.) sunt similare, toți acești parametri fiind atributul asociației de dezvoltare intercomunitară și nu al operatorilor, fiindu-le în schimb aplicabile oricărui tip operator, public sau privat.
- *Relevarea aspectelor esențiale ale scenariilor analizate*, urmând ca analiza în detaliu a aspectelor financiare să fie prezentată în capitolele ulterioare ale studiului, după definirea obligației de serviciu public la nivelul zonei, a noii politici tarifare, precum și a costurilor asociate serviciului integrat de transport.

Analiză Scenarii

Criteriu de analiză	Scenariul 1 – Gestiune directă prin atribuire directă către MEDITUR SA
Administrativ și procedural	Operatorul de transport municipal MEDITUR SA poate fi considerat operator regional (având asociat unic Unitatea Administrativ Teritorială a Municipiului Mediaș) și îndeplinește toate condițiile cumulative specificate la art. 28 alin (2¹) din Legea 51/2007 a serviciilor de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare. Prin investițiile preconizate de UAT Mun. Mediaș, constând în achiziția a unui număr de 16 autobuze electrice și a stațiilor de încărcare electrice și punerea acestora la dispoziția operatorului de transport, acesta va avea capacitatea tehnică de deservire a traseelor propuse a face obiectul obligației de serviciu public (ce se extinde în afara zonei mun. Mediaș, pe raza UAT -urilor care fac parte din asociație). Gestiunea directă se realizează fără aplicarea prevederilor Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale. În condițiile funcționării asociației, derularea unei proceduri de atribuire directă este ușor de implementat și gestionat.
Termenul de încheiere a contractului de delegare	Contractul poate fi încheiat în termen de minim 12 luni de la data anunțului privind informarea prealabilă în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE) a intenției de atribuire a contractului de delegare. Atribuirea directă se supune cerințelor de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, respectiv, autoritățile contractante au obligația de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă, cel puțin informații referitoare la numele și adresa autorității competente, tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.
Acces la finanțare europeană și implementarea programelor de dezvoltare și investiții	Accesarea de finanțări europene este condiționată de existența contractului de delegare a gestiunii. Acest scenariu păstrează controlul dezvoltării serviciului și al operatorului municipal (regional) la nivelul unității administrativ-teritoriale ce îl deține, prin deciziile strategice luate de organismele statutare ale operatorului și prin mecanismele contractuale impuse operatorului de membrii asociației, prin organele de conducere ale asociației. Scenariul asigură premise favorabile implementării viziunii de dezvoltare a transportului public local la nivelul zonei, implementarea programelor de investiții în

	curs de realizare, permițând totodată accesare de noi finanțări din fonduri europene, de la instituții financiare internaționale și din alte surse.
--	---

Criteriu de analiză	Scenariul 2 – Gestiune delegată prin procedură competitivă de atribuire
Administrativ și procedural	Procedura de atribuire se va desfășura conform prevederilor Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și a Ordinului comun ANRSC/ANAP nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard și contractual-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie. Atribuirea poate fi realizată pe toate traseele prevăzute în programul de transport sau pe loturi de trasee. Din punct de vedere administrativ, integrarea serviciilor când există mai mulți operatori este dificilă, îndeosebi în lipsa unui sistem de monitorizare și e-ticketing integrat la nivelul serviciului.
Termenul de încheiere a contractului de delegare	Contractul poate fi încheiat în termen de minim 12 luni de la data anunțului privind informarea prealabilă în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE) a intenției de atribuire a contractului de delegare. Atribuirea directă se supune cerințelor de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, respectiv, autoritățile contractante au obligația de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă, cel puțin informații referitoare la numele și adresa autorității competente, tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă. În cazul procedurii competitive de atribuire, trebuie luat în calcul și timpul necesar pregătirii documentației de atribuire și a desfășurării propriu-zise a procedurii de atribuire (perioadă depunere oferte, evaluare oferte, declarare ofertant câștigător) ce poate necesita între 3-6 luni.
Acces la finanțare europeană și implementarea programelor de dezvoltare și investiții	Scenariul permite accesarea de fonduri europene de către UAT-urile membre ADI. Bunurile aflate în proprietatea UAT și care după finalizarea contractului revin la acestea (inclusiv cele ce au făcut obiectul accesării de fonduri europene) trebuie menționate în documentația de atribuire.

Criteriu de analiză	Scenariul 3 – Gestiune directă prin atribuire directă către MEDITUR SA a unui număr de trasee și gestiune delegată prin atribuire competitivă pe anumite trasee
Administrativ și procedural	Din punct de vedere administrativ și procedural, scenariul 3 reunește Scenariile 1 și 2 Integrarea serviciilor când există mai mulți operatori este dificilă, îndeosebi în lipsa unui sistem de monitorizare și e-ticketing integrat la nivelul serviciului. Gestionarea mai multor modalități de gestiune la nivelul unei asociații nou constituită este dificil de realizat și nu reprezintă o opțiune indicată, cel puțin în stadiul preliminar de funcționare al asociației sau până la constituirea unei structuri de personal cu competențe în derularea procedurilor de atribuire și a monitorizării contractelor de servicii publice, în sensul obiectivelor stipulate ale asociației.

Termenul de încheiere a contractului de delegare	Contractul poate fi încheiat în termen de minim 12 luni de la data anunțului privind informarea prealabilă în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE) a intenției de atribuire a contractului de delegare. Atribuirea directă se supune cerințelor de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, respectiv, autoritățile contractante au obligația de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă, cel puțin informații referitoare la numele și adresa autorității competente, tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă. În cazul procedurii competitive de atribuire, trebuie luat în calcul și timpul necesar pregătirii documentației de atribuire și a desfășurării propriu-zise a procedurii de atribuire (perioadă depunere oferte, evaluare oferte, declarare ofertant câștigător) ce poate necesita între 3-6 luni.
Acces la finanțare europeană și implementarea programelor de dezvoltare și investiții	Opțiunea permite accesarea de fonduri europene de către UAT-urile membre ADI. Bunurile aflate în proprietatea UAT și care după finalizarea contractului revin la acestea (inclusiv cele ce au făcut obiectul accesării de fonduri europene) trebuie menționate în documentația de atribuire.

Pentru celelalte 2 criterii avute în vedere în analiză, concluziile sunt aceleași în cazul tuturor celor 3 scenarii:

Social și al protecției mediului

Condițiile de mediu în derularea serviciului public de transport sunt cele impuse de către asociație, indiferent de tipul operatorului sau modalitatea de atribuire. Condițiile impuse autobuzelor și serviciului trebuie să asigure reducerea emisiilor, a poluării, să se asigure prevederile legale privind salubritatea, colectarea selectivă și să prevadă instrumente pentru îmbunătățirea condițiilor de mediu. Respectarea condițiilor de muncă pentru angajații operatorului precum și nivelul protecției sociale pentru locuitorii zonei deservite fac obiectul contractului de delegare, sunt impuse de către asociație indiferent de modalitatea de gestiune și de atribuire a serviciului. Tarifele utilizate în cadrul serviciului vor fi aprobate de către asociație, avându-se în vedere gradul de suportabilitate al populației.

Toate cele 3 scenarii asigură implementarea viziunii asociației și a UAT-urilor membre în ceea ce privește politica socială și de mediu.

Impact economico-financiar

Impactul economico-financiar este interpretat prin prisma compensării serviciilor (sau a oferirii unor drepturi) în condițiile impunerii unor obligații de serviciu public.

Calculul compensației se realizează în conformitate cu Anexa la Regulamentul 1370/2007. Compensația nu poate depăși o sumă care corespunde efectului financiar net echivalent cu totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării cu obligația de serviciu public asupra costurilor și veniturilor operatorului de serviciu public.

Efectul financiar Net/Compensația =

Costuri suportate în legătură cu obligația de serviciu public impusă într-un contract de servicii publice

Minus eventuale efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației de serviciu public

Minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației de serviciu public

Plus un profit rezonabil

Evitarea supra sau subcompensării (compensarea în excess au lipsa de compensare) sunt esențiale pentru derularea contractului.

Cheltuielile eligibile utilizate în calculul compensației se calculează pe baza unui cost/km multiplicat cu numărul de kilometri efectuați.

În contractele de servicii publice existente la nivelul țării în situația operării serviciului public de transport la nivel urban și metropolitan sunt de regulă utilizate în calcul două valori ale costului pe km: la nivel urban (de regulă mai mare) și la nivel metropolitan/regional/extraurban, mai redus.

Costurile mai mari de exploatare pe traseele urbane ar putea avea o explicație și în consumurile mai mari de combustibil pe kilometri efectuați în mediul urban determinate de staționări în trafic urmare a aglomerației de pe arterele urbane. Cu toate acestea, în cazul altor contracte de delegare a serviciului de transport local la nivel metropolitan, costul pe km luat în considerare pentru calculul compensației este unul unitar, aplicabil atât traseelor urbane, cât și celor metropolitane.

Costul pe km utilizat în calculul compensației pentru operatorul MEDITUR SA., potrivit contractului de delegare pe care acesta îl are încheiat cu UAT Municipiul Mediaș este la valoarea de 14,21 lei/km fără TVA (conform act aditional nr. 36/29.08.2024 la contractul de delegare).

Cu toate că procedura competitivă presupune în general obținerea unui cost minim pentru realizarea obligației de serviciu public (tariful fiind unul dintre factorii de evaluare în cadrul procedurilor de achiziție sectorială a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane prin curse regulate), prin mecanisme de eficientizare și prin politica de investiții și dezvoltare, se pot obține costuri comparative și în cazul atribuirii directe către un operator intern sau regional.

Organizarea unui sistem de transport cu operator unic la nivelul teritoriului funcțional al ADI NORD TRANS aduce următoarele avantaje:

- *Coordonarea unitară a serviciului de transport la nivelul zonei funcționale a ADI NORD TRANS prin implementarea serviciilor publice integrate de transport călători*, astfel cum sunt definite prin art. 2 lit. m) din Regulamentul CE nr. 1370/2007 – serviciile interconectate de transport într-o zonă geografică determinată cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a biletelor și un orar unic de transport:
 - Este asigurată astfel astfel corelarea orarului de transport public din zona funcțională cu cel din Municipiul Mediaș și integrarea acestora în vederea eficientizării sistemului. Astfel, opțiunea de transport public poate crește în atractivitate peste nivelul opțiunii de utilizare a autoturismului personal. O astfel de situație contribuie la creșterea eficienței economice a operatorului de transport de la nivelul teritoriului funcțional al asociației dar asigură, în primul rând, o reducere a congestiei traficului, reducerea poluării chimice și fonice, asigură o funcționare mai eficientă a rețelei urbane etc.; eliminând dezechilibrele actuale dintre centru și aria limitrofă vor apărea fluxuri de călători în prezent inexistente dinspre municipiu înspre zona funcțională, de altfel zona de influență în transport a Municipiului Mediaș;
 - Implementarea serviciilor publice integrate presupune un *program de transport unic și grafice de circulație integrate* ceea ce conduce la reducerea timpului de deplasare, transbordări mai bine coordonate și reglementate de către o singură autoritate;

- Fiecare consiliu local membru al ADI NORD TRANS își va aproba graficele de circulație ale curselor care le deservească, introducerea de noi curse sau prelungiri de trasee, corelarea capacităților de transport cu modificările fluxurilor de călători, modificându-le prin hotărâre de consiliu local și a adunării generale a asociației ori de câte ori situația o impune și cu efecte imediate pentru utilizatori;
 - În situația actuală, traseele ce fac legătura dintre Mun. Mediaș și unitățile administrativ-teritoriale membre ale ADI NORD TRANS, având regim de transport județean se pot modifica doar prin decizie a consiliului județean și nu a consiliilor locale ale UAT-urilor;
 - Introducerea unui sistem integrat al rețelei de transport permite aplicarea prevederilor Directivei 2010/40/UE privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, sisteme care furnizează utilizatorilor și participanților la trafic vulnerabili date de bază privind călătoria precum: orare și tarife ale mijloacelor de transport în comun, informații privind călătoriile multimodale înaintea și în timpul călătoriei; punerea la dispoziția cetățenilor din aria teritorială de competență a UAT-urilor membre ale asociației a acestor servicii este în strânsă legătură cu asigurarea unui sistem de transport sigur, extins, de înaltă calitate și la prețuri accesibile dar și cu determinarea cu care factorii responsabili se vor implica în dezvoltarea transportului public local la nivelul zonei funcționale a ADI NORD TRANS.
- *Asigurarea accesibilității.* Operarea de către MEDITUR SA a serviciului de transport public local la nivelul zonei funcționale a ADI NORD TRANS permite furnizarea de facilități pentru categorii vulnerabile de pasageri precum persoane cu dizabilități, persoane vârstnice etc.
 - *Satisfacerea necesităților de deplasare prin intermediul transportului local intercomunitar* ce este indispensabil în prevenirea creșterii poluării. Transportul județean care face legătura între municipiul Mediaș și UAT-urile componente ale ADI NORD TRANS are un nivel mai redus de atractivitate pentru utilizatori, deoarece nu se ating toate zonele de interes din municipiu și comune. Astfel, în locul deplasării cu mijloacele de transport în comun, locuitorii din comune aleg deplasarea cu autoturismul personal, ceea ce generează o încărcare mai mare a traficului din municipiu, aglomerare și poluare, care pot fi mult diminuate prin trecerea la transportul local intercomunitar.
 - *Asigurarea siguranței și confortului pentru pasageri* - efectuarea transportului la nivelul zonei funcționale a Municipiului Mediaș de către un operator cu autobuze urbane ce asigură atât pentru pasagerii aflați pe scaune cât și în picioare spațiu suficient, bare pentru menținerea echilibrului etc. Siguranța pasagerilor este dată și de reducerea vitezei de deplasare: autobuzele de tip urban se deplasează cu viteze medii de 30-45 km/h, putând ajunge la viteze maxime de 60 – 70 km/h. În plus, configurarea autobuzelor urbane ține cont de asigurarea condițiilor de siguranță și confort.
 - *Asigurarea predictibilității, a accesibilității și respectării orarelor.* Operarea serviciilor de către un operator regional va fi organizată nu pe principiul eficienței economice și al profitabilității ci pe asigurarea accesului tuturor locuitorilor deserviți la servicii de transport sigure, confortabile, predictibile și accesibile datorită utilizării abordării de tip obligație / compensație de serviciu public.
 - *Simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate.*
 - *Corelarea prețului pentru călător cu serviciul prestat* - Organizarea transportului public la nivelul zonei funcționale a ADI NORD TRANS permite comunităților locale membre ale ADI

NORD TRANS să se implice, prin intermediul compensației de serviciu public în asigurarea unui raport rezonabil între prețul plătit de călător și calitatea/cantitatea serviciului de transport public local prestat.

Prin delegarea gestiunii serviciului public local în aria teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ADI NORD TRANS se vor asigura premisele pentru:

- acoperirea nevoilor de transport public în comun, actuale și viitoare ale zonei funcționale de la nivelul ADI NORD TRANS la standarde europene și asigurarea infrastructurii, a capacității tehnice și operaționale necesare;
- asigurarea serviciului de transport public cu respectarea principiilor orizontale în conformitate cu politicile Uniunii Europene: tratament egal, dezvoltare durabilă, non-discriminare, transparență;
- creșterea permanentă a calității serviciului prestat prin investiții în mijloace de transport ce asigură confortul și siguranța călătoriilor și au un impact minim asupra mediului.

În contextul celor prezentate, este necesar ca serviciile de transport public local de călători prin curse regulate la nivelul UAT-urilor membre ale ADI NORD TRANS MEDIAȘ, să fie furnizate într-o manieră integrată, de un operator ce dispune de capacitatea de operare, experiența necesară și care poate furniza servicii sigure și de calitate la un preț accesibil, MEDITUR SA asigurând îndeplinirea acestor cerințe.

8. Valoarea estimată a contractului pentru gestiunea serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a unităților administrative-teritoriale membre la ADI NORD TRANS

Pentru configurarea serviciului de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS MEDIAȘ s-a propus o configurație de 13 trasee ce se vor efectua cu un număr de 13 autobuze electrice parc activ și 3 autobuze electrice parc de rezervă ce sunt achiziționate prin proiectul de dezvoltare a serviciului de transport public local în zona funcțională a ADI NORD TRANS finanțat prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) componenta C10 – Fondul Local.

Valoarea serviciului public de transport local pentru operarea celor 13 trasee este estimată pe baza următoarelor elemente:

- numărul total de kilometri planificați anuale pe fiecare traseu conform programului de transport propus
- numărul de vehicule alocate pe trasee (1 autobuz electric cu capacitatea totală de transport de 76 locuri pentru fiecare traseu)
- elementele de cheltuieli aferente prestării serviciului astfel cum sunt prevăzute în *Anexa 1 din Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane aprobate prin Ordinul 272/2007 cu modificările și completările ulterioare*
- informațiile furnizate de operatorul de transport de la nivelul municipiului Mediaș privind situația economico-financiară actuală a serviciului de transport public în municipiul Mediaș și satul aparținător Ighișu Nou

- prețurile existente pe piața de profil pentru energie electrică, materiale și servicii utilizate pentru prestarea serviciului public de transport
- costurile cu asigurările, în corelație cu prețurile practicate de societățile de asigurări

Numărul total de kilometri planificați anual pe fiecare traseu

Calculul acestora a fost realizat pe baza lungimii traseelor propuse, a numărului de curse și zilelor de circulație. Pentru zilele de sărbători legale s-a luat în considerare numărul de curse prevăzut pentru zilele de sâmbătă și duminică.

Numărul de zile lucrătoare (luni-vineri) și cele de sâmbătă și duminică (S-D) precum și numărul de sărbători legale a fost calculat pentru fiecare an aferent contractului de delegare. Anul 1 de contract este considerat anul 2026.

Numărul de zile lucrătoare (luni-vineri) oscilează anual pe durata propusă de 10 ani a contractului de delegare de la un număr de 245 la 254 iar numărul zilelor nelucrătoare (sâmbătă – duminică și sărbători legale) de la 111 la 120.

Numărul total de km planificați anual – An 1 contract – 2026

Cod traseu	Descriere traseu	Nr. km pe sens	Nr. curse planificate	Nr. curse L-V	Nr. curse S-D	Nr. curse S	Nr. total km planificați anual - An 1
T100	MEDIAȘ - BLĂJEL	9,38	6	6	4		36.807,12
T110	MEDIAȘ - DĂRLOS - CURCIU	14,34(7,14)	9	9	4		53.227,80
T120	MEDIAȘ - ALMA - GIACĂȘ	23,7(19,05)	6	6	2		70.734,00
T130	MEDIAȘ - DUMBRĂVENI - HOGHILAG	23,28 (20,38)	5	5	3		69.327,72
T140	MEDIAȘ - BIERTAN - RICHÎȘ	38,29(25,36)	6	6		2	95.985,64
T150	MEDIAȘ - BRATEIU	15,29(6,19)	8	8	3		42.797,60
T160	MEDIAȘ - AȚEL	15,05	6	6	3		55.624,80
T170	MEDIAȘ - MOȘNA - BĂRGHIȘ	28,44(9,94)	8	8	3		78.797,00
T180	MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT	8,51(6,95)	9	9	4		47.462,30
T190	MEDIAȘ - VALEA VIILOR - MOTIȘ	20,92(15,71)	6	6			57.780,20
T200	MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU	18,47	4	4			37.087,76
T210	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - ȘOROȘTIN	37,37	4	4			75.038,96
T220	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - MICĂSASA	29,57	4	4			59.376,56

Nr. total km planificați An 1 – rețea de trasee = 780.047,46

Numărul total de km planificați anual – An 2 contract – 2027

Cod traseu	Descriere traseu	Nr. km pe sens	Nr. curse planificate	Nr. curse L-V	Nr. curse S-D	Nr. curse S	Nr. total km planificați anual - An 2
T100	MEDIAȘ - BLĂJEL	9,38	6	6	4		36.919,68

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Cod traseu	Descriere traseu	Nr. km pe sens	Nr. curse planificate	Nr. curse L-V	Nr. curse S-D	Nr. curse S	Nr. total km planificați anual - An 2
T110	MEDIAȘ - DÂRLOS - CURCIU	14,34(7,14)	9	9	4		53.614,80
T120	MEDIAȘ - ALMA - GIACĂȘ	23,7(19,05)	6	6	2		71.247,00
T130	MEDIAȘ - DUMBRĂVENI - HOGHILAG	23,28 (20,38)	5	5	3		69.572,28
T140	MEDIAȘ - BIERTAN - RICHÎȘ	38,29(25,36)	6	6		2	97.053,76
T150	MEDIAȘ - BRATEIU	15,29(6,19)	8	8	3		43.147,10
T160	MEDIAȘ - AȚEL	15,05	6	6	3		55.895,70
T170	MEDIAȘ - MOȘNA - BÂRGHIȘ	28,44(9,94)	8	8	3		79.317,20
T180	MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT	8,51(6,95)	9	9	4		47.592,08
T190	MEDIAȘ - VALEA VIILOR - MOTIȘ	20,92(15,71)	6	6			58.470,80
T200	MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU	18,47	4	4			37.531,04
T210	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - ȘOROȘTIN	37,37	4	4			75.935,84
T220	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - MICĂSASA	29,57	4	4			60.086,24

Nr. total km planificați An 2 – rețea de trasee = 786.383,52

Numărul total de km planificați anual – An 3 contract – 2028

Cod traseu	Descriere traseu	Nr. km pe sens	Nr. curse planificate	Nr. curse L-V	Nr. curse S-D	Nr. curse S	Nr. total km planificați anual - An 3
T100	MEDIAȘ - BLĂJEL	9,38	6	6	4		36.807,12
T110	MEDIAȘ - DÂRLOS - CURCIU	14,34(7,14)	9	9	4		53.026,92
T120	MEDIAȘ - ALMA - GIACĂȘ	23,7(19,05)	6	6	2		70.468,20
T130	MEDIAȘ - DUMBRĂVENI - HOGHILAG	23,28 (20,38)	5	5	3		69.298,56
T140	MEDIAȘ - BIERTAN - RICHÎȘ	38,29(25,36)	6	6		2	95.400,86
T150	MEDIAȘ - BRATEIU	15,29(6,19)	8	8	3		42.601,74
T160	MEDIAȘ - AȚEL	15,05	6	6	3		55.534,50
T170	MEDIAȘ - MOȘNA - BÂRGHIȘ	28,44(9,94)	8	8	3		78.546,84
T180	MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT	8,51(6,95)	9	9	4		47.502,58
T190	MEDIAȘ - VALEA VIILOR - MOTIȘ	20,92(15,71)	6	6			57.319,80
T200	MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU	18,47	4	4			36.792,24
T210	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - ȘOROȘTIN	37,37	4	4			74.441,04
T220	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - MICĂSASA	29,57	4	4			58.903,44

Nr. total km planificați An 3 – rețea de trasee = 776.643,84

Numărul total de km planificați anual – An 4 contract – 2029

Cod traseu	Descriere traseu	Nr. km pe sens	Nr. curse planificate	Nr. curse L-V	Nr. curse S-D	Nr. curse S	Nr. total km planificați anual - An 4
T100	MEDIAȘ - BLĂJEL	9,38	6	6	4		36.732,08
T110	MEDIAȘ - DÂRLOS - CURCIU	14,34(7,14)	9	9	4		52.969,80
T120	MEDIAȘ - ALMA - GIACĂȘ	23,7(19,05)	6	6	2		70.392,00
T130	MEDIAȘ - DUMBRĂVENI - HOGHILAG	23,28 (20,38)	5	5	3		69.164,68
T140	MEDIAȘ - BIERTAN - RICHÎȘ	38,29(25,36)	6	6		2	95.273,56
T150	MEDIAȘ - BRATEIU	15,29(6,19)	8	8	3		42.564,60
T160	MEDIAȘ - AȚEL	15,05	6	6	3		55.444,20
T170	MEDIAȘ - MOȘNA - BÂRGHIȘ	28,44(9,94)	8	8	3		78.450,20
T180	MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT	8,51(6,95)	9	9	4		47.375,78
T190	MEDIAȘ - VALEA VIILOR - MOTIȘ	20,92(15,71)	6	6			57.319,80
T200	MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU	18,47	4	4			36.792,24
T210	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - ȘOROȘTIN	37,37	4	4			74.441,04
T220	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - MICĂSASA	29,57	4	4			58.903,44

Nr. total km planificați An 4 – rețea de trasee = 775.823,42

Numărul total de km planificați anual – An 5 contract – 2030

Cod traseu	Descriere traseu	Nr. km pe sens	Nr. curse planificate	Nr. curse L-V	Nr. curse S-D	Nr. curse S	Nr. total km planificați anual - An 5
T100	MEDIAȘ - BLĂJEL	9,38	6	6	4		36.807,12
T110	MEDIAȘ - DÂRLOS - CURCIU	14,34(7,14)	9	9	4		53.227,80
T120	MEDIAȘ - ALMA - GIACĂȘ	23,7(19,05)	6	6	2		70.734,00
T130	MEDIAȘ - DUMBRĂVENI - HOGHILAG	23,28 (20,38)	5	5	3		69.327,72
T140	MEDIAȘ - BIERTAN - RICHÎȘ	38,29(25,36)	6	6		2	95.985,64
T150	MEDIAȘ - BRATEIU	15,29(6,19)	8	8	3		42.797,60
T160	MEDIAȘ - AȚEL	15,05	6	6	3		55.624,80
T170	MEDIAȘ - MOȘNA - BÂRGHIȘ	28,44(9,94)	8	8	3		78.797,00
T180	MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT	8,51(6,95)	9	9	4		47.462,30
T190	MEDIAȘ - VALEA VIILOR - MOTIȘ	20,92(15,71)	6	6			57.780,20
T200	MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU	18,47	4	4			37.087,76
T210	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - ȘOROȘTIN	37,37	4	4			75.038,96

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Cod traseu	Descriere traseu	Nr. km pe sens	Nr. curse planificate	Nr. curse L-V	Nr. curse S-D	Nr. curse S	Nr. total km planificați anual - An 5
T220	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - MICĂSASA	29,57	4	4			59.376,56

Nr. total km planificați An 5 – rețea de trasee = 780.047,46

Numărul total de km planificați anual – An 6 contract – 2031

Cod traseu	Descriere traseu	Nr. km pe sens	Nr. curse planificate	Nr. curse L-V	Nr. curse S-D	Nr. curse S	Nr. total km planificați anual - An 6
T100	MEDIAȘ - BLĂJEL	9,38	6	6	4		36.769,60
T110	MEDIAȘ - DÂRLOS - CURCIU	14,34(7,14)	9	9	4		53.098,80
T120	MEDIAȘ - ALMA - GIACĂȘ	23,7(19,05)	6	6	2		70.563,00
T130	MEDIAȘ - DUMBRĂVENI - HOGHILAG	23,28 (20,38)	5	5	3		69.246,20
T140	MEDIAȘ - BIERTAN - RICHÎȘ	38,29(25,36)	6	6		2	95.629,60
T150	MEDIAȘ - BRATEIU	15,29(6,19)	8	8	3		42.681,10
T160	MEDIAȘ - AȚEL	15,05	6	6	3		55.534,50
T170	MEDIAȘ - MOȘNA - BÂRGHIȘ	28,44(9,94)	8	8	3		78.623,60
T180	MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT	8,51(6,95)	9	9	4		47.419,04
T190	MEDIAȘ - VALEA VIILOR - MOTIȘ	20,92(15,71)	6	6			57.550,00
T200	MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU	18,47	4	4			36.940,00
T210	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - ȘOROȘȚIN	37,37	4	4			74.740,00
T220	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - MICĂSASA	29,57	4	4			59.140,00

Nr. total km planificați An 6 – rețea de trasee = 777.935,44

Numărul total de km planificați anual – An 7 contract – 2032

Cod traseu	Descriere traseu	Nr. km pe sens	Nr. curse planificate	Nr. curse L-V	Nr. curse S-D	Nr. curse S	Nr. total km planificați anual - An 7
T100	MEDIAȘ - BLĂJEL	9,38	6	6	4		36.882,16
T110	MEDIAȘ - DÂRLOS - CURCIU	14,34(7,14)	9	9	4		53.284,92
T120	MEDIAȘ - ALMA - GIACĂȘ	23,7(19,05)	6	6	2		70.810,20
T130	MEDIAȘ - DUMBRĂVENI - HOGHILAG	23,28 (20,38)	5	5	3		69.461,60
T140	MEDIAȘ - BIERTAN - RICHÎȘ	38,29(25,36)	6	6		2	95.985,64
T150	MEDIAȘ - BRATEIU	15,29(6,19)	8	8	3		42.834,74
T160	MEDIAȘ - AȚEL	15,05	6	6	3		55.715,10
T170	MEDIAȘ - MOȘNA - BÂRGHIȘ	28,44(9,94)	8	8	3		78.893,64
T180	MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT	8,51(6,95)	9	9	4		47.558,18

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Cod traseu	Descriere traseu	Nr. km pe sens	Nr. curse planificate	Nr. curse L-V	Nr. curse S-D	Nr. curse S	Nr. total km planificați anual - An 7
T190	MEDIAȘ - VALEA VIILOR - MOTIȘ	20,92(15,71)	6	6			57.780,20
T200	MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU	18,47	4	4			37.087,76
T210	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - ȘOROȘTIN	37,37	4	4			75.038,96
T220	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - MICĂSASA	29,57	4	4			59.376,56

Nr. total km planificați An 7 – rețea de trasee = 780.709,66

Numărul total de km planificați anual – An 8 contract – 2033

Cod traseu	Descriere traseu	Nr. km pe sens	Nr. curse planificate	Nr. curse L-V	Nr. curse S-D	Nr. curse S	Nr. total km planificați anual - An 8
T100	MEDIAȘ - BLĂJEL	9,38	6	6	4		36.582,00
T110	MEDIAȘ - DÂRLOS - CURCIU	14,34(7,14)	9	9	4		52.453,80
T120	MEDIAȘ - ALMA - GIACĂȘ	23,7(19,05)	6	6	2		69.708,00
T130	MEDIAȘ - DUMBRĂVENI - HOGHILAG	23,28 (20,38)	5	5	3		68.838,60
T140	MEDIAȘ - BIERTAN - RICHÎȘ	38,29(25,36)	6	6		2	93.976,70
T150	MEDIAȘ - BRATEIU	15,29(6,19)	8	8	3		42.098,60
T160	MEDIAȘ - AȚEL	15,05	6	6	3		55.083,00
T170	MEDIAȘ - MOȘNA - BÂRGHIȘ	28,44(9,94)	8	8	3		77.756,60
T180	MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT	8,51(6,95)	9	9	4		47.233,66
T190	MEDIAȘ - VALEA VIILOR - MOTIȘ	20,92(15,71)	6	6			56.399,00
T200	MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU	18,47	4	4			36.201,20
T210	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - ȘOROȘTIN	37,37	4	4			73.245,20
T220	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - MICĂSASA	29,57	4	4			57.957,20

Nr. total km planificați An 8 – rețea de trasee = 767.533,56

Estimarea valorii elementelor de cheltuieli aferente prestării serviciului

Pentru operarea fiecăruia dintre cele 13 trasee propuse, a fost estimată valoarea diferitelor categorii de cheltuieli de exploatare, pornind de la prestația anuală de transport, numărul și tipul autobuzelor alocate fiecărui traseu precum și cele 3 autobuze electrice de rezervă.

Estimare cheltuieli materiale

Energie electrică

- cheltuielile cu energia electrică sunt estimate pornind la un consum mediu de 62,23 KWH/100 km (cât este indicat la testul SORT 2 pentru autobuzele electrice destinate prestării serviciului) și la un preț de 1,3 lei/KWH;

Service auto (întreținere și reparații) și piese de schimb

- cheltuielile cu service-ul auto includ costurile manoperei aferente executării tuturor reviziilor tehnice planificate la un interval de 100.000 km, costurile cu consumabilele aferente și alte repere ce sunt specificate în planul de revizii tehnice planificate care reprezintă valoarea tuturor consumabilelor necesare efectuării tuturor reviziilor tehnice planificate la un interval de 100.000 km și costurile cu schimbarea anvelopelor;
- costul total al manoperei aferente executării tuturor reviziilor tehnice planificate la intervalul de 100.000 km pentru un autobuz electric din datele primite de la furnizori este de circa 3198 euro iar consumabilele aferente și alte repere ce sunt specificate în planul de revizii tehnice planificate care reprezintă valoarea tuturor consumabilelor necesare efectuării tuturor reviziilor tehnice planificate la un interval de 100.000 km este de circa 1143,6 euro; considerând un curs euro de 1 euro de 4,9771 lei; se obțin valorile de 15.916,77 lei, respective 5.691,81 lei pentru fiecare cheltuială iar raportat la 100.000 km rezultă 0,16 lei/km cost manoperă, respectiv 0,06 lei/km cost consumabile
- estimarea cheltuielilor cu anvelopele s-a realizat pe baza numărului de kilometri planificați pe fiecare traseu, a numărului de autovehicule care echipează traseele, a prețurilor practicate de producătorii de anvelope pentru autobuze; intervalul de schimb s-a considerat 60.000 km; pentru fiecare autobuz s-au considerat 6 anvelope pe schimb la un preț unitar/anvelopă de 1400 lei fără TVA; rezultă un cost/km cu schimbul anvelopelor de 0,14 lei;
- Costul total / km cu service-ul auto din datele anterior prezentate rezultă 0,36 lei/km (0,16+0,06+0,14)

Piese de schimb

- nu au fost prevăzute cheltuieli cu piesele de schimb în primii ani de operare, autobuzele fiind în garanție (3 ani);
- în anul 6 de operare sunt prevăzute cheltuieli cu schimbarea bateriilor autobuzelor electrice care de regulă reprezintă circa 20% din costul de achiziție al autobuzului electric; pe întreg parc auto electric (16 autobuze) s-a luat în calcul valoarea de 6.370.688,00 lei

Alte cheltuieli materiale

- s-a considerat valoarea de 1,31 lei/km, aceasta valoare fiind costul/km cu alte cheltuieli materiale raportate de operatorul de transport de la nivelul municipiului Mediaș, cum rezultă din înregistrările contabile ale cheltuielilor la nivelul lunii noiembrie 2024, raportați la numărul total de km efectuați până la data de 30.11.2024

Conturi		Cheltuieli la noiembrie 2024	Valoare lei - fără TVA
6021	6021	Cheltuieli cu materialele auxiliare	86.144,74
6028	6028	Cheltuieli privind alte materiale consumabile	42.451,15
603	603	Cheltuieli privind materialele de natura obiectelor de inventar	16.500,25
604	604	Cheltuieli privind materialele nestocate	6.077,14
	6051	Cheltuieli privind consumul de energie sediu	183.238,07

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Conturi		Cheltuieli la noiembrie 2024	Valoare lei - fără TVA
	6052	Cheltuieli privind consumul de apă	50.292,00
	6053	Cheltuieli privind consumul de gaze naturale	47.219,47
611	611	Cheltuieli cu întreținerea și reparațiile	
	611.02	Cheltuieli servicii calculatoare	26.270,03
	611.03	Cheltuieli mentenanță sistem e-ticketing	1.722,00
	611.04	Cheltuieli cu întreținerea și reparațiile clădirii	1.428,57
	611.08	Cheltuieli cu alte reparații	15.373,70
612	6123	Cheltuieli cu chiriile	103.991,11
615	615	Cheltuieli cu pregătirea personalului	8.403,94
618	618	Cheltuieli de consultanță	1.200,00
	622	Cheltuieli privind comisioanele și onorariile	1.922,27
	6231	Cheltuieli de protocol	17.452,47
	6232	Cheltuieli de publicitate	32.184,99
	624	Cheltuieli cu transportul de bunuri și personal	68.582,00
	626	Cheltuieli poștale și taxe de telecomunicații	44.997,57
	627	Cheltuieli cu serviciile bancare și asimilate	24.929,91
	628	Alte cheltuieli cu serviciile executate de terți	
	628.01	Cheltuieli servicii medicale	4.900,00
	628.02	Cheltuieli certificări ISO	2.288,25
	628.03	Cheltuieli franciza ITP	10.049,13
	628.04	Cheltuieli contracte furnizor	42.993,80
	628.05	Cheltuieli furnizori diverși	48.485,57
	628.06	Cheltuieli servicii pază	79.848,16
	628.07	Cheltuieli stație ITP	15.149,16
		Total	984.095,45
		Nr. total km efectuați la 30.11.2024	749.421,00
		Cost/km	1,31

Estimare cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații

Inspekția tehnică periodică - ITP

- estimarea valorii acestei cheltuieli a luat în calcul numărul de vehicule alocate pe fiecare traseu, faptul că ITP se realizează o dată la 6 luni pentru autovehicule transport persoane care au mai mult de 8 locuri pe scaune în afara conducătorului auto, prețurile de pe piața locală; s-a luat în calcul valoarea de 300 lei fără TVA pentru 1 inspekție tehnică periodică;

Asigurarea de răspundere civilă auto

- estimarea valorii acestei cheltuieli a luat în calcul numărul de vehicule alocate pe fiecare traseu, prețurile practicate pe piața locală de societățile de asigurare; în 2025, tarifele de referință aplicabile, atunci când se emite o ofertă de asigurare RCA sunt de 8983 lei pentru autobuze cu capacitatea mai mare de 40 locuri.

Asigurarea CASCO

- estimarea cheltuielilor cu această asigurare a luat în calcul numărul de vehicule alocate pe fiecare traseu, prețurile practicate pe piața locală de societățile de asigurare; s-a luat în considerare valoarea de 15.000 lei pentru autobuz electric de 76 locuri;

Impozit pe mijloace de transport

- valoarea prevăzută este 0 deoarece Codul Fiscal (Legea 227/2015 cu modificările și completările ulterioare) prevede la art. 469, lit. g) că nu se datorează impozitul pe mijloacele de transport pentru mijloacele de transport ale persoanelor juridice, care sunt utilizate pentru servicii de transport public de pasageri în regim urban sau suburban, inclusiv transportul de pasageri în afara unei localități, dacă tariful de transport este stabilit în condiții de transport public;

Impozit pe terenuri pentru parcare

- s-a luat în considerare valoarea de 0,0125 lei/km prin raportare la cheltuielile operatorului de transport la data de 30.11.2024 (cheltuieli cu impozitul pe terenuri pentru parcare de 9395 lei la o prestație de 749421 km)

Impozit pe clădiri

- s-a luat în considerare valoarea de 0,0454 lei/km prin raportare la cheltuielile operatorului de transport la data de 30.11.2024 (cheltuieli cu impozitul pe clădiri de 34038 lei la o prestație de 749421 km)

Redevența

- s-a luat în calcul o valoare de 11.861,86 lei / traseu provenită din aplicarea procentului de 3,55% la valoarea anuală a amortizării bunurilor puse la dispoziție în cadrul contractului (vehicule electrice și stații de încărcare): 34.750.240 lei valoarea totală a bunurilor, considerând o durată a amortizării liniare de 8 ani (autobuze și stații de reîncărcare), rezultă 4.343.780 lei/an, cu aplicarea procentului de 3,55% rezultă 154.204,19 lei iar distribuția valorii pe cele 13 trasee conduce la valoarea de 11.861,86 lei;

- *Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice cu modificările și completările ulterioare* prevede că la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației; dată fiind valoarea mare a bunurilor care vor fi puse la dispoziție de autoritatea publică (autobuze electrice și stații de încărcare electrice), nivelul propus al redevenței, pentru a nu încărca costurile de operare care va avea implicații directe asupra tarifelor de călătorie și ținând cont de gradul de suportabilitate al populației, se recomandă ca redevența să fie calculată ca procent de 1% din valoarea (estimată în cazul de față) rămasă de amortizat a bunurilor puse la

dispoziție; informațiile detaliate asupra nivelului minim al redevenței și modul de calcul sunt prezentate în capitolul 9 al prezentului studiu;

Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații

- la acest element de cheltuieli s-au luat în considerare costurile cu:

- verificarea tahograf – 500 lei/autobuz;
- asigurarea călătorilor – 200 lei/autobuz;
- rovinieta – 2800 lei/autobuz/an;
- taxa ANRSC – 0,02 lei/km (din datele furnizate de operatorul de transport la nivelul lunii noiembrie 2024, rezultă că cheltuiala cu taxa ANRSC la un număr de 749421 km efectuați a fost de 15658,39 lei)
- cheltuielile cu autovehiculele de rezervă distribuite în mod egal pe toate cele 13 trasee:

<i>Element de cheltuieli</i>	<i>Valoarea unitară</i>	<i>Nr. buc.</i>	<i>Valoarea totală</i>
Inspekția tehnică periodică	600,00	3	1800
Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	8.983,00	3	26949
Asigurarea CASCO	15.000,00	3	45000
Impozit pe mijloc de transport	0,00	3	0
Impozit pe terenuri pentru parcare	0,00	3	0
Impozit pe clădiri	0,00	3	0
Tahograf	500,00	3	1500
Asigurarea călători	200,00	3	600
Rovinieta	2.800,00	3	8400
Total			84.249,00
Total distribuit pe 13 trasee			6.480,69

Estimarea cheltuielilor cu salariile personalului

- s-a luat în calcul un cost de 9,38 lei/km chetuială cu salariile personalului prin raportare la datele furnizate de operatorul Meditur: la nivelul lunii noiembrie 2024, cheltuielile totale cu salariile au fost de 7.032.369 lei la un număr de 749.421 km efectuați; cheltuielile cu salariile propriu-zise, cu contribuțiile sociale obligatorii și alte drepturi asimilate salariilor în total cheltuieli cu salariile personalului au fost dimensionate prin raportare la ponderea valorilor acestor elemente (astfel cum a rezultat din înregistrările contabile ale cheltuielilor operatorului Meditur la nivelul lunii noiembrie 2024: circa 88,03% salarii propriu-zise, 3,32% contribuții sociale obligatorii, 8,65% alte drepturi asimilate salariilor.

Estimarea cheltuielilor financiare

- s-a luat în calcul un cost de 0,08 lei/km pentru cheltuielile financiare prin raportare la înregistrările contabile ale operatorului Meditur la 30.11.2024: valoarea cheltuielilor financiare era de 58.286 lei la un număr de 749.421km efectuați.

Elementele de cheltuieli ce formează valoarea totală a cheltuielilor eligibile a Serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate la nivelul zonei funcționale a ADI NORD TRANS,

dimensionate pe baza elementelor de cheltuieli expuse anterior, pe fiecare traseu, în detaliu pentru anul 1 de operare (anul 1 de contract), precum și valoarea rezultată a costului/km pe fiecare traseu sunt prezentate în cele ce urmează. Cheltuielile pe baza cărora s-a calculat valoarea costului/km sunt reprezentate de cheltuieli eligibile.

Cost/km și valoare totală cheltuieli de exploatare pe trasee – An 1 Contract

T100 MEDIAȘ - BLĂJEL

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	138.505,19
	Carburanți	0,00
	Energie electrică	77.037,30
	Amortizare	0,00
	Service auto (întreținere-reparații)	13.250,56
	Schimb ulei	0,00
	Schimb filtru	0,00
	Schimb antigel	0,00
	Piese de schimb	0,00
	Alte cheltuieli materiale	48.217,33
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	49.294,87
	Inspekția tehnică periodică	600,00
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	8.983,00
	Asigurarea CASCO	15.000,00
	Impozit pe mijloc de transport	0,00
	Impozit pe terenuri pentru parcare	461,43
	Impozit pe clădiri	1.671,74
	Redevență	11.861,86
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	10.716,83
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	345.250,79
	- salarii	303.924,27
	- contribuții sociale obligatorii	11.462,33
	- alte drepturi asimilate salariilor	29.864,19
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	533.050,85
V.	Cheltuieli financiare	2.944,57
VI.	Total cheltuieli (IV+V) - cheltuieli eligibile	535.995,41
VII.	Număr total de km planificați anual	36.807,12
VIII.	Cost/km (VI/VII)	14,56

T110 MEDIAȘ - DÂRLOS - CURCIU

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	200.296,21
	Carburanți	0,00
	Energie electrică	111.405,79
	Amortizare	0,00
	Service auto (întreținere-reparații)	19.162,01
	Schimb ulei	0,00
	Schimb filtru	0,00
	Schimb antigel	0,00
	Piese de schimb	0,00
	Alte cheltuieli materiale	69.728,42
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	50.574,95
	Inspekția tehnică periodică	600,00
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	8.983,00
	Asigurarea CASCO	15.000,00
	Impozit pe mijloc de transport	0,00
	Impozit pe terenuri pentru parcare	667,28
	Impozit pe clădiri	2.417,56
	Redevență	11.861,86
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	11.045,25
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	499.276,76
	- salarii	439.513,34
	- contribuții sociale obligatorii	16.575,99
	- alte drepturi asimilate salariilor	43.187,44
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	750.147,92
V.	Cheltuieli financiare	4.258,22
VI.	Total cheltuieli (IV+V) - cheltuieli eligibile	754.406,15
VII.	Număr total de km planificați anual	53.227,80
VIII.	Cost/km (VI/VII)	14,17

T120 MEDIAȘ - ALMA - GIACĂȘ

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	266.172,04
	Carburanți	0,00
	Energie electrică	148.046,26
	Amortizare	0,00
	Service auto (întreținere-reparații)	25.464,24
	Schimb ulei	0,00
	Schimb filtru	0,00
	Schimb antigel	0,00
	Piese de schimb	0,00
	Alte cheltuieli materiale	92.661,54
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	51.939,65
	Inspekția tehnică periodică	600,00
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	8.983,00
	Asigurarea CASCO	15.000,00
	Impozit pe mijloc de transport	0,00
	Impozit pe terenuri pentru parcare	886,75
	Impozit pe clădiri	3.212,67
	Redevență	11.861,86
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	11.395,37
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	663.484,92
	- salarii	584.065,78
	- contribuții sociale obligatorii	22.027,70
	- alte drepturi asimilate salariilor	57.391,45
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	981.596,61
V.	Cheltuieli financiare	5.658,72
VI.	Total cheltuieli (IV+V) - cheltuieli eligibile	987.255,33
VII.	Număr total de km planificați anual	70.734,00
VIII.	Cost/km (VI/VII)	13,96

T130 MEDIAȘ - DUMBRĂVENI - HOGHILAG

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	260.880,21
	Carburanți	0,00
	Energie electrică	145.102,92
	Amortizare	0,00
	Service auto (întreținere-reparații)	24.957,98
	Schimb ulei	0,00
	Schimb filtru	0,00
	Schimb antigel	0,00
	Piese de schimb	0,00
	Alte cheltuieli materiale	90.819,31
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	51.830,02
	Inspekția tehnică periodică	600,00
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	8.983,00
	Asigurarea CASCO	15.000,00
	Impozit pe mijloc de transport	0,00
	Impozit pe terenuri pentru parcare	869,12
	Impozit pe clădiri	3.148,80
	Redevență	11.861,86
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	11.367,25
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	650.294,01
	- salarii	572.453,82
	- contribuții sociale obligatorii	21.589,76
	- alte drepturi asimilate salariilor	56.250,43
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	963.004,25
V.	Cheltuieli financiare	5.546,22
VI.	Total cheltuieli (IV+V) - cheltuieli eligibile	968.550,47
VII.	Număr total de km planificați anual	69.327,72
VIII.	Cost/km (VI/VII)	13,97

T140 MEDIAȘ - BIERTAN - RICHÎȘ

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	361.193,96
	Carburanți	0,00
	Energie electrică	200.897,94
	Amortizare	0,00
	Service auto (întreținere-reparații)	34.554,83
	Schimb ulei	0,00
	Schimb filtru	0,00
	Schimb antigel	0,00
	Piese de schimb	0,00
	Alte cheltuieli materiale	125.741,19
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	53.908,15
	Inspekția tehnică periodică	600,00
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	8.983,00
	Asigurarea CASCO	15.000,00
	Impozit pe mijloc de transport	0,00
	Impozit pe terenuri pentru parcare	1.203,31
	Impozit pe clădiri	4.359,58
	Redevență	11.861,86
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	11.900,41
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	900.345,30
	- salarii	792.573,97
	- contribuții sociale obligatorii	29.891,46
	- alte drepturi asimilate salariilor	77.879,87
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	1.315.447,42
V.	Cheltuieli financiare	7.678,85
VI.	Total cheltuieli (IV+V) - cheltuieli eligibile	1.323.126,27
VII.	Număr total de km planificați anual	95.985,64
VIII.	Cost/km (VI/VII)	13,78

T150 MEDIAȘ - BRATEIU

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	161.047,37
	Carburanți	0,00
	Energie electrică	89.575,38
	Amortizare	0,00
	Service auto (întreținere-reparații)	15.407,14
	Schimb ulei	0,00
	Schimb filtru	0,00
	Schimb antigel	0,00
	Piese de schimb	0,00
	Alte cheltuieli materiale	56.064,86
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	49.761,86
	Inspekția tehnică periodică	600,00
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	8.983,00
	Asigurarea CASCO	15.000,00
	Impozit pe mijloc de transport	0,00
	Impozit pe terenuri pentru parcare	536,53
	Impozit pe clădiri	1.943,83
	Redevență	11.861,86
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	10.836,64
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	401.441,49
	- salarii	353.388,94
	- contribuții sociale obligatorii	13.327,86
	- alte drepturi asimilate salariilor	34.724,69
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	612.250,71
V.	Cheltuieli financiare	3.423,81
VI.	Total cheltuieli (IV+V) - cheltuieli eligibile	615.674,52
VII.	Număr total de km planificați anual	42.797,60
VIII.	Cost/km (VI/VII)	14,39

T160 MEDIAȘ - AȚEL

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	209.316,12
	Carburanți	0,00
	Energie electrică	116.422,71
	Amortizare	0,00
	Service auto (întreținere-reparații)	20.024,93
	Schimb ulei	0,00
	Schimb filtru	0,00
	Schimb antigel	0,00
	Piese de schimb	0,00
	Alte cheltuieli materiale	72.868,49
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	50.761,81
	Inspekția tehnică periodică	600,00
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	8.983,00
	Asigurarea CASCO	15.000,00
	Impozit pe mijloc de transport	0,00
	Impozit pe terenuri pentru parcare	697,33
	Impozit pe clădiri	2.526,43
	Redevență	11.861,86
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	11.093,19
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	521.760,62
	- salarii	459.305,88
	- contribuții sociale obligatorii	17.322,45
	- alte drepturi asimilate salariilor	45.132,29
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	781.838,55
V.	Cheltuieli financiare	4.449,98
VI.	Total cheltuieli (IV+V) - cheltuieli eligibile	786.288,54
VII.	Număr total de km planificați anual	55.624,80
VIII.	Cost/km (VI/VII)	14,14

T170 MEDIAȘ - MOȘNA - BÂRGHIȘ

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	296.513,11
	Carburanți	0,00
	Energie electrică	164.922,12
	Amortizare	0,00
	Service auto (întreținere-reparații)	28.366,92
	Schimb ulei	0,00
	Schimb filtru	0,00
	Schimb antigel	0,00
	Piese de schimb	0,00
	Alte cheltuieli materiale	103.224,07
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	52.568,21
	Inspekția tehnică periodică	600,00
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	8.983,00
	Asigurarea CASCO	15.000,00
	Impozit pe mijloc de transport	0,00
	Impozit pe terenuri pentru parcare	987,83
	Impozit pe clădiri	3.578,89
	Redevență	11.861,86
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	11.556,63
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	739.115,86
	- salarii	650.643,69
	- contribuții sociale obligatorii	24.538,65
	- alte drepturi asimilate salariilor	63.933,52
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	1.088.197,18
V.	Cheltuieli financiare	6.303,76
VI.	Total cheltuieli (IV+V) - cheltuieli eligibile	1.094.500,94
VII.	Număr total de km planificați anual	78.797,00
VIII.	Cost/km (VI/VII)	13,89

T180 MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	178.600,63
	Carburanți	0,00
	Energie electrică	99.338,59
	Amortizare	0,00
	Service auto (întreținere-reparații)	17.086,43
	Schimb ulei	0,00
	Schimb filtru	0,00
	Schimb antigel	0,00
	Piese de schimb	0,00
	Alte cheltuieli materiale	62.175,61
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	50.125,50
	Inspekția tehnică periodică	600,00
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	8.983,00
	Asigurarea CASCO	15.000,00
	Impozit pe mijloc de transport	0,00
	Impozit pe terenuri pentru parcare	595,00
	Impozit pe clădiri	2.155,69
	Redevență	11.861,86
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	10.929,94
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	445.196,37
	- salarii	391.906,37
	- contribuții sociale obligatorii	14.780,52
	- alte drepturi asimilate salariilor	38.509,49
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	673.922,50
V.	Cheltuieli financiare	3.796,98
VI.	Total cheltuieli (IV+V) - cheltuieli eligibile	677.719,49
VII.	Număr total de km planificați anual	47.462,30
VIII.	Cost/km (VI/VII)	14,28

T190 MEDIAȘ - VALEA VIILOR - MOTIȘ

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	217.426,89
	Carburanți	0,00
	Energie electrică	120.933,96
	Amortizare	0,00
	Service auto (întreținere-reparații)	20.800,87
	Schimb ulei	0,00
	Schimb filtru	0,00
	Schimb antigel	0,00
	Piese de schimb	0,00
	Alte cheltuieli materiale	75.692,06
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	50.929,83
	Inspekția tehnică periodică	600,00
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	8.983,00
	Asigurarea CASCO	15.000,00
	Impozit pe mijloc de transport	0,00
	Impozit pe terenuri pentru parcare	724,35
	Impozit pe clădiri	2.624,32
	Redevență	11.861,86
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	11.136,30
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	541.978,28
	- salarii	477.103,48
	- contribuții sociale obligatorii	17.993,68
	- alte drepturi asimilate salariilor	46.881,12
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	810.335,00
V.	Cheltuieli financiare	4.622,42
VI.	Total cheltuieli (IV+V) - cheltuieli eligibile	814.957,42
VII.	Număr total de km planificați anual	57.780,20
VIII.	Cost/km (VI/VII)	14,10

T200 MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	139.561,24
	Carburanți	0,00
	Energie electrică	77.624,68
	Amortizare	0,00
	Service auto (întreținere-reparații)	13.351,59
	Schimb ulei	0,00
	Schimb filtru	0,00
	Schimb antigel	0,00
	Piese de schimb	0,00
	Alte cheltuieli materiale	48.584,97
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	49.316,74
	Inspekția tehnică periodică	600,00
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	8.983,00
	Asigurarea CASCO	15.000,00
	Impozit pe mijloc de transport	0,00
	Impozit pe terenuri pentru parcare	464,94
	Impozit pe clădiri	1.684,49
	Redevență	11.861,86
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	10.722,45
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	347.883,19
	- salarii	306.241,57
	- contribuții sociale obligatorii	11.549,72
	- alte drepturi asimilate salariilor	30.091,90
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	536.761,17
V.	Cheltuieli financiare	2.967,02
VI.	Total cheltuieli (IV+V) - cheltuieli eligibile	539.728,20
VII.	Număr total de km planificați anual	37.087,76
VIII.	Cost/km (VI/VII)	14,55

T210 MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - ȘOROȘTIN

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	282.371,61
	Carburanți	0,00
	Energie electrică	157.056,54
	Amortizare	0,00
	Service auto (întreținere-reparații)	27.014,03
	Schimb ulei	0,00
	Schimb filtru	0,00
	Schimb antigel	0,00
	Piese de schimb	0,00
	Alte cheltuieli materiale	98.301,04
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	52.275,25
	Inspekția tehnică periodică	600,00
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	8.983,00
	Asigurarea CASCO	15.000,00
	Impozit pe mijloc de transport	0,00
	Impozit pe terenuri pentru parcare	940,71
	Impozit pe clădiri	3.408,20
	Redevență	11.861,86
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	11.481,47
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	703.865,44
	- salarii	619.612,75
	- contribuții sociale obligatorii	23.368,33
	- alte drepturi asimilate salariilor	60.884,36
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	1.038.512,30
V.	Cheltuieli financiare	6.003,12
VI.	Total cheltuieli (IV+V) - cheltuieli eligibile	1.044.515,41
VII.	Număr total de km planificați anual	75.038,96
VIII.	Cost/km (VI/VII)	13,92

T220 MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - MICĂSASA

Nr.crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	223.434,00
	Carburanți	0,00
	Energie electrică	124.275,14
	Amortizare	0,00
	Service auto (întreținere-reparații)	21.375,56
	Schimb ulei	0,00
	Schimb filtru	0,00
	Schimb antigel	0,00
	Piese de schimb	0,00
	Alte cheltuieli materiale	77.783,29
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	51.054,28
	Inspekția tehnică periodică	600,00
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	8.983,00
	Asigurarea CASCO	15.000,00
	Impozit pe mijloc de transport	0,00
	Impozit pe terenuri pentru parcare	744,37
	Impozit pe clădiri	2.696,83
	Redevență	11.861,86
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	11.168,22
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	556.952,13
	- salarii	490.284,96
	- contribuții sociale obligatorii	18.490,81
	- alte drepturi asimilate salariilor	48.176,36
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	831.440,41
V.	Cheltuieli financiare	4.750,12
VI.	Total cheltuieli (IV+V) - cheltuieli eligibile	836.190,53
VII.	Număr total de km planificați anual	59.376,56
VIII.	Cost/km (VI/VII)	14,08

Cost/km și valoare totală cheltuieli de exploatare pe întreaga rețea de trasee – An 1 Contract

Costul/km rezultat pentru întreaga configurație de 13 trasee a Serviciului este **14,07 lei**, acesta fiind obținut la valoarea totală a cheltuielilor pe cele 13 trasee raportată la numărul total de km planificați pe toate cele 13 trasee.

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	2.935.318,59
	Carburanți	0,00
	Energie electrică	1.632.639,33
	Amortizare	0,00
	Service auto (întreținere-reparații)	280.817,09
	Schimb ulei	0,00
	Schimb filtru	0,00
	Schimb antigel	0,00
	Piese de schimb	0,00
	Alte cheltuieli materiale	1.021.862,17
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	664.341,11
	Inspekția tehnică periodică	7.800,00
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	116.779,00
	Asigurarea CASCO	195.000,00
	Impozit pe mijloc de transport	0,00
	Impozit pe terenuri pentru parcare	9.778,94
	Impozit pe clădiri	35.429,03
	Redevență	154.204,19
	Taxă de mediu	0,00
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	145.349,95
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	7.316.845,17
	- salarii	6.441.018,81
	- contribuții sociale obligatorii	242.919,26
	- alte drepturi asimilate salariilor	632.907,11
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	10.916.504,87
V.	Cheltuieli financiare	62.403,80
VI.	Total cheltuieli (IV+V) - cheltuieli eligibile	10.978.908,67
VII.	Număr total de km planificați anual	780.047,46
VIII.	Cost/km (VI/VII)	14,07

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Pentru estimarea cheltuielilor anuale pe anii de derulare ai contractului de delegare s-a luat în considerare o creștere anuală a cheltuielilor cu valoarea corespunzătoare mediei anuale a Indicelui Prețurilor de Consum de 3,33% în anul 2 de contract (anul 2027) și de 3% în următorii ani de contract (conform IPC Comisia Națională de Strategie și Prognoză – PROIECȚIA PRINCIPALILOR INDICATORI MACROECONOMICI 2024 – 2028 Prognoza de toamnă 2024).

Tabel 20 - Valoare cheltuieli - ani de derulare ai contractului

	An 1	An 2	An 3	An 4
Nr. total km planificați anual	780.047,46	786.383,52	776.643,84	775.823,42
Total cheltuieli - lei	10.975.267,76	11.339.650,36	11.680.723,35	12.033.021,24
Cost/km - lei	14,07	14,42	15,04	15,51

	An 5	An 6	An 7	An 8
Nr. total km planificați anual	780.047,46	777.935,44	780.709,66	767.533,56
Total cheltuieli - lei	12.394.954,14	19.137.211,82	13.147.150,67	13.539.292,00
Cost/km - lei	15,89	24,6	16,84	17,64

Tariful mediu lei/călătorie – rețea de trasee propusă pentru zona funcțională ADI NORD TRANS

Tariful mediu lei/călătorie se obține din raportarea valorii totale anuale a cheltuielilor cu operarea Serviciului la numărul estimat de călătorii în cadrul Serviciului.

Numărul de călătorii pe fiecare traseu din configurația de trasee propusă a fost estimat având în vedere evaluarea cerințelor de mobilitate la nivelul localităților din cadrul ADI NORD TRANS:

- deplasările efectuate în mod regulat de angajații care fac naveta între comune / orașe și municipiul Mediaș;
- deplasările efectuate în mod regulat de elevii din comune / oraș care fac naveta la unitățile de învățământ din municipiul Mediaș;
- deplasările efectuate de călătorii ocazionali între comune / orașe și municipiul Mediaș pentru alte interese personale decât cele de muncă și școală;
- deplasările efectuate pe traseele propuse de călătorii din municipiul Mediaș (în interiorul localității) – au fost luate în calcul 5 călătorii / km în concordanță cu nr. de călătorii rezultat pe km la nivelul serviciului public de transport călători de la nivelul municipiului Mediaș (pentru perioada 01.01.2024-30.11.2024 la un număr de 749.421 de km efectuați s-au înregistrat un număr de 3.429.062 călătorii, ceea ce conduce la o medie de 4,58 călătorii / 1 km efectuat.

Tabel 21 - Număr estimate anual de călătorii pe traseele din cadrul Serviciului la nivelul ADI NORD TRANS

Cod traseu	Descriere traseu	Nr. estimat anual de călătorii pe relația oraș/comună – municipiul Mediaș	Nr. estimat anual de călătorii pe traseu în interiorul municipiului Medias	Număr total estimat anual de călătorii / traseu
T100	MEDIAȘ - BLĂJEL	61.997	29.822	91.819
T110	MEDIAȘ - DÂRLOS - CURCIU	88.101	57.788	145.889
T120	MEDIAȘ - ALMA - GIACĂȘ	103.763	34.660	138.424
T130	MEDIAȘ - DUMBRĂVENI - HOGHILAG	151.403	36.524	187.927
	<i>Dumbrăveni</i>	63.955		
	<i>Hoghilag</i>	87.448		
T140	MEDIAȘ - BIERTAN - RICHÎȘ	38.554	36.020	74.574
T150	MEDIAȘ - BRATEIU	85.491	55.607	141.098
T160	MEDIAȘ - AȚEL	64.005	42.319	106.324
T170	MEDIAȘ - MOȘNA - BÂRGHIȘ	115.460	61.924	177.384
	<i>Moșna</i>	74.673		
	<i>Bârghiș</i>	40.788		
T180	MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT	166.413	32.402	198.815
T190	MEDIAȘ - VALEA VIILOR - MOTIȘ	57.730	43.308	101.038
	<i>Valea Viilor</i>	41.666		
	<i>Copșa Mică</i>	16.064		
T200	MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU	51.706	27.008	78.714
	<i>Axente Sever</i>	35.140		
	<i>Copșa Mică</i>	16.566		
T210	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - ȘOROȘTIN	56.416	27.008	83.424
	<i>Șeica Mică</i>	40.160		
	<i>Copșa Mică</i>	16.256		
T220	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - MICĂSASA	64.256	27.008	91.264
	<i>Micășasa</i>	47.690		
	<i>Copșa Mică</i>	16.566		
Nr. total estimat anual de călătorii				1.616.693

Tariful mediu lei/călătorie rezultat având în vedere nr. estimat anual de călătorii pe fiecare dintre cele 13 trasee, este după cum urmează:

Traseu: T100 MEDIAȘ - BLĂJEL

Total cheltuieli	535.995,41
Număr total de km planificați anual	36.807,12
Număr estimat anual de călătorii	91.819
Tarif mediu (lei/călătorie)	5,84
T.V.A	1,11
Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie)	6,95

Traseu: T110 MEDIAȘ - DÂRLOS – CURCIU

Total cheltuieli	754.406,15
Număr estimat anual de călătorii	145.889
Tarif mediu (lei/călătorie)	5,17
T.V.A	0,98
Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie)	6,15

Traseu: T120 MEDIAȘ - ALMA – GIACĂȘ

Total cheltuieli	987.255,33
Număr estimat anual de călătorii	138.424
Tarif mediu (lei/călătorie)	7,13
T.V.A	1,36
Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie)	8,49

Traseu: T130 MEDIAȘ - DUMBRĂVENI – HOGHILAG

Total cheltuieli eligibile	968.550,47
Număr estimat anual de călătorii	187.927
Tarif mediu (lei/călătorie)	5,15
T.V.A	0,98
Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie)	6,13

Traseu: T140 MEDIAȘ - BIERTAN – RICHÎȘ

Total cheltuieli	1.323.126,27
Număr estimat anual de călătorii	74.574
Tarif mediu (lei/călătorie)	17,74
T.V.A	3,37
Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie)	21,11

Traseu: T150 MEDIAȘ – BRATEIU

Total cheltuieli	615.674,52
Număr estimat anual de călătorii	141.098
Tarif mediu (lei/călătorie)	4,36
T.V.A	0,83
Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie)	5,19

Traseu: T160 MEDIAȘ – AȚEL

Total cheltuieli	786.288,54
Număr estimat anual de călătorii	106.324
Tarif mediu (lei/călătorie)	7,40
T.V.A	1,41
Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie)	8,80

Traseu: T170 MEDIAȘ - MOȘNA – BÂRGHIȘ

Total cheltuieli	1.094.500,94
Număr estimat anual de călătorii	177.384
Tarif mediu (lei/călătorie)	6,17
T.V.A	1,17
Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie)	7,34

Traseu: T180 MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT

Total cheltuieli	677.719,49
Număr estimat anual de călătorii	198.815
Tarif mediu (lei/călătorie)	3,41
T.V.A	0,65
Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie)	4,06

Traseu: T190 MEDIAȘ - VALEA VIILOR – MOTIȘ

Total cheltuieli	814.957,42
Număr estimat anual de călătorii	101.038
Tarif mediu (lei/călătorie)	8,07
T.V.A	1,53
Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie)	9,60

Traseu: T200 MEDIAȘ - AXENTE SEVER – AGÂRBICIU

Total cheltuieli	539.728,20
Număr estimat anual de călătorii	78.714
Tarif mediu (lei/călătorie)	6,86
T.V.A	1,30
Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie)	8,16

Traseu: T210 MEDIAȘ - COPȘA MICĂ – ȘOROȘTIN

Total cheltuieli	1.044.515,41
Număr estimat anual de călătorii	83.424
Tarif mediu (lei/călătorie)	12,52
T.V.A	2,38
Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie)	14,90

Traseu: T220 MEDIAȘ - COPȘA MICĂ – MICĂSASA

Total cheltuieli	836.190,53
Număr estimat anual de călătorii	91.264
Tarif mediu (lei/călătorie)	9,16
T.V.A	1,74
Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie)	10,90

Tarif mediu lei/călătorie pe întreaga rețea de 13 trasee

Total cheltuieli	10.978.908,67
Număr estimat anual de călătorii	1.616.693,01
Tarif mediu (lei/călătorie)	6,79
T.V.A	1,29
Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie)	8,08

Tariful mediu lei cu TVA inclus/călătorie rezultat pe întreaga configurație de trasee propusă a Serviciului este de 8,08 lei dar tarifele medii lei/călătorie rezultate pe trasee comportă diferențe semnificative, variind de la minime de 4,06 lei pe traseul Mediaș – Târnava Sat, de 5,19 lei pe traseul Mediaș-Brateiu la maxime de 21,11 lei pe traseul Mediaș-Biertan-Richiș și de 14,90 lei pe traseul Mediaș-Copșa Mică-Șoroștin, astfel cum rezultă și din centralizatorul următor:

Tabel 22 – Tarif mediu lei/călătorie rezultat pe trasee

Cod traseu	Descriere traseu	Nr. km pe sens	Tarif mediu lei/călătorie cu TVA inclus
T100	MEDIAȘ - BLĂJEL	9,38	6,95
T110	MEDIAȘ - DÂRLOS - CURCIU	14,34 (7,14)	6,15
T120	MEDIAȘ - ALMA - GIACĂȘ	23,7 (19,05)	8,49
T130	MEDIAȘ - DUMBRĂVENI - HOGHILAG	23,28 (20,38)	6,13
T140	MEDIAȘ - BIERTAN - RICHIS	38,29 (25,36)	21,11
T150	MEDIAȘ - BRATEIU	15,29 (6,19)	5,19
T160	MEDIAȘ - AȚEL	15,05	8,80
T170	MEDIAȘ - MOȘNA - BÂRGHIȘ	28,44 (9,94)	7,34
T180	MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT	8,51 (6,95)	4,06
T190	MEDIAȘ - VALEA VIILOR - MOTIȘ	20,92 (15,71)	9,60
T200	MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU	18,47	8,16
T210	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - ȘOROȘTIN	37,37	14,90
T220	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - MICĂSASA	29,57	10,90

Diferențele mari între tarifele medii lei/călătorie sunt determinate de 2 elemente: lungimea traseului și numărul anual estimat de călătorii, număr de călătorii care pe traseele de lungime mai redusă (până

în limita a 15 km pe sens) este mai mare. Cele mai mari tarife de călătorie au rezultat pe trasele ce depășesc 30 de km pe sens: traseul Mediaș-Biertan-Richiș cu o lungime a cursei de 76,58 km, traseul Mediaș-Copșa Mică-Șoroștin cu o lungime a cursei de 74,74 și traseul Mediaș-Copșa Mică-Micăsasa cu o lungime a cursei de 59,14 km.

Având în vedere diferențele mari ale tarifelor la călătorie obținute pe trasee, nu este fezabilă / oportună și nici "etică" considerarea unitară în stabilirea tarifelor la bilete pe traseele a tarifului mediu lei/călătorie rezultat (8,08 lei) pe rețeaua de trasee. Există diferențe mari între trasee în ce privește costurile de operare determinate de lungimea acestora dar și a numărului potențial de călătorii la nivelul acestora: localitățile aflate în proximitatea centrului urban polarizator – municipiul Mediaș pe o rază de 15-16 km sunt în măsură să genereze mai multe călătorii și costuri mai reduse de operare.

Așadar propunerea de tarife de călătorie va avea în vedere tarife diferențiate aplicate pe trasee pornind de la tariful mediu lei/călătorie obținut pe fiecare traseu și de lungimea călătoriei.

În contextul de față, în care vorbim de **implementarea și dezvoltarea unui serviciu public de transport local nou înființat** la nivelul zonei funcționale a unei asociații de dezvoltare intercomunitară, tarifele de transport percepute trebuie **să fie atractive, să aibă în vedere nivelul de suportabilitate financiară a viitorilor utilizatori ai Serviciului și totodată să asigure un echilibru între sustenabilitatea financiară și accesibilitatea pentru cetățeni** (utilizatori).

La nivelul serviciului public de transport local de la nivelul municipiului Mediaș, valoarea unui bilet 2 călătorii este 5 lei, valoarea integrală a titlului de călătorie fiind 9,28 lei, diferența de tarif fiind de 4,28. Pentru 1 călătorie tariful rezultat este 2,5 lei la o valoare integrală de 4,64 (așadar tariful perceput este în procent de 53,87% din valoarea integrală).

Autoritatea contractantă este liberă să stabilească tarifele de călătorie pentru serviciile publice de transport pe care Operatorul le va aplica călătorilor. Tarifele ce pot fi aplicate călătorilor sunt:

- a) tarif de călătorie stabilit de către Autoritatea Contractantă la nivelul tarifului mediu pe călătorie oferat/estimat și fundamentat de către Operator în conformitate cu prevederile Ordinului președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 cu modificările și completările ulterioare, caz în care călătorii plătesc contravaloarea totală a serviciului de transport;
- b) tarif de călătorie, stabilit și impus unilateral de către Autoritatea contractantă pe criterii sociale pentru toți călătorii, fără a fi necesară fundamentarea nivelului acestuia, caz în care călătorii plătesc un tarif sub nivelul costurile reale iar operatorul este îndreptățit să încaseze Compensația și, după caz, Diferențele de tarif aferente gratuităților și tarifelor reduse stabilite pentru anumite categorii de persoane;
- c) tarif de călătorie cu valoare redusă, stabilit de către autoritatea competentă pe criterii de protecție socială pentru anumite categorii de călători, fără a fi necesară fundamentarea nivelului acestuia, caz în care operatorul este îndreptățit să încaseze Diferențele de tarif până la nivelul tarifului de călătorie aplicat și, după caz, Compensația cuvenită pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, implicit din aplicarea tarifului de călătorie prevăzut la lit. b).

În cadrul Serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

INTERCOMUNITARĂ "NORD TRANS" se propun tarife de călătorie stabilite pe criterii sociale pentru toți călătorii, caz în care călătorii plătesc un tarif sub nivelul costurile reale iar operatorul este îndreptățit să încaseze Compensația și, după caz, Diferențele de tarif aferente gratuităților și tarifelor reduse stabilite pentru anumite categorii de persoane.

Tabel 23 – Tarife de călătorie valori maxime propuse pe trasee

Cod traseu	Descriere traseu	Tarif mediu lei/călătorie cu TVA inclus - rezultat	Valoare maximă propusă tarif de călătorie/traseu	Diferența de compensat
T100	MEDIAȘ - BLĂJEL	6,95	3,00	3,95
T110	MEDIAȘ - DÂRLOS - CURCIU	6,15	3,00	3,15
T120	MEDIAȘ - ALMA - GIACĂȘ	8,49	4,00	4,49
T130	MEDIAȘ - DUMBRĂVENI - HOGHILAG	6,13	4,00	2,13
T140	MEDIAȘ - BIERTAN - RICHÎȘ	21,11	8,00	13,11
T150	MEDIAȘ - BRATEIU	5,19	3,00	2,19
T160	MEDIAȘ - AȚEL	8,80	4,00	4,80
T170	MEDIAȘ - MOȘNA - BÂRGHIȘ	7,34	5,00	2,34
T180	MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT	4,06	3,00	1,06
T190	MEDIAȘ - VALEA VIILOR - MOTIȘ	9,60	5,00	4,60
T200	MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU	8,16	4,00	4,16
T210	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - ȘOROȘTIN	14,90	8,00	6,90
T220	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - MICĂSASA	10,90	7,00	3,90

Pentru fiecare traseu, se propune un tarif al călătoriei în interiorul municipiului Mediaș de 2,5 lei, tarif de călătorie practicat la ora actuală la nivelul serviciului de transport local din municipiul Mediaș, astfel încât să se asigure o aceeași accesibilitate la tarif pentru călătorii de la nivelul municipiului.

Tarife de călătorie propuse pe trasee (relații de transport) în cadrul Serviciului public de transport local de călători în cadrul zonei funcționale a ADI NORD TRANS

Tarife bilete

Traseu T100 MEDIAȘ - BLĂJEL

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Bilet 1 călătorie (în Mediaș și între stații în cadrul aceleiași unități administrativ teritoriale)	2,5
Bilet 1 călătorie – Mediaș - Blăjel	3

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Traseu T110 MEDIAȘ - DÂRLOS – CURCIU

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Bilet 1 călătorie (în Mediaș și între stații în cadrul aceleiași unități administrativ teritoriale)	2,5
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Dârlos	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Curciu	3

Traseu T120 MEDIAȘ - ALMA – GIACĂȘ

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Bilet 1 călătorie (în Mediaș și între stații în cadrul aceleiași unități administrativ teritoriale)	2,5
Bilet 1 călătorie – Mediaș - Dârlos	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș - Șmig	4
Bilet 1 călătorie – Mediaș - Alma	4
Bilet 1 călătorie – Mediaș - Giacăș	4
Bilet 1 călătorie – între stații din localități aparținând de unități administrativ-teritoriale diferite (cu excepția Mediaș)	4

Traseu T130 MEDIAȘ - DUMBRĂVENI – HOGHILAG

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Bilet 1 călătorie (în Mediaș și între stații în cadrul unei unități administrativ teritoriale)	2,5
Bilet 1 călătorie – Mediaș - Brateiu	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Ram. Ațel	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Șaroș pe Târnave	4
Bilet 1 călătorie – Mediaș - Dumbrăveni	4
Bilet 1 călătorie – Mediaș - Hoghilag	4
Bilet 1 călătorie – între stații din localități aparținând de unități administrativ-teritoriale diferite (cu excepția Mediaș)	4

Traseu T140 MEDIAȘ - BIERTAN - RICHÎȘ

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Bilet 1 călătorie (în Mediaș și între stații în cadrul unei unități administrativ teritoriale)	2,5
Bilet 1 călătorie – Mediaș - Brateiu	3

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Bilet 1 călătorie – Mediaș – Ram. Ațel	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Șaroș pe Târnave	4
Bilet 1 călătorie – Mediaș - Biertan	8
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Copșa Mare	8
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Richiș	8
Bilet 1 călătorie – între stații din localități aparținând de unități administrativ-teritoriale diferite (cu excepția Mediaș)	8

Traseu T150 MEDIAȘ – BRATEIU

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Bilet 1 călătorie (în Mediaș și între stații în cadrul unei unități administrativ teritoriale)	2,5
Bilet 1 călătorie – Mediaș - Buzd	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Brateiu	3

Traseu T160 MEDIAȘ – AȚEL

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Bilet 1 călătorie (în Mediaș și între stații în cadrul unei unități administrativ teritoriale)	2,5
Bilet 1 călătorie – Mediaș - Brateiu	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Ațel	4
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Ram. Dupuș	4
Bilet 1 călătorie – între stații din localități aparținând de unități administrativ-teritoriale diferite (cu excepția Mediaș)	4

Traseu T170 MEDIAȘ - MOȘNA - BÂRGHIȘ

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Bilet 1 călătorie (în Mediaș și între stații în cadrul unei unități administrativ teritoriale)	2,5
Bilet 1 călătorie – Mediaș - Moșna	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Alma Vii	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Pelișor	5
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Bârghiș	5
Bilet 1 călătorie – între stații din localități aparținând de unități administrativ-teritoriale diferite (cu excepția Mediaș)	5

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Traseu T180 MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Bilet 1 călătorie (în Mediaș și între stații în cadrul unei unități administrativ teritoriale)	2,5
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Colonia Târnava	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Târnava	3

Traseu T190 MEDIAȘ - VALEA VIILOR – MOTIȘ

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Bilet 1 călătorie (în Mediaș și între stații în cadrul unei unități administrativ teritoriale)	2,5
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Colonia Târnava	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Copșa Sat	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Valea Viilor	5
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Motiș	5
Bilet 1 călătorie – între stații din localități aparținând de unități administrativ-teritoriale diferite (cu excepția Mediaș)	5

Traseu T200 MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Bilet 1 călătorie (în Mediaș și între stații în cadrul unei unități administrativ teritoriale)	2,5
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Colonia Târnava	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Copșa Sat	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Copșa Mică	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Axente Sever	4
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Agârbiciu	4
Bilet 1 călătorie – între stații din localități aparținând de unități administrativ-teritoriale diferite (cu excepția Mediaș)	4

Traseu T210 MEDIAȘ - COPȘA MICĂ – ȘOROȘTIN

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Bilet 1 călătorie (în Mediaș și între stații în cadrul unei unități administrativ teritoriale)	2,5
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Colonia Târnavă	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Copșa Sat	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Copșa Mică	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Șeica Mică	8
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Țapu	8
Bilet 1 călătorie – Mediaș - Șoroștin	8
Bilet 1 călătorie – între stații din localități aparținând de unități administrativ-teritoriale diferite (cu excepția Mediaș)	8

Traseu T220 MEDIAȘ - COPȘA MICĂ – MICĂSASA

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Bilet 1 călătorie (în Mediaș și între stații în cadrul unei unități administrativ teritoriale)	2,5
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Colonia Târnavă	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Copșa Sat	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Copșa Mică	3
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Șeica Mică Ramificație	7
Bilet 1 călătorie – Mediaș – Țapu Ramificație	7
Bilet 1 călătorie – Mediaș - Micăsasa	7
Bilet 1 călătorie – între stații din localități aparținând de unități administrativ-teritoriale diferite (cu excepția Mediaș)	7

În ce privește tarifele la abonamente lunare propuse acestea sunt calculate la o valoare a 40 de călătorii pe lună, la un tarif al călătoriei redus la 50%. Exemplificativ, pentru tarifele de călătorie maximele propuse pe trasee, valoarea abonamentelor pe trasee este următoarea:

Tabel 24 – Tarife propuse la abonamente pe trasee

Cod traseu	Descriere traseu	Valoare maximă propusă tarif de călătorie/traseu	Valoare abonament lunar/traseu
T100	MEDIAȘ - BLĂJEL	3,00	60,00
T110	MEDIAȘ - DÂRLOS - CURCIU	3,00	60,00
T120	MEDIAȘ - ALMA - GIACĂȘ	4,00	80,00
T130	MEDIAȘ - DUMBRĂVENI - HOGHILAG	4,00	80,00
T140	MEDIAȘ - BIERTAN - RICHÎȘ	8,00	160,00
T150	MEDIAȘ - BRATEIU	3,00	60,00
T160	MEDIAȘ - AȚEL	4,00	80,00
T170	MEDIAȘ - MOȘNA - BÂRGHIȘ	5,00	100,00
T180	MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT	3,00	60,00
T190	MEDIAȘ - VALEA VIIOR - MOTIȘ	5,00	100,00
T200	MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU	4,00	80,00
T210	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - ȘOROȘTIN	8,00	160,00
T220	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - MICĂSASA	7,00	140,00

Pentru abonamentele lunare pe trasee, la nivelul municipiului Mediaș, valoarea propusă este de 50 lei, valoare percepută a abonamentului lunar în cadrul serviciului de transport public din municipiul Mediaș.

Tarife abonamente

Traseu T100 MEDIAȘ - BLĂJEL

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Abonament lunar nominal (în Mediaș și între stații în cadrul aceleiași unități administrativ teritoriale)	50
Abonament lunar nominal – Mediaș - Blăjel	60

Traseu T110 MEDIAȘ - DÂRLOS – CURCIU

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Abonament lunar nominal (în Mediaș și între stații în cadrul aceleiași unități administrativ teritoriale)	50
Abonament lunar nominal – Mediaș – Dârlos/Curciu	60

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Traseu T120 MEDIAȘ - ALMA – GIACĂȘ

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Abonament lunar nominal (în Mediaș și între stații în cadrul aceleiași unități administrativ teritoriale)	50
Abonament lunar nominal – Mediaș – Dârlos	60
Abonament lunar nominal – Mediaș – Șmig/Alma/Giacăș	80

Traseu T130 MEDIAȘ - DUMBRĂVENI – HOGHILAG

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Abonament lunar nominal (în Mediaș și între stații în cadrul aceleiași unități administrativ teritoriale)	50
Abonament lunar nominal – Mediaș - Brateiu	60
Abonament lunar nominal – Mediaș – Șaroș pe Târnave/Dumbrăveni	80
Abonament lunar nominal – Mediaș - Hoghilag	80

Traseu T140 MEDIAȘ - BIERTAN - RICHÎȘ

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Abonament lunar nominal (în Mediaș și între stații în cadrul aceleiași unități administrativ teritoriale)	50
Abonament lunar nominal – Mediaș - Brateiu	60
Abonament lunar nominal – Mediaș – Șaroș pe Târnave	80
Abonament lunar nominal – Mediaș – Biertan/Copșa Mare/Richiș	160

Traseu T150 MEDIAȘ – BRATEIU

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Abonament lunar nominal (în Mediaș și între stații în cadrul aceleiași unități administrativ teritoriale)	50
Abonament lunar nominal – Mediaș – Buzd / Brateiu	60

Traseu T160 MEDIAȘ – AȚEL

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Abonament lunar nominal (în Mediaș și între stații în cadrul aceleiași unități administrativ teritoriale)	50
Abonament lunar nominal – Mediaș – Brateiu	60
Abonament lunar nominal – Mediaș – Ațel	80

Traseu T170 MEDIAȘ - MOȘNA - BÂRGHIȘ

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Abonament lunar nominal (în Mediaș și între stații în cadrul aceleiași unități administrativ teritoriale)	50
Abonament lunar nominal – Mediaș – Moșna/Alma Vii	60
Abonament lunar nominal – Mediaș – Pelișor/Bârghiș	100

Traseu T180 MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Abonament lunar nominal (în Mediaș și între stații în cadrul aceleiași unități administrativ teritoriale)	50
Abonament lunar nominal – Mediaș – Colonia Târnava/Târnava	60

Traseu T190 MEDIAȘ - VALEA VIILOR – MOTIȘ

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Abonament lunar nominal (în Mediaș și între stații în cadrul aceleiași unități administrativ teritoriale)	50
Abonament lunar nominal – Mediaș – Colonia Târnava	60
Abonament lunar nominal – Mediaș – Copșa Sat	60
Abonament lunar nominal – Mediaș – Valea Viilor/Motiș	100

Traseu T200 MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Abonament lunar nominal (în Mediaș și între stații în cadrul aceleiași unități administrativ teritoriale)	50
Abonament lunar nominal – Mediaș – Colonia Târnava	60
Abonament lunar nominal – Mediaș – Copșa Sat/Copșa Mică	60
Abonament lunar nominal – Mediaș – Axente Sever/Agârbiciu	80

Traseu T210 MEDIAȘ - COPȘA MICĂ – ȘOROȘTIN

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Abonament lunar nominal (în Mediaș și între stații în cadrul aceleiași unități administrativ teritoriale)	50
Abonament lunar nominal – Mediaș – Colonia Târnava	60
Abonament lunar nominal – Mediaș – Copșa Sat/Copșa Mică	60
Abonament lunar nominal – Mediaș – Șeica Mică/Țapu/Șoroștin	160

Traseu T220 MEDIAȘ - COPȘA MICĂ – MICĂSASA

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Abonament lunar nominal (în Mediaș și între stații în cadrul aceleiași unități administrativ teritoriale)	50
Abonament lunar nominal – Mediaș – Colonia Târnava	60
Abonament lunar nominal – Mediaș – Copșa Sat/Copșa Mică	60
Abonament lunar nominal – Mediaș - Micăsasa	140

Categorii de pasageri care beneficiază de gratuități și reduceri la transportul în comun

Anumite categorii de utilizatori pot beneficia de facilități și reduceri la transportul public, în conformitate cu prevederile legale în vigoare. Legislația în vigoare care reglementează protecția socială include:

- Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, cu modificările și completările ulterioare – art. 2, art. 7, art. 23, art. 94;
- Legea nr. 341/2004 legea recunoștinței față de eroii martiri și luptătorii care au contribuit la

Victoria Revoluției române din decembrie 1989 – art. 5 lit. f;

- Legea nr. 189/2000 privind aprobarea OG nr. 105/1999 pentru modificarea și completarea Decretului – Lege nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice – art. 1, art. 5 lit b.;
- Legea nr. 44/1994 privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și văduvelor de război, modificată și completată de Legea nr. 167/2002 – art. 1, art. 2, art. 16 lit. b.

Pentru municipiul Mediaș, având în vedere că în cadrul transportului public local de la nivelul municipiului sunt prevăzute gratuități pentru anumite categorii de utilizatori și abonamente speciale, valoarea acestora va fi menținută la același nivel.

Categoriile de pasageri care beneficiază de gratuități și reduceri la transportul în comun în municipiul Mediaș

Categoria socială/Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială
Veterani de război și vădulele acestora	100%	50	Legea nr. 44/1994 privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și văduvelor de război, modificată și completată de Legea nr. 167/2002
Persoane ce au fost persecutate politic din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum și celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri	100%	50	Decretul – Lege nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice
Luptatorii care au contribuit la victoria revoluției romane din decembrie 1989 și urmașii acestora	100%	50	Legea nr. 341/2004 legea recunoștinței față de eroii martiri și luptătorii care au contribuit la Victoria Revoluției române din decembrie 1989
Persoanele persecutate de către regimurile instaurate în România cu începere de la 6 septembrie 1940 până la 6 martie 1945 din motive etnice	100%	50	Legea nr. 189/2000 privind aprobarea OG nr. 105/1999 pentru modificarea și completarea Decretului – Lege nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice
Persoane cu handicap și însoțitorii acestora	100%	50	Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

			handicap, cu modificările și completările ulterioare
Pensionari cu domiciliul în Municipiul Mediaș	100%	50	HCL Mediaș
Elevi cu domiciliul în Municipiul Mediaș	100%	50	HCL Mediaș

Pentru celelalte unități administrativ-teritoriale din cadrul ADI NORD TRANS protecția socială va avea în vedere gratuități la abonamente pentru:

- elevii cu domiciliul în aceste localități și care sunt înscriși la o unitate de învățământ din municipiul Mediaș și
- persoanele cu handicap și însoțitorii acestora cu domiciliul în localitățile respective

Decontarea valorii abonamentelor pentru elevi se va realiza în baza prevederilor Legii nr. 198 din 4 iulie 2023 a învățământului preuniversitar și a Normelor metodologice din 8 septembrie 2023 privind acordarea gratuității la transportul public rutier local și metropolitan rutier, transportul public rutier județean și interjudețean pentru elevi, prin Inspectoratul Școlar Județean de la bugetul de stat.

Decontarea valorii abonamentelor pentru persoanele cu handicap și însoțitorii acestora se face prin Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Sibiu de la bugetul de stat.

Tarife abonamente speciale

Traseu T100 MEDIAȘ - BLĂJEL

Tipul	Valoare
	(lei cu TVA)
Abonament special pensionari (în Mediaș)	50
Abonament special conform legislației naționale în vigoare*(în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi (în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi – Mediaș - Blăjel	60
Abonament special persoane cu handicap - Mediaș - Blăjel	60

Traseu T110 MEDIAȘ - DÂRLOS – CURCIU

Tipul	Valoare
	(lei cu TVA)
Abonament special pensionari (în Mediaș)	50
Abonament special conform legislației naționale în vigoare*(în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi (în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Dârlos/Curciu	60

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Abonament special persoane cu handicap - Mediaș – Dârlos/Curciu	60
---	----

Traseu T120 MEDIAȘ - ALMA – GIACĂȘ

Tipul	Valoare
	(lei cu TVA)
Abonament special pensionari (în Mediaș)	50
Abonament special conform legislației naționale în vigoare*(în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi (în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Dârlos	60
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Șmig/Alma/Giacăș	80
Abonament special persoane cu handicap – Mediaș – Dârlos	60
Abonament special persoane cu handicap – Mediaș – Șmig/Alma/Giacăș	80

Traseu T130 MEDIAȘ - DUMBRĂVENI – HOGHILAG

Tipul	Valoare
	(lei cu TVA)
Abonament special pensionari (în Mediaș)	50
Abonament special conform legislației naționale în vigoare*(în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi (în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi – Mediaș - Brateiu	60
Abonament special persoane cu handicap - Mediaș - Brateiu	60
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Șaroș pe Târnave/Dumbrăveni	80
Abonament special persoane cu handicap – Mediaș – Șaroș pe Târnave/Dumbrăveni	80
Abonament 1 lună elevi – Mediaș - Hoghilag	80
Abonament special persoane cu handicap - Mediaș - Hoghilag	80

Traseu T140 MEDIAȘ - BIERTAN - RICHÎȘ

Tipul	Valoare
	(lei cu TVA)
Abonament special pensionari (în Mediaș)	50
Abonament special conform legislației naționale în vigoare*(în Mediaș)	50

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Abonament 1 lună elevi (în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi – Mediaș - Brateiu	60
Abonament special persoane cu handicap – Mediaș - Brateiu	60
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Șaroș pe Târnave	80
Abonament special persoane cu handicap – Mediaș – Șaroș pe Târnave	80
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Biertan/Copșa Mare/Richiș	160
Abonament special persoane cu handicap - Mediaș – Biertan/Copșa Mare/Richiș	160

Traseu T150 MEDIAȘ – BRATEIU

Tipul	Valoare
	(lei cu TVA)
Abonament special pensionari (în Mediaș)	50
Abonament special conform legislației naționale în vigoare*(în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi (în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Buzd / Brateiu	60
Abonament special persoane cu handicap - Mediaș – Buzd / Brateiu	60

Traseu T160 MEDIAȘ – AȚEL

Tipul	Tarif suportat de beneficiar
	(lei cu TVA)
Abonament special pensionari (în Mediaș)	50
Abonament special conform legislației naționale în vigoare*(în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi (în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Brateiu	60
Abonament special persoane cu handicap – Mediaș – Brateiu	60
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Ațel	80
Abonament special persoane cu handicap - Mediaș – Ațel	80

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Traseu T170 MEDIAȘ - MOȘNA - BÂRGHIȘ

Tipul	Valoare
	(lei cu TVA)
Abonament special pensionari (în Mediaș)	50
Abonament special conform legislației naționale în vigoare*(în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi (în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Moșna/Alma Vii	60
Abonament special persoane cu handicap – Mediaș – Moșna/Alma Vii	60
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Pelișor/Bârghiș	100
Abonament special persoane cu handicap – Mediaș – Pelișor/Bârghiș	100

Traseu T180 MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT

Tipul	Valoare
	(lei cu TVA)
Abonament special pensionari (în Mediaș)	50
Abonament special conform legislației naționale în vigoare*(în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi (în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Colonia Târnava/Târnava	60
Abonament special persoane cu handicap – Mediaș – Colonia Târnava/Târnava	60

Traseu T190 MEDIAȘ - VALEA VIILOR – MOTIȘ

Tipul	Valoare
	(lei cu TVA)
Abonament special pensionari (în Mediaș)	50
Abonament special conform legislației naționale în vigoare*(în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi (în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Colonia Târnava	60
Abonament special persoane cu handicap – Mediaș – Colonia Târnava	60

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Copșa Sat	60
Abonament 1 lună elev – Mediaș – Valea Viilor/Motiș	100
Abonament special persoane cu handicap - Mediaș – Valea Viilor/Motiș	100

Traseu T200 MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU

Tipul	Valoare
	(lei cu TVA)
Abonament special pensionari (în Mediaș)	50
Abonament special conform legislației naționale în vigoare*(în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi (în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Colonia Târnava	60
Abonament special persoane cu handicap – Mediaș – Colonia Târnava	60
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Copșa Sat/Copșa Mică	60
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Axente Sever/Agârbiciu	80
Abonament special persoane cu handicap – Mediaș – Axente Sever/Agârbiciu	80

Traseu T210 MEDIAȘ - COPȘA MICĂ – ȘOROȘTIN

Tipul	Valoare
	(lei cu TVA)
Abonament special pensionari (în Mediaș)	50
Abonament special conform legislației naționale în vigoare*(în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi (în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Colonia Târnava	60
Abonament special persoane cu handicap - Mediaș – Colonia Târnava	60
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Copșa Sat/Copșa Mică	60
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Șeica Mică/Țapu/Șoroștin	160
Abonament special persoane cu handicap - Mediaș – Șeica Mică/Țapu/Șoroștin	160

Traseu T220 MEDIAȘ - COPȘA MICĂ – MICĂSASA

Tipul	Valoare
-------	---------

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

	(lei cu TVA)
Abonament special pensionari (în Mediaș)	50
Abonament special conform legislației naționale în vigoare*(în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi (în Mediaș)	50
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Colonia Târnava	60
Abonament special persoane cu handicap – Mediaș – Colonia Târnava	60
Abonament 1 lună elevi – Mediaș – Copșa Sat/Copșa Mică	60
Abonament 1 lună elevi – Mediaș - Micăsasa	140
Abonament special persoane cu handicap - Mediaș - Micăsasa	140

Estimare venituri din operarea Serviciului public de transport persoane la nivelul zonei funcționale a ADI NORD TRANS

Estimarea veniturilor la nivelul Serviciului are în vedere următoarele elemente:

- tarifele de transport propuse pe trasee la bilete și abonamente;
- numărul de călătorii efectuate în baza biletului;
- numărul de călătorii efectuate în baza abonamentului de persoanele navetiste
- numărul de călătorii efectuate în baza abonamentului de elevii care fac naveta
- numărul de călătorii efectuate în baza abonamentului de persoanele cu handicap și însoțitorii acestora.

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Tabel 25 – Estimare venituri anuale pe trasee

Cod traseu	Descriere traseu	Venituri din bilete bilete pe traseu - lei	Venituri bilete în Mediaș - lei	Venituri totale din bilete - lei	Venituri totale din abonamente - lei	Total venituri din bilete și abonamente - lei	Diferența de tarif abonamente elevi - lei	Diferența de tarif abonamente persoane cu handicap - lei
T100	MEDIAȘ - BLĂJEL	29.367	74.556	103.923	26.640	130.563	21.600	2.160
T110	MEDIAȘ - DÂRLOS - CURCIU	15.662	144.469	160.132	54.000	214.132	27.000	1.440
T120	MEDIAȘ - ALMA - GIACĂȘ	78.312	86.651	164.963	67.200	232.163	36.000	8.640
T130	MEDIAȘ - DUMBRĂVENI - HOGHILAG	117.468	91.310	208.778	62.400	271.178	82.800	6.720
T140	MEDIAȘ - BIERTAN - RICHÎȘ	48.192	90.050	138.242	38.400	176.642	43.200	7.680
T150	MEDIAȘ - BRATEIU	29.367	139.018	168.385	28.800	197.185	37.800	4.320
T160	MEDIAȘ - AȚEL	25.100	105.798	130.898	48.960	179.858	28.080	1.920
T170	MEDIAȘ - MOȘNA - BÂRGHIȘ	62.750	154.810	217.560	74.400	291.960	48.780	5.040
T180	MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT	195.780	81.006	276.786	46.800	323.586	27.000	28.800
T190	MEDIAȘ - VALEA VIILOR - MOTIȘ	35.140	108.271	143.411	63.840	207.251	29.700	4.800
T200	MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU	26.104	67.519	93.623	36.720	130.343	30.960	960
T210	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - ȘOROȘTIN	80.320	67.519	147.839	33.840	181.679	68.400	19.200
T220	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - MICĂSASA	52.710	67.519	120.229	72.960	193.189	62.460	6.720
Total						2.729.728	543.780	98.400

Diferența dintre veniturile obținute pe trasee cu aplicarea unor tarife de transport care să facă serviciul public de transport local atractiv și suportabil din punct de vedere a costurilor pentru utilizatori **și valoarea cheltuielilor de operare impune mecanismul compensării Serviciului.**

Compensația de serviciu public

Modalitatea de calcul a compensației de serviciu public este următoarea, potrivit prevederilor Anexei unice din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007:

a. costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public sau cu un set de obligații de serviciu public impuse de autoritatea competentă/autoritățile competente, obligații conținute într-un contract de servicii publice și/sau într-o normă generală

minus

b. eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză

minus

c. sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză

plus

d. profit rezonabil

egal

c. efectul financiar net.

Compensația nu poate depăși o sumă care corespunde efectului financiar net echivalent cu totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării cu obligația de serviciu public asupra costurilor și veniturilor operatorului de serviciu public. Efectele se evaluează comparând situația în care obligația de serviciu public este îndeplinită cu situația care ar fi existat dacă obligația nu ar fi fost îndeplinită.

Compensația pentru serviciul delegat se calculează conform formulei:

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

Cheltuielile de exploatare eligibile se calculează conform formulei:

C unitar autobuze x Km efectivi autobuze

Valoarea Costului unitar autobuze, respectiv valoarea costului/km a fost fundamentată anterior în baza cheltuielilor de exploatare și a prestației de transport pe trasee pentru fiecare dintre anii de derulare ai contractului, valorile obținute urmând a fi preluate în calculul compensației.

Numărul de km realizați pe trasee a fost calculat pe baza lungimii traseelor și a numărului de curse din programul de transport pentru fiecare traseu și de zilele de circulație. Valorile rezultate au fost de asemenea, prezentate anterior, pe trasee și pe anii de derulare ai contractului de delegare.

Estimarea **veniturilor** operatorului asociate obligației de serviciu public pe trasee pe primul an de derulare a contractului a fost prezentată anterior, valorile obținute urmând a fi preluate în calculul compensației. Pentru următorii 2 ani de derulare (Anul 2 și Anul 3) a contractului de delegare se are în vedere o creștere anuală a veniturilor obținute din bilete și abonamente de 10% pe an, iar pe următorii ani o creștere de 5% având în vedere că serviciul nou implementat va fi în măsură să atragă un număr în creștere de utilizatori prin facilitățile furnizate și schimbarea distribuției modale (trecerea de la autovehiculul personal la transportul public nepoluant cu costuri reduse. Din practică, implementarea unui nou serviciu public de transport la nivelul unei zone, un serviciu bine planificat și

promovat poate duce la o creștere anuală a numărului de utilizatori între 5% și 20% în primii 3–5 ani. După această perioadă, creșterea tinde să se stabilizeze sau să încetinească. Spre exemplu, în Cluj-Napoca, extinderea rețelei de transport electric a dus la creșteri anuale de peste 10% în anumite perioade.

Profitul rezonabil reprezintă rata de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate respectiv și care ține seama de riscul / absența riscului suportat de către operatorul de serviciu public în virtutea intervenției autorității publice. Profitul rezonabil nu poate depăși rata SWAP a cărei scadență și monedă corespund duratei și monedei prevăzute în actul de atribuire, plus o primă de 100 de puncte de bază.

Pentru calculul compensației în cadrul contractului de delegare a gestiunii Serviciului la nivelul zonei funcționale a ADI NORD TRANS se propune un nivel al **profitului rezonabil** de 5,62% prin raportare la rata SWAP de 4,62% comunicată pe pagina <http://www.ajutordestat.ro/> a Consiliului Concurenței pentru perioada 01.01.2026-30.06.2026, pentru contractele cu durată de 10 ani, la care se adaugă 100 puncte procentuale.

Diferențele de tarif estimate în calculul compensației includ valorile estimate a abonamentelor pentru elevii navetiști înscriși la unități de învățământ din Municipiul Mediaș cu domiciliul în celelalte localități din cadrul ADI NORD TRANS care se decontează de la bugetul de stat prin Inspectoratul Școlar Județean și valorile estimate ale abonamentelor pentru persoanele cu handicap din localitățile tip comună și orașul Dumbrăveni care se decontează de la bugetul de stat prin Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Sibiu.

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Tabel 26 - Estimare valoare compensație – ani de derulare a contractului

Concept	Perioada contract								Total
Anul	An 1	An 2	An 3	An 4	An 5	An 6	An 7	An 8	
(Km)Nr total de Km efectuați	780.047,46	786.383,52	776.643,84	775.823,42	780.047,46	777.935,44	780.709,66	767.533,56	6.225.124,36
Autobuz									
(c unitar) Cost unitar per kilometru	14,07	14,42	15,04	15,51	15,89	24,6	16,84	17,64	16,75
Autobuz									
(I) Ch (Cost total) ((km) x (c unitar))	10.975.267,76	11.339.650,36	11.680.723,35	12.033.021,24	12.394.954,14	19.137.211,82	13.147.150,67	13.539.292,00	104.247.271,35
Autobuz									
(II) Pr (Profit rezonabil) (valoare)	735.342,94	759.756,57	782.608,46	806.212,42	830.461,93	1.282.193,19	880.859,10	907.132,56	6.984.567,18
Pr (Profit rezonabil) (procent)	6,70	6,70	6,70	6,70	6,70	6,70	6,70	6,70	
(III) V (Venituri din servicii de transport public), din care:	2.729.728,00	3.002.700,80	3.302.970,88	3.468.119,42	3.641.525,40	3.823.601,66	4.014.781,75	4.215.520,84	28.198.948,75
Venituri din vânzarea de titluri de călătorie	2.729.728,00	3.002.700,80	3.302.970,88	3.468.119,42	3.641.525,40	3.823.601,66	4.014.781,75	4.215.520,84	28.198.948,75
Alte venituri din prestarea serviciului public	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(C1) Compensație anuală (I+II-III) (Ch+Pr-V)	8.980.882,70	9.096.706,13	9.160.360,94	9.371.114,24	9.583.890,67	16.595.803,35	10.013.228,02	10.230.903,73	83.032.889,79
(C1a) Din care, Diferența de Tarif cuvenită Operatorului	642.180,00	642.180,00	642.180,00	642.180,00	642.180,00	642.180,00	642.180,00	642.180,00	5.137.440,00
Buget local									
Alte bugete	642.180,00	642.180,00	642.180,00	642.180,00	642.180,00	642.180,00	642.180,00	642.180,00	5.137.440,00
(C1b) Compensație de exploatare anuală (C1-C1a)	8.338.702,70	8.454.526,13	8.518.180,94	8.728.934,24	8.941.710,67	15.953.623,35	9.371.048,02	9.588.723,73	77.895.449,79

9. Nivelul minim al redevenței

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

În Anexa 2 CONTRACT-CADRU DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIILOR PUBLICE DE TRANSPORT PERSOANE a Ordinului comun ANRSC și ANAP 131/1401/2019, privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie, la CAPITOLUL 7:REDEVENȚA (se trece doar în cazul în care Entitatea contractantă pune la dispoziția Operatorului bunuri publice, prin proces-verbal de predare-preluare) se prevede:

”În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor publice puse la dispoziție de către proprietarul bunurilor, prevăzute în Anexa nr. 4, Operatorul se obligă să plătească Entității Contractante, conform prevederilor art. 29 alin. (11) lit. m) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, o redevență calculată anual similar amortizării, în procent de [...] % din valoarea totală anuală rămasă a bunurilor puse la dispoziție. La data semnării Contractului redevența anuală datorată de Operator este de [...] lei.”

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului prevede la art. 4 alin. 1 lit. c că prin contractele de servicii publice și normele generale se stabilesc “modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevențele aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și o rentabilitate adecvată a capitalului.”

În conformitate cu prevederile Legii 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice cu modificările și completările ulterioare, art. 29, alin. (11), pct. (m), „la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice **și gradul de suportabilitate al populației**. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul.”

În cadrul Contractul de Delegare a Gestiunii Serviciului de Transport Public Local prin Curse Regulate în Municipiul Mediaș nr. 1810/01.02.2019, încheiat între Municipiul Mediaș și operatorul de transport MEDITUR SA metodologia de calcul a redevenței se bazează pe contribuția anuală a administrației locale prin investiții și subvenții la valoarea de piață a bunurilor remise spre exploatare operatorului de transport.

Din punct de vedere teoretic, orice firma de tip comercial transformă:

- valorile materiale sau lichide (deținute la un moment oarecare)
- prin procesul de producție sau de prestație specific profilului firmei

- în valori materiale sau lichide (deținute la un moment ulterior).

Dacă diferența valorică între cele două momente – prezent minus trecut – este pozitivă, firma a obținut un profit (evident dacă diferența valorică între cele două momente este negativă firma a obținut o pierdere – dar datele istorice ale actualului operator de transport confirmă că s-au obținut cu perseverență profituri în urma exploatarea pieței călătoriilor din Municipiul Mediaș). În general cu cât valorile materiale și lichide sunt la un nivel mai mare cu atât nivelul profitului este mai mare. Trecerea de la o stare de bogăție (o valoare de piață mai mică) la o altă stare de bogăție (o valoare de piață mai mare) este guvernată de **eficiența procesului tehnologic** aplicat, cu alte cuvinte există o relație funcțională între ceea ce se deține și profit de forma:

$$PRF = fct(B) = \alpha \cdot B$$

unde :

PRF	este	profitul
B	-	valoarea medie de piață a firmei de-a lungul perioadei aflate sub analiza
α	-	cota parte din valoarea de piață

Mai în detaliu, această serie de aserțiuni ar face apel și la implicarea forței de muncă, în trecerea de la o stare la alta, dar contravaloarea activității salariaților este remunerată operațional și nu poate fi considerată ca parte a valorii de piață a firmei (care se poate vinde, cumpăra, falimenta, gaja, etc. fără să implice vinderea, cumpărarea, falimentarea sau gajarea forței de muncă).

În componența valorii B intră:

- bunurile materiale inițiale (cu plus) = BMA
- investițiile (cu plus) = INV
- lichiditățile (cu plus) = LIC
- datoriile (cu minus) = DAT

relația de mai sus devenind:

$$P = \alpha \cdot B = \alpha \cdot (BMA + INV + LIC - DAT)$$

și ca urmare cota parte α se poate determina ca fiind:

$$\alpha = \frac{PRF}{BMA + INV + LIC - DAT}$$

În cazul unui operator de transport urban de călători – care este o firmă comercială ce acționează într-un cadru dominat de elemente de protecție socială – își face simțită prezența și o intervenție exterioară firmei, intervenție materializată prin:

- ✓ investiții derulate de o altă entitate (administrația locală)
- ✓ lichidități acordate de aceeași entitate pentru acoperirea diferențelor de tarif cauzate de pensionari, elevi, studenți, persoane cu dizabilități, etc.

Valorile implicate de investițiile și lichiditățile menționate mai sus și-au adus însă contribuția la crearea profitului determinabil prin intermediul parametrului α ; cu alte cuvinte, entitatea care a remis operatorului de transport investițiile și subvențiile are dreptul la o compensație proporțională:

- ✓ cu valorile remise

✓ și cu parametrul α
 ceea ce revine la o redevență egală cu:

$$RED = \alpha \cdot (INV + LIC)$$

procedura calcularea redevenței este:

1. Se determină valoarea patrimoniului operatorului pe baza informațiilor contabile referitoare la valoarea bunurilor din domeniul public aflate în concesiune, valoarea investițiilor generate de administrația locală, valoarea subvenției și valoarea datoriilor (aceasta din urmă cu minus).
2. Se determină valoarea profitului
3. Se determină parametrul α
4. Se aplică cota parte din valoarea de piață (α) sumei cumulate a investițiilor generate de administrația locală și a subvenției.

În actul adițional nr. 17 la contractul nr. 1810/01.02.2019, valoarea estimată a redevenței pe anii 2022 și 2023, calculată cu metodologia anterior prezentată și prevăzută în contractul de delegare a fost de:

CALCUL REDEVENTA CONFORM LEGII NR 51/2006 art 29 alin 11 lit m)

EXPLICATII	31.12.2021	31.12.2022 previzionat	31.12.2023 previzionat
val inv mijl fixe patrim public	21.437.161,55	33.937.000,00	38.937.000,00
val inv mijl fixe complet amortizate	7.966.214,86	10.210.000,00	11.854.000,00
bunuri materiale de retur (BMR)	13.470.946,69	23.727.000,00	27.083.000,00
amo lunara mijl fixe ramase	125.680,52	83.000,00	102.000,00
amo anuala mijl fixe (AAMF)	419.727,87	1.002.000,00	1.219.000,00
bilant			
INV = ven in avans (ct 4758)	282.097,58	16.000.000,00	5.000.000,00
LIC = valoarea subventiei (ct 7411,7416,70410,4427)	2.080.226,01	3.200.000,00	3.400.000,00
DAT = datorii < de 1 an + datorii > de 1 an	773.315,00	1.500.000,00	1.700.000,00
P = profit	235.022,73	350.000,00	400.000,00
P = $\alpha \cdot (BMR + INV + LIC - DAT)$			
$\alpha = P / (BMR + INV + LIC - DAT)$	0,0156	0,0084	0,0118
REDEVENTA ANUALA = $\alpha \cdot (BMR + LIC)$	242.689	227.495	360.927
REDEVENTA ANUALA = $\alpha \cdot BMR$	210.225	200.460	320.670
REDEVENTA ANUALA = $\alpha \cdot (AAMF + P)$	10.218	11.423	19.169

Din documentele contabile ale MEDITUR SA pentru anul 2023 (Balanța contabilă la 31.12.2023, cont 612.01), reiese că valoarea redevenței plătite Primăriei Municipiul Mediaș a fost de 48.179 lei. Din documentul explicativ al elementelor de cheltuieli – Structura pe elemente de cheltuieli pentru modificarea tarifului/călătorie AN 2023, rezultă că cheltuiala cu redevența a fost de 43.400 lei, plătită trimestrial la valoarea de 10.850 lei (în lunile martie, iunie, septembrie și decembrie).

Din documentele contabile ale MEDITUR SA pentru anul 2024 (Balanța contabilă la 30.11.2024, cont 612.01), reiese că valoarea redevenței plătite Primăriei Municipiul Mediaș a fost de 32.550 lei. Din documentul explicativ al elementelor de cheltuieli la nivelul lunii noiembrie 2024, rezultă că cheltuiala cu redevența a fost de 32.550 lei, plătită trimestrial la valoarea de 10.850 lei (în lunile martie, iunie, septembrie).

Redevența pentru bunurile puse la dispoziția operatorului în cadrul contractelor de servicii publice

În ceea ce privește stabilirea nivelului redevenței aferent bunurilor puse la dispoziție, trebuie avute în vedere următoarele obiective:

- Minimizarea impactului asupra populației;
- Simplificarea procedurilor de decontare.

Astfel, se pot analiza două variante:

Varianta I - Redevența este egală cu valoarea rămasă anuală a bunurilor puse la dispoziția operatorului de transport în cadrul viitorului contract de delegare ce va fi încheiat între ADI NORD TRANS și MEDITUR SA.

Valoarea totală a acestor bunuri este 112.381,000 lei fără TVA. **Valoarea anuală a amortizării** raportată la durata normală de funcționare de 10 ani, potrivit Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, aprobat prin H.G. nr. 2139/2004:

- Pentru autobuze – cod clasificare 2.3.2.1.3.1 - 4-8 ani
- Pentru stații de încărcare – cod clasificare 2.1.28 – 8-12 ani,

rezultă 11.238.100 lei.

Tabel 27 - Calculul redevenței prin raportare la amortizarea anuală

	An 1	An 2	An 3	An 4	An 5	An 6	An 7	An 8	An 9	An 10
Valoarea ramasa a mijloacelor fixe primite in administrare	112,381,000	101,142,900	89,904,800	78,666,700	67,428,600	56,190,500	44,952,400	33,714,300	22,476,200	11,238,100
Amortizare anuala	11,238,100	11,238,100	11,238,100	11,238,100	11,238,100	11,238,100	11,238,100	11,238,100	11,238,100	11,238,100

Această modalitate de calcul a redevenței ar conduce la valori foarte mari a acestei cheltuieli prin raportare la valoarea mare a bunurile puse la dispoziția operatorului de transport public. Operatorul își va recupera cheltuiala cu redevența prin intermediul formulei compensării, deci în final ADI NORD TRANS prin UAT-urile membre suportă în mare parte redevența (o parte este acoperită din veniturile colectate de la călători). În plus, în acest caz este influențat semnificativ nivelul costurilor eligibile pentru calculul tarifelor, **deci această variantă conduce la creșterea tarifelor către populație.** Investițiile pentru bunurile care vor constitui infrastructura de operare și care se vor constitui în bunurile care vor fi puse la dispoziția operatorului în vederea prestării serviciului public de transport

călători la nivelul localităților membre ale ADI NORD TRANS se află în desfășurare, mare partea realizându-se din fonduri nerambursabile.

O valoare anuală a redevenței de 11.238.100 lei ar constitui o cheltuială semnificativă în totalul cheltuielilor de exploatare pentru operator ce ar conduce fie la un preț mare al biletelor de călătorie, fie la compensații corespunzătoare din partea UAT-urilor din cadrul ADI, astfel încât ce se percepe de la operator va trebui în ultimă instanță susținut tot de la bugetele locale.

Dat fiind faptul că bunurile puse la dispoziție vor avea valori mari, fiind nou achiziționate prin proiectul de investiție, valoarea redevenței calculată ca și valoarea rămasă de amortizat a bunurilor puse la dispoziție ar conduce la o creștere foarte mare a tarifelor de transport, cu mult peste gradul de suportabilitate al populației, **așadar o astfel de modalitate de calcul a redevenței nu este oportună.**

Varianța II - Redevența este la o valoare simbolică, sau chiar nulă. Municipality-ile din cadrul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară suportă investițiile din fonduri nerambursabile și de la bugetele locale, fără a mai avea impact major asupra compensației și/sau tarifelor de călătorie.

Municipality-ile din țară au aplicat diverse metode de plată a acestor redevențe: unele din ele sunt calculate în lei/km parcurs (Oradea), altele în lei/mijloc de transport/ zi (Piatra Neamț), iar altele au o anumită valoare anuală fixă (Arad).

Obiectul analizei gradului de suportabilitate a populației este de a stabili contextul condițiilor socioeconomice și demografice față de care vor fi introduse măsuri de investiții în domeniul transportului public. Aceste condiții vor determina efectiv dacă valoarea redevenței propuse spre plată operatorului va fi sau nu suportabilă pentru societate, având în vedere că veniturile acestuia vor proveni din tarifele impuse de către acesta pentru utilizarea serviciului de transport public.

Cu referire la **gradul de suportabilitate a populației** menționăm că rata de suportabilitate este procentajul din venitul mediu lunar al familiei (gospodăriei) cheltuit pe o categorie de servicii comunitare de utilități publice (nivelul facturii medii lunare împărțit la venitul mediu lunar al gospodăriei exprimat în procente), conform Hotărârii nr. 246 din 16 februarie 2006 pentru aprobarea Strategiei naționale privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice.

Calculul gradului de suportabilitate se face împărțind cheltuielile suportate al unui utilizator cu serviciul de transport public la veniturile nete ale gospodăriilor.

$$\text{Gradul/rata de suportabilitate(\%)} = \frac{\text{Total factura pe luna}}{\text{Venitul mediu}} \times 100$$

Nivelul general recomandat pentru rata de suportabilitate, calculat pe baza formulei anterioare, este pentru transportul public local în limita a **3%**.

Potrivit informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, pentru anul 2023, în în Regiunea de Dezvoltare centru din care fac parte unitățile administrative-teritoriale din cadrul ADI NORD TRANS, numărul mediu al membrilor unei gospodării este de 2,539 persoane⁷. În același timp, în anul 2023, veniturile totale medii lunare pe gospodărie în Regiunea de Dezvoltare Centru au fost de 7037,08 lei⁸.

⁷ Institutul Național de Statistică, categoria A. Statistică socială; Grupa A5. Nivel de trai; Sub-grupa 10, Diviziunea BUF103K – ABF Numarul mediu de membri componenți ai unei gospodării pe principalele categorii sociale și macroregiuni;

⁸ Institutul Național de Statistică, categoria A. Statistică socială; Grupa A5. Nivel de trai; Sub-grupa 11, Diviziunea

Astfel, venitul mediu lunar / membru din gospodărie este de 2.771,59 lei. Analizând aceste date, dar și ipoteza conform căreia o persoană călătorește în medie de 20 de ori pe lună, constatăm:

Gradul de suportabilitate

= $[(2,5 \text{ lei (reprezentând valoarea propusă a unei călătorii)} * 20) / 2.771,59] * 100 = 1,80\%$

= $[(3 \text{ lei (reprezentând valoarea propusă a unei călătorii)} * 20) / 2.771,59] * 100 = 2,16\%$

= $[(4 \text{ lei (reprezentând valoarea propusă a unei călătorii)} * 20) / 2.771,59] * 100 = 2,88\%$

= $[(5 \text{ lei (reprezentând valoarea propusă a unei călătorii)} * 20) / 2.771,59] * 100 = 3,61\%$

= $[(7 \text{ lei (reprezentând valoarea propusă a unei călătorii)} * 20) / 2.771,59] * 100 = 5,05\%$

= $[(8 \text{ lei (reprezentând valoarea propusă a unei călătorii)} * 20) / 2.771,59] * 100 = 5,77\%$

Rezultă o valoare medie a gradului de suportabilitate de 3,55%

În baza fundamentărilor valorii estimate a contractului, prin raportarea cheltuielilor eligibile anuale la numărul estimat de călătorii se propune o valoare a călătoriei de 2,5 lei, 3 lei, 4 lei, 5 lei, 7 lei și 8 lei.

Considerăm oportun la calculul redevenței aplicarea unui procent **1% din valoarea rămasă de amortizat a bunurilor puse la dispoziție, la un preț al biletului de 2,5 lei, 3 lei, 4 lei, 5 lei, 7 lei și 8 lei cu încadrarea în gradul de suportabilitate a populației.**

În continuare sunt prezentate pentru fiecare an de derulare a contractului de delegare valoarea amortizării anuale, estimarea valorii redevenței care ar trebui plătită (calculată în funcție de amortizare), redevența plătită efectiv de operator și diferența valorii Redevenței.

Tabel 28 - Redevența calculată anual pentru anii de derulare ai contractului

	An 1	An 2	An 3	An 4	An 5	An 6	An 7	An 8	An 9	An 10
(I) Valoarea ramasa a mijloacelor fixe primite in administrare	112,381,000	101,142,900	89,904,800	78,666,700	67,428,600	56,190,500	44,952,400	33,714,300	22,476,200	11,238,100
(II) Valoarea redeventei	112,381	112,381	112,381	112,381	112,381	112,381	112,381	112,381	112,381	112,381
(III) Amortizare anuala	11,238,100	11,238,100	11,238,100	11,238,100	11,238,100	11,238,100	11,238,100	11,238,100	11,238,100	11,238,100
Diferenta valorii redeventei	11,125,719	11,125,719	11,125,719	11,125,719	11,125,719	11,125,719	11,125,719	11,125,719	11,125,719	11,125,719

10. Model/durată estimată a contractului de delegare

10.1 Modelul contractului de delegare

Proiectul contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ "NORD TRANS" este prezentat în Anexa 5 a prezentului studiu, iar anexele la proiectul de contract în Anexa 6.

Contractul este un contract de servicii publice în sensul prevederilor Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, serviciul de transport public local la nivelul unităților administrativ-teritoriale membre ale ADI NORD TRANS, ce face obiectul contractului, fiind un serviciu de interes economic general cu obligații clare, pe care un operator, dacă ar ține cont de propriile interese, nu și le-ar asuma și care primește un drept exclusiv și/sau compensație.

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

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

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

Potrivit *legii 51/2006 cu modificările și completările ulterioare*, contractul de delegare a gestiunii cuprinde în mod obligatoriu clauze referitoare la:

- a) denumirea părților contractante;
- b) obiectul contractului, cu indicarea activităților din sfera serviciului de utilități publice ce urmează a fi furnizate/prestate în baza contractului de delegare a gestiunii, astfel cum sunt prevăzute în legile speciale;
- c) durata contractului;
- d) aria teritorială pe care vor fi prestate serviciile;
- e) drepturile și obligațiile părților contractante cu privire la furnizarea/prestarea serviciului și la sistemul de utilități publice aferent, inclusiv conținutul și durata obligațiilor de serviciu public;
- f) modul de repartizare a riscurilor între părți, în cazul contractelor de concesiune;
- g) natura oricăror drepturi exclusive sau speciale acordate delegatului;
- h) sarcinile și responsabilitățile părților cu privire la investiții/programele de investiții, precum reabilitări, modernizări, obiective noi, extinderi, inclusiv modul de finanțare a acestora;
- i) indicatorii de performanță privind calitatea și cantitatea serviciului și modul de monitorizare și evaluare a îndeplinirii acestora;

- j) prețurile/tarifele pe care delegatul are dreptul să le practice la data începerii furnizării/prestării serviciului, precum și regulile, principiile și/sau formulele de ajustare și modificare a acestora;
- k) compensația pentru obligațiile de serviciu public în sarcina delegatului, dacă este cazul, cu indicarea parametrilor de calcul, control și revizuire a compensației, precum și modalitățile de evitare și recuperare a oricărei supracompensații;
- l) modul de facturare a contravalorii serviciilor furnizate/prestate direct utilizatorilor și/sau delegatarului, după caz;
- m) nivelul redevenței sau al altor obligații, după caz; la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul;
- n) garanția de bună execuție a contractului, cu indicarea valorii, modului de constituire și de executare a acesteia;
- o) răspunderea contractuală;
- p) forța majoră;
- q) condițiile de revizuire a clauzelor contractuale;
- r) condițiile de restituire sau repartiție, după caz, a bunurilor, la încetarea din orice cauză a contractului de delegare a gestiunii, inclusiv a bunurilor rezultate din investițiile realizate;
- s) menținerea echilibrului contractual;
- t) cazurile de încetare și condițiile de reziliere a contractului de delegare a gestiunii;
- u) forța de muncă;
- v) alte clauze convenite de părți, după caz.

10.2 Durata estimată a contractului de delegare

Durata contractelor de delegare a gestiunii serviciilor public de transport local este limitată. În conformitate cu prevederile art. 28, alin (1) din Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, durata încredințării gestiunii serviciului public de transport local se stabilește prin hotărâri de dare în administrare sau prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale ori asociațiile de dezvoltare intercomunitară sau alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale și trebuie să fie corelată cu durata necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului, dar nu mai mult de:

- a) 10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare; 15 ani, în cazul în care contractul de delegare are ca obiect și transportul pe șine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a acestui mod de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului;
- b) 15 ani, în cazul transportului pe șine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou.

Prevederile legale naționale în domeniul transportului public cu privire la durata contractelor de delegare (ce reprezintă contracte de servicii publice) au fost adaptate la normele europene în materia, în speță, *Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului* ce stipulează la art. 4, alin 3 că Durata contractelor de

servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine. Regulamentul mai prevede că dacă este necesar, ținând seama de condițiile de amortizare a activelor, durata contractului de servicii publice poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială, în cazul în care operatorul de serviciu public pune la dispoziție active care sunt atât importante în raport cu activele generale necesare pentru prestarea serviciilor de transport de călători vizate de contractul de servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de călători vizate de contract.

Potrivit Art. 32 alin. (3) din Legea nr. 51/20016 a serviciilor comunitare de utilități publice cu modificările și completările ulterioare, pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale, **cu excepția celor care sunt membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară**, sunt obligate ca, periodic, respectiv o dată la 5 ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, după caz.

Ținând cont și de durata de amortizare a bunurilor care vor fi puse la dispoziția operatorului de transport în cadrul contractului de delegare raportată la durata normală de functionare a acestora, propunem o durată a contractului de delegare de 10 ani.

Prin stabilirea unei durate de 10 ani se respecta și prevederile Preambulului 15 din Regulamentul 1370/2007, conform căruia contractele pe termen lung pot duce la închiderea pieței pe o perioadă mai lungă decât este necesar, reducând astfel avantajele presiunii exercitate de concurență, prin urmare contractele de servicii publice ar trebui încheiate pe termen limitat. Prolungirea unor astfel de contracte ar putea să se facă sub rezerva unei confirmări pozitive din partea utilizatorilor iar în acest context, este necesar să se prevadă prelungirea contractelor de servicii publice cu cel mult jumătate din termenul inițial, în cazul în care operatorul de servicii publice trebuie să investească în active a căror perioadă de amortizare are caracter excepțional, precum și în cazul regiunilor ultraperiferice astfel cum sunt menționate la articolul 299 din tratat, din cauza caracteristicilor și a constrângerilor speciale ale acestora.

Având în vedere considerentele legale expuse, se propune **durata de 10 ani pentru contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport local de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ "NORD TRANS"**, încheiat între ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ "NORD TRANS" cu rol în exercitarea atribuțiilor legale în domeniul serviciilor de modernizarea a transportului public local la nivelul zonei funcționale a ADI NORD TRANS și MEDITUR SA.

Atribuirea directă a contractului către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru o perioadă de 10 ani este justificată și în acord cu prevederile legale în vigoare.

Concluzii

Pentru Serviciul serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ "NORD TRANS" s-a propus o configurație de 13 trasee, fiecare traseu putând fi deservit de câte un singur autobuz electric cu o autonomie mai mare de 400 km. Programul de transport propus are în vedere cerințele de mobilitate de la nivelul zonei de analiză - zona funcțională a ADI NORD TRANS, astfel cum au rezultat în urma sondajelor desfășurate în rândul populației zonei și din datele colectate de la autoritățile publice locale din zona funcțională a ADI NORD TRANS.

Nr. crt.	Traseu	Cod	Număr curse	Lungime traseu/semicursă [km]	Lungime totală/zi [km] – Nr. km planificați/ zi lucrătoare	Număr vehicule
1	Mediaș – Blăjel	T100	6	9,38	112,56	1
2	Mediaș – Dârlos – Curciu	T110	9	14,34 (7,14)	186,12	1
3	Mediaș – Alma – Giacăș	T120	6	23,7 (19,05)	247,20	1
4	Mediaș – Dumbrăveni – Hoghilag	T130	5	23,28 (20,38)	215,40	1
5	Mediaș – Biertan – Richiș	T140	6	38,29 (25,36)	356,04	1
6	Mediaș – Buzd – Brateiu	T150	8	15,29 (6,19)	153,64	1
7	Mediaș – Ațel	T160	6	15,05	180,6	1
8	Mediaș – Moșna – Bârghiș	T170	8	28,44 (9,94)	270,04	1
9	Mediaș – Târnavă Sat	T180	10	8,51 (6,95)	139,14	1
10	Mediaș – Valea Viilor - Motiș	T190	6	20,92 (15,71)	230,2	1
11	Mediaș – Axente Sever - Agârbiciu	T200	4	18,47	147,76	1
12	Mediaș – Șeica Mică – Șoroștin	T210	4	37,37	298,96	1
13	Mediaș – Micăsasa	T220	4	29,57	236,56	1

În cadrul studiului este prezentat pe larg programul de transport propus și graficele de circulație cu numărul de stații și distanțele kilometrice între acestea. Numărul total de km planificați pe rețea de trasee conform programului de transport propus este 780.047,46.

Analiza comparativă a scenariilor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ "NORD TRANS" a relevat că este necesar ca serviciile de transport public local de călători prin curse regulate la nivelul UAT-urilor membre ale ADI NORD TRANS, să fie furnizate într-o manieră integrată, de un operator ce dispune de capacitatea de operare, experiența necesară și care poate furniza servicii sigure și de calitate la un preț accesibil, Societatea Meditur S.A. asigurând îndeplinirea acestor cerințe. **Delegarea gestiunii serviciului operatorului Meditur S.A. prin atribuire directă, se justifică având în vedere capacitatea de a respecta obligațiile asumate printr-un contract de servicii publice și experiența dobândită de-a lungul timpului în prestarea serviciului public de transport la nivelul municipiului Mediaș.**

Implementarea Serviciului Public la nivelul ADI NORD TRANS ar putea avea în vedere ca gestiunea acestuia să se realizeze în baza unui nou contract de servicii publice încheiat cu Meditur sau integrarea Serviciului la nivelul ADI NORD TRANS cu serviciul public de transport local de la nivelul municipiului Mediaș prin modificarea obligațiilor de serviciu în cadrul contractului de delegare în vigoare (contract de servicii publice) încheiat între Meditur și Municipiul Mediaș. Aspectele procedurale vor fi definite după ce se va aproba politica tarifară în cadrul Serviciului la nivelul ADI NORD TRANS, în baza elementelor prezentate în cadrul studiului de față.

Pentru operarea fiecăruia dintre cele 13 trasee propuse, a fost estimată valoarea diferitelor categorii de cheltuieli de exploatare, pornind de la prestația anuală de transport, numărul și tipul autobuzelor alocate fiecărui traseu precum și cele 3 autobuze electrice de rezervă. Pentru a nu crește costurile de operare, având în vedere că tarifele în transportul public local trebuie să fie accesibile utilizatorilor și să țină cont de gradul de suportabilitate al acestora, redevență anuală a fost propusă în procent de 3,55% din valoarea anuală calculată similar amortizării ca valoarea anuală a bunurilor puse la dispoziție (16 autobuze electrice și stațiile de încărcare).

Costul/km rezultat pentru întreaga configurație de 13 trasee a Serviciului este 14,07 lei, acesta fiind obținut la valoarea totală a cheltuielilor pe cele 13 trasee raportată la numărul total de km planificați pe toate cele 13 trasee.

Tarifal mediu lei cu TVA inclus/călătorie rezultat pe întreaga configurație de trasee propusă a Serviciului este de 8,08 lei dar tarifele medii lei/călătorie rezultate pe trasee comportă diferențe semnificative, variind de la minime de 4,06 lei pe traseul Mediaș – Târnava Sat, de 5,19 lei pe traseul Mediaș-Brateiu la maxime de 21,11 lei pe traseul Mediaș-Biertan-Richiș și de 14,90 lei pe traseul Mediaș-Copșa Mică-Șoroștin.

Diferențele mari între tarifele medii lei/călătorie sunt determinate de 2 elemente: lungimea traseului și numărul anual estimat de călătorii, număr de călătorii care pe traseele de lungime mai redusă (până în limita a 15 km pe sens) este mai mare. Cele mai mari tarife de călătorie au rezultat pe trasele ce depășesc 30 de km pe sens: traseul Mediaș-Biertan-Richiș cu o lungime a cursei de 76,58 km, traseul Mediaș-Copșa Mică-Șoroștin cu o lungime a cursei de 74,74 și traseul Mediaș-Copșa Mică-Micăsasa cu o lungime a cursei de 59,14 km.

Având în vedere diferențele mari ale tarifelor la călătorie obținute pe trasee, nu este fezabilă / oportună și nici "etică" considerarea unitară în stabilirea tarifelor la bilete pe traseele a tarifului mediu lei/călătorie rezultat (8,08 lei) pe rețeaua de trasee. Există diferențe mari între trasee în ce privește costurile de operare determinate de lungimea acestora dar și a numărului potențial de călătorii la nivelul acestora: localitățile aflate în proximitatea centrului urban polarizator – municipiul Mediaș pe o rază de 15-16 km sunt în măsură să genereze mai multe călătorii și costuri mai reduse de operare.

Așadar propunerea de tarife de călătorie avut în vedere tarife diferențiate aplicate pe trasee pornind de la tariful mediu lei/călătorie obținut pe fiecare traseu și de lungimea călătoriei.

În contextul de față, în care vorbim de **implementarea și dezvoltarea unui serviciu public de transport local nou înființat** la nivelul zonei funcționale a unei asociații de dezvoltare intercomunitară, tarifele

de transport percepute trebuie să fie atractive, să aibă în vedere nivelul de suportabilitate financiară a viitorilor utilizatori ai Serviciului și totodată să asigure un echilibru între sustenabilitatea financiară și accesibilitatea pentru cetățeni (utilizatori).

Cod traseu	Descriere traseu	Tarif mediu lei/călătorie cu TVA inclus – rezultat din total cheltuieli/nr. estimat de călătorii	Valoare maximă propusă tarif de călătorie/traseu	Diferența de compensat
T100	MEDIAȘ - BLĂJEL	6,95	3,00	3,95
T110	MEDIAȘ - DÂRLOS - CURCIU	6,15	3,00	3,15
T120	MEDIAȘ - ALMA - GIACĂȘ	8,49	4,00	4,49
T130	MEDIAȘ - DUMBRĂVENI - HOGHILAG	6,13	4,00	2,13
T140	MEDIAȘ - BIERTAN - RICHÎȘ	21,11	8,00	13,11
T150	MEDIAȘ - BRATEIU	5,19	3,00	2,19
T160	MEDIAȘ - AȚEL	8,80	4,00	4,80
T170	MEDIAȘ - MOȘNA - BÂRGHIȘ	7,34	5,00	2,34
T180	MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT	4,06	3,00	1,06
T190	MEDIAȘ - VALEA VIILOR - MOTIȘ	9,60	5,00	4,60
T200	MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU	8,16	4,00	4,16
T210	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - ȘOROȘTIN	14,90	8,00	6,90
T220	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - MICĂSASA	10,90	7,00	3,90

În ce privește tarifele la abonamente lunare propuse acestea sunt calculate la o valoare a 40 de călătorii pe lună, la un tarif al călătoriei redus la 50%.

Cod traseu	Descriere traseu	Valoare maximă propusă tarif de călătorie/traseu	Valoare abonament lunar/traseu
T100	MEDIAȘ - BLĂJEL	3,00	60,00
T110	MEDIAȘ - DÂRLOS - CURCIU	3,00	60,00
T120	MEDIAȘ - ALMA - GIACĂȘ	4,00	80,00
T130	MEDIAȘ - DUMBRĂVENI - HOGHILAG	4,00	80,00
T140	MEDIAȘ - BIERTAN - RICHÎȘ	8,00	160,00
T150	MEDIAȘ - BRATEIU	3,00	60,00
T160	MEDIAȘ - AȚEL	4,00	80,00
T170	MEDIAȘ - MOȘNA - BÂRGHIȘ	5,00	100,00
T180	MEDIAȘ - TÂRNAVA SAT	3,00	60,00
T190	MEDIAȘ - VALEA VIILOR - MOTIȘ	5,00	100,00
T200	MEDIAȘ - AXENTE SEVER - AGÂRBICIU	4,00	80,00

Serviciul de transport public local de călători în cadrul ADI NORD TRANS

Cod traseu	Descriere traseu	Valoare maximă propusă tarif de călătorie/traseu	Valoare abonament lunar/traseu
T210	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - ȘOROȘȚIN	8,00	160,00
T220	MEDIAȘ - COPȘA MICĂ - MICĂSASA	7,00	140,00

S-a realizat și o estimare a veniturilor ce ar putea fi obținute din operarea serviciului în primul an, în baza programului de transport propus. Estimarea veniturilor la nivelul Serviciului a avut în vedere următoarele elemente:

- tarifele de transport propuse pe trasee la bilete și abonamente;
- numărul de călătorii efectuate în baza biletului;
- numărul de călătorii efectuate în baza abonamentului de persoanele navetiste
- numărul de călătorii efectuate în baza abonamentului de elevii care fac naveta
- numărul de călătorii efectuate în baza abonamentului de persoanele cu handicap și însoțitorii acestora.

Diferența dintre veniturile obținute pe trasee cu aplicarea unor tarife de transport care să facă serviciul public de transport local atractiv și suportabil din punct de vedere a costurilor pentru utilizatori și valoarea cheltuielilor de operare impune mecanismul compensării Serviciului. Vorbim de un nivel mare al compensării care ar trebui susținut de unitățile administrativ teritoriale-membre ale ADI NORD TRANS dacă se dorește aplicarea unei politici tarifare cu costuri reduse pentru utilizatori și protecție socială, astfel cum a fost prezentată/propusă în cadrul studiului de față.

Anul	An 1
(Km)Nr total de Km efectuați	780.047,46
Autobuz	
(c unitar) Cost unitar per kilometru	14,07
Autobuz	
(I) Ch (Cost total) ((km) x (c unitar))	10.975.267,76
Autobuz	
(II) Pr (Profit rezonabil) (valoare)	735.342,94
Pr (Profit rezonabil) (procent)	6,70
(III) V (Venituri din servicii de transport public), din care:	2.729.728,00
Venituri din vânzarea de titluri de călătorie	2.729.728,00
Alte venituri din prestarea serviciului public	0
(C1) Compensație anuală (I+II-III) (Ch+Pr-V)	8.980.882,70
(C1a) Din care, Diferența de Tarif convenită Operatorului	642.180,00
Buget local	
Alte bugete	642.180,00
(C1b) Compensație de exploatare anuală (C1-C1a)	8.338.702,70