

Transport

**ADI**



# Strategia de dezvoltare ADI Transport Public Arad



☎ 0357410379  
✉ [contact@aditpa.ro](mailto:contact@aditpa.ro)

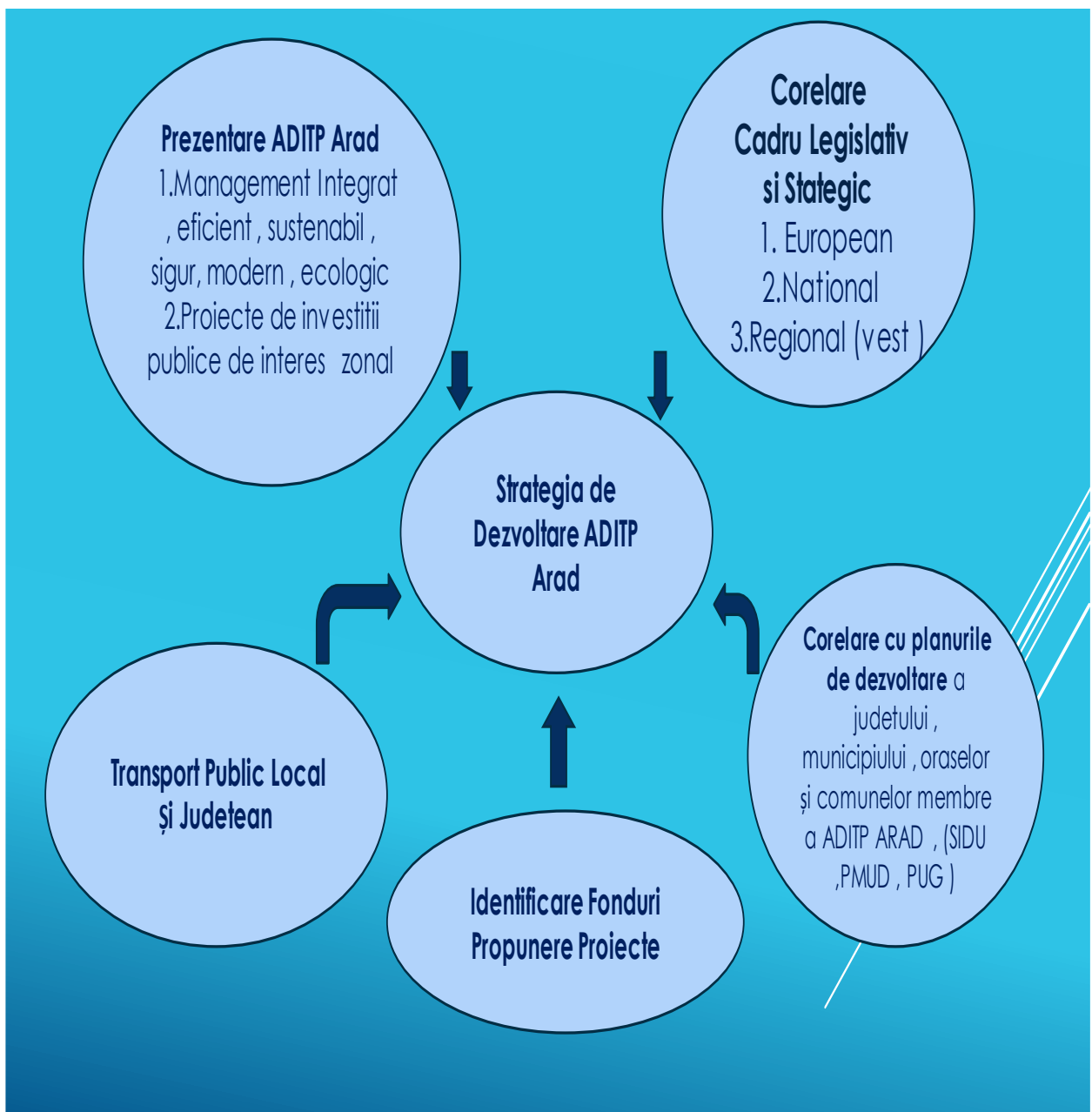
**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ  
DE TRANSPORT PUBLIC ARAD**

**PROIECT ÎN DEZBATERE**

**STRATEGIA DE DEZVOLTARE**

**2022 - 2025**

**5055 - 5052**



## Prezentare

### Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad

#### 1. Scop și obiective

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Arad, se constituie în scopul înființării, organizării, reglementării, exploatării, monitorizării și gestionării în comun a serviciului de transport public pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și pentru realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente Serviciului de transport public local, pe baza contractului de delegare 704/ 02.12.2019, în conformitate cu prevederile Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 și cu respectarea cerințelor Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, a principiilor descentralizării și a autonomiei locale și propune o strategie pentru realizarea unui sistem de transport public integrat, inteligent, durabil, sigur și accesibil tuturor, conectând oameni și locuri, susținând economia, contribuția decisivă la reducerea poluării mediului și a consumului de energie, integrarea tehnologiilor „smart“, în corelare cu tendințele existente de transport public, campanii de informare pentru determinarea – motivarea populației de a utiliza mijloacele de transport public.

Necesitatea constituirii Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Arad pune accent pe faptul că anumite competențe nu pot fi exercitate în cont propriu de către autoritățile administrației publice locale datorită și capacităților financiare reduse în cadrul procesului de descentralizare, reglementat în prezent prin Legea cadru a descentralizării nr. 195 din 2006, capacitate care ar urma să fie sporită și facilitată prin asociere în ADI , evitând astfel neparticiparea la accesarea fondurilor structurale și oportunitatea de a beneficia în comun la furnizarea serviciului public de transport. Scopul înființării ADITPA trebuie legat de necesitatea de a consacra principiul interlocutorului unic în relațiile cu finanțatorii, operatorii și beneficiarii acestor servicii.

Mobilitatea este un element esențial în viața unei comunități. Prin intermediul oportunităților de folosință a transportului public local subvenționat , locuitorii au acces la toate aspectele vieții sociale – școală, cumpărături, loc de muncă, acces la servicii de sănătate, evenimente culturale, petrecerea timpului liber, turism etc. și care beneficiază de compensații, reduceri, gratuități, la titlurile de călătorie, conf. legislației aflate în vigoare.

## 2. Corelarea cu cadrul legislativ și strategic , european , național și regional ( Regiunea Vest )

### 2.1 Dezvoltarea sistemului de transport la nivel național

Conform viziunii Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României , „**România în 2035 este o țară cu un teritoriu funcțional, administrat eficient, care asigură condiții de viață și locuire pentru cetățenii săi și are un rol important în dezvoltarea zonei de sud-est a Europei**”.

Strategia de Dezvoltare Teritorială a României include 5 obiective generale, după cum urmează:

1. Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband;
2. Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive;
3. Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor funcționale urbane;
4. Protejarea patrimoniului natural construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială;
5. Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială.

**Masterplanul General de Transport (MPGT)** este un document strategic care vizează dezvoltarea infrastructurii de transport la nivel național, urmărind nevoile de dezvoltare ale României, precum și direcțiile și obiectivele trasate de Uniunea Europeană în ceea ce privește transportul. MPGT se încadrează în orizontul de timp 2014-2030, conturând intervenții cu orizont 2020, cât și baza pentru intervențiile post 2020 și se concentrează pe următoarele teme generale și obiective strategice:

- **Eficiență economică** – sistemul de transport trebuie să fie eficient în ce privește operațiunile de transport și utilizatorii acestuia. În mod specific, beneficiile sistemului de transport ar trebui să depășească costurile;
- **Sustenabilitate** – acest concept include sustenabilitatea financiară, economică și de mediu. Modurile de transport așa numite durabile – feroviar, transport cu autobuzul și transport naval – care sunt mai eficiente energetic și cu un grad mai scăzut de emisii trebuie dezvoltate în mod prioritar;
- **Siguranța** – investițiile în transporturi ar trebui să producă un sistem de transport mai sigur;
- **Impactul asupra mediului** – sistemul de transport nu trebuie să aibă un impact negativ asupra mediului;
- **Dezvoltarea economică** – sistemul de transport trebuie configurat astfel încât să permită dezvoltarea economică atât la nivel național, cât și la nivel regional. Investițiile în transporturi trebuie, de asemenea, să favorizeze echitatea față de cetățenii României;
- **Finanțarea** - există un deficit substanțial de finanțare a transporturilor în România. La nivelul proiectelor, disponibilitatea fondurilor europene prin intermediul Fondurilor Structurale (FC, FEDR, Connecting Europe Facility (CEF) și PPP) vor afecta oportunitatea implementării acestora dar și prioritizarea lor. Programul general va trebui să se încadreze în limita unor estimări realiste a fondurilor naționale și internaționale disponibile pe perioada planificată.

În data de 26 ianuarie 2018 a intrat în vigoare Legea nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic care impune obligația achiziționării de mijloace de transport acționate prin

tehnologii verzi. Prevederile legii se aplică însă începând din 2020. Actul normativ are ca obiect de reglementare promovarea transportului ecologic prin impunerea obligației autorităților publice locale, regiilor autonome și societăților aflate în subordinea unităților administrativ-teritoriale de a achiziționa mijloace de transport în comun acționate electric într-o proporție de minimum 30% din necesarul achizițiilor viitoare, urmărindu-se astfel reducerea poluării în aglomerările urbane, a consumului de benzină și motorină, cât și promovarea noilor tehnologii în domeniu. Astfel, autoritățile publice locale, regiile autonome și societățile aflate în subordinea autorităților locale (AL) care au capacitatea necesară și știu cum să atragă finanțări dintr-o gamă diversă de surse ar putea concepe programe de investiții mai potrivite pentru sprijinirea implementării planurilor de dezvoltare urbană durabilă integrată.

## 2.2 Dezvoltarea sistemului de transport la nivel european

Obiectivul general integrat este o Europa mai verde, rezilientă, care se îndreaptă către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon, prin promovarea tranziției către o energie curată și echitabilă, a investițiilor verzi și albastre, a economiei circulare, a atenuării schimbărilor climatice și a adaptării la acestea, a prevenirii și gestionării riscurilor, precum și a unei mobilități urbane durabile.

S-a propus ca asistența financiară pentru SIDU prin dezvoltare teritorială integrată să crească de la minimum 5 % la minimum 6 % din resursele Fondului European de Dezvoltare Regional (FEDR) de la nivel național în perioada de programare 2021-2027. Chiar și acest fapt în sine contribuie la impulsul în favoarea combinării surselor de finanțare și la utilizarea pe scară mai largă a instrumentelor financiare. Această tendință va fi, foarte probabil, consolidată de concentrarea tematică a resurselor FEDR și ale Fondului de coeziune (FC) într-o serie bine definită, dar în același timp diversificată, de domenii tematice, precum și de dezvoltarea redusă și disparitățile tot mai mari dintre regiuni în perioada de după criză.

**În cadrul Comitetului European al Regiunilor , în perioada 30 iunie – 1 iulie 2021 , se elaborează Avizul - ,, Strategie Pentru O Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă ”**

**Comitetului European al Regiunilor, elaborează următoarele referințe :**

- observă că tranziția în domeniul mobilității are loc în principal la nivel regional și local. Strategia ar trebui să acorde mai multă atenție cunoștințelor și experienței deținute de orașe și regiuni în ceea ce privește creșterea sustenabilității mobilității. Tranziția către o mobilitate sustenabilă și inteligentă necesită o abordare comună, care să implice toate nivelurile de guvernare (guvernanța pe mai multe niveluri), în conformitate cu principiul subsidiarității active;
- observă că tranziția în materie de mobilitate necesită o schimbare de comportament, în care elementul central este utilizatorul. Ar trebui să se acorde mai multă atenție inovării sociale, care se axează pe anumite stimulente eficiente pe care orașele și regiunile le pot utiliza pentru a promova mobilitatea activă, cum ar fi promovarea mersului cu bicicleta și întreprinderea tuturor acțiunilor necesare pentru îmbunătățirea accesibilității pentru toți, printre alte măsuri;

- consideră că UE, statele sale membre, regiunile și orașele trebuie să înceapă să considere spațiile publice un bun comun, în special în orașe, în contextul proiectării și al amenajării urbane, precum și în cadrul planificării climatice și energetice;
- pledează pentru conceptul de „oraș la 15 minute”, în care toate lucrurile de care au nevoie oamenii și multe din cele pe care și le doresc sunt localizate la o distanță ce poate fi parcursă în 15 minute;
- constată că orașele și regiunile se confruntă cu diverse provocări. Unele regiuni cu orașe mari, ca și regiunile de tranzit, prezintă niveluri ridicate de congestie, poluare atmosferică și zgomot ambiental. În alte regiuni mai puțin populate și la periferia marilor orașe, lipsa unor conexiuni bune reprezintă o problemă majoră, care are un impact negativ din punctul de vedere al accesibilității;
- constată că sunt necesare fonduri suplimentare din partea UE pentru a face investiții, în special pentru realizarea măsurilor prevăzute în PMUD pentru orașe și regiuni viabile. Acestea se referă la investiții în facilități de transport în comun mai bune, în rețele de căi pietonale și piste de biciclete și în edificarea unor infrastructuri de calitate, cum ar fi puncte accesibile publicului de încărcare pentru vehiculele electrice și cu pile de combustie cu hidrogen, sisteme de transport public și aplicații inteligente;
- subliniază că sunt necesare diverse stimulente pentru un transfer modal. Pe de o parte, este vorba de stimulente pozitive, precum extinderea transportului public local, avantaje fiscale pentru achiziționarea de vehicule cu emisii zero (biciclete, scutere și autoturisme) și un transport feroviar funcțional, fiabil și la prețuri accesibile.

Conform „Cartei Albe a Transporturilor”, elaborată de Comisia Europeană, condiția de bază a mobilității o reprezintă asigurarea unei infrastructuri adecvate și a utilizării inteligente a acesteia. Infrastructura trebuie astfel planificată, încât să susțină și să impulsioneze creșterea economică, dezvoltarea din punct de vedere social și protecția mediului, precum și creșterea siguranței participanților la trafic. Prin maximizarea impactului pozitiv asupra creșterii economice și minimizarea impactului negativ asupra mediului, investițiile în infrastructura transporturilor conduc, de fapt, la creșterea calității vieții cetățenilor din zona acoperită de rețeaua rutieră.

### 2.3 Dezvoltarea sistemului de transport la nivel regional ( Vest )

Începând cu perioada de programare 2021-2027, la nivelul celor 8 regiuni de dezvoltare ale României, Agențiile pentru Dezvoltare Regională îndeplinesc funcția de **Autorități de Management pentru Programele Operaționale Regionale**.

ADR Vest , compusă din județele Arad , Caraș-Severin, Hunedoara și Timiș, în calitate de Autoritate de Management, pregătește și negociază direct cu Comisia Europeană propriul Program Operațional Regional, în funcție de nevoile și specificul regional, va elabora ghidurile solicitantului prin care se stabilesc condițiile de acordare a finanțărilor către beneficiari, va evalua și contracta la nivel regional proiectele depuse, va gestiona implementarea acestora și efectuarea plăților către beneficiari.

ADR Vest a demarat procesul de programare și elaborare a **Programului Operațional Regional 2021-2027 – Regiunea Vest**, conceput în baza necesităților reale ale regiunii, în strânsă colaborare cu partenerii regionali.

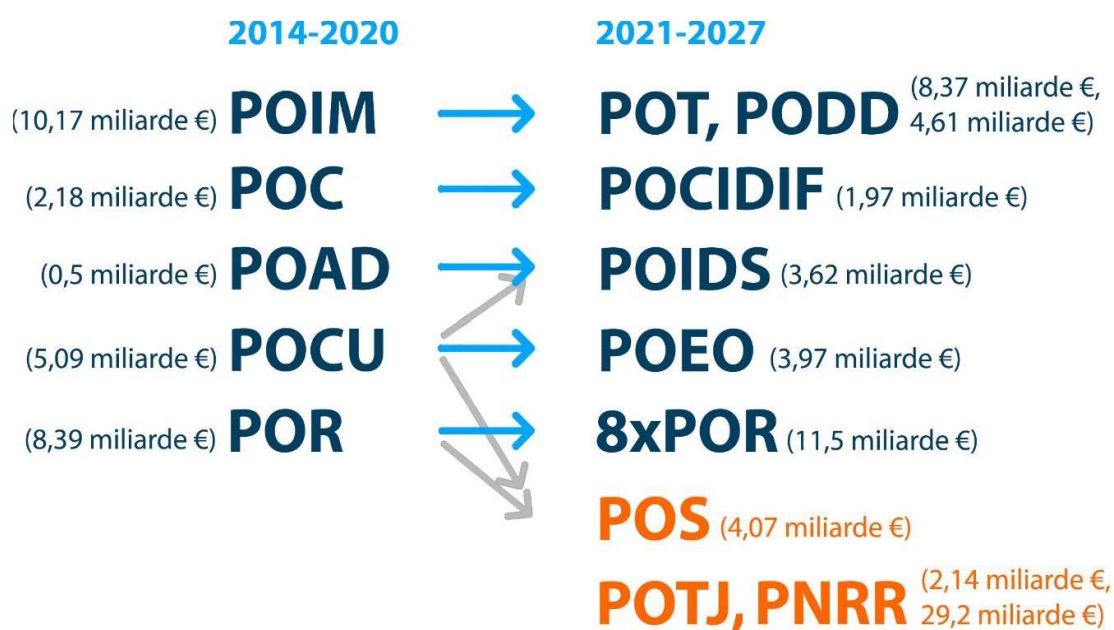
Elaborarea Programului Operațional Regional 2021-2027 – Regiunea Vest presupune corelarea acestuia atât cu documentele de planificare existente la nivel regional, cât și cu regulamentele existente la nivel european, investițiile propuse urmând să fie concentrate pe cele **5 obiective principale** de politică (OP) ale Comisiei Europene:

- *O Europa mai inteligentă* (o transformare economică inovatoare și inteligentă) – minimum 25%;
- *O Europa mai verde, fără emisii de carbon* – minimum 30%;
- *O Europa mai conectată* (mobilitate și conectivitate TIC regională);
- *O Europa mai socială* (implementarea Pilonului european al drepturilor sociale);
- *O Europa mai aproape de cetățeni* (dezvoltarea sustenabilă și integrată a zonelor urbane, rurale și de coastă prin inițiative locale) – minimum 8%.

În această calitate, ADR Vest pregătește și negociază direct cu Comisia Europeană Programul Operațional Regional Vest 2021-2027, în funcție de specificul regional, va elabora ghidurile solicitantului prin care se stabilesc condițiile de acordare a finanțării către beneficiari, va evalua și contracta la nivel regional proiectele depuse și va gestiona implementarea acestora și efectuarea plăților către beneficiari.

Totodată au fost identificate cerințele administrațiilor publice locale și ale actorilor locali de a accesa fondurile mai repede și mai eficient, fără povara birocrăției, astfel încât noua perioadă de programare vine cu o serie de măsuri simplificate și prin transformarea Programelor Operaționale 2014 -2020 în noi programe 2021-2027.

Correspondența Programelor Operaționale :



Obiectivele și cerințele de dezvoltare durabilă asumate prin Agenda 2030 sunt integrate și indivizibile, de natură globală și universal aplicabile și vor fi abordate în mod integrat în cadrul

investițiilor propuse prin POR Vest 2021-2027, în corelare cu politicile și prioritățile naționale și particularitățile regionale.

Se va avea în vedere integrarea principiilor orizontale în fiecare etapă a programului și a proiectelor implementate prin POR Vest 2021-2027 și se va urmări respectarea prevederilor Cartei Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene, a Convenției Organizației Națiunilor Unite privind Drepturile Persoanelor cu Dizabilități și a tuturor actelor normative relevante la nivel internațional, european și național.

Egalitatea de gen, incluziunea și nediscriminarea reprezintă drepturi fundamentale, valori esențiale ale UE și implicit ale Regiunii Vest, dar și condiții necesare pentru atingerea obiectivelor de creștere economică, inovare și coeziune socială, astfel că **vor avea un caracter obligatoriu pentru toți beneficiarii.**

În calitate de co-inițitoare a SUERD, România, prin regiunile sale, își propune în continuare să participe la atingerea obiectivelor și țintelor acestei strategii pentru perioada 2021-2027 așa cum sunt ele definite în noul Plan de Acțiune al SUERD. Principiile complementarității și creării de sinergie cu programele INTERREG finanțate de UE la nivel **transfrontalier, transnațional și interregional** au stat la baza elaborării programului. POR Vest își propune să creeze parteneriate cu alte regiuni și să implementeze activități interregionale, atunci când ele generează valoare adăugată pentru regiune.

***În contextul actual privind oportunitatea de accesare a Programului Operațional Regional 2021-2027 – Regiunea Vest, prin Strategia de Dezvoltare Integrată a ADITP Arad, propusă spre dezbatere, se estimează că orașele și comunele membre vor fi în măsură să utilizeze sprijinul financiar, dedicat Dezvoltării Urbane Durabile, în perioada de programare 2021-2027.***



### 3 . Corelarea strategiilor și a planurilor de dezvoltare ale UAT membre a ADITP Arad

#### 3.1 ADITP Arad

**ADITP Arad recomandă Centrelor Regionale și Comunelor membre , de o anumită dimensiune să dezvolte Planurile de Mobilitate Locală pe deplin aliniată cu Strategia de Dezvoltare Integrată a ADITP Arad, având practic aceleași scopuri, de dezvoltare a societății, economiei, mobilității, intermobilității, strategia fiind un instrument deschis și flexibil supus oportunităților și nevoilor identificate .**

**Corelarea și orientarea către soluțiile identificate de dezvoltare și furnizare eficientă, a serviciului public de transport, în proiectele și planurile de mobilitate urbană, din interiorul granițelor administrative, ale UAT membre, pe raza de competență Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad.**

Strategiile de dezvoltare urbană durabilă, sprijinite de politica de coeziune a UE sunt proiectate pentru a viza anumite zone, cu o abordare teritorială distinctă. O abordare teritorială explicită înseamnă că nevoile, provocările și oportunitățile de dezvoltare trebuie să corespundă nivelului de intervenție spațial și contextului teritorial adecvat. Alegerea zonei adecvate pentru implementarea strategiei nu este doar o decizie metodologică, ci și o decizie de politică. Aceasta poate să depindă de agendele politice și de instrumentele de guvernare disponibile. Mai mult, dimensiunea spațială corespunzătoare are, de asemenea, valoare strategică și poate fi un mijloc de adoptare a unei abordări integrate în elaborarea politicilor. Pentru a înțelege mai bine dimensiunea spațială a strategiilor (SIDU) din întreaga UE este important să se clarifice mai întâi ce tip de zone urbane sunt vizate. Atât cadrul de reglementare actual, cât și cel viitor sunt deschise către sprijinirea zonelor urbane de orice tip, recunoscând importanța orașelor de diferite dimensiuni și a diferitelor tipuri de aglomerații care cuprind mai multe municipalități. Acest fapt corespunde nepotrivirii tot mai mari dintre limitele administrative, structurile urbane și comportamentul cetățenilor. Altfel spus, în UE există o nepotrivire spațială clară între zona în care locuiesc oamenii și zona în care sunt disponibile oportunități de muncă și servicii, ceea ce îi determină pe oameni să își desfășoare activitățile cotidiene de ambele părți ale limitelor administrative ale diferitelor municipalități. Din cauza acestei interdependențe crescute, zonele urbane funcționale devin o categorie tot mai importantă pentru factorii de decizie.

Existența unui plan și program coerent de investiții care să susțină aceste strategii, activitatea ADITPA pe teritoriul de funcționare, va fi și mai importantă dacă se dorește ca orașele și comunele membre să fie partenere în cadrul proiectelor inițiate, în vederea accesării și implementării acestora din următoarele surse de finanțare pe perioada 2021 - 2027:

- Fondul European de Dezvoltare Regională
- Fondul de Coeziune
- Buget de Stat
- Contribuții UAT membre
- Alte surse , legal constituite.

## 3.2 Transport Public Local și Județean

### 3.2.1 Transport Urban

**Municipiul Arad** reprezintă principala poartă de intrare în România dinspre Europa de Vest, servind ca nod rutier și feroviar pentru coridoarele TEN-T Rin-Dunăre și Orient/East-Med. Pe cale rutieră, acestea asigură legătura municipiului Arad cu centre urbane precum Budapesta, Bratislava, Viena, Munchen, Berlin sau Hamburg. Pe cale ferată, municipiul Arad este traversat zilnic de 6 curse internaționale care merg în direcția Budapesta (4h 30 min) / Viena (8-10h). Deși municipiul Arad este traversat și de coridorul feroviar TEN-T Orient/East-Med, nu există încă trenuri internaționale care să asigure legătura cu Sofia, capitala Bulgariei.

La nivel național, municipiul Arad este conectat prin autostrada A1 de principalele centre urbane de interes regional Timișoara și Lugoj. Prin intermediul segmentului de autostradă Lugoj – Deva, municipiul Arad beneficiază de legături cu zona Sibiului și cu municipiul Cluj-Napoca (A10 Sebeș – Turda / A3 Turda – Cluj-Napoca). Legăturile secundare pe cale rutieră sunt asigurate de drumurile naționale DN7/E68 (Nădlac – Arad – Lipova – Deva), DN69/E671 (Arad – Timișoara) și DN79/E671 (Arad – Oradea). Legăturile între municipiul Arad și localitățile învecinate sunt susținute de drumurile județene din partea de nord (DJ709, DJ709B, DJ 791), ce asigură legătura cu așezări precum Curtici (punct de trecere a frontierei), Ineu sau Sântana și de drumurile județene din sudul municipiului (DJ682F, DJ682). Calitatea drumurilor de legătură în teritoriu este în general bună, doar DN7, DJ709 și DJ682 (legături cu așezările din vestul Aradului) au început să se deterioreze.

Aradul este situat la distanțe relativ reduse față de centre cum ar fi Timișoara (48 km), Oradea (118 km), și Deva (157 km). Asumând o viteză de deplasare de 80 km/h, municipiul este situat la o distanță de 209 km (2.6 ore) de Belgrad, 284 km (3.5 ore) de Budapesta și 506 km (6.3 ore) de Viena, distanțe mai scurte decât cea de 536 km (6.7 ore) până la București, evidențiind astfel o mai bună conexiune la nivel european comparativ cu capitala.

În ceea ce privește transportul pe cale ferată, municipiul Arad este deservit de magistrala 200, iar împreună cu magistrala 300, municipiul Arad este direct conectat cu centre urbane importante la nivel național, precum Alba Iulia, Cluj-Napoca, Brașov, Ploiești și București. Aradul este deservit și de curse înspre zona de vest, fiind astfel conectat la punctul de trecere a frontierei Curtici și internațional cu orașele Budapesta și Viena. La nord, Aradul este conectat prin legături directe cu municipiile Oradea (linia 310), Baia Mare și Satu Mare (liniile 400 și 402).

Masterplanul General de Transport (MPGT) al României identifică legăturile municipiului Arad cu municipiile Timișoara și București ca o prioritate la nivel național, conturând creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar călători pe ruta București – Arad via Craiova și Timișoara drept obiectiv operațional. Se urmărește astfel creșterea frecvenței pe cele două direcții, astfel încât la fiecare două ore un tren să ajungă în Arad. Totodată, o altă intervenție necesară în acest context este modernizarea liniei de cale ferată dintre Arad și Timișoara pentru a permite viteze ridicate de transport.

La nivel local, în municipiu, se regăsesc 3 gări: Gara Arad, Gara Aradul Nou și Gara Arad Vest. Gara Arad este singura din cele trei care este renovată fiind principala gară a municipiului, 62 de curse zilnice cu plecare din acest punct, operate de CFR Călători, Regio Călători și Astra Trans Carpat. Gara Arad este un nod feroviar de interes județean, regional și național, asigurând legătura municipiului cu 21 de destinații de distanță lungă, dintre care 7 fiind orașe mijlocii și mari. Gara

Aradul Nou este gara secundară a Aradului ce oferă acces la 33 de curse pe zi. Gara Aradul Nou și spațiul public alăturat se află într-o stare avansată de degradare și necesită intervenții de modernizare. Acestea sunt în prezent incluse în proiectul de modernizare a magistralei secundare 217 Timișoara – Arad aflat la stadiu de elaborare proiect tehnic. Gara Arad Vest deservește doar curse operate de Regio Călători pe traseul Arad – Nădlac (dus/întors) însă calitatea facilităților pentru pasageri sunt cvasi inexistente, motiv pentru care este esențială amenajarea acestei gări ca un veritabil nod internodal și ameliorarea legăturilor pietonale cu vecinătățile.

În cazul frecvenței trenurilor din municipiul Arad, cele mai frecvente trenuri sunt cele către Timișoara (14 curse / zi), urmate de cele către Oradea și Nădlac (7 curse / zi) sau București (6 curse / zi). Legătura cu poli importanți, poli de creștere precum Cluj-Napoca / Brașov (3 curse / zi) și Iași (2 curse / zi) este precară. Cu o frecvență crescută a trenurilor (30 min – mizând pe ideea unui tren metropolitan) folosind linia 217 peste 15.000 de locuitori din comunele și orașele învecinate ar putea accesa locurile de muncă din Arad în mai puțin de 60 minute. În cazul magistralei 200, spre Deva, această valoare trece chiar de 27.000 de locuitori. Astfel, pe termen mediu / lung, mizând pe infrastructura feroviară existentă (aflată chiar în curs de modernizare) conturarea unor servicii de tip tren metropolitan ar putea facilita angajatorilor din municipiul Arad (mai ales cei din zonele industriale) acces facil la un amplu bazin de forță de muncă.

În ceea ce privește transportul aerian, municipiul deține un aeroport propriu, Aeroportul Internațional Arad, situat la mai puțin de 100 m de nodul rutier care face legătura cu Autostrada A1 și la 4km de centrul municipiului. Totodată, acesta se bucură de o bună poziție strategică, fiind localizat la 250 de km de Budapesta și 300 de km de Belgrad. Cu toate acestea, Aeroportul Internațional Arad nu operează în prezent curse comerciale, acesta dispunând doar sezonier de o cursă de tip charter către Antalya, Turcia. Astfel, locuitorii municipiului Arad sunt deserviți de Aeroportul Internațional „Traian Vuia” Timișoara, acesta fiind cel mai apropiat aeroport, distanța dintre cele două putând fi parcursă pe cale rutieră în aproximativ 40 de minute (55 de km). Totodată, se urmărește extinderea rețelei de cale ferată între municipiul Timișoara și Aeroportul Internațional „Traian Vuia” (proiect aflat în faza de licitație pentru realizarea studiului de fundamentare), intervenție de care va beneficia și municipiul Arad, între cele două municipii existând deja o conexiune directă, cu frecvență ridicată (15 trenuri/zi). Astfel, trenul ar deveni o opțiune viabilă pentru locuitorii Aradului, aceștia beneficiind de o ofertă de transport direct mai diversă. În prezent, transportul direct între municipiul Arad și aeroportul din Timișoara se realizează prin curse operate de operatori privați, neexistând linii de transport interjudețean.

Aeroportul Internațional Traian Vuia asigură legături cu Bergamo și Roma (Italia), Memmingen și Munchen (Germania), Madrid (Spania), București, Antalya (Turcia) și Paris (Franța). Prin intermediul acestora, se pot accesa și destinații secundare (curse cu escală) atât de la nivel național, cât și de la nivel european și global.

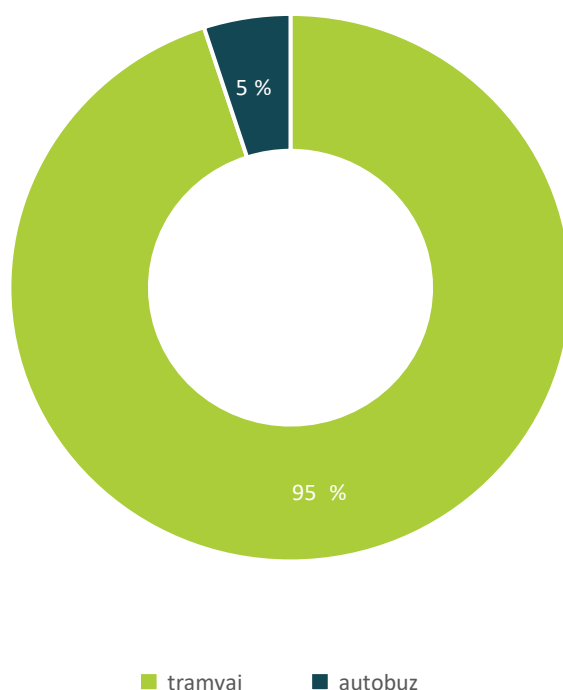
În ceea ce privește sistemul de transport public județean și interurban, legătura cu alte orașe din România se realizează prin autogările Autogara Transdara (lângă Atrium Mall), Autogara PLETL (Calea Aurel Vlaicu), Autogara Tabita Tour și stația Banu Mărăcine. Dintre acestea, Autogara Transdara servește curse județene (Transdara, Atlassib), naționale și internaționale, iar Autogara PLETL și Autogara Tabita Tour servesc curse naționale și internaționale. Stația Banu Mărăcine servește cursele județene CTP. Acestora li se adaugă locațiile (stațiile) informale (ex. Piața Gării) sau diverse benzinării, de unde locuitorii pot accesa serviciile de transport public. În prezent, municipiul Arad are legături cu principalele orașe din România (București, Timișoara, Oradea, Cluj-Napoca, Ploiești, Brașov, Sibiu, Iași etc.), dar și cu orașe din state precum Ungaria (ex. Budapesta), Austria (ex. Viena), Germania (ex. Berlin, Stuttgart), Franța (ex. Paris) , Italia (ex. Bologna,

Florența, Roma), Spania (ex. Madrid, Valencia), Anglia (ex. Londra, Liverpool) sau Republica Moldova (ex. Chișinău).

Deși municipiul se bucură de o ofertă amplă de servicii de transport public județean pe cale rutieră, accesul la informații privind rutele și programul de circulație al acestor servicii este unul dificil. Totodată, numărul scăzut de stații amenajate / autogări scad calitatea serviciilor, fiind astfel nevoie de autogări suplimentare plasate în puncte cheie astfel încât să ofere condiții optime pentru pasageri. O posibilă intervenție este transformarea Gării Arad în nod intermodal, care să includă și autogara principală a orașului.

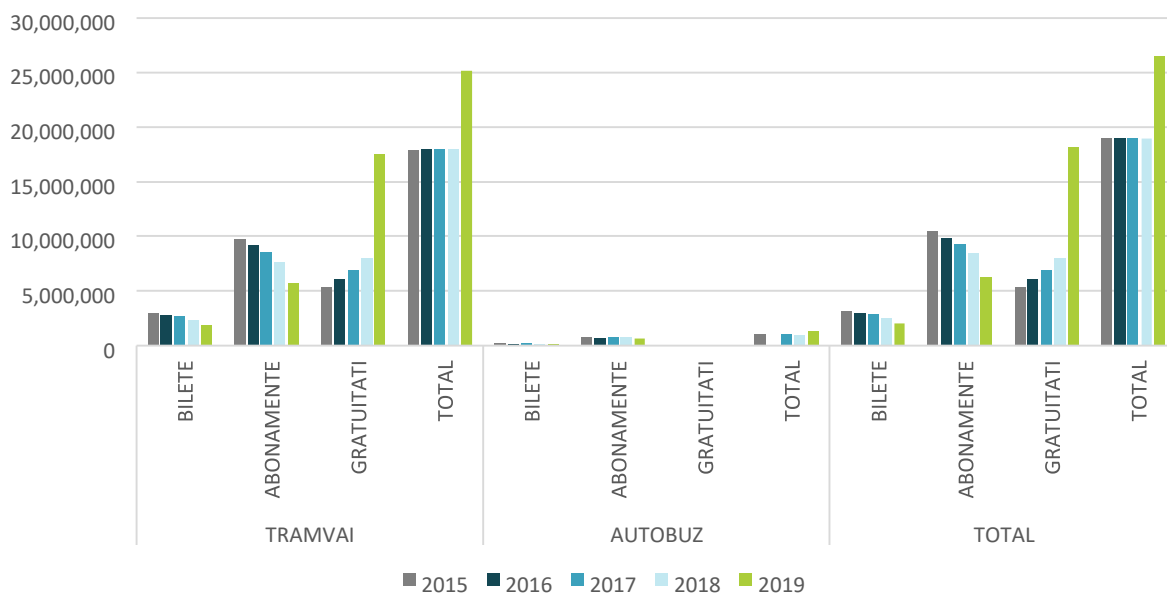
Rețeaua de transport local se întinde pe 284 km în zona urbană și 269 km în zona preurbană. Gradul de acoperire / disponibilitate este unul ridicat, iar sistemul funcționează bazat pe preluarea eficientă a fluxurilor de călători la orele de vârf. Aradul este deservit de 243 de curse de tramvai și 199 de curse de autobuz pe zi, dintre care 134 de curse de autobuz se deplasează către așezări din afara orașului. Capacitatea de transport totală (vehicule utilizate atât în municipiu, cât și în zona preurbană) constă în 135 de autobuze (17 linii) și 124 de tramvaie (14 linii), și înregistrează 26.511.712 de călătorii (în 2019). Numărul total de călători care au utilizat transportul public urban cu tramvaie și autobuze în 2019 este 26.511.712. Dintre aceștia, numai 5% s-au deplasat cu autobuzul, iar tramvaiele au preluat 95% din traficul de călători .

PONDEREA CĂLĂTORIILOR TRANSPORTAȚI PE DIFERITELE MIJLOACE DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL



Numărul total de pasageri transportați crește vertiginos în 2019, după 4 ani de stagnare și scădere pe ambele modalități de transport . Această creștere este datorată gratuităților oferite, care completează performanța slabă a biletelor și abonamentelor .

## NUMĂR TITLURI DE CĂLĂTORIE CTP, 2015-2019



### 3.2.2 Transport public Județean

La nivel județean, municipiul Arad este legat de satele și comunele județene de o rețea de autobuze administrată de Compania De Transport Public Arad CTP (12 linii) și Autoritatea de Transport Public Județean Arad (20 de linii). Pe plan local sunt trei autogări, anume Autogara Transdara (lângă Atrium Mall), Autogara Tabita Tour, Autogara PLETL (Calea Aurel Vlaicu). Toate cele trei autogări servesc curse naționale și internaționale iar autogara Transdara este utilizată și pentru curse județene (Transdara / Atlassib). Liniile de transport public județean operate de către CTP folosesc în continuare stația Banu Mărăcine. În ultimii 5 ani de operare pe liniile de transport public județean, Transdara a vândut în medie 14.551 de bilete pe an, iar Atlassib 40.852. În 2020, fără îndoială afectate de criza COVID, până la data de 30 Septembrie, Transdara vânduse 5.998 iar Atlassib 11.777, sau 41% și respectiv 30% din media pe anii precedenți, în 75% din perioada anului. Tot în aceeași perioadă, Compania de Transport Public Arad a înregistrat o scădere treptată în numărul de bilete vândute anual pentru transportul interurban. Pornind din 2016 cu 202.221 de bilete vândute, acestea au scăzut în fiecare an până la 88.326 în 2019. În 2020, înregistrând o performanță și mai scăzută, CTP Arad a vândut 34.981 de bilete până în luna Septembrie.

Liniile CTP se extind în Sudul, Vestul și Nord-Estul teritoriului aflat în periferia municipiului Arad, deserving localități precum Fiscut, Mailat, Peregu Mare, Felnac, Zărand, Șepreuș, Berechiu, Pecica, Turnu, și destinații intermediare precum Zimanducz, Șagu și Chișineu-Criș. Cele mai bine deservite localități sunt Zimanducz și Șagu, unde se converg liniile dinspre Zărand și Chișineu-Criș, respectiv liniile dinspre Mailat și Fiscut.

Liniile Autorității de Transport Public Județene acoperă Vestul, Nordul, Nod-Estul și Sud-Estul teritoriului, ajungând la destinații distante precum Săvârșin, Hălmagiu și Măraș. Cele mai frecvente linii sunt Grăniceri – Arad (12 curse/zi), Șeitin – Arad (8 curse/zi) și Iratoșu – Arad (7 curse/zi). Cele mai bine deservite localități intermediare sunt Curtici (12 curse/zi), Ineu (10 curse/zi) și Lipova (7

curse/zi). Curtici se află pe traseul Grăniceri – Arad. Ineu este la intersecția dintre Arad – Mărauș, Arad – Moneasa și Arad – Hălmagiu, iar Lipova conectează Lipova – Arad cu Arad – Săvârșin și Arad – Căpâlnaș.

Cele două rețele coincid pe traseul Zărand – Arad, trecând prin Sântana, Zimandu Nou. Rețelele se intersectează și în Pecica, unde se converg liniile Șeitin – Arad și Peregu Mare – Arad. Deși suprapunerea unor linii înseamnă un grad de acoperire mai mare, există probleme din cauza tarifării care se face separat pe cele două sisteme. În totalitate, rețeaua acoperă o suprafață extinsă din teritoriul extra-urban al județului, desemnând municipiul Arad ca principalul nod de legătură pentru serviciul de transport public județean. Deși cele două rețele acoperă foarte bine teritoriul județean, există spații interstițiale lipsite de deservire, care includ satele reședința-de-comună Șilindia, Șicula, Chisindia, Cărand, Dieci, etc. Este vorba însă de localități cu o populație redusă. Ruta Felnac – Arad este dublată de un culoar de cale ferată care face legătura cu Gara Aradul Nou în doar 22 de minute. Cu plecări spre Arad la 5:17, 5:59, 9:01, 13:13, 18:36, și 21:28, și plecări din Aradu Nou la 7:14, 11:39, 14:24, 16:38, 19:46, nici orarul acestei linii nu este mult mai potrivit pentru servirea populației muncitoare. Viteza de deplasare a trenului este suficient de ridicată ca acesta să competiționeze cu automobilul personal (20 de minute, Felnac – Aradul Nou). Deși frecvența este bună, orele de circulație trebuie ajustate încât acestea să se potrivească cu orarul de muncă 9-17 sau cu unul în 3 schimburi, după caz. Serviciul județean pe ruta Felnac – Arad poate deveni, deci, redundant. În schimb, prioritățile ar trebui redirecționate către îmbunătățirea conexiunilor feroviare și a frecvenței trenurilor.

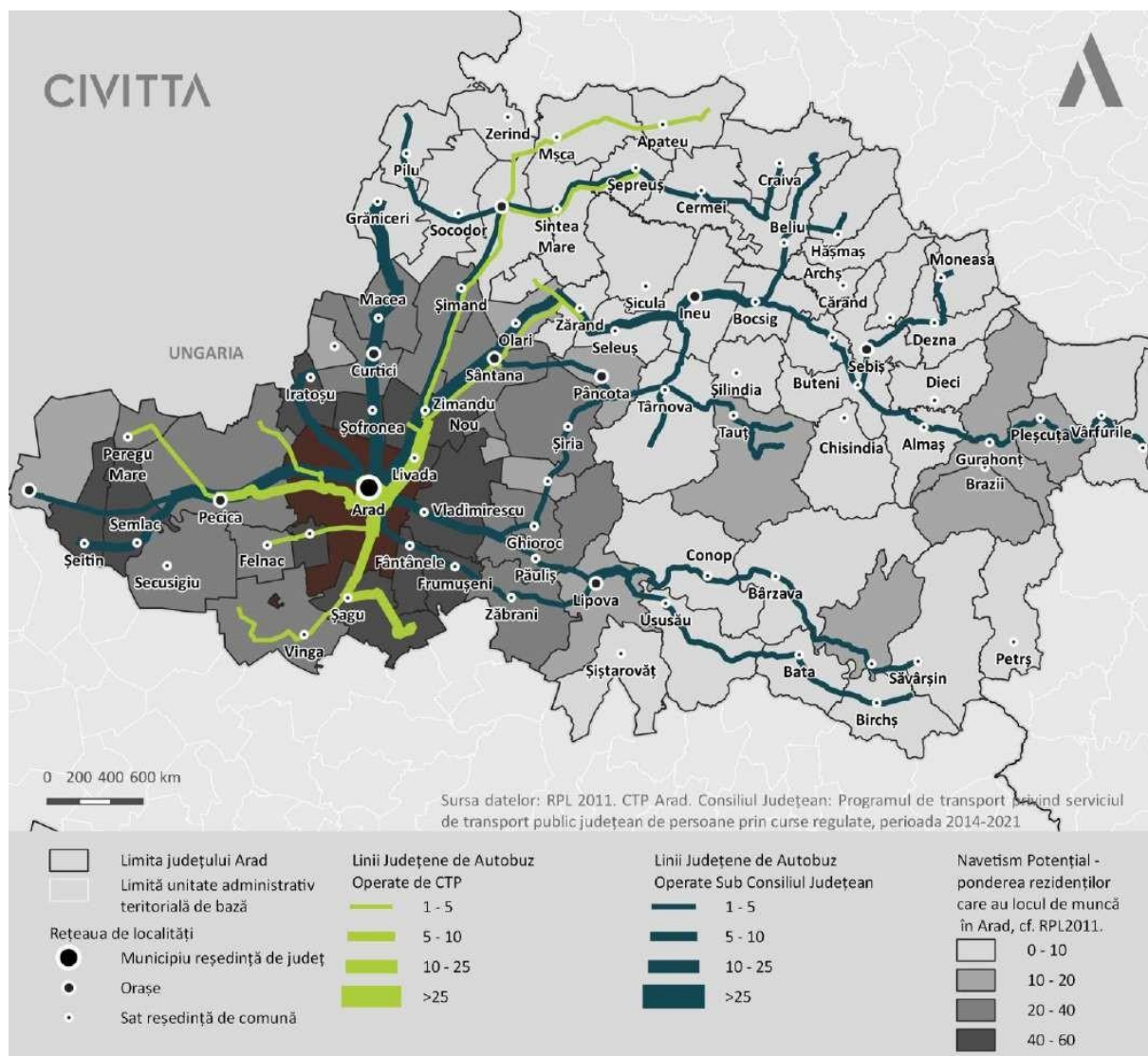
Un alt exemplu tipic este Chișineu-Criș. La intersecția rutelor CJ Craiva – Arad (1 cursă /zi) și Arad – Vârșand (3 curse /zi) și a curselor CTP Șepreuș – Arad (1 cursă/zi) și Berechiu – Arad (1 cursă/zi), Chișineu-Criș trimite în total 6 curse /zi spre Arad și înapoi. Cursele sunt grupate între orele 5:00 și 8:00, 12:00 și 14:00 și 17:00 și 18:00, astfel încât să se potrivească cu orarul de muncă al potențialilor călători. Având o viteză medie de 46 km/h (programata), durata unei curse de autobuz este de 58 de minute. În același timp, oferta de transport public este dublată de o linie de cale ferată care susține 7 curse zilnice și parcurge distanța până la Arad într-o medie de 53 de minute. Ambele modalități de transport sunt suficient de competitive pentru a concura cu alternativa transportului cu automobilul propriu (43 minute). În schimb, cursele de autobuz ar putea fi regândite ca o serie de linii alimentatoare pentru nodul de transport integrat Chișineu-Criș. Rutele de autobuz ar circula pe rute mai scurte și cu frecvența ridicată, crescând accesibilitatea și atractivitatea sistemului pentru potențialii calatori. În acest fel, în loc de dublarea ofertei de transport public, Vinga, Șagu, Pecica, Lipova, Ghioroc, Zimandu Nou, Șofronea, Curtici, Sântana, Șimand și Chișineu-Criș ar putea funcționa ca noduri intermodale într-o rețea de transport integrată. Reorientarea curselor de autobuz județene către servirea stațiilor de tren regional ar aduce dezvoltarea unei rețele de tren metropolitan care are ca bazin de colectare toate comunele și satele situate în jurul gărilor de tren.

În general, rețeaua de transport județeană acoperă suficient de bine zonele peri-urbane ale Aradului.

**Realizarea proiectului de reabilitarea a căii de rulare dintre Municipiu Arad și Comuna Ghioroc, pe o distanță de circa 25 de kilometri care cuprinde și achiziția a șase tramvaie noi care să circule pe acest traseu, estimat la 48,3 milioane de euro, va crește considerabil numărul de călători. Acest traseu este construit în anul 1906 și dată în folosință în anul 1913, fiind prima cale electrificată din Estul Europei și a 8-a din lume.**

Viteza medie a vehiculelor este în general ridicată și facilitează conexiuni suficient de bune, atingând în medie 30-40 de km / oră. Cea mai scăzută viteză de deplasare se înregistrează pe traseul Lipova – Zăbrani – Arad cu 29.33 km / oră. Cele mai anevoioase conexiuni sunt cele din Hălmagiu (137 km - 3.35 ore), Moneasa (110 km – 2.97 ore), Mărauș (106 km – 2.77 ore) și toate localitățile intermediare situate în extrema de est a județului. Cele mai slab servite localități Căpâlnaș, Arăneag, Hălmagiu,

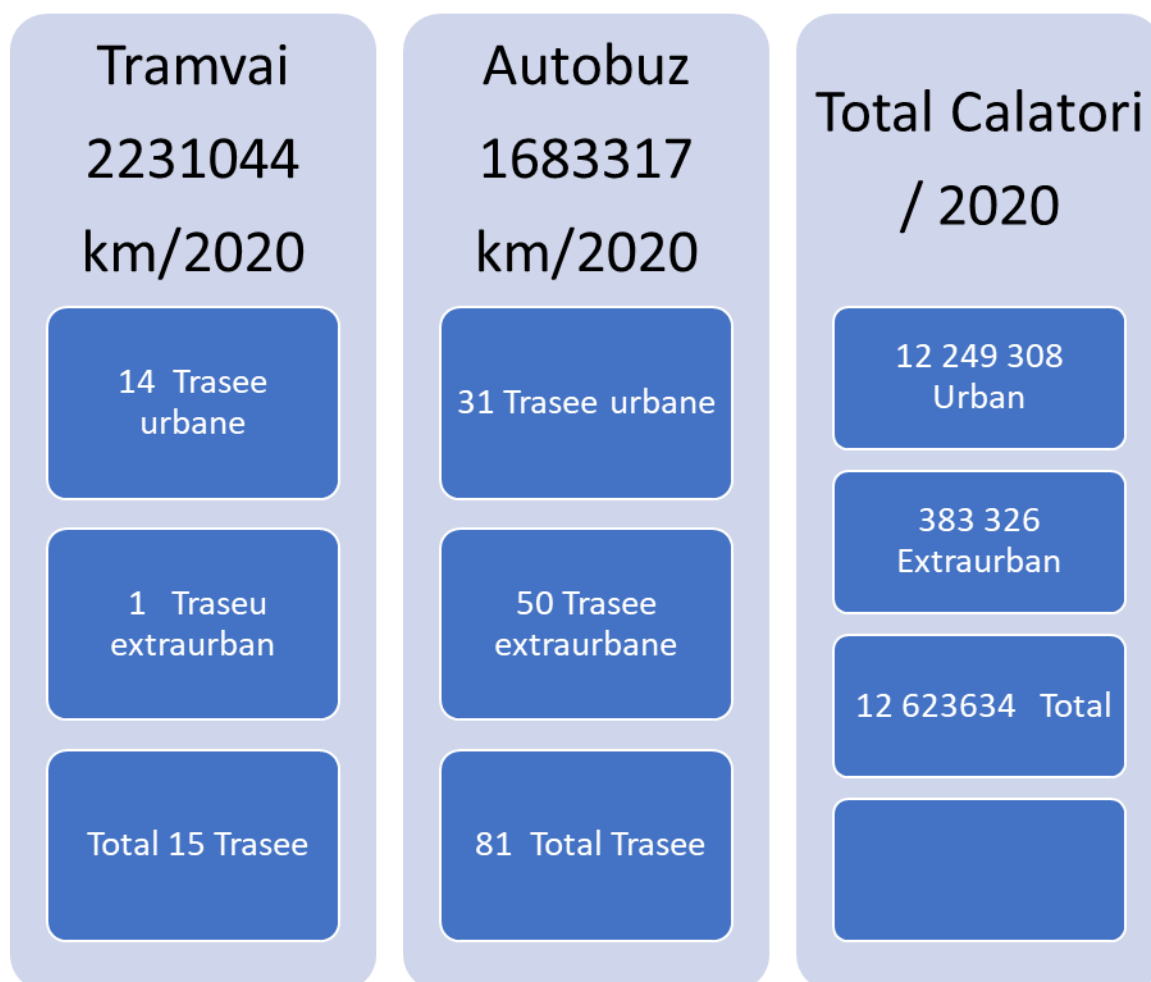
Mărauş și Craiva sunt deservite fiecare cu câte o singură cursă dus-întors pe zi. Problemele principale ale sistemului de transport public județean nu sunt însă de deservire, ci de confort și acces la informație. Calitatea spațiilor de așteptare (stații în comune și autogări în orașe) este adesea precară iar accesul la informații privind rutele și orarul este foarte dificil. Tabelul disponibil pe pagina Consiliului Județean Arad oferă o informații despre trasee și orare însă acestea sunt foarte greu de înțeles pentru cineva care nu a folosit încă transportul public județean. O simplă hartă cu rutele și programul, așa cum se regăsește în sistemele de transport public local, ar ajuta foarte mult cetățenii să navigheze mai ușor în județ și către Arad. Liniile de transport public județean sunt marcate în cadrul figurii de mai jos. Se remarcă astfel, că rețeaua de transport județeană acoperă suficient de bine zona periurbană a municipiului Arad, asigurând totodată și legături cu localități mai îndepărtate din județ.



### 3.2.3 FLOTA DE TRANSPORT

**Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad se află pe locul doi din România, atât ca număr de kilometri parcurși cât și a numărului de Unități Administrativ – Teritoriale membre, cu populația aferentă în număr de 374511 locuitori .**

Rețeaua de transport cuprinde 96 de trasee urban -rural, cu autobuze și tramvaie, după cum urmează:



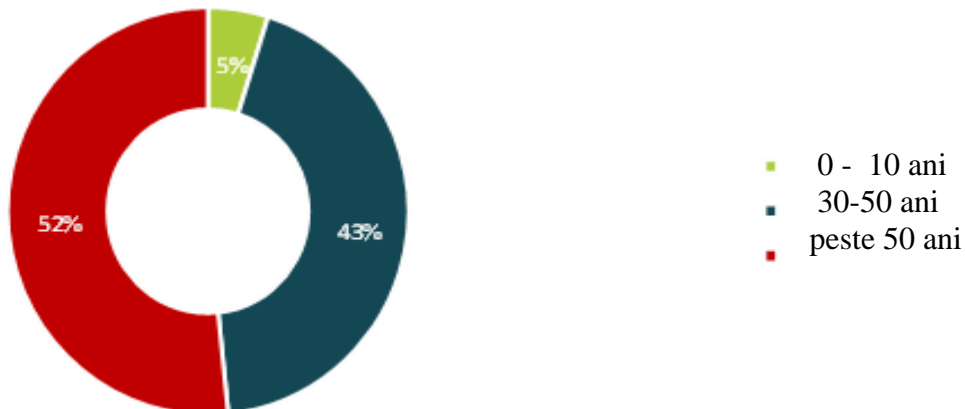


Flota de transport public a municipiului Arad este compusă din 124 tramvaie și 135 autobuze. În total, transportul cu autobuze în zona urbană a înregistrat 129.039 ore de circulație și 513.141 km în 2019. În același an, tramvaiele au străbătut 3.043.758 km și au înregistrat 206.937 de ore de circulație. Consumul specific de tracțiune pentru tramvaie în 2019 a fost de 8.564 MWh și 29.861 lt. motorină pentru autobuze.

Ca tramvaie, Aradul dispune de :

- TATRA: 37 unități ( 24 vagoane motor, 13 vagoane remorca)
- GT4: 23 unități ( 22 vagoane motor, 1 vagoane remorca)
- GT6: 32 unități ( 29 vagoane motor, 3 vagoane remorca)
- GT8: 17 unități
- M8S: 9 unități
- IMPERIO: 6 unități

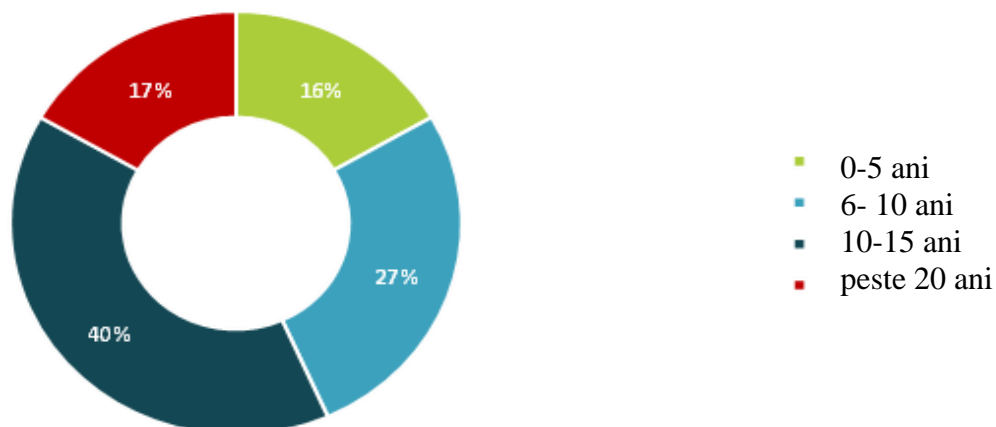
Vechimea medie a flotei de tramvaie este de 47 de ani



În 2019, la nivel de municipiu, (vehicule utilizate numai la transportul din zona urbană), flota de autobuze constă în 30 de unități:

- 9 microbuze ( IVECO capacitate 16 locuri)
- 5 minibuze ( ISUZU capacitate 22 locuri)
- 14 autobuze ( MERCEDES, VOLVO, VDL) capacitate între 37-49 locuri)
- 2 autobuze de capacitate mare ( MERCEDES articulat) capacitate peste 50 locuri

În acest moment, municipiul Arad nu dispune încă de autobuze electrice. Vechimea medie a autobuzelor este de 12 ani.



Vechimea medie a unui vehicul din flota (combinată) care deservește municipiul Arad este de 40 de ani. **Conform legii nr. 37/2018 Privind Promovarea Transportului Ecologic, autoritățile publice locale sunt îndrumate să achiziționeze mijloace de transport de tip ecologic în proporție de minimum 30% din achizițiile viitoare, începând cu anul 2020. Mai mult de atât, Hotărârea nr. 2.139 din 2004 prevede o durată de 4-8 ani de funcționare pentru autobuzele dedicate transportului urban.** Primăria municipiului Arad se adaptează directivei și cadrului legal prin lansarea unei licitații în octombrie 2018 pentru a achiziționa 10 autobuze electrice. Acest proiect este parte dintr-un ansamblu mai mare, care vizează achiziția a 18 autobuze electrice noi, dintre care 5 autobuze de capacitate medie și 13 minibuze, toate vehicule nepoluante. Valoarea totală a proiectului se estimează ca fiind 8.835.000 euro, iar durata realizării investiției este de 2 ani de zile. Cu aceste noi achiziții, flota de autobuze va avea un procentaj de 37.5% vehicule nepoluante. Tot în 2018, Primăria Arad a lansat un proiect de peste 57 milioane de euro, finanțat prin programul Operațional Regional 2014-2020 pentru a achiziționa 28 de tramvaie noi<sup>1</sup>. De asemenea, a fost aprobată reabilitarea a 20 de tramvaie din stocul existent. Pentru acest proiect se caută însă furnizori de servicii. Există posibilitatea ca bugetul să fie reconfigurat în vederea achiziției a 3 tramvaie noi de capacitate medie. Luând în considerare toate aceste proiecte (inclusiv modernizarea celor 20 de tramvaie), flota de tramvai va avea o vechime medie de 24 de ani.

### 3.2.4 ACCESIBILITATE - INDICATORI SATISFACȚIE

Pentru potențialii călători, rețeaua de transport public are un grad de accesibilitate de 29.4% pentru infrastructura și vehiculele de autobuz și 23.6% pentru tramvaie. Dintr-un total de 25 de dispozitive de vândut bilete, 15 sunt accesibile pentru călătorii cu dizabilități. Doar 18 autobuze din 141 și 6 tramvaie din 147 oferă acces fără scară persoanelor cu mobilitate scăzută (SUMI\_ind02\_Accessibility). Dintre cele 6 (și ulterior încă 4) tramvaie noi procurate de CTP, toate

satisfac indiciile de performanță stabiliți pentru accesibilitate. Re-înnoirea flotei cu noi achiziții va ridica scorul de accesibilitate.

Din perspectiva utilizatorilor, calitatea rețelei de transport public este încă destul de redusă, dar are posibilități de îmbunătățire în viitor. Conform studiului de satisfacție al cetățenilor (SUMI\_ind18\_Satisfaction), din 1070 de respondenți, doar 86 au fost foarte satisfăcuți de starea generală a sistemului de transport public și 43% oarecum satisfăcuți. Într-un sondaj realizat de Serviciul Programare, Dispecerizare, Control pentru Primăria Arad, din 104 de respondenți 73,1% s-au declarat nemulțumiți de calitatea și eficiența serviciilor de transport public local. În același timp, 64,4% au evaluat confortul în mijloacele de transport ca fiind nesatisfăcător. 78,8% au răspuns că transportul local nu este accesibil din punct de vedere al costurilor, raportat la veniturile populației. Numai 38,5% dintre cei intervievați au fost conștienți de măsurile adoptate pentru îmbunătățirea sistemului de transport local. **În schimb, 79,8% ar fi dispuși să renunțe la folosirea autovehiculului personal, în situația în care transportul public local ar satisface standardele și nevoile aferente.**

### 3.2.5 Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) 2014-2030

- este principalul document strategic al municipiului Arad și are o abordare integrată asupra dezvoltării municipiului și rolul de a coordona și direcționa această dezvoltare. Astfel, SIDU stabilește viziunea, obiectivele și rezultatele ce ar urma să fie atinse până în anul 2030. Viziunea SIDU ilustrează faptul că în 2030 „municipiul Arad reprezintă o importantă metropolă regională ce impresionează prin centrul istoric reabilitat, dominat de Cetatea Aradului transformată într-un pol cultural, turistic și de agrement de amploare, o comunitate puternică cu impact major în regiune prin dinamismul și diversitatea economică, un oraș inteligent și inovator, exemplu de management urban eficient“.

În acest context, în anul 2030 municipiul Arad va deține următoarele caracteristici adiționale, ca parte a unei viziuni mai largi și asupra mobilității :

**a ) Arad conectat și accesibil** – promotor al mobilității urbane durabile, cu o infrastructură de transport modernă și eficientă, având următoarele obiective specifice aferente:

- Sistem rutier modern și funcțional, cu o rețea de circulație ce asigură o bună conectivitate la nivelul municipiului;
- Sistem de transport public eficient, atractiv și accesibil;
- Infrastructură ce încurajează creșterea ponderii deplasărilor nemotorizate în preferințele arădenilor;
- Sistem eficient de parcări, ce asigură deservirea tuturor cartierelor municipiului;
- Mobilitate îmbunătățită și fluxuri de persoane și marfă eficientizate către principalele zone de activități economice;
- Management integrat, eficient și modern al mobilității;
- Municipiul Arad înscris în rețeaua de căi navigabile de interes regional și supraregional.

**b ) Arad eficient** – oraș verde și sănătos, cu emisii scăzute de CO<sub>2</sub> și un model de dezvoltare urbană sustenabilă, având următoarele obiective specifice aferente:

- Fond construit eficient din punct de vedere energetic;
- Infrastructură tehnico-edilă modernă și eficientă;
- Mediu de viață sănătos, cu o calitate crescută a aerului.

### 3.2.6 Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)

- stabilește direcțiile de acțiune pe termen scurt și mediu în ceea ce privește mobilitatea urbană la nivelul municipiului Arad. Astfel, la nivelul anului 2023, municipiul Arad va deveni un „oraș atractiv, care deține un sistem de transport eficient, sigur, accesibil pentru toți cetățenii, menit să sprijine dezvoltarea economică, cu impact redus asupra mediului”. Această viziune se bazează pe 4 obiective strategice: eficiență economică, accesibilitate, siguranță și mediu, abordate din punct de vedere a mobilității urbane în vederea îmbunătățirii calității vieții pentru cetățenii municipiului Arad.

Totodată, PMUD conturează proiectele necesare pentru atingerea acestei viziuni, acestea făcând referire la intervenții asupra sistemului de transport public local, accesibilizare, siguranță în trafic, transport nemotorizat, emisii sau repartiție modală. PMUD Arad a fost actualizat în paralel cu actualizarea SIDU, în cadrul aceluiași proiect - „Planificare strategică eficientă și implementare de soluții electronice pentru reducerea birocrăției”, cofinanțat din Programul Operațional

## 3.3 EFICIENȚA LEGĂTURILOR CU TRANSPORTUL PUBLIC

Pentru a asigura o ofertă de transport public atractivă pentru potențiali utilizatori, aceasta trebuie să poată concura cu ofertele alternative de transport, precum automobilul personal. Evident, această ofertă de transport public nu poate concura pe toate traseele cu automobilul privat și trebuie să se axeze pe coridoare cu densitate de populație și activități ridicate. O analiză a timpului de parcurgere a distanțelor dintr-un set de trasee origine-destinație între zonele de angajament și zonele rezidențiale a comparat deplasarea cu transportul public cu cel cu automobilul personal.

Cele mai anevoioase trasee sunt cele din suburbie pentru că traversează centrul orașului dintr-un cvadrant în altul. Zona centrală (Teatru, Podgoria) este nucleul în care converg rutele suburbane de autobuz. Plecând din suburbie înspre centru și vice-versa, majoritatea curselor sunt operaționale numai în timpul orelor de vârf. Pe când majoritatea rutelor trec prin zona centrală, șoferii auto au posibilitatea de a selecta rute alternative (linia de centură, autostrada A1). În fiecare caz, configurația și orarul sistemului de transport public duc la creșterea timpului de parcurgere al distanței între destinațiile periurbane. În multe dintre scenariile studiate călătorii au de mers pe jos kilometri întregi de la stația de tramvai / autobuz cea mai apropiată până la destinația finală. Un alt factor este cel al transferurilor, multe dintre călătorii necesitând schimbarea modalității de transport. Este important de notat că acești timpi de deplasare cu transportul public nu indică neapărat o viteză scăzută a vehiculelor de transport în comun, ci sunt atât simptome ale geografiei rețelei de transport public, cât și al orarelor de drum. Dintre toate perechile de origine-destinație studiate, nici una nu a putut concura ca timp de parcurgere cu autoturismul personal. La limita de sus este perechea Cartier Alfa Strada Dorobanților - Zona Industrială Sud Aradul Nou, unde mersul cu automobilul privat este cu 83% mai rapid decât alternativa de transport public, în ciuda proximității relative a celor două puncte de interes. Acest lucru e din cauza faptului că ruta optimă cu transportul public ocolește râul Mureș până la podul Traian, trece prin centru, și necesită 33 de minute de mers pe jos. În schimb, ruta cea mai eficientă cu mașina constă într-un mic ocol până la A1 și o legătură directă cu Zona Industrială Sud. Aceste rezultate nu sunt deloc neuzuale pentru Arad, majoritatea diferenței între automobilul personal și transportul public fiind în jur de 60% - 80%.

Numai centrul (Teatru, Podgoria) a înregistrat o diferență de parcurgere în jur de 50%. Zona centrală studiată, Calea Romanilor – Gara CFR beneficiază de două seturi de circumstanțe care cresc nivelul relativ de competitivitate al transportului public. Unul este faptul că pe acest coridor se înregistrează întâzieri din cauza congestiei de autoturisme. Al doilea este separarea stradală a celor două modalități de transport. Pe Bulevardul Revoluției și pe Calea Aurel Vlaicu tramvaiul circulă pe un tronson dedicat, separat de traficul congestionat din împrejurimi. Cu toate acestea, până și diferențele de 50% între timpii de parcurs sunt încă foarte ridicate, chiar și în comparație cu alte orașe din România precum Cluj-Napoca unde aceste valori se situează de regulă între 20 și 30% cu câteva cazuri în care transportul public este chiar mai rapid decât cel cu autoturismul personal.

### 3.4 PRIORITĂȚI DE INTERVENȚIE

PROVOCĂRI	SOLUȚII POTENȚIALE / PRIORITĂȚI DE INTERVENȚIE
Competitivitate redusă a transportului public (confort, timp deplasare și deservire).	Modernizarea flotei (mai ales tramvaie). Prioritizarea transportului public în intersecții (mai ales pe Calea Aurel Vlaicu) - sistem de management al traficului. Amenajarea stațiilor de transport public. Extinderea liniilor de transport public / creșterea frecvenței în cartierul Gai și Zona Industrială Vest.
Tramvaiele vechi nu sunt accesibilizate, accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii este dificil.	Achiziție material rulant.
Acces precar la date și informații de mobilitate, mai ales în ceea ce privește transportul public	Conturarea unei platforme și aplicații de mobilitate care să cuprindă cel puțin informații despre transportul public (linii, stații, orare actualizate în timp real, ghidare, afișare în timp real a mijloacelor de transport public și plată), parcare (locuri disponibile și plată), infrastructura și dotările pentru biciclete, servicii de taxi (cheamă taxi + localizare taxi) și valori de trafic (inclusiv ghidare și alerte străzi blocate / reparații). Pe termen mediu / lung se poate avea în vedere și integrarea transportului public județean / pe cale ferată.
Ponderea deplasărilor cu bicicleta este încă redusă în comparația cu gradul de acoperire a rețelei de piste pentru biciclete. Siguranța redusă a pistelor existente face ca adesea bicicliștii să circule pe trotuarele mai generoase.	Extinderea pistelor de bicicletă spre zone insuficient deservite (Bujac / Aradu Nou) și spre comunele învecinate. Reconfigurare / amenajare piste pentru biciclete pe Bulevardul Revoluției. Revizuirea pistelor de bicicletă (mai ales cele cu nivel de serviciu sub 50) pentru a crește siguranța acestora (marcaje și elemente de protecție). Înnoirea și completarea rastelelor pentru biciclete. Școala velo - cursuri de mers pe bicicleta și educație rutieră (se poate crea inclusiv un „carnet de biciclist” (carnetul este opțional).

<p>Congestie în principalele intersecții</p>	<p>Reconfigurarea intersecției Podgoria.  Amenajarea podului peste Mureș în continuarea str. Andrei Șaguna (în implementare).  Creșterea tarifului pentru parcare în zona centrală.  Extinderea zonelor de tarifare.  Limitarea parcării la 2 ore în zona ultra centrală.</p>
<p>Traficul greu traversează în continuare zone rezidențiale</p>	<p>Suplimentarea / înnoirea parcometrelor și ameliorarea sistemului de monitorizare a plății parcării (achiziție autoturism echipat pentru citirea plăcuțelor de înmatriculare și suplimentarea numărului de vehicule pentru ridicarea autoturismelor).  Constituirea unui „fond de parcare” – veniturile care ajung la primărie după scăderea costurilor operaționale sunt afișate în timp real și reinvestite în proiecte de mobilitate urbană durabilă.  Extinderea sistemului de supraveghere și monitorizare a traficului / disponibilității locurilor de parcare.  Amenajare centură sud-est.  Drum expres Oradea – Arad (include varianta ocolitoare pentru cartierul GAI).</p>
<p>Circulația pietonală în zona centrală este dificilă, trotuarele sunt adesea degradate, înguste sau ocupate de mașini parcate neregulamentar. Acest aspect reprezintă o problemă mai ales pentru persoanele cu dizabilități locomotorii.</p>	<p>Pietonalizarea treptată a zonei centrale, transformarea străzilor secundare în străzi pietonale cu acces pentru riverani și alimentare. Acest demers poate porni de la câteva proiecte fanion (ex. traseul pietonal între Piața Avram Iancu – Piața Catedralei și Piața Reconcilierii) fiind ulterior continuat ca program multianual. Străzi din zona centrală ar putea deveni pietonale sau cu acces limitat (doar riverani și livrări) la cererea rezidenților sau ca parte din proiecte integrate – restaurare fond construit + reconfigurare stradă + diversificare funcțională.</p>
<p>Număr încă ridicat de accidente rutiere (8 morți – 39 grav răniți în 2019)</p>	<p>Calmarea traficului în zonele rezidențiale, proiect pilot „cartiere 30 km/h” – Bujac.  Măsuri de calmare a traficului în jurul unităților de învățământ, inclusiv testarea conceptului de walking bus (preluarea elevilor din stațiile de transport public din apropierea unităților de învățământ).</p>
<p>Indicele de motorizare se află în creștere, de la 329 / 1000 locuitori în 2015 la 402/1000 locuitori în 2020</p>	<p>Creșterea atractivității mijloacelor alternative de transport (mai ales transport public / velo), tariful la prețul real (valoarea terenului) al parcării rezidențiale și a parcării în zona centrală.</p>
<p>Transportul public județean / internațional se suprapune cu rutele urbane folosind adesea locații informale sau autogări degradate pentru preluarea pasagerilor.</p>	<p>Conturarea unei rețele de autogări la principalele puncte de intrare în oraș. Autogările vor avea și facilități de tip park &amp; ride fiind corelate cu liniile de transport public urban.</p>
<p>Aeroportul Internațional Arad funcționează doar pe perioada verii transportând un număr foarte redus de pasageri (mult sub capacitatea lui reală) și ocazional mărfuri.</p>	<p>Lansarea unui studiu de oportunitate pentru a atrage curse complementare față de cele oferite de Aeroportul Internațional Traian Vuia, inclusiv analiza oportunității de a funcționa ca aeroport cargo.</p>

## 3.5 CONCEPTUL DE DEZVOLTARE PENTRU PERIOADA 2021 - 2027

### 3.5.1 VIZIUNEA

#### Viziunea

##### *Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Arad pentru perioada 2021-2035,*

se construiește pe viziunea Strategiei de Dezvoltare a Municipiului Arad 2007-2013/2014-2020 și SIDU 2014-2020, pe care le actualizează și le completează.

Astfel, în 2035 Aradul reprezintă:

- o importantă metropolă regională ce impresionează prin centrul istoric reabilitat, precum și prin Cetatea Aradului transformată într-un pol cultural, turistic și de agrement de amploare, o comunitate puternică cu impact major în regiune prin dinamismul și diversitatea economică, un oraș inteligent și inovator, exemplu de management urban eficient.

- principala poartă de acces în țară dinspre Europa de Vest, foarte bine racordată la rețeaua TEN-T și la mari capitale precum Budapesta, Viena sau Bratislava, care beneficiază și de conexiuni favorabile cu principalele centre urbane din partea de vest și centru a României (Timișoara, Oradea, Sibiu, Pitești, Brașov)

- capitala verde a României, un oraș caracterizat de o amplă rețea de spații verzi, ce acoperă întreaga suprafață a intravilanului municipiului. Rețeaua de spații verzi este susținută de o axă naturală dominantă (Mureșul) și de axe verzi secundare, care deservește cartierele rezidențiale cu dotări de interes cotidian, conectându-le totodată cu centrul istoric. O serie de clădiri revitalizate sau nou construite completează rețeaua de spații verzi prin fațade și acoperișuri verzi, aducând astfel natura și mai aproape de cetățenii și utilizatorii Aradului. Infrastructura verde albastră reprezintă o prioritate pentru arădeni având totodată un rol semnificativ în atenuarea efectelor negative ale schimbărilor climatice.

- un oraș care tinde spre neutralitate din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon mizând totodată pe integrarea conceptului de economie circulară. Aradul se alimentează cu prioritate din surse de energie regenerabilă mizând printre altele pe un parc fotovoltaic de putere medie realizat pe suprafața fostului depozit de zgură și cenușă dar și pe valorificarea biomasei și energiei geotermale, mai ales în procesele industriale și alimentarea instituțiilor publice și a clădirilor rezidențiale. Toate cartierele Aradului sunt deservite de infrastructură modernă de alimentare cu apă și canalizare iar zonele cu o densitate mai mare a populației beneficiază de un sistem de alimentare cu energie termică rețehnologizat. Astfel, furnizarea de utilități se realizează la prețuri avantajoase și un impact redus asupra mediului. Sistemul modern de gestiune a deșeurilor asigură un grad ridicat de reciclare și valorificare minimizând totodată cantitățile de deșeurii municipale depozitate. Companiile arădene, mai ales cele din zonele industriale, investesc continuu în optimizarea modului de utilizare a materiei prime, mizând pe reducerea deșeurilor generate și reciclarea / valorificarea lor. Dezvoltarea durabilă reprezintă o esențială în educația arădenilor iar grija pentru mediu este un aspect deja încorporat în comportamentul de zi cu zi a cetățenilor.

- o comunitate proactivă care se implică în procesul de dezvoltare urbană. O rețea amplă de centre și spații comunitare reprezintă fundamentul pentru interacțiunea socială și locul în care sunt dezbătute principalele probleme ale orașului pentru a identifica împreună cu administrația soluțiile optime. Centrele comunitare, prezente în fiecare cartier, aglomerează în jurul lor și alte dotări de

interes cotidian cum ar fi alimentație publică, unități comerciale de mici dimensiuni, dotări sportive sau unități de învățământ.

- un motor economic de interes regional și supraregional, cu o bază economică solidă susținută de marii actori economici din domeniul industrial, dar și de întreprinderile mici și mijlocii și de mediul antreprenorial activ. Aradul își valorifică poziția de poartă de intrare în țară prin evenimente științifice și de afaceri regionale, naționale și internaționale, oferind oportunități de susținere a inovării în folosul cetățenilor și companiilor. Totodată, calitatea ridicată a vieții face orașul atractiv pentru tineri și familii tinere, asigurând forța de muncă specializată necesară actorilor economici.

- un centru urban care dispune de o bună conectivitate internă și externă și de un sistem de transport local eficient, sigur<sup>2</sup>, incluziv, accesibil și atractiv pentru toți cetățenii, unde peste 70% din totalul deplasărilor sunt realizate cu transportul public, bicicleta, trotineta, pe jos sau alte vehicule nepoluante. Tramvaiul și mersul cu bicicleta reprezintă nu doar principalele mijloace de transport pentru arădeni ci și elemente de reper în cultura locală.

- un oraș care mizează pe date în configurarea deplasărilor cotidiene dar și a proiectelor de infrastructură. Arădenii dispun de o aplicație și un portal web care le oferă date și informații importante despre diferitele servicii și opțiuni de mobilitate și îi ajută în planificarea deplasărilor, mai ales în alegerea mijlocului de transport cel mai eficient din perspectiva costului, impactului asupra mediului și timpului. Folosind abonamente personalizate, locuitorii și vizitatorii Aradului au acces la o varietate amplă de servicii de mobilitate pentru a permite deplasarea optimă în municipiu și în împrejurimile sale. Toate datele de transport sunt valorificate în cadrul centrului de mobilitate urbană susținând intervenții cât mai eficiente în dezvoltarea sistemului și serviciilor de mobilitate. Diversitatea mijloacelor alternative de transport face ca cererea de parcare să fie în scădere pentru că arădenii preferă transportul public, bicicleta sau mersul pe jos pentru deplasările cotidiene și fac recurs la autoturism preponderent în regim de car sharing. Nevoia de parcare este asigurată de un sistem de parcări rezidențiale multietajate și parcări de transfer amplasate la principalele porți de intrare în municipiu și la marginea zonei centrale

- un centru cultural istoric cu un sistem de spații publice atractiv, irigat de circulații pietonale generoase și deservit de două coridoare de mobilitate urbană durabilă, Bulevardul Revoluției (coridor cultural) și Faleza Mureșului (coridor verde). Patrimoniul construit este în proces de restaurare, însă imaginea deja atractivă a zonei centrale este valorificată și de o serie de străzi ocazional carosabile cu terase, magazine și alte funcțiuni de interes pentru arădeni și turiști.

- un oraș atractiv, în care se consolidează doi poli principali de atracție atât pentru comunitatea locală, cât și pentru vizitatori. Zona centrală, caracterizată de un mix arhitectural între baroc, neoclasic, secesion, eclectic, renașcentist, art nouveau sau interbelic, alături de Cetatea Aradului, cetatea în stil Vauban cea mai bine conservată din România, reprezintă obiective culturale și turistice de interes internațional, în cadrul cărora se regăsește o ofertă diversă de activități pentru petrecerea timpului liber de la oferta culturală bogată (marcată de obiective majore precum Teatrul Clasic „Ioan Slavici”, Filarmonica de Stat Arad, mai nou inauguratul Muzeu interactiv al tehnologiei etc.), la oportunitățile în aer liber pe malul Mureșului și din interiorul Cetății sau chiar la varietatea dotărilor, alimentație publică, în special din zona centrală, unde se pot degusta și o serie de preparate din gastronomia tradițională locală.

- un oraș vibrant, care se remarcă la nivel regional, dar și național sau chiar internațional drept un pol cultural de renume, unde actorii culturali locali și parteneriatele între aceștia sunt sprijinite



pentru a dezvolta și a promova o ofertă culturală complexă, caracterizată atât de un număr sporit de dotări culturale distribuite echilibrat la nivelul orașului, cât și de o gamă variată de activități disponibile pentru locuitori cu interese diverse.

- un oraș cu o comunitate sănătoasă și sportivă, „capitala” sportului românesc, susținută de o varietate amplă de dotări sportive accesibile publicului larg, alături de o agendă competițională diversă, pentru amatori și profesioniști. Atât modul de viață sănătos, cât și performanța sportivă sunt încurajate prin calitatea sporită a infrastructurii de bază, dar și prin dotările majore la nivelul orașului, precum stadionul UTA, Sala Polivalentă, baza de agrement și Ștrandul Neptun sau mai nou inauguratele baze de agrement Mărului și Câmpul Liniștii, alături de baza de recuperare de la stadionul Motorul.

- un oraș caracterizat de o societate civilă activă, echilibrată și bine organizată, al cărui sistem de valori va fi bazat pe educație, morală și religie. Un oraș plin de vitalitate, cu oameni prosperi și politicoși în care spiritul tolerant dintre etnii și colaborare interconfesională au ca rezultat coeziunea comunitară.

- nu în ultimul rând, un oraș inteligent, care mizează pe o rețea amplă de instrumente de colectare și interpretare a datelor urbane, fundamentul pentru o guvernare locală responsabilă, deschisă și îndreptată către cetățeni.

### **3.5.2 . ARAD CONECTAT ȘI ACCESIBIL - PROMOTOR AL MOBILITĂȚII URBAŢNE DURABILE, CU O INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT MODERNĂ ȘI EFICIENTĂ**

Mobilitatea urbană stă la baza funcționării și dezvoltării durabile a orașelor contemporane. În cazul municipiului Arad, obiectivul dedicat acestui domeniu are în prim-plan tranziția de la un oraș bazat pe automobil către unul care mizează preponderent pe modalități de deplasare nepoluante (sau cu grad redus de poluare). Așadar, cea mai mare parte a intervențiilor sunt conturate încât să facă transportul public mai atractiv, să încurajeze deplasările nemotorizate, să optimizeze rețeaua de transport și nu în ultimul rând să reducă spre minim, preferabil zero, accidentele rutiere cu răniți grav sau persoane decedate. Acest demers este susținut și prin tehnologia informației și comunicațiilor, astfel încât digitalizarea serviciilor și infrastructurii de transport reprezintă un aspect esențial în următorii 10 ani.

#### **a ) Rețea de circulații rutiere optimizată care asigură o bună conectivitate la nivelul municipiului**

Obiectivul se referă la creșterea conectivității și optimizarea rețelei stradale la nivel intraurban dar și periurban. Din acest motiv el cuprinde cu precădere modernizări de drumuri sau noi legături care să permită o mai bună relaționare între zonele de producție, asigurând totodată o separare a culoarelor dedicate traficului greu de zonele rezidențiale.

Acest obiectiv specific va fi operaționalizat prin următoarele direcții de acțiune:

- **Definitivarea rețelei de circulații dedicate traficului greu**
- **Modernizarea și optimizarea infrastructurii rutiere**

#### **b ) Sistem de transport public eficient, atractiv și accesibil cu zero emisii CO2**

Obiectivul se referă pe de-o parte la calitatea transportului public al municipiului Arad. În acest caz calitatea este formată din eficiență, atractivitate și accesibilitate.

Accesibilitatea se referă la faptul că cea mai mare parte a populației (peste 90%) are acces la rețeaua de transport public având cel puțin o stație în apropierea locuinței (max. 350 m distanță), deservită de linii de transport public cu o frecvență de maxim 10 minute. De asemenea, accesibilitatea implică și faptul că toate vehiculele din flota transportatorului sunt echipate pentru persoane cu dizabilități locomotorii / persoane cu mobilitate redusă. Un alt aspect care ține de accesibilitate se referă la disponibilitatea informațiilor în ceea ce privește orarul, aspect asigurat prin respectarea orarului și transformarea lui într-un sistem de informare în timp real.

Atractivitatea transportului public se referă cu precădere la confortul oferit în vehicule și în stațiile de transport public. Din acest motiv, accentul cade pe (re)amenajarea a 100 de stații de transport public și modernizarea parcului de vehicule (achiziționare a 10 tramvaie, 30 autobuze ecologice, 5 autobuze electrice).

Eficiența transportului public este relaționată direct cu viteza de deplasare aspect asigurat prin modernizarea căii de rulare pentru tramvai, modernizarea flotei alături de un sistem de prioritizare a transportului public.

Pentru a susține transferul de la autovehiculul privat către transportul public este folosită și rețeaua de puncte de tip „park & ride” al cărei scop este de a prelua și transforma fluxurile auto din suburban și periurban. Aceste noduri intermodale vor funcționa și ca autogări asigurând transferul de la transportul public județean / internațional către cel local. Cele trei gări ale Aradului reprezintă de asemenea, noduri importante pentru navetiștii care folosesc diversele trenuri metropolitane sau regionale.

Acest obiectiv specific va fi operaționalizat prin următoarele direcții de acțiune:

- **Continuarea modernizării sistemului de transport public cu tramvaie;**
- **Completarea și extinderea sistemului de transport public cu noi linii de autobuz deservite de autobuze electrice;**
- **Modernizarea stațiilor de transport public și dezvoltarea nodurilor intermodale;**
- **Dezvoltarea sistemului de transport public metropolitan pe cale ferată.**

### **c ) Infrastructură de transport atractivă, incluzivă și sigură dedicată deplasărilor nemotorizate**

Obiectivul răspunde preponderent nevoii de a extinde și revitaliza infrastructura pentru deplasări nemotorizate. Proiectele cuprinse în acest obiectiv nu se rezumă doar la sfera mobilității urbane, ci au un impact semnificativ asupra calității spațiului public, având capacitatea de a contribui la revitalizarea economică a centrului istoric. De asemenea, obiectivul reprezintă și continuarea demersului pornit prin pietonizarea străzii Meșianu. Astfel, o infrastructură atractivă dedicată pietonilor și bicicliștilor poate stimula creșterea substanțială a ponderii deplasărilor nemotorizate, aspect care atrage după sine reducerea poluării provenite de la traficul auto și îmbunătățirea generală a stării de sănătate a populației. Mai mult de atât, modernizarea infrastructurii pentru bicicliști va putea crește și interesul pentru utilizarea trotinetelor electrice și atragerea unor servicii de partajare trotinete electrice.

Acest obiectiv specific va fi operaționalizat prin următoarele direcții de acțiune:

- **Extinderea și modernizarea traseelor destinate pietonilor;**
- **Extinderea și modernizarea infrastructurii pentru biciclete;**
- **Accesibilizarea spațiului public pentru persoanele cu dizabilități.**

#### **d ) Sistem eficient de parcuri, ce asigură deservirea tuturor cartierelor municipiului**

Obiectivul este dedicat cu precădere procesului de eficientizare a resurselor de teren alocate parcurii. Așadar el are în vedere cu precădere realizarea de parcaje multietajate, fie că e vorba de parcuri hidraulice supraetajate în zonele rezidențiale, fie de parcuri subterane în zona centrală. Amenajarea acestor parcaje în parteneriat public-privat permite eliberarea treptată a unor resurse semnificative de teren care pot fi convertite în noi spații publice de tip scuar sau piațetă. De asemenea, inserția unor parcuri în zona centrală va permite renunțarea treptată la parcuri la stradă, aspect care aduce după sine posibilitatea extinderii trotuarelor pe străzi cu o varietate mare de obiective de interes public. Pentru a reduce timpul de căutare a unui loc de parcare, până în 2023 se va implementa și un proiect pilot de monitorizare și afișare în timp real a numărului de locuri de parcare disponibile.

Acest obiectiv specific va fi operaționalizat prin următoarele direcții de acțiune:

- **Extinderea sistemului de parcuri din zona centrală a municipiului Arad;**
- **Extinderea și eficientizarea sistemului de plată a parcurii.**

#### **e ) Management integrat, eficient și modern al mobilității**

Acest obiectiv se referă cu precădere la gestiunea deplasărilor în mediul urban. Pentru reducerea congestiei se are în vedere implementarea unui sistem de management al traficului, orientat către prioritizarea transportului public. Obiectivul include și componenta de „smart city / smart mobility” care face referire la extinderea sistemelor de colectare a datelor specifice mobilității urbane alături de digitalizarea serviciilor de mobilitate (platforma și aplicația de mobilitate). Digitalizarea mobilității urbane are în vedere în primul rând schimbarea comportamentului cetățenilor (acces la informații în timp real, sisteme de bonificație, abonamente dedicate etc.) astfel încât aceștia să fie motivați să folosească cât mai mult transportul public. De asemenea, pentru a încuraja folosirea unor modalități de deplasare nepoluante sau cu un grad redus de poluare se vor efectua o serie de campanii de conștientizare. Acest lucru include și participarea Aradului la evenimente internaționale cum ar fi „Parking Day” sau „Săptămâna mobilității”.

Acest obiectiv specific va fi operaționalizat prin următoarele direcții de acțiune:

- **Implementarea de soluții inteligente pentru managementul mobilității;**
- **Promovarea mobilității urbane durabile;**
- **Digitalizarea serviciilor de mobilitate.**

#### **f ) Infrastructură de suport dezvoltată și facilități pentru a susține tranziția către vehicule nepoluante**

Acest obiectiv este conceput pentru a susține înlocuirea autovehiculelor din parcul auto actual cu unele nepoluante. Pe termen scurt și mediu, prioritatea este tranziția către vehicule electrice. Deși obiectivul se adresează tuturor proprietarilor de autoturisme și celor care au în vedere achiziționarea unuia, sunt tratate cu prioritate acele domenii unde electrificarea are un impact mai mare (ex. logistică, taximetrie, servicii de car sharing etc.). Obiectivul are în vedere dezvoltarea infrastructurii

de suport nu doar pentru autoturisme, ci și pentru alte vehicule electrice cum ar fi trotinete, autobuze etc.

- **Dezvoltarea rețelei de stații de încărcare vehicule electrice;**
- **Încurajarea utilizării autovehiculelor electrice.**

### **3.6 ARAD VERDE, SĂNĂTOS ȘI REZILIENT, CU EMISII SCĂZUTE DE CO<sub>2</sub>**

Pentru a atinge dezideratul de oraș verde, municipiul Arad va continua eforturile de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> și de creștere a calității factorilor de mediu prin tranziția către un sistem energetic cu impact scăzut asupra calității mediului, finalizarea investițiilor în modernizarea și reabilitarea infrastructurii tehnico-edilitare și prin creșterea suprafeței de spații verzi, pentru o mai bună adaptare a orașului la efectele schimbărilor climatice . Acest obiectiv este complementar obiectivelor ce vizează revitalizarea spațiului public și regenerarea urbană în cartierele de locuințe colective.

#### **3.6.1 Tranziție avansată către un sistem energetic cu impact scăzut asupra calității mediului**

Producția de energie electrică este industria cu cel mai mare impact asupra calității aerului. În acest context, este de dorit ca municipiul Arad să continue eforturile de a sprijini, pe de-o parte, utilizarea energiei din surse regenerabile și de a investi, de cealaltă parte, în eficientizarea energetică a cel puțin 60% din fondului construit (clădiri rezidențiale, instituții publice). Eficientizarea energetică are efecte benefice atât în ceea ce privește reducerea impactului negativ asupra mediului, cât și în ceea ce privește reducerea costurilor de întreținere resimțite de cetățeni și administrație (termoficare, electricitate, gaze etc.). O altă prioritate este reabilitarea și dezvoltarea sistemului centralizat de termoficare, ce ar avea o contribuție semnificativă în tranziția către un oraș cu emisii scăzute de CO<sub>2</sub>. Toate acestea asigură reducerea consumului de energie electrică, termică și de gaze naturale la jumătate față de anul 2019.

Nr. Crt.	Titlu program / proiect	Grad de maturitate	Orizont de timp	Buget estimat (lei)	Posibile surse de finanțare	Responsabili și posibili parteneri	Nivel de prioritate	Corelare cu alte demersuri / documentații strategice
<b>O4. ARAD CONECTAT ȘI ACCESIBIL - PROMOTOR AL MOBILITĂȚII URBANE DURABILE, CU O INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT MODERNĂ ȘI EFICIENTĂ</b>								
<b>O4.1. Rețea de circulații rutiere optimizată care asigură o bună conectivitate la nivelul municipiului</b>								
<b>D4.1.1. Definitivarea rețelei de circulații dedicate traficului greu</b>								
1	Drum expres Oradea – Arad (Realizare variantă ocolire/tranzit cartierul Gai)	Licitație SF + PT	2023-2027	12,890,000.00	PO Transport / PNRR, alte surse	CJ Bihor, Mun. Oradea, CJ Arad, Mun. Arad DRDP - CNAIR	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
2	Varianta de ocolire – latura S-E	SF în actualizare	2023-2027	72,000,000.00	PO Transport / PNRR, alte surse	CJ Arad, Mun. Arad, DRDP - CNAIR	Listă lungă de proiecte	PMUD 2021-2027
3	Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7.5 tone	în implementare	2023	45,000.00	Buget local, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
4	Strategie de logistică la nivelul orașului	idee	2023-2027	250,000.00	Buget local, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
<b>D4.1.2. Modernizarea și optimizarea infrastructurii rutiere</b>								

5	Realizarea unui pasaj subteran în intersecția Podgoria	idee	2023-2027	96,000,000.00	PNRR / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
6	Reabilitare străzi în Municipiul Arad – etapa II	în implementare	2022	20,542,000.00	Buget local, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PSI, PMUD 2021-2027
<b>O4.2. Sistem de transport în public eficient, atractiv și accesibil cu zero emisii CO2</b>								
<b>D4.2.1. Continuarea modernizării sistemului de transport public cu tramvaie</b>								
7	Refacție linie cale tramvai și a rețelei aeriene de contact aferente în Municipiul Arad – Tronson I P-ța Podgoria – Pasaj Micălaca – Micălaca zona III	PT	2025	30,541,000.00	PNRR / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PSI, PMUD 2021-2027
8	Modernizare sistem de transport public cu tramvaiul în Municipiul Arad - traseu: Str. Pădurii (între strada Abatorului și str. Condușilor)	în implementare	2023	117,661,388.00	POR 2014-2020, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PSI, PMUD 2021-2027
9	Refacție linie cale tramvai și a rețelei aeriene de contact aferente în Municipiul Arad – Tronson III Calea Radnei (de la Pasaj Micălaca la str. Renașterii)	PT	2025	23,831,000.00	PNRR / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PSI, PMUD 2021-2027
10	Achiziție material rulant electric 4 tramvaie dublă articulație, capacitate mare și 6 tramvaie vagon capacitate medie	în implementare	2022	85,287,667.00	POR 2014-2020,alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027

11	<b>Reabilitare infrastructură de tramvai Arad – Ghioroc</b>	idee	2027	194,000,000.00	PNRR / POR 2021-2027, alte surse	CJ Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
12	Achiziție material rulant electric 6 tramvaie dublă articulație, capacitate mare și 4 tramvaie vagon capacitate medie (2)	în implementare	2023-2027	79,277,403.00	PNRR / POR 2021-	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
13	Achiziție material rulant electric 20 tramvaie (etapa 3)	idee	2027	192,000,000.00	POR 2014-2020, alte surse	Municipiul Arad	Listă lungă de proiecte	PMUD 2021-2027
14	Achiziție material rulant electric 20 tramvaie (etapa 4)	idee	2030	192,000,000.00	POR 2014-2020, alte surse	Municipiul Arad	Listă lungă de proiecte	PMUD 2021-2027
15	Modernizare material rulant, tramvaie de tip GT6 și GT8 (17 tramvaie GT6 serie și 3 tramvaie GT8 serie)	Idee	2030-2035	91,080,000.00	Buget local	Municipiul Arad	Lista lungă de proiecte	PMUD 2021-2027
16	Refacție linie cale tramvai și a rețelei aeriene de contact aferente în Municipiul Arad – Tronsonul II Str. Făt-Frumos – Bucla Făt Frumos	SF, PT în lucru	2021-2025	9,443,507.00	PNRR / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PSI, PMUD 2021-2027
17	Extindere linie de tramvai spre zona industrială Vest	Idee	2025-2030	98,000,000	PNRR / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect secundar <sup>3</sup>	PMUD 2021-2027
18	Campanie de „branding” și publicitate dedicată transportului public	idee	2025	488,500.00	Buget local, alte surse	CTP Arad, Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027

<sup>3</sup> Proiectul este prioritar din perspectiva impactului potențial, ar asigura o bună deservire a zonei cu cea mai mare concentrare de locuri de muncă. El a fost marcat ca proiect secundar întrucât, soluția tehnică este dificil de implementat fiind nevoie de exproprieri multiple.

19	Amenajare stații transport public în municipiul Arad (stații smart)	idee	2023-2027 2025-2030	3,937,500.00	PNRR / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PSI, PMUD 2021-2027
<b>D4.2.2. Completarea și extinderea sistemului de transport public cu noi linii de autobuz deservite de autobuze electrice</b>								
20	Amenajare traseu de transport public de călători cu autobuzul, care să asigure legătura pe arterele urbane între zona UTA și Str. Ștefan cel Mare	în implementare	2023	227,398,838.00	POR 2014-2020, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PSI, PMUD 2021-2027
21	Achiziție autobuze electrice 10 bucăți (etapa 2)	idee	2027	18,000,000.00	POR 2014-2020, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021- 2027
22	Achiziție autobuze electrice 10 bucăți (etapa 3)	idee	2030	18,000,000.00	POR 2014-2020, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021- 2027
<b>D4.2.3. Modernizarea stațiilor de transport public și dezvoltarea nodurilor intermodale</b>								
23	Terminal transport public – Aradul Nou (inclusiv P&R)	idee	2025-2030	25,000,000.00	POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021- 2027
24	Terminal transport public – Arad Vest (inclusiv P&R)	idee	2027-2030	25,000,000.00	POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021- 2027
25	Terminal transport public – Calea Radnei (inclusiv P&R)	idee	2027-2030	25,000,000.00	POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021- 2027
26	Amenajarea de stații de autobuz	DALI	2023	3,916,767.00	POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PSI, PMUD 2021-2027
27	Amenajare / Modernizare Gara Arad Vest	idee	2025-2030	24,500,000	POT / POR 2021- 2027	CFR Infra / Municipiul Arad	Lista lungă de proiecte	PMUD 2021- 2027



28	Amenajare / revitalizare nod intermodal Gara Arad	Idee	2027-2035	72,000,000	POT / POR 2021-2027	CFR Infra / Municipiul Arad	Lista lungă de proiecte	
<b>D4.2.4 Dezvoltarea sistemului de transport public metropolitan pe cale ferată</b>								
29	Sistem de transport metropolitan pe cale ferată - tren metropolitan	idee	2027-2035	245,000,000	Fonduri UE post 2027	Municipiul Arad	Lista lungă de proiecte	PMUD 2021-2027

<b>O4.3. Infrastructură de transport atractivă, incluzivă și sigură dedicată deplasărilor nemotorizate</b>								
<b>D4.3.1. Extinderea și modernizarea traseelor destinate pietonilor</b>								
30	Remodelarea Bulevardului Revoluției	Licitație SF + PT	2027	143.746.050,00 (Faza 1 – 24.500.000,00 Faza 2 – 119.246.050,00)	PNRR, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PSI, PMUD 2021-2027
31	Reabilitare rampe și scări de acces pe digul Mureșului în municipiul Arad	în implementare	2021	655,000.00	Buget local, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PSI, PMUD 2021-2027
32	Regenerare urbană zona Piața Avram Iancu din Municipiul Arad	SF Licitație SF	2025	10,000,000.00	Buget local, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PSI, PMUD 2021-2027
33	Regenerare urbană zona Piața Catedralei din Municipiul Arad	SF	2023	10,000,000.00	PNRR / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
34	Regenerare urbană Piața Reconcilierii (finalizarea Culoarului pietonal Piața Avram Iancu – Piața Catedralei – Piața Reconcilierii)	SF	2027	30,000,000.00	PNRR / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027

35	Pasarelă între Str. Romul Ladea (Micălaca) și Cetatea Aradului	idee	2027	15,000,000.00	Buget local / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
36	Pasarelă peste Mureș în Micălaca (zona Str. Romul Ladea), în legătură directă cu Cetatea Aradului	SF	2027	15,000,000.00	PNRR / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
37	Amenajare Pod Pietonal Acces la Insula Mureș	idee	2021	7,484,515.00	Buget local, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PSI, PMUD 2021-2027
38	Program de extindere a spațiilor pietonale în centrul istoric ( 1 stradă / 2 ani) - primele străzi pot fi: Vasile Alecsandri și Gheorghe Lazăr	idee	2025-2035	1.000,000.00 / an	Buget local / alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
39	Piața Plevnei și str. Kuncz Aladar - pietonal cu acces pentru rezidenți și aprovizionare (legătură pietonală către Liceul A. Vlaicu)	idee	2023-2027	20000000	PNRR / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Listă lungă de proiecte	PMUD 2021-2027
40	Modernizare pasaje pietonale subterane ce traversează calea ferată în cartierul Micălaca	Idee	2021-2025	800.000	Buget local / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Listă lungă de proiecte	
<b>D4.3.2. Extinderea și modernizarea infrastructurii pentru biciclete</b>								
41	Amenajarea pistei de biciclete Arad - Fântânele	idee	2027	3,000,015.00	PNRR / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Listă lungă de proiecte	PMUD 2021-2027

42	Pistă de biciclete în cartierul Micălaca	idee	2027	1,000,000.00	PNRR / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Listă lungă de proiecte	PMUD 2021-2027
43	Piste de biciclete în cartierul Bujac	idee	2025	1,000,000.00	PNRR / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
44	Amenajarea pistei de biciclete DJ 709C spre Westfield	idee	2027	3,000,015.00	PNRR / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
45	Program de modernizare a pistelor pentru biciclete	idee	2021-2025	4,500,000.00	Buget local / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
46	Program de calmare a traficului (prioritar Bujac, Micălaca și Centru)	idee	2030 (program multianual)	500,000.00 / an	Buget local / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
47	Program de echipare a unităților de învățământ și a obiectivelor de interes cu rastele pentru biciclete (formă „U” sau „O”)	idee	2023-2027 (program multianual)	200,000.00 / an	Buget local / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
48	Program de amenajare parcări securizate pentru biciclete în zonele de locuințe colective	idee	2023-2027 (program multianual)	150,000.00 / an	Buget local / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027

49	Școala velo – cursuri de mers pe bicicleta și educație rutieră (se poate crea inclusiv un „carnet de biciclist”	idee	2022-2030	50,000 / an	Buget local, alte surse	Municipiul Arad	Listă lungă de proiecte	
<b>D4.3.3. Accesibilizarea spațiului public pentru persoanele cu dizabilități</b>								
50	Reabilitarea/modernizarea trotuarelor, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale	în implementare	2030 (program multianual)	1,000,000.00 / an	Buget local, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PSI, PMUD 2021-2027
51	Instituirea unui serviciu de transport public la comandă pentru persoane cu dizabilități, inclusiv asigurare mijloace de transport	idee	2023-2027	4,000,000.00	Buget local / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027

<b>O4.4. Sistem eficient de parări, ce asigură deservirea tuturor cartierelor municipiului</b>								
<b>D4.4.1. Extinderea sistemului de parări din zona centrală a municipiului Arad</b>								
52	Amenajare parcare str. Aviator Georgescu – Arad	în implementare	2023	975,000.00	Buget local, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PSI, PMUD 2021-2027
53	Parcare Park & Walk Podgoria	idee	2030	35,000,000.00	Buget local, alte surse	Municipiul Arad	Listă lungă de proiecte	PMUD 2021-2027
54	Parcare Park & Walk str. Vârful cu Dor	SF	2023	974,410.00	Buget local, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
<b>D4.4.2. Extinderea și eficientizarea sistemului de plată a parării</b>								
55	Digitalizarea sistemului de parcare (Etapa I – 2.500.000 lei)	idee	2023 - 2027	15,000,000.00	POR 20212027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027

56	Implementarea setului de măsuri din politica de parcare (limitare parcare la 2 ore în zona centrală, extinderea zonei de tarificare, creșterea tarifelor etc.)	în implementare	2021-2023	nu este cazul	nu este cazul	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
57	Achiziția de vehicule pentru monitorizarea plății parcării și ridicarea autoturismelor parcate neregulamentar	idee	2023	720,000.00	Buget local, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
58	Completarea / modernizarea rețelei de parcometre	idee	2023	240,000.00	Buget local, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
<b>O4.5. Management integrat, eficient și modern al mobilității</b>								
<b>D4.5.1. Implementarea de soluții inteligente pentru managementul mobilității</b>								
59	Sistem de management al traficului cu prioritizarea transportului public corelat cu (Extinderea sistemului de supraveghere video și infrastructură rețea de comunicații	Idee	2027	85,000,000.00	POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
	(date/voce/software/video cu sistem de dispecerizare inclus pentru municipiul Arad)							
<b>D4.5.2. Promovarea mobilității urbane durabile</b>								
60	Participare la "Săptămâna Europeană a Mobilității" - organizare evenimente la nivel local și metropolitan	Idee	2035 (program multianual)	240,000.00 / an	Buget local / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027

61	Organizare "parking day" - concurs de soluții pentru mobilier urban care poate fi amplasat pe un loc de parcare eliberat	Idee	2035 (program multianual)	240,000.00 / an	Buget local / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
<b>D4.5.3. Digitalizarea serviciilor de mobilitate</b>								
62	Aplicație transport public cu ghidare traseu și afișare în timp real a localizării mijloacelor de transport în comun – corelat / integrat în aplicația orașului de mobilitate urbană	Idee	2023-2025	250,000.00	POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
63	Aplicație / website transport multimodal / mobilitate ca un serviciu – mobility as a service (faza 1)	Idee	2025	450,000.00	POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
64	Aplicație / website transport multimodal / mobilitate ca un serviciu – mobility as a service (faza 2)	Idee	2030	650,000.00	POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Listă lungă de proiecte	PMUD 2021-2027
65	Constituirea unei baze de date urbane – componenta transport (inclusiv achiziție software – model transport)	Idee	2027	300,000.00	POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
<b>O4.6. Infrastructură de suport dezvoltată și facilități pentru a susține tranziția către vehicule nepoluante</b>								
<b>D4.6.1 Dezvoltarea rețelei de stații de încărcare vehicule electrice</b>								
66	Program de instalare puncte de încărcare vehicule electrice în zonele de locuințe colective	Idee	2027 (program multianual)	2,400,000.00	Buget local / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027

67	Amenajare hub-uri electro mobilitate (10 stații) – etapa 1	Idee	2023	1,715,000.00	Buget local / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
68	Amenajare hub-uri electro mobilitate (10 stații) – etapa 2	Idee	2025	1,715,000.00	Buget local / POR 2021-2027, alte surse	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027
69	Implementarea unui sistem de închiriere trotinete electrice (atrager operator)	În Implementare	2023-2027		Parteneri privați	Parteneri privați, Mun. Arad		
<b>D4.6.2 Încurajarea utilizării autovehiculelor electrice</b>								
70	Pachet de măsuri pentru încurajarea utilizării de autovehicule electrice	Idee	2027	nu este cazul	nu este cazul	Municipiul Arad	Proiect prioritar	PMUD 2021-2027

## 4 . Strategia de Dezvoltare a ADITP ARAD

**Fundamentarea Strategiei de Dezvoltare ADITP Arad, are la bază Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă și în vedere, complementaritatea tuturor proiectelor necesare oportune și sustenabile, în ceea ce privește achiziția de mijloace de transport electrice cu stații de încărcare aferente, dezvoltarea de sisteme inteligente de transport, e-ticketing, management de trafic, modernizarea ,dezvoltarea, extinderea, optimizarea liniilor și a stațiilor de tramvai, digitalizarea ADITPA și CTP Arad, modernizarea, reabilitarea depourilor aferente transportului public și infrastructura tehnică aferentă, inclusiv construire depouri noi.**

Urmare a evaluării și interpelării rezultatelor misiunii de audit tehnico – economice independente în anul 2021, asupra Operatorului Societatea „Compania de Transport Public Arad“ pe anul 2020, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Arad urmează să inițieze în următoarea perioadă un document de planificare strategică pe termen mediu și lung de actualizare a Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă Municipal și Județean Arad, pentru a putea defini prioritățile politicii de mobilitate pentru următoarea perioadă. **Strategia fiind un instrument deschis și flexibil supus dinamicii de dezvoltare a societății, economiei, mobilității, intermobilității, sau criteriilor de sustenabilitate strategia va permite unele revizuri periodice în baza rezultatelor monitorizării și evaluării acțiunilor implementate.**

Abordarea strategiei de dezvoltare ADITP Arad, trebuie corelată și orientată către soluțiile identificate de dezvoltare și furnizare eficientă, a serviciului public de transport , în proiectele și planurile de mobilitate urbană, din interiorul granițelor administrative, ale UAT membre.

La sfârșitul anului 2021, următoarele 52 Unități Administrativ – Teritoriale, sunt membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Arad:

<u>UAT-uri</u>	<u>Populație</u>
• ARAD	173485
• ALMAȘ	2471
• APATEU	3342
• ARCHIȘ	1437
• BÂRSA	1773
• BATA	1063
• BELIU	2952
• BIRCHIȘ	1760
• BÂRZAVA	2371
• BOCSIG	3402



• BRAZI	1181
• BUTENI	3285
• CĂRAND	1058
• CERMEI	2637
• CHISINDIA	1207
• CHISINEU- CRIS	8078
• CONSILIUL JUDEȚEAN	-
• CRAIVA	2881
• DIECI	1441
• FÂNTÂNELE	3734
• FELNAC	3198
• FRUMUȘENI	2756
• GHIOROC	3995
• GURAHONȚ	3683
• HĂȘMAȘ	1198
• IGNEȘTI	671
• INEU	9452
• LIVADA	4098
• MIȘCA	3852
• MONEASA	822
• OLARI	1999
• CURTICI	8886
• PĂULIȘ	4337
• PECICA	14108
• PEREGU MARE	1781
• PETRIȘ	1289
• PLEȘCUȚA	1047
• SAGU	4189
• SANTANA	15581
• SĂVÂRȘIN	2817
• SECUSIGIU	6144
• SELEUȘ	2910
• ȘEPREUȘ	2772
• ȘICULA	4189
• ȘIMAND	4392
• SINTEA MARE	3831
• ȘOFRONEA	2937
• TÂRNOVA	6098
• VINGA	7196
• VLADIMIRESCU	14480
• ZĂBRANI	4401
• ZĂDĂRENI	2952
• ZĂRAND	2892.

În zonele rurale, mobilitatea este unul dintre aspectele esențiale ale amenajării teritoriului, prin aceasta sunt conectate satele la principalul centru rural sau la centrul administrativ în care sunt situate toate serviciile publice esențiale. Acesta este motivul pentru care mobilitatea rurală, prin

asigurarea transportului local, le permite cetățenilor să aibă acces la servicii de bază, pe picior de egalitate cu cei din mediul urban sau periurban.

Centrele regionale membre ale ADITP Arad sunt Municipiul Arad și Orașele: Chișineu –Criș, Ineu, Sântana, Pecica, Săvârșin și Gurahonț . Eficiența asocierii acestora constă și pentru asigurarea integrării teritoriale în cadrul mobilității populației, evitând depășirea ineficienței cauzate de limitele administrative, ținând cont de relațiile de interdependență dintre zonele urbane și cele rurale care indică ansamblul complex de legături convergente, (de exemplu, fluxurile de pe piața muncii, furnizarea serviciilor publice – instituționale, asigurarea transportului elevilor, servicii medicale și culturale, centre comerciale, agrement etc.), care conectează spațiile, relativizând astfel distincția dintre urban și rural, în special în cazul orașelor de dimensiuni mici și medii.

Autoritățile locale și operatorii de transport public din Europa caută din ce în ce mai mult alternative la combustibilul tradițional și vehiculele pe motorină pentru parcul lor de vehicule – indiferent dacă acestea sunt în proprietate directă sau operate prin subvenționare, ori alte companii private care desfășoară servicii publice (cum este transportul public sau colectarea gunoiului). Sunt avute în vedere vehiculele electrice, hibride, pe gaz sau biocombustibili, de exemplu „Smart cities” – orașele inteligente –concept actual de dezvoltare care ia în considerare toți factorii care contribuie la dezvoltarea lor, acordă o importanță cu totul specială transportului. Electrificarea transportului – înțelegând prin aceasta automobilul electric, electrificarea transportului urban de suprafață, amplificarea numărului de tramvaie și troleibuze implementate în multe orașe din lume ca și marea promisiune reprezentată de autobuzul „total electric” sau hibrid electric ,reprezintă componente esențiale care pot răspunde simultan, atât la realizarea unor economii importante de energie cât și la reducerea nivelului de poluare prin înlocuirea combustibililor fosili, în speță benzina și motorină.

„Inițiativa europeană automobile verzi” – promovată de UE , are drept scop coordonarea eforturilor și implementarea unor acțiuni conjugate pentru a stimula dezvoltarea unor noi generații de mijloace de transport (automobile, autobuze, trailere), reducerea cu 60% a emisiilor de gaze până în anul 2050, noi sisteme de propulsie și combustibili, asigurarea de noi locuri de muncă la producători și servicii. Generația viitoare de vehicule, focalizată pe „mobilitatea omului și a bunurilor ,trebuie să asigure nepoluarea mediului, eficiența energetică, siguranța și asigurarea unui transport inteligent, dezvoltarea de strategii și instrumente care să contribuie la creșterea sustenabilității mobilității.

Un alt document, Carta Albă: „WHITE PAPER ROAD MAP TO A SINGLE EUROPEAN TRANSPORT AREA”, îndeamnă la o tranziție de la vehiculul personal care asigură o anumită mobilitate , la mijlocul de transport public. Transportul public trebuie să elimine efectele negative precum congestia, emisiile poluante, consumurile energetice mari și efectul acestor cerințe. Curate, silențioase și eficiente energetic, autobuzele electrice pot să răspundă celor mai exigente cerințe. Utilizarea energiei electrice devine un vector important în dezvoltarea transportului electric -tot sau hibrid- opțiunea pentru o anumită soluție trebuind făcută după experiența căpătată de diverse orașe ale lumii, în condițiile particulare acestora. În plan tehnic, tracțiunea electrică în transportul urban de suprafață este reprezentată astăzi de, tramvai , la care se va adăuga în viitor autobuzul electric și microbuzele în cazul transportului public, automobilul, mopedul și bicicleta electrică pentru transportul individual. Trailerele electrice și mașinile de transport mărfuri, reprezintă iarăși o direcție pe care se va acționa în viitor.

Concluzionând, aceasta necesită ca impacturile asupra mediului, ce derivă din operarea vehiculelor pe întreaga lor durată de viață, să fie luate în considerare atunci când se iau deciziile de achiziție publică. Directiva definește reguli comune cu privire la monetizarea impacturilor și calculul costurilor operaționale pe durata de viață a vehiculelor pentru consumul de energie, emisiile de CO<sub>2</sub> și emisiile poluante(NO<sub>x</sub>, NMHC, PM). Durata parcursului (km) este multiplicată de valoarea

ce corespunde consumului de energie sau emisiilor per kilometru și de costul respectiv per unitatea de energie sau de poluant. Se presupune că Directiva accelerează introducerea masivă pe piață a vehiculelor ecologice și eficiente energetic în transportul rutier. Creșterea vânzărilor va ajuta la reducerea costurilor prin economii la scară mare, rezultând o îmbunătățire progresivă a performanțelor energetice și de mediu ale întregului parc de vehicule. Directiva a fost adoptată în data de 30 martie 2009 și a fost integrată în legislația națională a tuturor statelor membre UE.

Analizând planurile pentru statele membre referitoare la fondurile structurale și de investiții europene (fondurile ESI pentru perioada 2014-2020 , menținute și pe perioada 2021-2027 ), și modul în care sunt implementate în prezent strategiile pe teren, se constată că strategiile (SIDU) pot avea o concentrare spațială mai restrânsă sau mai amplă. Mai precis, este posibilă gruparea diferitelor abordări în două zone de interes:

- zonă în interiorul municipiului/orașului (cartiere), adică unul sau mai multe cartiere sau localități specifice din cadrul unei zone administrative;
- municipii, orașe sau suburbii, adică o municipalitate individuală, fără restricții cu privire la dimensiunea sau densitatea populației;

Analiza strategiilor implementate în perioada de programare 2014-2020 arată că majoritatea strategiilor SIDU se axează pe municipii, orașe sau suburbii (45%), urmate de cartiere (31 %), zone funcționale (20 %), o rețea de orașe (4 %) și o porțiune de teritoriu cu caracteristici specifice, cum ar fi un parc, o zonă arheologică sau o insulă (0,4 %). Toate zonele de interes menționate mai sus prezintă provocări speciale pentru factorii de decizie în cadrul procesului de proiectare și implementare, unele dintre acestea fiind deosebit de dificile și recurente.

Această secțiune se va axa în special pe următoarele provocări:

- accent pe cartiere
- abordarea bazată pe zona funcțională
- legăturile dintre zonele urbane, preurbane și cele rurale

Inițiativele bazate pe zona urbană (cartierele ) pe care le promovează sunt considerate un mijloc bun de aplicare a abordării integrate, concentrând la nivel spațial politici coercitive și necoercitive . În același timp, experiența îndelungată cu inițiativele axate pe cartiere a pus în evidență câteva deficiențe legate de abordarea bazată pe zonă . În acest sens, se recomandă adoptarea unei perspective deschise spre exterior în ceea ce privește strategiile pentru cartiere, ținând cont de relațiile de interdependență dintre diferitele zone urbane și scale spațiale sau administrative , urmărind integrarea zonei vizate în contextul mai larg. Provocarea constă în depășirea fragmentării și a acțiunilor ineficiente cauzate de limitele administrative și asigurarea unei acțiuni mai coordonate între teritorii, cu alte cuvinte asigurarea integrării teritoriale. Aceste teritorii sunt adesea interconectate spațial și economic, dar fragmentate politic.

## 4.1 Optimizarea rețelei de transport în comun

1. Ar trebui analizată și tratată problema **creșterii priorității TP la intersecții**, dat fiind faptul că aici se înregistrează majoritatea covârșitoare a întârzierilor pentru traficul urban de orice fel. Regândirea intersecțiilor pentru acordarea de maximă prioritate TP, atât prin reconfigurarea lor cât

și prin îmbunătățirea semaforizării acestora, inclusiv prin introducerea de sisteme de prioritizare în timp real a vehiculelor de TP, va conduce la o îmbunătățire semnificativă a vitezei și fiabilității (punctualității) TP în oraș.

**2. Amenajarea de benzi dedicate pentru transportul public** poate crește și mai mult prioritatea TP în trafic și viteza de operare a acestuia. Această măsură va avea însă un impact mult redus dacă problemele privind tratarea priorității la intersecții nu sunt rezolvate.

**3. Creșterea investițiilor de înnoire a flotei și îmbunătățirea întreținerii și reparației materialului rulant (și a infrastructurii de TP)** conduce în toate cazurile la reducerea subvențiilor acordate de primăria operatorului de TP, și ca atare la reducerea poverii bugetare asupra bugetului local.

**4. Sistemul de informare în timp real a pasagerilor**, este indubitabil o component care ar trebui implementată de orice oraș cu transport public . cu costuri reduse, această intervenție va crește, semnificativ numărul de utilizatori ai TP.

**5. Îmbunătățirea infrastructurii de acces pentru transportul nemotorizat la stațiile TP**

**6.** Construcția unei **facilități P&R** la capătul uneia dintre noile linii de autobuz- tramvai , intenționează să publice un ghid dedicat pe tema intermodalității, ar putea oferi inspirație celor interesați privind tematica de abordat într-un studiu de opțiuni privind construcția unui P&R.

## **4.2 Planul de modernizare și dezvoltare a mobilității pe zona de competență Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad, pe perioada 2021-2025**

Conceptul strategiei, va urmări oportunitățile de finanțare , din fondurile europene nerambursabile, a proiectelor de investiții integrate în infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului public de transport, creșterea standardelor de calitate a serviciului de utilitate publică, la un nivel de eficiență ridicat, performant, durabil și sigur, vizând creșterea atractivității utilizatorilor pentru sistemul de transport public local, care să corespundă și satisfacă nevoile sociale, prin următoarele 5 obiective:

<b>1. ACCESIBILITATE ȘI CONECTIVITATE</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>-Dezvoltarea unui sistem de transport local orientat spre nevoile utilizatorilor</li><li>-Modernizarea stațiilor de transport public existente inclusiv realizarea de noi stații și terminale intermodale pentru mijloacele de transport în comun</li><li>-Extinderea, respectiv modernizarea transportului public urban – rural prin achiziția de mijloace de transport ecologice, autobuze, tramvaie, microbuze pentru transportul elevilor</li></ul>
---	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Creșterea procentului de vehicule de transport public pe deplin accesibile persoanelor cu dizabilități</li> <li>-Creșterea frecvenței serviciilor de transport public și a vitezei de deplasare</li> <li>-„Transportul public la cerere” pentru comunele mici din zonele slab populate. Acesta oferă oportunități de dezvoltare pentru regiuni, potențial de inovare socială și posibilități de contracarare a depopulării zonelor rurale</li> <li>-Optimizarea legăturilor între sistemul de TP urban și un alt important centru nodal de transport (autogară, gară, aeroport ,zone industriale , centre comerciale ,instituții de interes public...)</li> <li>-Sistemul de informare în timp real a pasagerilor, este indubitabil o componentă care ar trebui implementată de orice oraș cu serviciu de transport public . Cu costuri reduse, această intervenție va crește semnificativ numărul de utilizatori ai TP(practic costul unităților de la bordul vehiculelor de TP și cel al dezvoltării / adaptării unei aplicații online) relativ la costul unei soluții tradiționale, cu panouri de informare în stații (care în principiu oferă informația utilizatorului doar când acesta a ajuns în stația de TP și nu oferă funcții de planificare în timp real )</li> <li>-Îmbunătățirea infrastructurii de acces pentru transportul nemotorizat la stațiile TP ( alei pietonale , treceri pietoni ,...)</li> <li>-Creșterii priorității TP la intersecții, dat fiind faptul că aici se înregistrează majoritatea covârșitoare a întârzierilor pentru traficul urban de orice fel ,va conduce aproape fără excepție la o rețea și un plan de operare superior celor existente.</li> </ul>
<p><b>2. SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Dezvoltarea unor soluții de organizare a traficului care facilitează circulația transportului public, cu măsuri de securitate și siguranță rutieră prin amenajarea de benzi dedicate pentru transportul public</li> <li>- Automatizarea ar trebui să contribuie la atingerea obiectivului „zero decese” pentru siguranța rutieră</li> </ul>
<p><b>3. MEDIU</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Investiții integrate destinate reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> și a poluării fonice în zona urbană</li> <li>-Achiziționarea de autobuze pentru transport urban curat, inclusiv stații de încărcare și alimentare</li> <li>-Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon</li> <li>-Promovarea măsurilor de eficiență energetică și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră</li> <li>-Infrastructuri pentru stații încărcare electrice</li> <li>-Linie de tramvai înierbată ,perdele forestiere</li> </ul>
<p><b>4. EFICIENȚA ECONOMICĂ</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Creșterea numărului de persoane cu acces ridicat la serviciile de transport public pentru destinațiile majore</li> <li>-Dezvoltarea de sisteme inteligente de transport, e-ticketing, management de trafic</li> <li>-Îmbunătățirea întreținerii, modernizarea și reparației materialului rulant (și a infrastructurii de TP) va conduce în toate cazurile la reducerea subvențiilor acordate de primării operatorilor de TP, și ca atare la reducerea poverii bugetare asupra bugetului local</li> </ul>

	<p>-Digitalizarea ADITP și CTP Arad : platformă cu servicii și aplicații digitale, plecând de la nevoile și în beneficiul cetățenilor și al UAT membre, realizate în proiecte integrate la nivel municipal și județean</p> <p>-Modernizarea, reabilitarea depourilor aferente transportului public și infrastructura tehnică aferentă, inclusiv construire depouri noi</p>
<p><b>5. PROMOVAREA TRANSPORTULUI PUBLIC ECOLOGIC ȘI ECONOMIC</b></p>	<p>-Instrumente economice care avantajează călătorii și stimulează utilizarea mijloacelor de transport în comun</p> <p>- Construcția unei facilități „ Park &amp; Râde ” la capătul uneia dintre liniile de autobuz- tramvai</p> <p>- tematica transportului public, abordată într-un studiu, ar putea oferi inspirație în implementarea nevoilor concrete ale utilizatorilor</p>

**Concluzionând, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad, propune o promovare a unei cooperări mai bune între municipalitate, orașe și comune în vederea dezvoltării mobilității durabile, care conectează spațiile dintre zonele urbane și rurale în care elementul central este utilizatorul, asigurându-se astfel de conexiuni ca pârgii pentru dezvoltare zonală.**

**Tranziția către o mobilitate sustenabilă și inteligentă, necesită o abordare comună, care să implice toate nivelurile de guvernare, în conformitate cu principiul subsidiarității și proporționalității active și care ar trebui să fie flexibilă și adaptabilă la nevoile care apar în contexte teritoriale și administrative diferite .**

**Conceptul strategiei va fi elaborat în concordanță și complementaritate cu acordurile de parteneriat, pe perioada de implementare și accesare a fondurilor europene, pentru ca resursele financiare să fie utilizate astfel încât să servească în cel mai bun mod intereselor și nevoilor călătorilor .**

**Nu se pot găsi soluții pentru provocările complexe , pe raza de funcționare a ADITP Arad, fără parteneriate puternice și ample la nivel local și județean , între cetățeni, societatea civilă, industrie și nivelurile de guvernare relevante . Orașele ( centrele regionale ) joacă un rol crucial în depășirea distanței dintre cetățeni și instituții publice.**

**Noi forme de guvernare pentru îmbunătățirea procesului de elaborare a politicilor și a investițiilor sunt deja introduse în multe orașe, prin:**

- încurajarea cooperării între zonele urbane și rurale pe baza abordării zonelor funcționale
- prin planificarea strategică pe termen lung
- implicarea cetățenilor în toate etapele elaborării politicilor de dezvoltare a mobilității integrate și durabile.

ADITP ARAD, va propune un plan de acțiune care transpune strategiile și obiectivele , ale UAT membre, pe termen lung în investiții cu buget și calendar , care se referă la perioada de programare a Fondurilor Europene de Investiții Durabile 2021- 2027.

## **5. Identificarea oportunităților de finanțare a proiectelor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului de Transport Public**

### **5.1 Finanțare asigurată din POR**

*Program Operațional Regional Vest 2021- 2027*

*Plan de Mobilitate Urbană Durabilă – Proiect Operațional Transport*

**Obiectivul de Politică 2**

**Prioritatea 4 – O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă  
„Sprijinirea dezvoltării urbane durabile”**

**Prioritatea de investiții 4e** - „Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare”

**Obiectivul specific 4.1** – „Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă”

**Obiectiv general**

Obiectivul general al proiectului este îmbunătățirea transportului public în municipiul și județul Arad, prin reînnoirea mijloacelor de transport în comun de pe rutele de transport public selectate.

Proiectul contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în două moduri:

- prin înlocuirea vechilor autobuze cu propulsie diesel cu autobuze 100% electrice cu zero emisii se elimină practic emisiile de GES de pe rutele respective;
- prin asigurarea de condiții superioare (vehicule moderne, cu podea joasă, mai rapide, mai puțin zgomotoase, cu facilități ȘTI) prin noile vehicule, precum și prin îmbunătățirile complementare aduse de orașe prin alte proiecte finanțate prin POR 2021– 2027, mai mulți
- locuitori din orașele respective vor utiliza transportul public, iar o parte dintre aceștia vor fi renunțat la transportul privat ;

### **5.2 Planul Național De Redresare Și Reziliență**

**Componenta C10. Fondul Local**

**Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public**

**(achiziția de vehicule nepoluante )**

Fondul local abordează provocările legate de disparitățile teritoriale și sociale din zonele urbane și rurale, precum și mobilitatea urbană. Obiectivul acestei componente este de a susține o transformare durabilă urbană și rurală prin utilizarea soluțiilor verzi și digitale.

Bugetul total aferent investițiilor din cadrul componentei este de 2,1 miliarde euro. În conformitate cu Art. 24. din O.U.G. nr. 124/2021 privind stabilirea cadrului instituțional și financiar pentru gestionarea fondurilor europene alocate României prin Mecanismul de redresare și reziliență, precum și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 155/2020 privind unele măsuri pentru elaborarea Planului național de redresare și reziliență necesar României pentru accesarea de fonduri externe rambursabile și nerambursabile în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență în scopul atingerii jaloanelor și țintelor asumate prin PNRR, Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, în calitate de coordonator de reforme și/sau investiții, este autorizat să încheie contracte de finanțare a căror valoare poate determina depășirea cu până la 30% a sumelor alocate în euro aferente fiecărei reforme și/sau investiție din acordurile de finanțare, numai pentru implementarea proiectelor pentru care este prevăzută lansarea de apeluri de proiecte, În acest sens, vor fi contractate proiecte până la valoarea de 130% din bugetul alocat pe fiecare investiție (2,1 mld. euro x 130%= 2,73 mld. euro). Valorile bugetelor disponibile pe investiții vor conține marja de supracontractare valorică de 30%. Investițiile vor fi implementate și finalizate până pe data de 30 iunie 2026.

Implementarea unei intervenții ce acoperă parte din componentele menționate mai sus se pretează și este necesară serviciului de transport public Arad . O asemenea intervenție nu doar că ar îmbunătăți semnificativ mobilitatea urbană durabilă, dar în multe cazuri ar crește eficiența acestui serviciu – astfel reducând costurile suportate de bugetul local (și deci de contribuabil). Necesitatea unei astfel de investiții este subliniată în principal de angajamentele și responsabilitățile asumate în legătură cu implementarea de acțiuni și măsuri pentru protecția mediului, pentru limitarea efectelor schimbărilor climatice, România alăturându-se astfel inițiativelor comune ale statelor UE implicate în reducerea poluării.

Efectele implementării Strategiei de Dezvoltare ADITP Arad , pentru un transport public integrat, modern, sustenabil, sigur , eficient , nepoluant , conduc către creșterea calității vieții pentru generațiile actuale și viitoare, accesul la oportunități de dezvoltare și servicii pentru toți cetățenii, din aria de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Arad.



## 6 . Identificare și Implementare Proiect :

### *„ DEZVOLTAREA ȘI MODERNIZARE TRANSPORTULUI PUBLIC LOCAL ȘI JUDEȚEAN ARAD ”*

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Arad demarează procedurile legale pentru modernizarea flotei de transport prin achiziția a 30 de autobuze electrice de capacitate medie cu stațiile de încărcare aferente , prin programul :

**Planul Național De Redresare Și Reziliență  
Componenta C10. Fondul Local  
Mobilitate Urbană - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public  
(achiziția de vehicule nepoluante )**

#### 1. Nevoia identificată pentru a rula proiectul :

Urmare a evaluării și interpelării rezultatelor misiunii de audit tehnico – economice independente în anul 2021 asupra Operatorului Societății „ Compania de Transport Public Arad “, pe anul 2020 Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Arad , se constată situația necorespunzătoare și starea avansată de uzură a unui procent semnificativ a mijloacelor de transport din cadrul Flotei de Transport Public Arad

Flota este alcătuită din 244 autovehicule din care:

<b>Categoria de autovehicul</b>	<b>Număr autovehicule</b>
Autobuz	92
Autobuz articulat	1
Autocar	10
Automotor	1
Autotren	1
Microbuz	9
Midibuz	1
Remorca	1
Tramvai	127
Vagon	1
<b>Total</b>	<b>244</b>

Flota de mijloace de transport în comun acoperă în prezent, 19 trasee urbane, 12 trasee periurbane și 50 de trasee în județ.

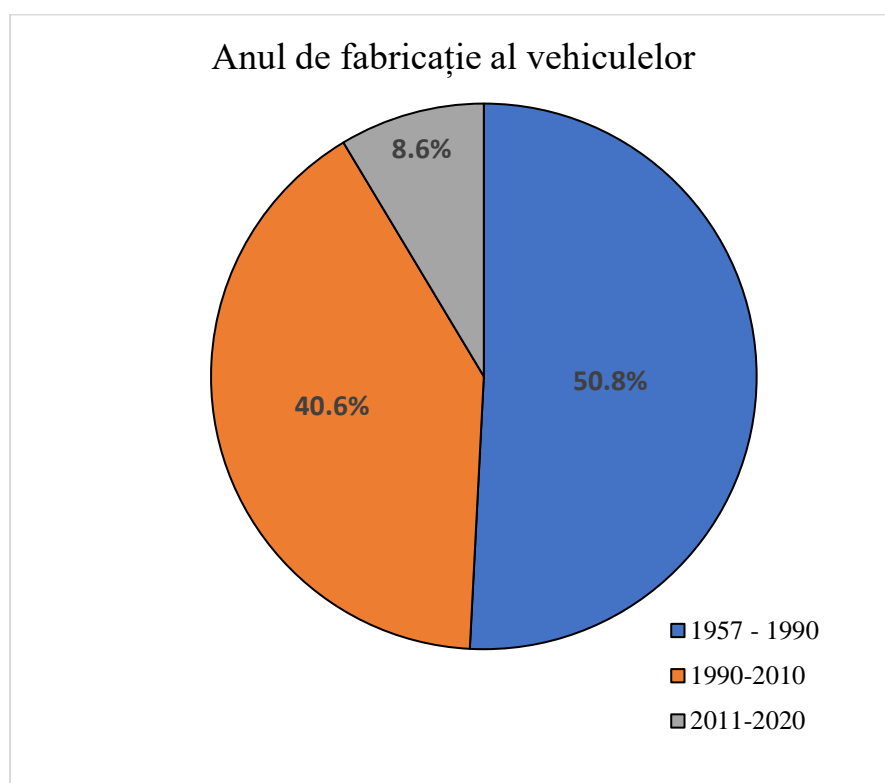
Capacitatea totală pe scaune a flotei de transport este de 13.062 locuri și însumează locurile pe scaun și în picioare. Din acestea, 7.630 locuri sunt pe autovehiculele rutiere și 5.430 locuri în tramvaie.

Mijloacele de transport din compunerea flotei se grupează în principale în două mari categorii: autovehicule rutiere (46,7%) și vehicule pe calea ferată (53,3%).

Mijloacele de transport sunt de asemenea pe mărci diferite. Au fost identificate 11 mărci în mijloacele de transport rutier și 4 mărci principale în cazul vehiculelor pe șine. Din totalul celor 244 de vehicule, 114 au propulsie cu motor alimentat pe carburant diesel.

## 2.Starea tehnică a autovehiculelor

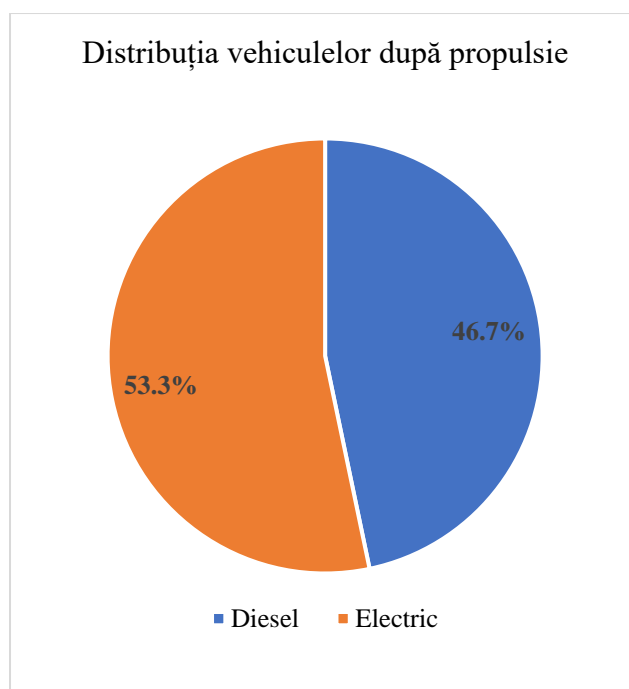
Cea mai mare parte din vehiculele flotei au anul de fabricație dinaintea de anul 1990 și ocupă 51% din întreaga flotă. Celelalte autovehicule au fost achiziționate cu ani de fabricație mai recentă începând cu anul 1990 până în anul 2010 și numai 21 de vehicule (8,6%) au anul de fabricație după 2010. Din acestea, 124 de vehicule cu anul de fabricație înainte de 1990 sunt vehicule pe șine. După anul 1990 a predominat achiziționarea de mijloacele de transport rutiere care în prezent sunt 99 bucăți fabricate între anii 1990 -2010.



Ca urmare a vechimii lor, multe vehicule se află într-o stare fizică de uzură tehnică și morală avansată. Această stare de uzură duce la cheltuieli de mentenanță supradimensionate, conform **Raportului de audit tehnico-economic realizat în anul 2020**, și nu îndeplinesc standardele actuale de siguranță, conforme sau de protecția mediului. Majoritatea vehiculelor din flotă au durata de amortizare efectuată, din punct de vedere contabil, conform reglementărilor din H.G. 2139/2004 privind aprobarea catalogului de clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe. Durata de exploatare a celor mai multe autovehicule este de asemenea depășită.

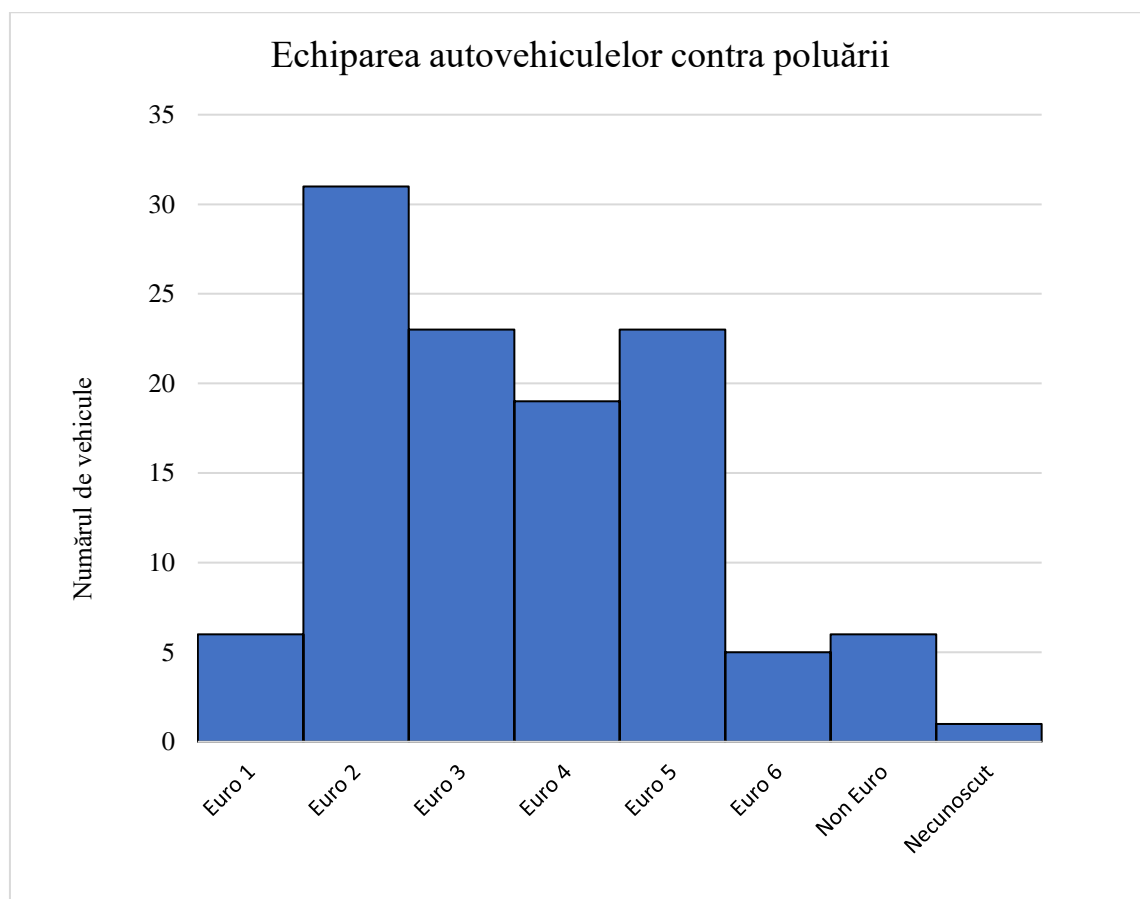
Din datele deținute de asociație, utilizarea mijloacelor de transport se realizează în proporție de 60 % zilnic (CUP-coeficient de utilizare a parcului) datorită problemelor tehnice care le limitează circulația pe trasee. Având în vedere că numărul de călători transportați pe anul 2020, a fost de 12.632.634, se poate trage concluzia că în lipsa problemelor tehnice cronice ale parcului auto, capacitatea de transport a flotei ar putea fi mult mai mare.

Serviciul de mentenanță a autovehiculelor rutiere și a celor pe șine este la rândul său, depășit. Procedeele de întreținere și reparații curente sunt depășite și pentru aplicarea lor se utilizează echipamente uzate. Printre principalele neajunsuri se identifică faptul că întreținerea mijloacelor de transport se realizează din canale, neexistând elevatoare. De asemenea nu există echipamente pentru a se reconșiona bandajele la roțile tramvaielor. Personalul are carență în pregătirea practică și teoretică a întreținerii și reparații materialului rulant.



Folosirea autovehiculelor alimentate cu combustibil diesel, mai ales în cazul acelorora cu durata de exploatare epuizată duce la emisia de cantități mari de dioxid de carbon și substanțe poluante. Cursele realizate de autovehiculele și vehiculele pe șine alimentate cu motorină însumează o distanță medie de 6.500 Km/an/vehicul și implicit cantități însemnate de emisii de gaze de seră și gaze poluante.

Pentru limitarea poluării mijloacele de transport în comun sunt echipate cu diverse echipamente conform graficului:



O parte din vehiculele acționate electric (tramvaiele) nu necesită echipamente de reducere a poluării, acestea sunt 53,3 % din totalul flotei. Marii poluatori sunt autovehiculele alimentate cu diesel și echipate contra poluării la standarde Euro 1 – Euro 3.

Din totalul vehiculelor propulsate de motoare diesel, 59 % nu sunt echipate sau sunt echipate pentru limitarea poluării la standardele Euro 1 – 3 și numai 41,2 % sunt echipate la standardele Euro 4 – 6.

Situația vehiculelor echipate la diferitele standarde este detaliată mai jos:

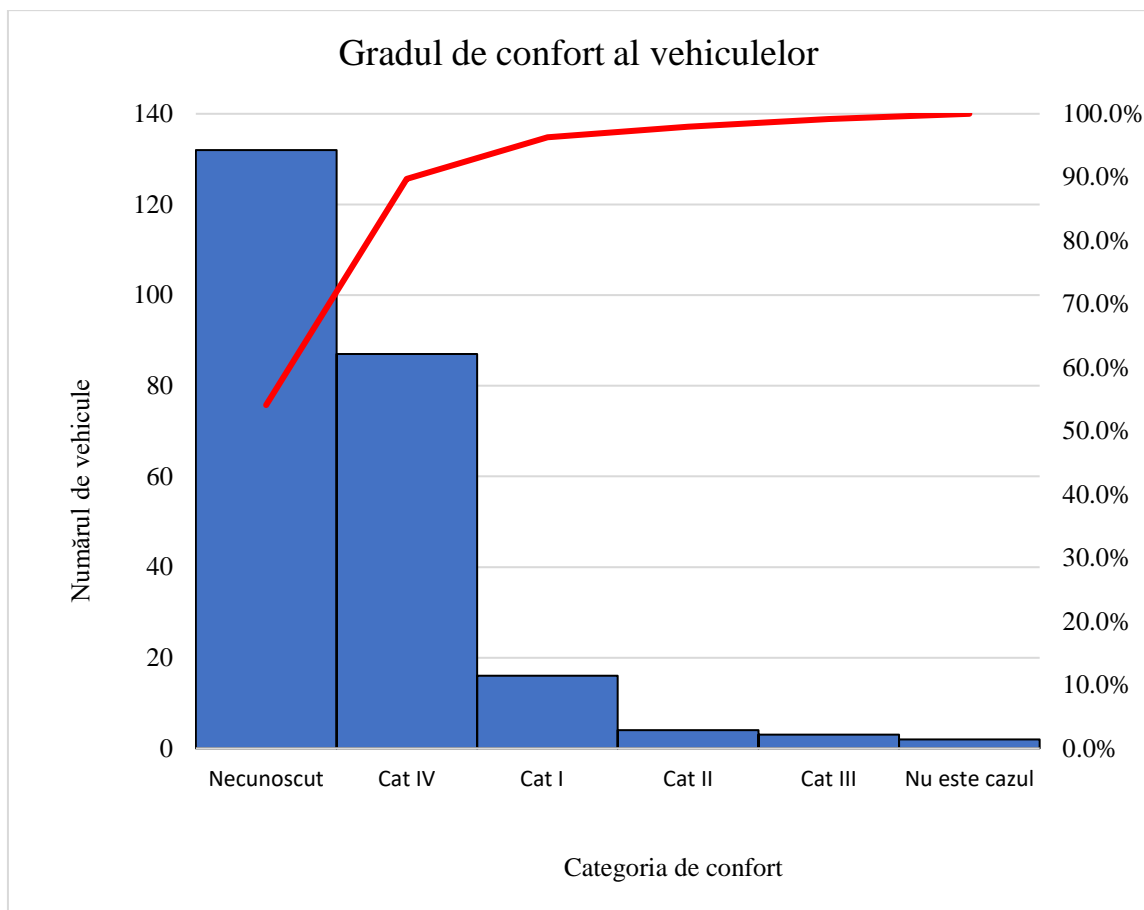
<b>Categoria</b>	<b>Non Euro</b>	<b>Euro 1</b>	<b>Euro 2</b>	<b>Euro 3</b>	<b>Euro 4</b>	<b>Euro 5</b>	<b>Euro 6</b>	<b>Necunoscut</b>	<b>Total</b>
Autobuz	6	6	30	19	13	13	5		<b>92</b>
Autobuz articulat			1						<b>1</b>
Autocar						10			<b>10</b>
Autotren								1	<b>1</b>
Microbuz				3	6				<b>9</b>
Midibuz				1					<b>1</b>
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>31</b>	<b>23</b>	<b>19</b>	<b>23</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>114</b>

### **3.Siguranță și accesibilitate**

Mijloacele de transport public în comun trebuie să asigure un grad de siguranță și accesibilitate pentru călători conform standardelor europene. Ele trebuie să fie accesibile fără discriminare pentru orice persoană care dorește să călătorească. Principalele cerințe de siguranță și accesibilitate pentru fiecare mijloc de transport pentru călători sunt:

- Accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă;
- Siguranță rutieră;
- Siguranță la incendii, asigurarea primului ajutor medical;
- Accesibilitatea la informații privind rutele, mersul autovehiculelor, tarife, etc;
- Accesibilitatea de informațiilor și în limba engleză ;
- Confort și siguranță pe timpul călătoriilor.

Flota de vehicule a asociației este slab echipată din punct de vedere al confortului. Dintre acestea, 36,9% sunt echipate la un grad de confort clasele IV – III iar 54,1% din acestea nu au cunoscută categoria de confort. Distribuția gradului de confort pe vehicule este detaliată mai jos:

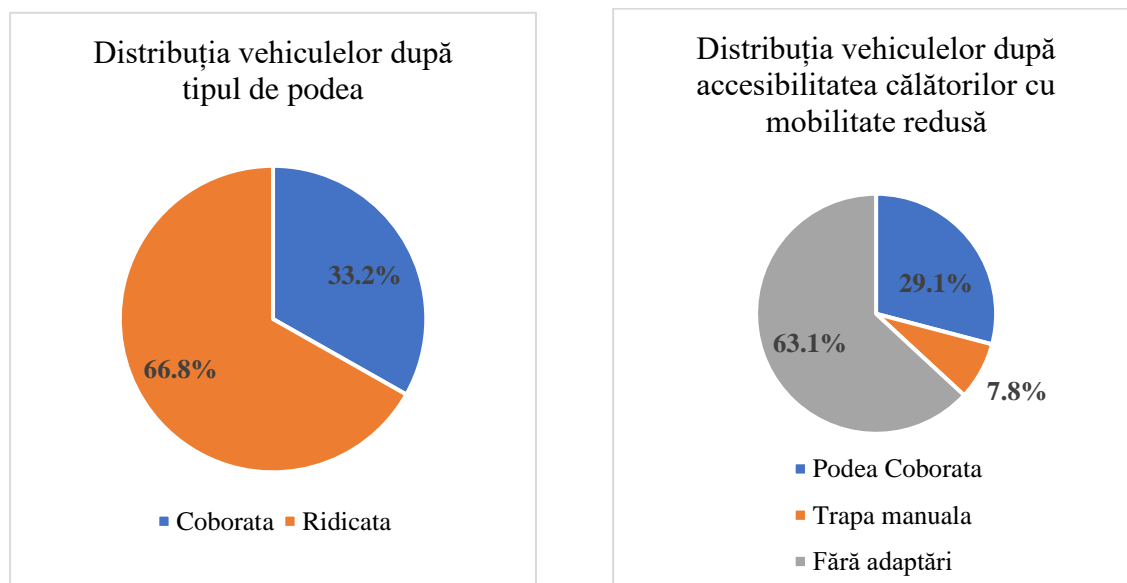


În tabelul detaliat de mai jos, se observă că lipsa de confort se identifică în vehiculele de fabricație mai veche unde majoritatea sunt autobuzele și tramvaiele.

Categoria de vehicul	Cat I	Cat II	Cat III	Cat IV	Necunoscut	Nu este cazul	Total
Autobuz	5	4		81	2		92
Autobuz articulat				1			1
Autocar	10						10
Automotor					1		1
Autotren					1		1
Microbuz	1		3	5			9
Midibuz						1	1
Remorca					1		1
Tramvai					126	1	127
Vagon					1		1
<b>Total</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>87</b>	<b>132</b>	<b>2</b>	<b>244</b>

O bună parte din autovehiculele sau vehiculele pe șine nu prezintă facilități de îmbarcare-debarcare a călătorilor cu mobilitate redusă. Principalele facilități instalate în autovehiculele sunt podele coborâte prin care călătorul se poate îmbarca fără a fi nevoit să urce trepte sau cu ajutorul unei trepte manipulate manual.

Autovehiculele rutiere și vehiculele pe șine se împart după acest criteriu de accesibilitate conform graficului de mai jos:



Pe baza datelor interne deținute, 63,1 % din autovehiculele rutiere și vehiculele pe șine nu prezintă adaptări necesare privind accesibilitatea călătorilor cu probleme locomotorii sau în vârstă. Celelalte mijloace de transport dețin locuri pe podele fără trepte de acces sau dispun de dispozitive de acționare manuală a trapelor pentru acces în vehicul.

Situația detaliată a autovehiculelor se găsește mai jos:

Marca autovehicul	Podea Coborâtă	Trapa manuala	Fără adaptări	Total
Autobuz	64	10	18	92
Autobuz articulat	1			1
Autocar			10	10
Automotor			1	1
Autotren			1	1
Microbuz		9		9
Midibuz			1	1
Remorca			1	1
Tramvai	6		121	127
Vagon			1	1
Total	71	19	154	244

#### 4. Sistemul de taxare

Sistemul de taxare se realizează prin:

- vânzare în puncte proprii pentru municipiul Arad și în zona suburbană;
- vânzare prin automate de bilete amplasate în stațiile de tramvai;
- prin societăți comerciale care au activitatea vânzării cu amănuntul;
- prin POS-uri montate pe mijloacele de transport;
- aplicația 24Pay prin internet banking;

Cu toate că sistemul pune la dispoziția călătorilor mai multe variante de taxare, acesta nu este pe de-a întregul digitalizat. Cea mai mare parte a taxării digitale se realizează prin platforme oferite de sectorul privat. În prezent, 49,2% din mijloacele de transport, exclusiv tramvaie, sunt folosite aplicații pentru vânzarea de bilete .

Distribuția sistemului de taxare prin aplicații digitale este conform mai jos:

Categoria	Prin aplicația 24 PAY	Alte mijloace	Total
Autobuz		92	92
Autobuz articulat		1	1
Autocar		10	10
Automotor		1	1
Autotren		1	1
Microbuz		9	9
Midibuz		1	1
Remorca		1	1
Tramvai	120	7	127
Vagon		1	1
Total	120	124	244

#### Concluzii :

**Starea actuală a parcului de autovehicule rutiere și vehicule pe șină este necorespunzătoare din punct de vedere:**

- al siguranței rutiere
- accesibilitatea călătorilor
- asupra poluării mediului
- tehnic

**Situația tehnică necorespunzătoare a mijloacelor de transport obligă ca ADITP Arad, să planifice trasee de transport a călătorilor sub capacitatea actuală a companiei.**

**Pentru corectarea acestor neajunsuri este necesar un program susținut de investiții privind modernizarea flotei și a bazei de reparații și garare a mijloacelor de transport.**