

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
Constantin Sebastian BULARCA

Contrasemnează pentru legalitate,
SECRETARUL GENERAL AL COMUNEI VAMA BUZĂULUI,
Adrian Constantin GĂITAN

STUDIU DE OPORTUNITATE

- ETAPA IV DE EXTINDERE -

**A SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT PERSOANE PRIN
CURSE REGULATE ÎN UAT MEMBRE ALE ASOCIAȚIEI
METROPOLITANE PENTRU DEZVOLTARE DURABILĂ A
TRANSPORTULUI PUBLIC BRAȘOV, RESPECTIV ORAȘUL
PREDEAL**

Cuprins

Capitolul 1 - Obiectul și scopul completării studiului de oportunitate – etapa IV de extindere	3
Capitolul 2 - Identificarea ariei teritoriale și strategia de dezvoltare a serviciului public de transport de călători.....	4
2.1 Identificarea ariei teritoriale.....	4
2.2 Date statistice referitoare la localitatea Predeal, U.A.T. membră ale A.M.D.D.T.P. Brașov.....	5
2.3 Analiza traseelor din zona metropolitană deservite de către operatorul regional RAT Brașov și aflate în coorsonarea A.M.D.D.T.P. Brașov.....	9
2.4 Traseele din zona metropolitană. Descrierea tehnică a traseului, definirea stațiilor și estimarea costurilor adiacente traseului din localitatea Predeal.	10
2.5 Concluzii referitoare la sustenabilitatea dezvoltării sistemului de transport public local conform Regulamentului 1370/2007 al Parlamentului European și Consiliului din 23 octombrie privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători	15

Capitolul 1 - Obiectul și scopul completării studiului de oportunitate – etapa IV de extindere

Având în vedere faptul că asumarea de către **Asociația Metropolitană pentru Dezvoltarea Durabilă a Transportului Public Brașov (A.M.D.D.T.P.Bv.)** a diferitelor funcții aferente unei Autorități de transport public este un proces gradual, astfel încât să nu fie periclitată continuitatea și predictibilitatea serviciilor de transport, în prima etapă de dezvoltare a serviciului public de transport local de călători prin curse regulate s-a mandatat Asociația Metropolitană pentru Dezvoltare Durabilă a Transportului Public Brașov de către Municipiul Brașov, Comuna Cristian, Orașul Ghimbav, Comuna Sânpetru și Comuna Bod de a acționa în numele și pe seama acestor unități administrativ teritoriale, în vederea organizării sistemului de transport public local de persoane. Astfel s-a încheiat Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători Nr.1/20.12.2018 care prevede la pct.1.1 :

“Unitățile Administrativ Teritoriale membre ale Asociației Metropolitane pentru Dezvoltare Durabilă a Transportului Public Brașov, beneficiare ale serviciului public de transport local de persoane sunt menționate în Anexa nr. 1 parte integrantă în prezentul contract, cu posibilitatea extinderii acestui serviciu și pentru alte unități administrativ teritoriale membre ale Asociației, acestea urmând a fi incluse în Anexa nr.1 conform prevederilor prezentului contract și dispozițiilor legale în vigoare.”

A urmat apoi etapa a doua de extindere, pentru care s-a depus documentația, care avea ca obiect completarea Studiului de oportunitate, aprobată în A.G.A. prin Hotărârea nr. 29 la data de 25.09.2019 privind evaluarea oportunității pentru alegerea modalității de gestiune a serviciului public de transport local de călători prin curse regulate în cele douăsprezece localități membre ale Asociației Metropolitane pentru Dezvoltarea Durabilă a Transportului Public Brașov, cu prezentarea U.A.T. - urilor care vor face parte integrantă din sistemul public de transport persoane prin curse regulate, respectiv Municipiul Codlea, Orașul Zărnești, Orașul Râșnov, Comuna Feldioara, Comuna Hărman, Comuna Prejmer, Comuna Hălchiu, Comuna Târlungeni, Comuna Vulcan, Comuna Budila, Comuna Teliu și Comuna Vama Buzăului.

Etapa a treia a extinderii a avut în vedere completarea Studiului de oportunitate aprobat în A.G.A. prin Hotărârea nr. 1 la data de 01.10.2018 privind evaluarea oportunității privind alegerea modalității de gestiune a serviciului public de transport local de călători prin curse regulate în Municipiul Săcele, U.A.T. membră a Asociației Metropolitane pentru Dezvoltarea Durabilă a Transportului Public Brașov, cu prezentarea Municipiul Săcele care va face parte integrantă din sistemul public de transport persoane prin curse regulate.

Scopul prezentului studiului – etapa a IV-a de extindere - este să prezinte elementele caracteristice, relevante pentru obiectul studiului, specifice localității Predeal :

- încredințarea gestiunii serviciului public de transport local de călători Operatorului de drept privat RATBV S.A., prin atribuire directă a Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători Nr.1/20.12.2018, modificat și completat cu proiectul de Act Additional nr.3 la Contractul mai sus menționat;
- mandatarea Asociației Metropolitane pentru Dezvoltare Durabilă a Transportului Public Brașov să exercite dreptul de a delega gestiunea serviciului de transport public local de călători din U.A.T. Orașul Predeal;

și pentru

- stabilirea soluțiilor optime de atribuire directă a Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători Nr.1/20.12.2018 și a proiectului de Act Additional nr. 3 la Contract, în baza Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Legii nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare, Legii 328/2018 și ale Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători.

Capitolul 2 - Identificarea ariei teritoriale și strategia de dezvoltare a serviciului public de transport de călători

2.1 Identificarea ariei teritoriale

Arealul la care face referire prezenta completare a Studiului de oportunitate vizează **teritoriul administrativ al Orașului Predeal.**

2.2 Date statistice referitoare la localitatea Predeal, U.A.T. membră ale A.M.D.D.T.P. Brașov.

Pentru a defini parametrii de bază pentru eficiența serviciului public de transport local de călători prin curse regulate, am realizat o analiză a datelor relevante pentru localitatea Predeal, membră a A.M.D.D.T.P. Brașov. Datele au fost furnizate de către Direcția Județeană de Statistică Brașov. Pentru o concludentă și relevantă analiză ne vom rezuma la prezentarea datelor pe următoarele categorii și serii de date:

1. Demografia
2. Forța de muncă și populația școlară
3. Economie, activitatea întreprinderilor
4. Transporturi

Așezare geografică :

Coordonatele Predealului sunt 45' 30" latitudine nordică și 25' 26" longitudine estică. Localitatea se învecinează cu mai multe orașe, astfel: în Sud cu orașul Azuga, în Sud-Vest cu orașul Bușteni, în Nord-Vest cu orașul Râșnov iar în Nord cu Municipiul Brașov.

Predealul este așezat în sudul județului Brașov, la limita superioară a Văii Prahovei, în trecătoarea cu același nume din Carpații Meridionali, la altitudinea de 1.030 – 1.110 m. Este cea mai importantă trecătoare între Muntenia și Transilvania. Este orașul aflat la cea mai mare altitudine din România și se află la 25 de km de Brașov și 140 de km de București.

Orașul este străbătut de două drumuri naționale, respectiv DN1 și DN73A. De asemenea, pe raza localității se regăsesc traseele a două drumuri comunale, respectiv DC15 (Bulevardul Libertății) și DC15A (Strada Trei Brazi). Prin Predeal trece și calea ferată electrificată - Coridorul IV European.

Orașul este delimitat de 5 masive muntoase: Postăvarul, Piatra Mare, Bucegi, Baiului și Fetioi. Localitatea are ca delimitări râurile Prahova la sud și Timiș la nord. Climatul montan din zona Valea Prahovei, cu verile răcoroase și iernile friguroase, face ca stațiunea Predeal să fie de un real interes turistic în toate anotimpurile. Orașul Predeal este recomandat atât pentru recreere cât și pentru refacere din convalescență prin aerul său cu umiditate ridicată și nepoluat, dar și pentru practicarea sporturilor de iarnă precum ski, snowboard sau săniuș.

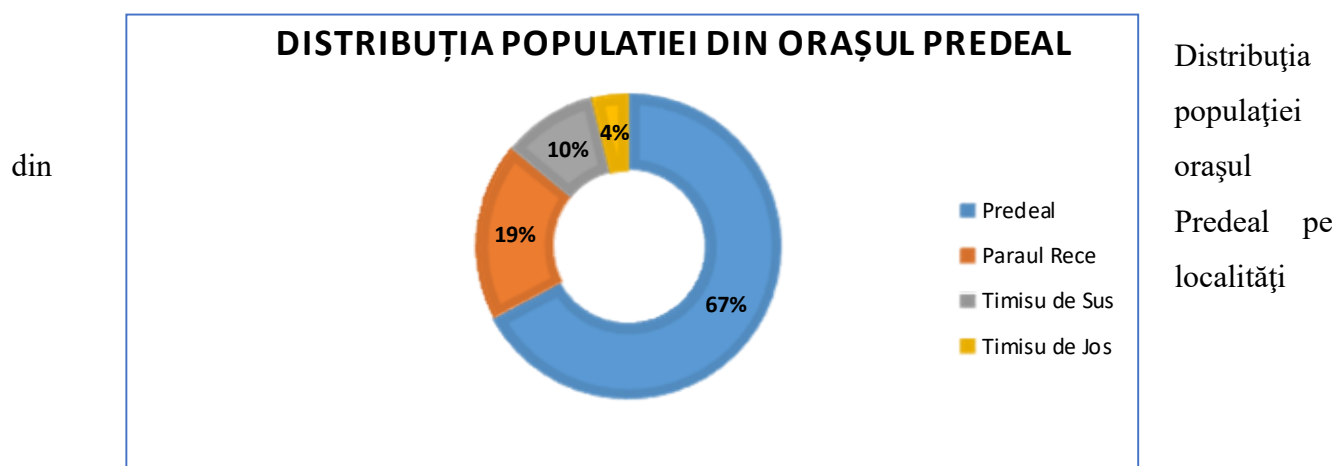
Componența: Predeal, Pârâul Rece, Timișu de jos și Timișu de sus.

1. Demografia

Conform datelor statistice populația orașului Predeal era de 4872 persoane la data de 1 septembrie 2019, în creștere față de recensământul efectuat U.A.T. în 2011, când număra 4.755 de locuitori, în scădere față de recensământul anterior din 2002, când se înregistraseră 5.615 locuitori. Majoritatea

locuitorilor sunt români (90,62%), cu o minoritate de maghiari (1,3%). Pentru 7,26% din populație, apartenența etnică nu este cunoscută.

În ceea ce privește **densitatea populației** din orașul Predeal, aceasta se cifrează la 91,3 locuitori/km², cu 20 locuitori/km² mai puțin decât densitatea populației înregistrată în județul Brașov. Raportat la nivelul densității din Regiunea de Dezvoltare Centru (74,1 locuitori/ km²), în orașul Predeal valoarea înregistrată este superioară. În cadrul Regiunii Centru, cele mai scăzute valori ale densității populației sunt înregistrate în județul Covasna (60,1 loc/km²), județul Alba (60 loc/km²) și județul Harghita (49 loc/km²). Populația din Predeal este caracterizată de prezența fenomenului de îmbătrânire demografică, cauzată în principal de raportul negativ dintre natalitate și mortalitate.



componente, conform Recensământului Populației și al Locuințelor din anul 2002

2. *Forța de muncă și populația școlară*

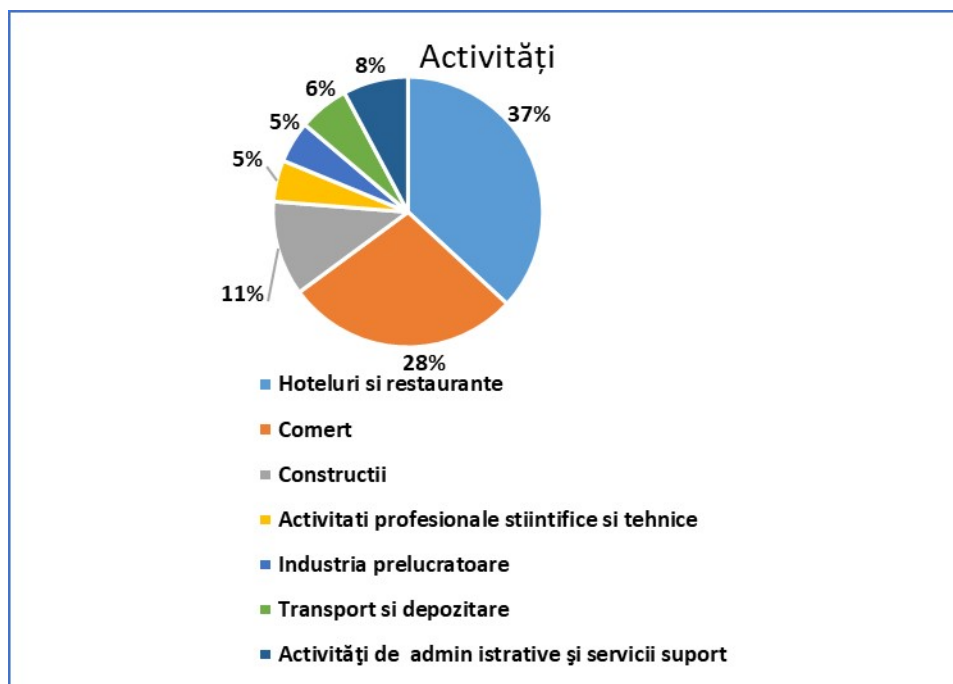
Numărul total de salariați înregistrat în 2017 era de 1169 persoane care își desfășoară activitatea în sectorul preponderent în economia Predealului, turism și servicii. Rata șomajului în același an fiind foarte redusă; erau înregistrați 10 șomeri.

În Predeal funcționează o grădiniță, școli gimnaziale și un liceu. În această activitate sunt angrenați 420 de elevi (88 la grădiniță, 248 în învățământul gimnazial și 84 în învățământul liceal) și 46 personal didactic.

Numărul total de persoane pensionate era în 2017 de 1012 persoane.

3. *Economie, activitatea întreprinderilor*

87,3% din întreprinderile din Predeal sunt microîntreprinderi (0-9 angajați), 11,1% întreprinderi mici (10- 49 angajați) și 1,6% întreprinderi mijlocii (50-249 angajați). Analizând distribuția societăților comerciale înregistrate în anul 2008 pe sectoare de activitate, observăm că cele mai multe unități economice activează în domeniul „Hoteluri și restaurante” (104 societăți comerciale). De altfel, având în vedere că Predealul este o importantă stațiune turistică nu ar trebui să surprindă faptul că cele mai dezvoltate sectoare sunt „Hoteluri și restaurante” și „Comerț”. Sectorul „Construcții” este reprezentat de 32 de întreprinderi în orașul Predeal, ocupând poziția terță în topul sectoarelor de activitate cu cele mai multe societăți comerciale. Alte domenii de activitate cu un număr mai ridicat de IMM-uri sunt: „Activități de servicii administrative și servicii suport” (întreprinderi), „Transport și depozitare” (17 întreprinderi), și „Activități profesionale, științifice și tehnice” (14 întreprinderi). Raportând **numărul întreprinderilor înregistrate în orașul Predeal la 1.000 de locuitori**, obținem o rată de **60,4%**, valoare superioară raportului întreprinderilor pe cap de locuitor din alte orașe, sau chiar de la nivel național.



Distributia firmelor din orasul Predeal pe domeni de activitate, in anul 2008

În Predeal, cifra de afaceri totală înregistrată de întreprinderile active din anul 2008 este de 1.557.505,56 lei, cu 13% mai mare decât cea din anul precedent. De altfel, ritmul mediu anual de creștere a cifrei de afaceri totale înregistrate de întreprinderile din Predeal în perioada 2004-2008 este +11,8%. Această evoluție este declanșată de creșterea numărului de întreprinderi din oraș. Totodată, și

cifra medie de afaceri / întreprindere a înregistrat un ritm mediu anual de creștere în intervalul anterior enunțat de +9,6%.

Sectoarele de activitate care au contribuit cel mai mult la cifra de afaceri totală sunt: „Hoteluri și restaurante” (25,4%), „Comerț cu ridicata și cu amănuntul” (22,5%) și „Agricultură, silvicultură și pescuit” (18,5%).

Turism

Turismul reprezintă principalul sector economic din localitate. Practic, veniturile majorității populației depind de succesul turistic al stațiunii.

Sit U.A.T. în munții Piatra Mare la o altitudine de 1.100m, Cascada Tamina este înșiruirea a 5 cascade, din care cea mai mare are înălțimea de 10 m.

Canionul Șapte Scări atrage mii de turiști din toate colțurile țării, fiind sit U.A.T. la o altitudine de 980 metri, pe pârâul Șapte Scări, afluent de stânga a Văii Șipoaie. Lungimea cascadei este de 160 m, diferența de nivel fiind de circa 58 m. Înălțimea treptelor variază între 8 și 35 m. Adâncite în calcare jurasice, Cheile Șapte Scări prezintă urmele evoluției morfologice a întregului masiv Piatra Mare.

Peștera de gheață este considerată a fi cea mai importantă cavitate din Masivul Piatra Mare, fiind localizată în zona muntelui Gâtul Chibei.

Biserica Ortodoxă „Sf. Împărați Constantin și Elena”

Mănăstirea Ortodoxă Predeal. Fondată în anul 1774, mănăstirea a fost zidită din piatră în anul 1819.

Monumentul Eroilor din gara Predeal.

Monumentul poetului-erou Mihail Săulescu.

În orașul Predeal există mai multe pârtii de schi, de grade diferite de dificultate. Astfel, se favorizează atât atragerea schiorilor experimentați, cât și a celor începători.

Majoritatea pârtiilor de schi sunt dotate cu tunuri de zăpadă artificială. De asemenea, o parte din pârtiile de schi sunt dotate cu nocturnă, teleschi și telescaun.

4. Transporturi

La nivelul orașului Predeal circulația se desfășoară pe 4 drumuri:

- DN1 (Ploiești - Predeal - Brașov - Făgăraș - Sibiu - Alba Iulia - Aiud - Turda - Cluj-Napoca - Huedin – Oradea);
- DN73A (Predeal - Pârâul Rece - Râșnov - Zărnești - Poiana Mărului - Șinca Noua - Șinca Veche - Vad – Șercaia);
- DC15A (Predeal - Cabana Trei Brazi);
- DC15 (Predeal – Cioplea).

Potrivit Institutului Național de Statistică (INS), în anul 2007, orașul Predeal deținea 65 km de străzi orășenești, din care aproximativ 72% erau modernizate (47 km). În anul 2009, lungimea străzilor modernizate este de 49,6 km.

O problemă importantă a orașului Predeal este cea a transportului în comun. Pe lângă numărul redus de curse, se remarcă și faptul că nu toate cartierele sau localitățile componente au acces la mijloacele de transport în comun, în special localitatea Pârâul Rece. În aceste condiții, pentru transportul spre majoritatea instituțiilor educaționale, sanitare, etc. și spre locurile de muncă, predelenii din zonele limitrofe sunt nevoiți fie să apeleze la mijloace proprii de transport, fie la mijloace de transport în comun mai costisitoare (precum taxiul).

Accesul în Predeal se poate realiza și prin intermediul căii ferate, prin magistrala feroviară 300 - București – Predeal – Brașov – Sighișoara – Teiuș – Războieni - Cluj Napoca – Oradea. Magistrala feroviară 300 este dublă, electrificată.

Menționăm, de asemenea, că pe lângă gara din localitate de reședință, Predeal, în arealul orașului mai funcționează 2 halte: Timișu de Jos și Timișu de Sus.

În decembrie 2018, Adunarea Generală a A.M.D.D.T.P. a aprobat Contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de călători care cuprindea implementarea etapei întâi, respectiv operaționalizarea transportului public local de călători în arealul municipiului Brașov, a comunei Cristian, orașului Ghimbav și a comunelor Bod și Sânpetru.

Totodată la ședința Adunării Generale a Asociației Metropolitane pentru Dezvoltare Durabilă a Transportului Public Brașov – premegător aprobării Legii 328/2018 – a fost aprobată și trecerea la etapa a II a de extindere a implementării programului de transport public local de călători, etapă care cuprindea localitățile: Codlea, Zărnești, Râșnov, Feldioara, Hărman, Prejmer, Hălchiu, Târlungeni, Vulcan, Budila, Teliu și Vama Buzăului.

2.3 Analiza traseelor din zona metropolitană deservite de către operatorul regional RAT Brașov și aflate în coordonarea A.M.D.D.T.P. Brașov

Începând cu data de 3 decembrie 2019 s-a avut în vedere – în contextul definitivării procedurilor legale demarate la nivelul Consiliului Concurenței și ANRSC pe de o parte și a demersurilor de modificare a Planului județean de transport pe de altă parte, acțiune realizată în colaborare cu Consiliul Județean Brașov - demararea finalizării operaționalizării etapei I de implementarea a Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de călători. Totodată, în conformitate cu prevederile studiului de oportunitate, parte integrantă din actualul Contract de servicii și în contextul coroborării prevederilor sale cu aprobarea Adunării Generale a Acționarilor A.M.D.D.T.P. Brașov referitoare la trecerea începând cu data de 20 decembrie 2018 (data semnării CSP) la elaborarea actului adițional de extindere a transportului public , etapa II, III și IV de extindere, prezentul studiu se concentrează pe analiza oportunității extinderii actualului CSP, sens în care propunem analiza traseelor din etapa a – IV – a de extindere. Menționăm că atât operaționalizarea etapei I, cât și a celor de extindere au fost notificate în Jurnalul Uniunii Europene , documentul fiind prezentat în Anexa 1 la prezentul document.

2.4 Traseele din zona metropolitană. Descrierea tehnică a traseului, definirea stațiilor și estimarea costurilor adiacente traseului din localitatea Predeal.

Pentru competența analiză, am procedat la următoarele elemente:

1. Definirea clară a traseului – lungimea cursei fiind un parametru deosebit de important;
2. Definirea stațiilor și a capetelor de traseu;
3. Estimarea prețului titlurilor de călătorie și a abonamentelor;
4. Estimarea efortului bugetar al U.A.T. Predeal.

Criteriile de numerotare a liniilor metropolitane

Trecerea de la transportul comercial de persoane în arealul Țării Bârsei, la transportul public local de persoane prin curse regulate în interiorul zonei metropolitane din arealul de activitate al Asociației Metropolitane pentru Dezvoltare Durabilă a Transportului Public Brașov, impune gândirea sistemului de numerotare al liniilor de transport public local de călători. Această numerotare are

menirea, pe de-o parte să diferențieze transportul public local din municipiul Brașov de transportul metropolitan, iar pe de altă parte integrează transportul public local în coridoare de transport, ceea ce, în contextul integrării va avea ca și principală rezultantă o ușurință pentru călători în a-și planifica rutele de transport și eventualele transbordări într-o manieră mai facilă.

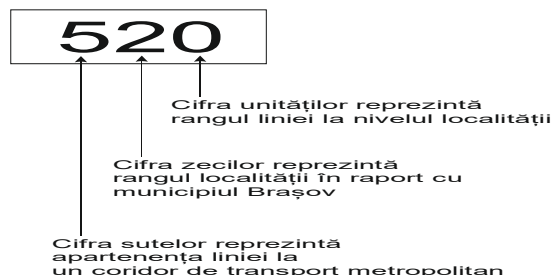


Diagrama de numerotare a liniilor metropolitane

Practic, putem defini în zona metropolitană deservită de către A.M.D.D.T.P. Brașov, opt coridoare de transport, fiecare coridor deservind una sau mai multe localități, omogene din punct de vedere economic sau social, distribuite astfel:

- Coridorul 1 – deservește localitățile Cristian, Vulcan, Râșnov și Zărnești;
- Coridorul 2 – deservește localitățile Ghimbav și Codlea;
- Coridorul 3 – deservește localitățile Hălchiu și Feldioara;
- Coridorul 4 – deservește localitățile Sânpetru și Bod;
- Coridorul 5 – deservește localitățile Hărman, Prejmer, Teliu și Vama Buzăului;
- Coridorul 6 – deservește localitățile Târlungeni și Budila;
- Coridorul 7 – deservește localitățile Săcele și Târlungeni
- Coridorul 8 – deservește localitatea Predeal

Semnificația numerotării este următoarea:



Pe cale de consecință, dacă un pasager se referă la linia 520, acesta va putea să decodifice această linie ca fiind pe coridorul 5 de transport – direcția Prejmer, va avea capăt de linie în a doua localitate poziționată ca distanță față de Brașov – adică Prejmer și este prima linie înființată în această localitate. De asemenea, pasagerul va putea lesne deduce că linia 520 are ca și capăt de linie în municipiul Brașov – terminalul de la Triaj.

În această logică, putem afirma că pentru o bună organizare și delimitare a traseelor metropolitane față de municipiul Brașov, regula principală a fost organizarea capetelor de linie în terminalele organizate de către Primăria Brașov, acestea permițând o maximă mobilitate pentru pasagerii din zona metropolitană care, în condiții avantajoase economic, pot ajunge practic din aceste terminale în orice zonă a municipiului Brașov.

Descrierea parametrilor economici ai liniei de transport metropolitan Brașov-Predeal și retur:

Linia 810 : Brașov – Predeal, retur

Capetele de linie și stațiile: **TERMINAL Poenelor (Brașov)** – Dâmbul Morii (Predeal) – Gara (Timișul de Jos) – Petrom (Timișul de Jos) – Gara (Timișul de Sus) – Poșta (Timișul de Sus) – Cotul Donului (Timișul de Sus) – Gara (Predeal) – Post de Control (Predeal) – **CAPĂT DE LINIE Malul Ursului (Predeal)** - Malul Ursului DRDP (Predeal) - Post de Control (Predeal) – Liceu (Predeal) - Gara (Predeal) - Cotul Donului (Timișul de Sus) – Biserica (Timișul de Sus) – DRDP (Timișul de Sus) - Gara (Timișul de Sus) – Școala (Timișul de Jos) - Dâmbul Morii (Predeal) - **TERMINAL Poenelor (Brașov)**



Traseul are o lungime de 50,60 km

Caracteristici cursă : Brașov/POIENELOR - Predeal/LIMITA DE JUDEȚ (2021)

Lungime cursă=	50,60	km			
Număr mediu curse / lună=	30,42		Număr curse / zi=	L-V 1	S 1
					D 1
Coeficient km de mers în gol+mentenanță=	6,50	%			
Cost unitar/km=	7,15	lei			
Total parcurs în exploatare/lună=	1.539,08	km			
Parcurs de mers în gol+mentenanță=	100,04	km			
Total parcurs(exploatare+mers în gol)=	1.639,12	km			
Total cheltuieli exploatare/ lună=	11.719,73	lei			
Profit rezonabil 5.07%=	594,19	lei	50% grad de încărcare=	52	călători
Venit totale=	12.313,93	lei	40% grad de încărcare=	41,6	călători
TVA 19%=	2.339,65	lei	30% grad de încărcare=	31,2	călători
Venituri totale (TVA inclus)=	14.653,57	lei	20% grad de încărcare=	20,8	călători
Capacitate autobuz=	104,00	călători	10% grad de încărcare=	10,4	călători
Preț actual/călătorie (semicursă)	6,00	lei	»»» Grad de încărcare	%	38,19
Preț unitar/cursă-încărcare 50%=	9,26	lei	Preț unitar/călătorie =	50,00	4,63 lei
Preț unitar/cursă-încărcare 40%=	11,58	lei	Preț unitar/călătorie =	40,00	5,79 lei

Preț unitar/cursă-încărcare 30%=	15,44 lei	Preț unitar/călătorie =	30,00	7,72 lei
Preț unitar/cursă-încărcare 20%=	23,16 lei	Preț unitar/călătorie =	20,00	11,58 lei
Preț unitar/cursă-încărcare 10%=	46,32 lei	Preț unitar/călătorie =	10,00	23,16 lei
CHELTUIALA LUNARĂ MAXIMĂ ptr. U.A.T.	14.653,57 lei	COST UNITAR CURSĂ	481,76 lei	

Pragul de rentabilitate al acestei linii se atinge la un grad de încărcare al cursei sitU.A.T. în intervalul 38% - 39% (38,19%); peste acest prag cursa devine rentabilă.

Această estimare se referă la un program de transport de 30,42 curse/lună (1 cursă/zi) și a fost realizată în urma discuțiilor cu reprezentanții autorităților publice locale în urma numeroaselor întâlniri care au avut loc în perioada ianuarie 2021 – aprilie 2021. Pe baza acestor date necesarul financiar de la bugetul local pentru perioada anului 2021 se ridică la suma de cca. 9.700 lei lunar (inclusiv T.V.A. aferentă diferențelor de tarif). Creșterea numărului de curse/zi va determina, pe cale de consecință, o presiune sporită asupra bugetului local.

Pentru această linie de transport public local a fost stabilit un preț de 6 lei/călătorie pentru bilet și 204 lei/lună pentru abonament. În aceste condiții, veniturile din titlurile de călătorie (**bilete**) la un grad de încărcare de 10% - varianta pesimistă - se ridică la valoarea de 3.796,42 lei, și respectiv 11.389,25 lei la un grad de încărcare de 30% - varianta optimistă pentru prima lună, diferența fiind suportată de la bugetul local. Pentru venituri din titluri de călătorie (**abonamente**), la un grad de încărcare de 20% - varianta pesimistă – se ridică la valoarea de 4.243,20 lei, și respectiv 12.729,60 lei la un grad de încărcare de 60% - varianta optimistă pentru prima lună, diferența fiind suportată de la bugetul local.

2.5 Concluzii referitoare la sustenabilitatea dezvoltării sistemului de transport public local conform Regulamentului 1370/2007 al Parlamentului European și Consiliului din 23 octombrie privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători

Conform anunțului JOUE nr. S124-252979 / 01.07.2017 , A.M.D.D.T.P. are responsabilitatea directă în organizarea și monitorizarea serviciului public de transport pe teritoriul membrilor săi, respectiv Municipiile Brașov, Codlea, Săcele, orașele Ghimbav, Râșnov, Zărnești, Predeal și comunele

Prejmer, Feldioara, Hărman, Hălchiu, Bod, Sânpetru, Cristian, Vulcan, Budila, Teliu, Vama Buzăului și Târlungeni.

Analiza statistică a datelor ne permite să facem anumite aprecieri asupra oportunității dezvoltării serviciului public de transport local în zona metropolitană, cu referire specială la localitățile pentru care a fost realizat prezentul studiu, respectiv Cristian, Ghimbav, Sânpetru, Bod, apoi Vulcan, Râșnov, Zărnești, Codlea, Hălchiu, Feldioara, Hărman, Prejmer, Teliu, Vama Buzăului, Târlungeni și Budila, apoi Săcele și în acest stadiu Predeal, astfel:

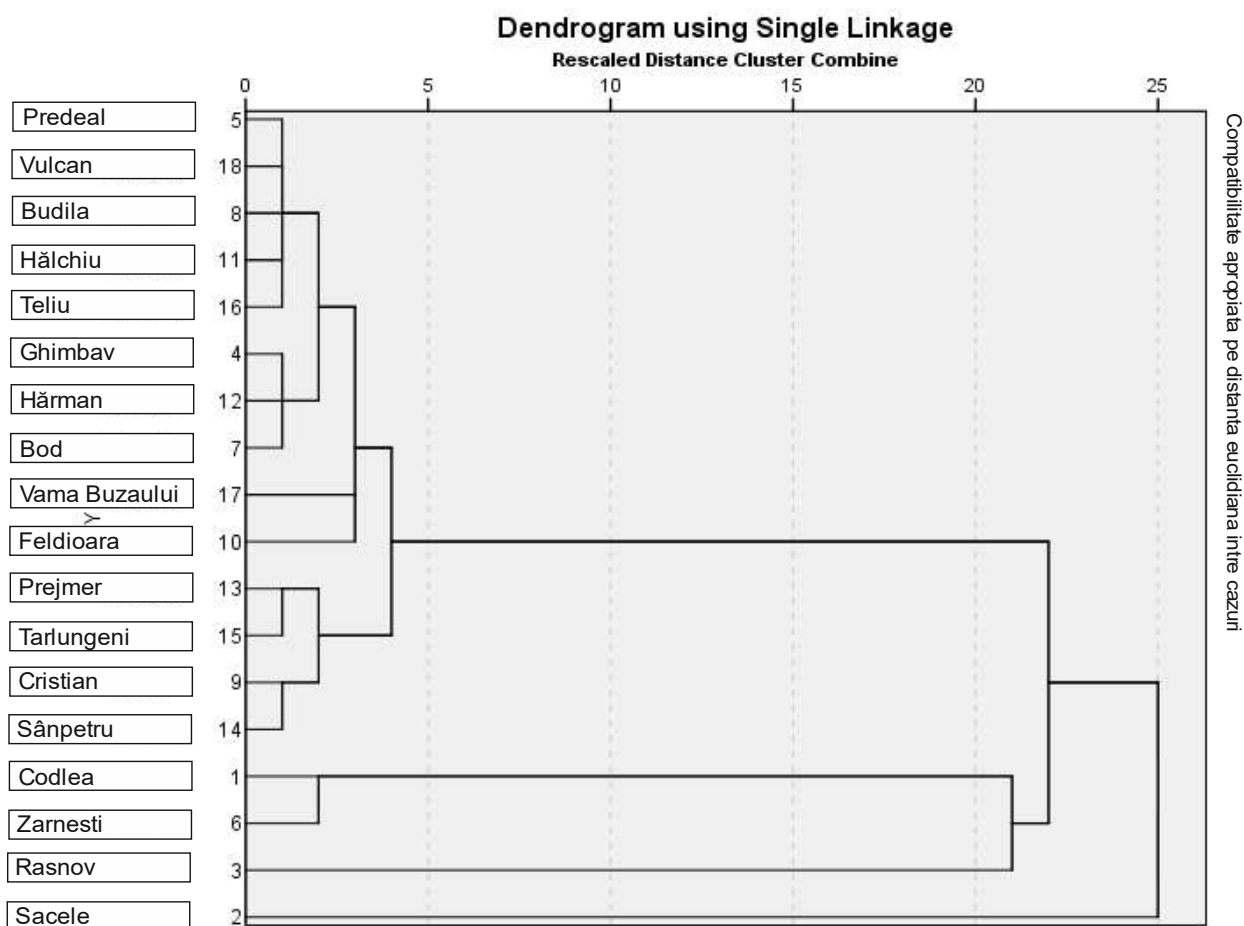
Din perspectiva populației

Analiza dendrogramei referitoare la compatibilitatea dată de variabila populație, ne confirmă existența unei cereri mari de transport public având în vedere populația stabilă la 31 decembrie 2018 în localitățile Săcele, Codlea și Râșnov, lucru firesc în contextul în care și cerințele de mobilitate ale populației sunt cele specifice aglomerărilor urbane, acestea fiind organizate administrativ ca municipii și orașe.

O notă distinctă este dată de comunele Sânpetru, Cristian și Prejmer care se grupează pe criteriul populațional ca fiind localități unde cerința de transport public este dictată de existența centrelor industriale – Cristian și Prejmer sau de nevoia de deplasare către zone de interes economic, loc de muncă, acestea fiind organizate în apropierea urbană – municipiul Brașov. Diferența dintre aceste comune și orașul Ghimbav împreună cu comunele Bod și Hărman este dată exclusiv de numărul populației înregistrat, acestea fiind în situația în care populația gravitează în jurul a 5500-6000 de locuitori.

Dacă acceptăm că mobilitatea la și de la locul de muncă a influențat și migrația populației către localități aflate în proximitate, putem constata că la nivelul localităților Codlea, Râșnov, Prejmer, Feldioara și Hărman - din perspectiva populației - structurarea cererii de transport public are un puternic determinant în deplasarea funcțională către și dinspre locul de muncă, caracteristica locuirii influențând nevoia locuitorilor acestor localități de deplasare. Mai mult, ar fi interesant de verificat ipoteza în care prin dezvoltarea transportului public vom constata și schimbarea dinamicii transportului realizat prin curse regulate speciale, în sensul în care un flux important de călători putem prezuma că va migra de la utilizarea transportului prin curse speciale, către transportul public, motivarea acestui fapt fiind însăși deplasarea la și de la locul de muncă.

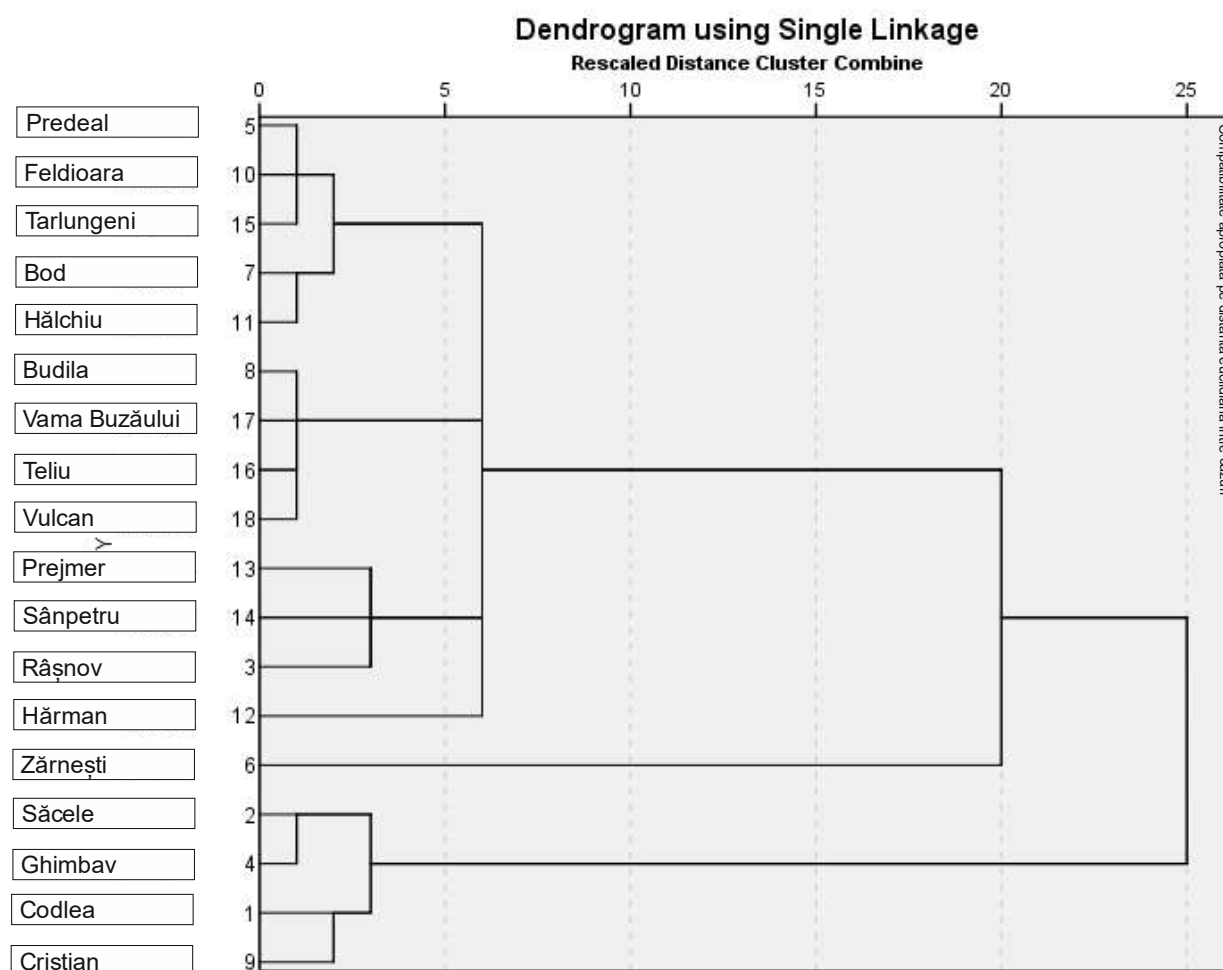
Dendrograma structurată pe populație, corelată cu nevoia de transport ne demonstrează că dezvoltarea transportului public în localitățile cu nevoie mare de mobilitate funcțională – localități aflate în proximitatea municipiului Brașov - în domeniile de dezvoltare industrială va avea un impact pozitiv și în îmbunătățirea parametrilor de mediu, multe persoane - în contextul manifestării obligației de serviciu - trecând la utilizarea serviciului public în detrimentul autoturismului personal și - credem noi – mulți agenți economici reducând numărul de curse regulate speciale în contextul garantării programului de transport public.



Din perspectiva forței de muncă

Analiza profilului economic al localităților realizată din perspectiva forței de muncă, a numărului de salariați aflați în evidența autorităților publice locale ne demonstrează existența a doi mari

poli: zonele de concentrare industrială – Cristian, Codlea, Ghimbav, Zărnești, Râșnov, Sânpetru și Prejmer, localități către care se migrează spre locul de muncă, pe de-o parte și zona Feldioara sau Târlungeni, zone dinspre care se realizează numeroase deplasări, preponderent dimineața, populația părăsind localitatea. Constatăm că aceste ultime localități ar putea fi încadrate în categoria localităților „dormitor”, cetățenii ei derulându-și viața socială în concentrația urbană limitrofă.

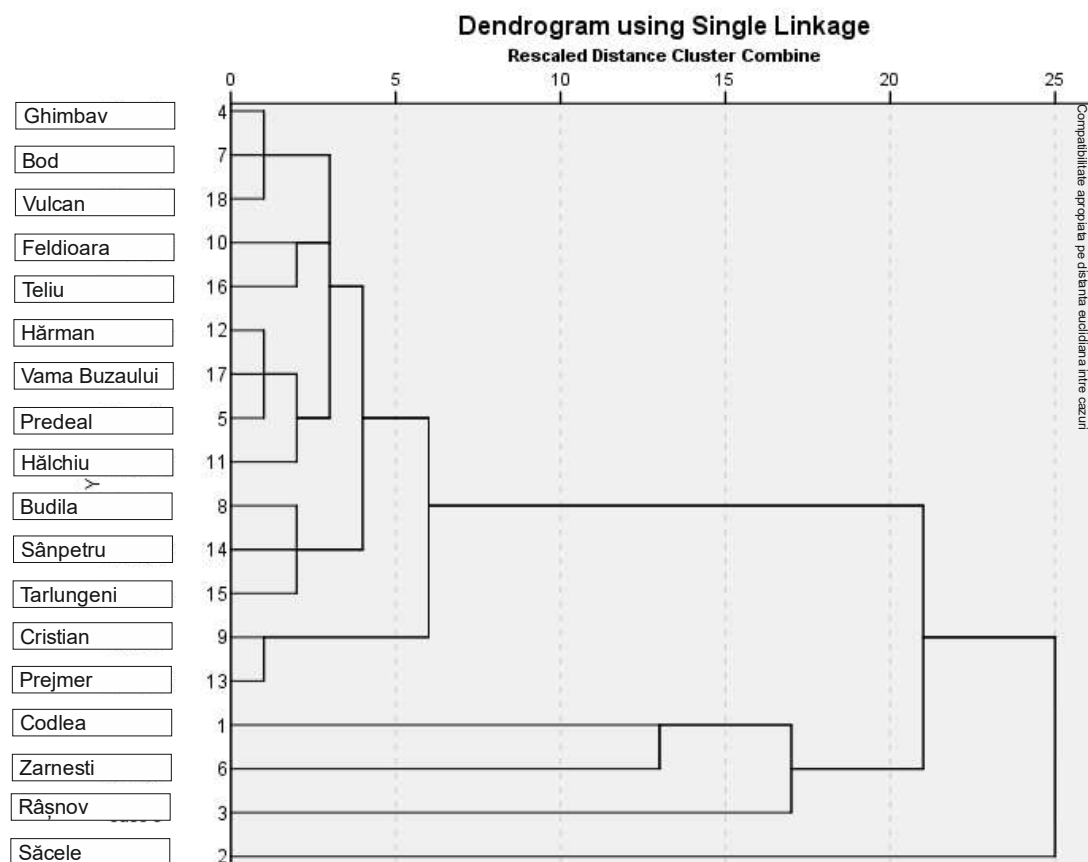


Din perspectiva elevilor

Transportul elevilor poate fi încadrat tot în transportul funcțional, acesta fiind legat structural de activitatea funcțională a părinților acestor elevi. Din această perspectivă constatăm următoarele:

- Există concentrațiile mari urbane unde nevoia de mobilitate a elevilor este dată de deplasarea la și dinspre școală, transportul elevilor fiind o necesitate specifică localităților Codlea, Râșnov și Zărnești;

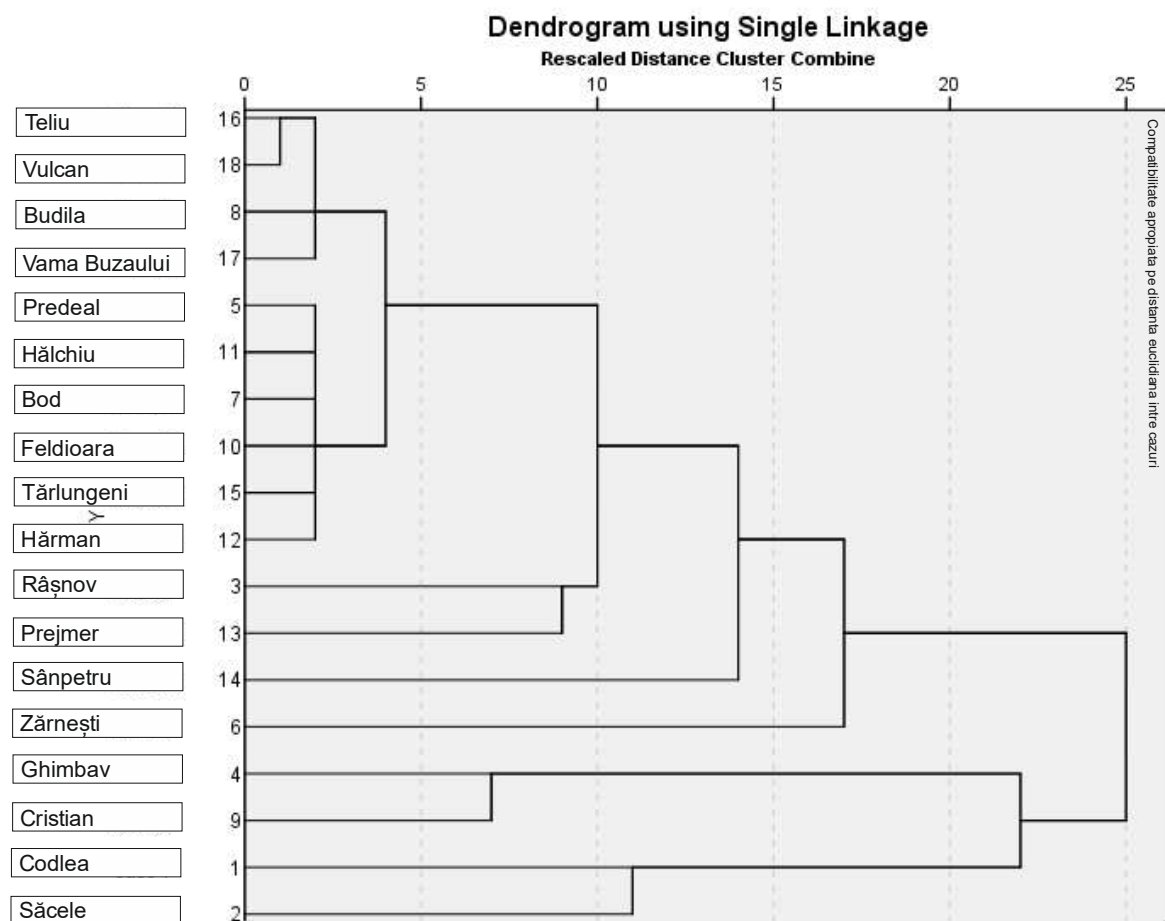
- Orașul Predeal și comunele Prejmer, Cristian, Târlungeni, Sânpetru, Feldioara sunt localități unde, în special transportul către liceele din Brașov reprezintă o cerință de dezvoltare a transportului public;
- Localitățile Ghimbav, Bod, Târlungeni, Vulcan, Hărman, Teliu, Vama Buzăului, Hălchiu au nevoi relativ scăzute în ceea ce privește asigurarea unui serviciu de transport public metropolitan, școlile locale având nevoia de mobilitate asigurată de către microbuzele școlare.



Transportul funcțional generat de efectul cumulativ al nevoii de transport public prin curse regulate la nivelul zonei metropolitane : elevi – forță de muncă

Analiza dendrogramei realizată prin cumulara pe axa părinți – copii, respectiv angajați - elevi ne conduce la confirmarea ipotezelor enunțate la punctul anterior, cu precizarea că, factorul cu saturația cea mai mare este nevoia de deplasare a părinților – privați ca și angajați – și care reușește o mai puternică structurare a cerinței de transport public.

Asistăm la o nevoie foarte mare de dezvoltare a transportului public în concentrațiile urbane, unde se simte nevoia legării acestor localități de municipiul Brașov, fluxurile de călători argumentând necesitatea dezvoltării serviciului public – Codlea, Cristian, Ghimbav, Zărnești. Mai mult, fluxurile de angajați și copii acestora structurează fluxuri puternice spre municipiul reședință de județ în comunele Sânpetru, Prejmer, Hărman, Târlungeni, Bod, Hălchiu, Feldioara și orașul Rășnov. Există și localități în care transportul public nu are o influență puternică pe axa deplasare la și de la locul de muncă sau școală și în care probabil, programul de transport se va concentra pe aspectele funcționale de aprovizionare, deplasare către instituții sau servicii medicale, el fiind oarecum limitat în orașul Predeal și comunele Teliu, Vulcan, Budila, Vama Buzăului.



Analiza integrată populație – forță de muncă – elevi în dezvoltarea transportului metropolitan

Structurarea coerentă a fluxurilor de călători existente în momentul de față, incluzând toate tipurile de transport, ne permite o vizualizare a lor din perspectiva eficienței și economicității pentru

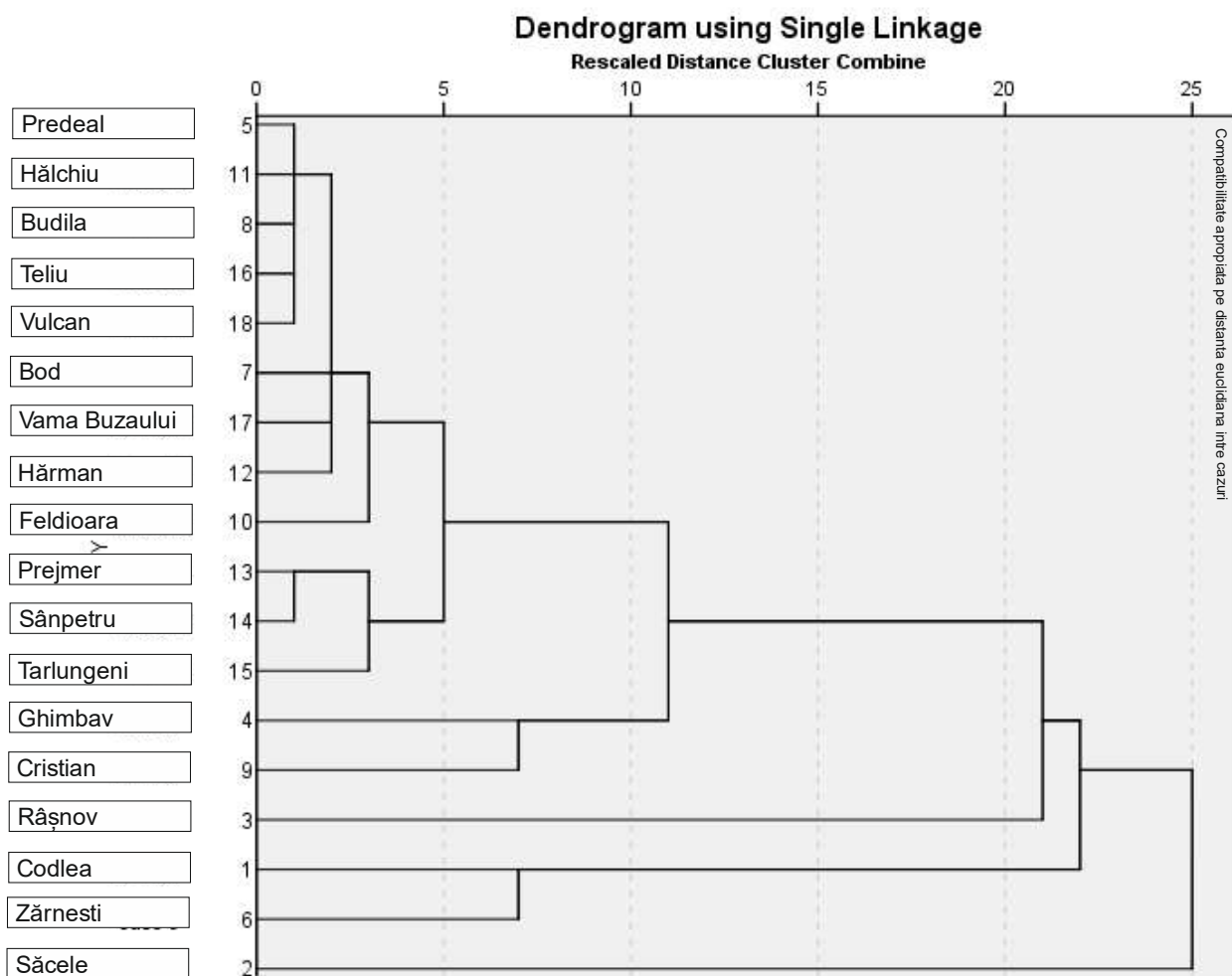
asigurarea sustenabilității transportului public prin curse regulate în contextul Contractului de servicii publice. Din această perspectivă, argumentația dată de integrarea celor trei factori ne permite să facem o analiză complexă în care să avem în vedere nu doar structurarea cererii de transport public, ci și sustenabilitatea pe termen lung a activității de transport, fapt care trebuie luate în considerare din perspectiva asigurării funcționalității operatorului regional RAT Brașov .

Analiza integrată ne permite să observăm următoarele trăsături ale viitorului sistem de transport public prin curse regulate:

1. Municipiul Codlea și Rășnov cu siguranță pot genera fluxuri importante de călători atât în contextul transportului funcțional – la și de la locul de muncă/școală – dar și din perspectiva funcționalităților sociale, cetățenii acestor localități având o nevoie de transport prin curse regulate asemănătoare celor din municipiul Brașov;
2. Cristian și Ghimbav , ca și localități satelit ale municipiului Brașov au o nevoie de transport susținută de către zonele industriale către care se deplasează foarte mulți cetățeni ai municipiului Brașov. Această ipoteză este susținută și de diferența dintre raportările statistice referitoare la populație și forță de muncă declarată, situația fiind una în care numărul de salariați declarați în aceste localități este dublu față de numărul de persoane rezidente în aceste comune. Practic, proximitatea municipiului Brașov – dar nu numai – ne permite să lansăm ipoteza „importului” de forță de muncă din alte localități pentru platformele industriale, fapt care în momentul de față generează un flux major de călători realizat prin curse regulate speciale, dar care poate fi o sursă importantă de călători pentru dezvoltarea traseelor de transport public local prin curse regulate. Acest flux de călători poate asigura sustenabilitatea transportului public prin curse regulate în zona metropolitană și municipiul Brașov;
3. Comunele Sânpetru, Târlungeni și Prejmer înregistrează un flux invers față de Cristian și Ghimbav, mulți cetățeni din aceste localități deplasându-se dimineața către municipiul Brașov unde se regăsește locul de muncă sau școala. De menționat că în urma interviurilor de teren realizate cu reprezentanții autorităților publice locale, aceste localități s-au dezvoltat ca și localități „dormitor”, cetățenii fiind aparținători ai „clasei de mijloc”, cu locuirea în aceste comune, dar cu viața socială derulată în municipiul Brașov. Aceste elemente ne determină să validăm și ipoteza conform căreia – în majoritatea cazurilor – deplasarea către municipiul reședință de județ se realizează cu autoturismele proprii. Cu siguranță introducerea

transportului public în aceste localități este însoțită de asigurarea unui transport public local de foarte bună calitate și siguranță, capabil să respecte obligația de serviciu public. În aceste condiții, asigurarea de mijloace de transport moderne, curate, sigure și care să respecte programul de transport sunt condiții sine qua non pentru preferința locuitorilor acestor localități de a utiliza transportul public în detrimentul autoturismului personal.

4. În comunele Hărman, Bod și Feldioara constatăm o cerere de transport public structurată pe transportul funcțional de servicii publice, fluxurile de transport spre și dinspre locul de muncă fiind asigurat prin alte forme de transport. Acest fapt ne conduce la structurarea unui sistem de transport public fundamentat pe asigurarea transportului public pentru cetățeni, corelat cu obligațiile și capacitatea autorității publice locale de a-și duce la îndeplinire această obligație de serviciu.



Organizarea sistemului de vânzare de bilete și integrarea tarifară

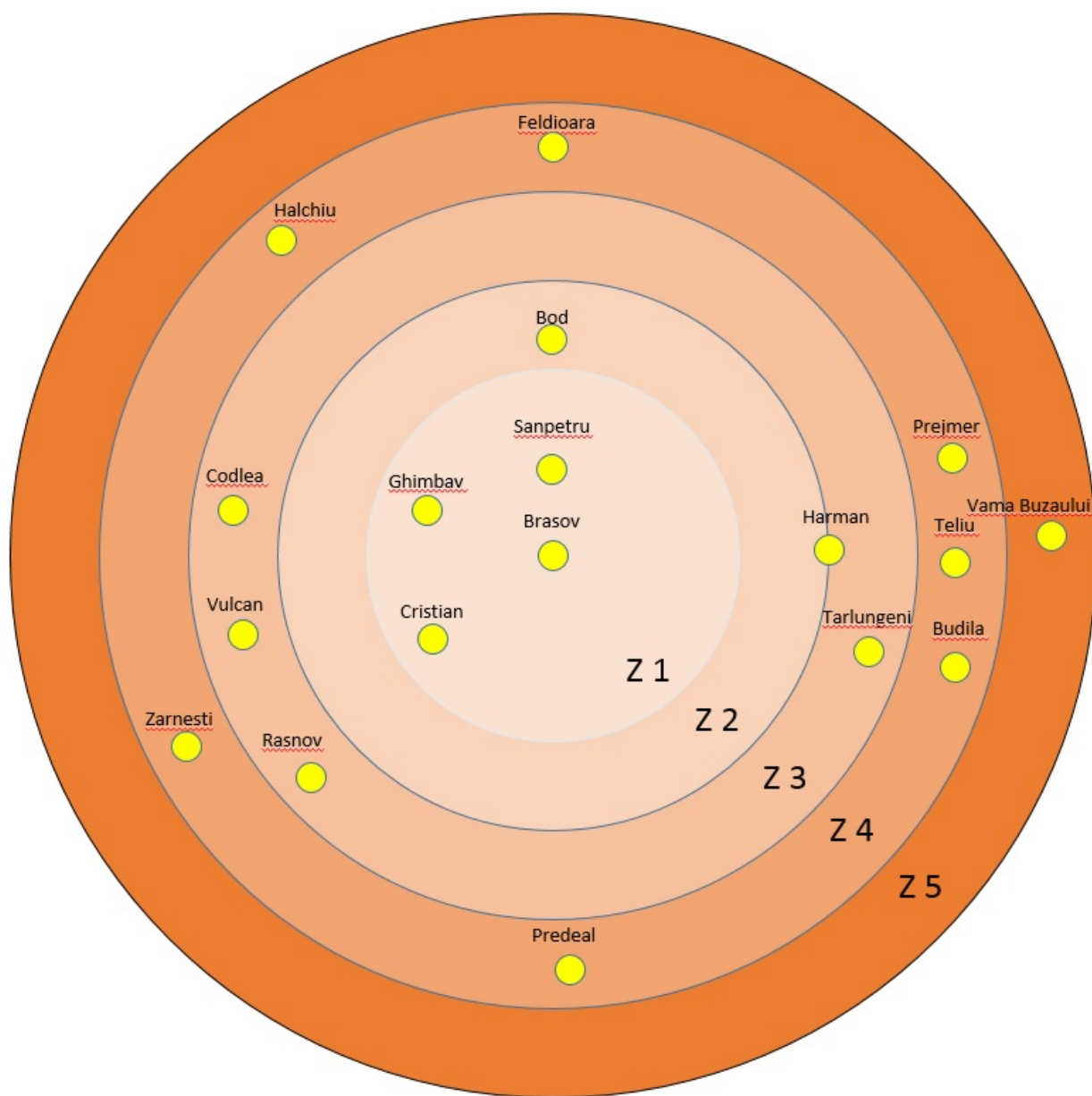
Transportul comercial practicat în momentul de față este unul care, pe de-o parte își organizează arbitrar politica de tarificare, numărul transportatorilor care deservește zona metropolitană fiind în imposibilitatea de a acționa unitar. Pe cale de consecință, pasagerii sunt puși în situația în care pentru a ajunge în diverse localități din zona metropolitană sunt obligați să schimbe mai mulți transportatori, fiecare cu politica sa de tarificare, achiziția de bilete fiind organizată prin vânzarea titlurilor de călătorie doar la șofer, fără a exista un sistem de control al acestora. Din perspectiva abonamentelor, în transportul comercial actual, fiecare transportator duce o politică neloială, punând în „vânzare” abonamente care de fapt reprezintă un număr de bilete fix, calculat doar pe baza zilelor lucrătoare, diferența față de vânzarea cu bucată a biletului fiind aceea în care un călător achiziționează la începutul lunii numărul de bilete aferent zilelor lucrătoare. Această stare de fapt are menirea să descurajeze pasagerii în utilizarea transportului public.

Pentru optima funcționare, considerăm oportună delegarea serviciului unui singur operator de transport public, această modalitate fiind în măsură să asigure următoarele avantaje:

- Posibilitatea integrării tarifare astfel încât pasagerii să poată opta în funcție de necesități nu doar de un tarif integrat, ci și de oportunitatea de a beneficia de un sistem transparent de cuantificare a costurilor călătoriei;
- Posibilitatea organizării unui sistem de vânzare a titlurilor de călătorie unitar, pasagerii putând achiziționa titlurile de călătorie din spațiile amenajate de către operator sau în colaborare cu terți, astfel încât fiecare pasager să poată facil să-și procure biletele. Mai mult, RATBv dispune și de punerea la dispoziția călătorilor a sistemului 24 PAY, ceea ce reprezintă o modalitate modernă de încasare a titlurilor de călătorie de către pasageri.
- Posibilitatea achiziționării de abonamente pe rutele de interes deservite de către același operator. Din această perspectivă, se depășește un mare inconvenient, acela de a beneficia de serviciile unui abonament de transport care să răspundă cerințelor pasagerilor pe parcursul determinat al unei luni calendaristice, cu utilizarea abonamentului pe relațiile subsecvente.

Pentru mai buna edificare, am considerat oportun să elaborăm o grilă de zonare, cu aplicarea intervalelor tarifare omogene, aceste fiind stabilite pe baza distanțelor operaționale. Zonele

adiacente zonei metropolitane, așa cum au fost stabilite în colaborare atât cu autoritățile publice locale, cât și cu politica de tarificare a operatorului de transport, nu numai că oferă un sistem tarifar integrat, ci oferă și confort pentru pasageri în alegerea titlurilor de călătorie care satisfac cel mai bine nevoile de mobilitate a acestora. Această diagramă este prezentată în imaginea următoare:



Din perspectiva flexibilității tarifare, am elaborat două planuri tarifare , unul pentru municipiul Brașov, acesta concentrând aproape 80% din totalul numărului de kilometri efectuați în serviciu public și unul pentru zona metropolitană, acesta din urmă fiind organizat din perspectiva zonelor și coridoarelor de transport deservite. După cum se observă, orașul Predeal se regăsește în zona tarifară 4.

Această integrare tarifară are funcționalitate și din perspectiva transparenței costurilor cu realizarea serviciului public, Operatorul de transport putând realiza eficient corecțiile tarifare distinct pentru fiecare cursă, prezentând fiecărei Unități Administrativ Teritoriale costurile adiacente serviciului public.

Planul tarifar pentru zona metropolitană este următorul:

Tarife de călătorie pentru transportul public local de persoane efectU.A.T. prin curse regulate de către RATBV S.A. pe traseul Brașov – Predeal - Brașov

Începând cu data de 01.03.2021

PLANUL TARIFAR pentru transportul public local de persoane efectU.A.T. prin curse regulate de către RATBV S.A. pe traseele de transport public local din Zona Metropolitană Brașov			
NR. CRT.	SUPPORT	POZIȚIE TARIFARĂ	PREȚ (lei)
1	Hârtie termică	Bilet 2 călătorii ZONA 1	5,00
2		Bilet 2 călătorii ZONA 2	7,00
3		Bilet 2 călătorii ZONA 3	10,00
4		Bilet 2 călătorii ZONA 4	12,00
5		Bilet 2 călătorii ZONA 5	18,00
6		Bilet 2 călătorii interior localitate Zona 1/2/3/4/5 (*)	3,00
7		Bilet 2 călătorii între Cristian – Vulcan sau retur	5,00
8		Bilet 2 călătorii între Cristian – Râșnov sau retur	5,00
9		Bilet 2 călătorii între Râșnov – Zărnești sau retur	5,00
10		Bilet 2 călătorii între Ghimbav – Codlea sau retur	5,00
11		Bilet 2 călătorii între Hălchiu – Feldioara sau retur	5,00

12		Bilet 2 călătorii între Sânpetru – Bod sau retur	5,00
13		Bilet 2 călătorii între Hărman – Prejmer sau retur	5,00
14		Bilet 2 călătorii între Prejmer – Teliu sau retur	5,00
15		Bilet 2 călătorii între Teliu – Vama Buzăului sau retur	5,00
16		Bilet 2 călătorii între Tărlungeni – Budila sau retur	5,00
17		Bilet 2 călătorii între Vulcan – Râșnov sau retur	10,00
18		Bilet 2 călătorii între Cristian - Zărnești sau retur	10,00
19		Bilet 2 călătorii între Hărman – Teliu sau retur	10,00
20		Bilet 2 călătorii între Prejmer – Vama Buzăului sau retur	10,00
21		Bilet 2 călătorii între Vulcan – Zărnești sau retur	15,00
22		Bilet 2 călătorii între Hărman – Vama Buzăului sau retur	15,00
23	Card PVC personalizat, reîncărcabil	Bilet 1 călătorie ZONA 1	2,50
24		Bilet 1 călătorie ZONA 2	3,50
25		Bilet 1 călătorie ZONA 3	5,00
26		Bilet 1 călătorie ZONA 4	6,00
27		Bilet 1 călătorie ZONA 5	9,00
28		Abonament lunar pe 1 linie ZONA 1	85,00
29		Abonament lunar pe 1 linie ZONA 2	119,00
30		Abonament lunar pe 1 linie ZONA 3	170,00
31		Abonament lunar pe 1 linie ZONA 4	204,00
32		Abonament lunar pe 1 linie ZONA 5	306,00
33		Abonament lunar interior localitate Zona 1/2/3/4/5 (*)	51,00
34		Abonament lunar 1 linie ZONA 1 - 50% reducere donatori de sânge	42,50
35		Abonament lunar 1 linie ZONA 2 - 50% reducere donatori de sânge	59,50
36		Abonament lunar 1 linie ZONA 3 - 50% reducere donatori de sânge	85,00
37		Abonament lunar 1 linie ZONA 4 - 50% reducere donatori de sânge	102,00
38		Abonament lunar 1 linie ZONA 5 - 50% reducere donatori de sânge	153,00
39		Abonament lunar 1 linie ZONA 1 - 50% reducere pentru studenți	42,50

40		Abonament lunar 1 linie ZONA 2 - 50% reducere pentru studenți	59,50
41		Abonament lunar 1 linie ZONA 3 - 50% reducere pentru studenți	85,00
42		Abonament lunar 1 linie ZONA 4 - 50% reducere pentru studenți	102,00
43		Abonament lunar 1 linie ZONA 5 - 50% reducere pentru studenți	153,00
44		Portofel electronic	min. 2,50 max. 150,00
45	Card PVC nepersonalizat, reîncărcabil	Portofel electronic	min. 10,00 max. 150,00
46		Abonament lunar nenominal pe 1 linie ZONA 1	128,00
47		Abonament lunar nenominal pe 1 linie ZONA 2	179,00
48		Abonament lunar nenominal pe 1 linie ZONA 3	255,00
49		Abonament lunar nenominal pe 1 linie ZONA 4	307,00
50		Abonament lunar nenominal pe 1 linie ZONA 5	461,00
51	Card ultralight nepersonalizat, nereîncărcabil	Pachet 10 călătorii pe liniile din ZONA 1	25,00
52		Pachet 10 călătorii pe liniile din ZONA 2	35,00
53		Pachet 10 călătorii pe liniile din ZONA 3	50,00
54		Pachet 10 călătorii pe liniile din ZONA 4	60,00
55		Pachet 10 călătorii pe liniile din ZONA 5	90,00
56		Bilet special încasat în mijlocul de transport (poate fi eliberat și pe hârtie termică)	60,00

Notă: În baza biletului (electronic) / portofelului electronic / pachetelor de călătorii, validate pe sensul spre Municipiul Brașov se poate continua călătoria și pe liniile din Municipiul Brașov în intervalul de maxim 50 minute de la validare.

(*) Acest titlu de călătorie este valabil numai în mijlocul de transport în care a fost validat și doar pe teritoriul U.A.T. pentru care a fost emis titlul de călătorie

- Taxă Card nenominal: 3,50 lei
- Taxă reemitere card nominal (în cazul pierderii / furtului / deteriorării cardului): 4,50 lei

PREȚURILE INCLUD TVA

ZONA 1: Cristian, Sânpetru, Ghimbav

ZONA 2: Bod, Hărman (Tineretului)

ZONA 3: Codlea, Hărman (Podu Oltului), Râșnov, Tărlungeni (Cărpiniș, Purcăreni, Zizin), Vulcan

ZONA 4: Budila, Feldioara, Hălchiu (Satu Nou), Prejmer (Lunca Călnicului), Telu, Zărnești, **Predeal**

ZONA 5: Vama Buzăului

În contextul în care, începând cu data de 1 iulie 2019 am constatat finalizarea *etapei I de implementare a transportului public local în localitățile Cristian, Ghimbav, Sânpetru și Bod*, iar în momentul de față *etapa a II-a se află în faza de finalizare a implementării transportului public local în localitățile : Hălchiu, Hărman (Podu Oltului), Zărnești, Teliu, Vulcan* concomitent cu *începerea etapei a III-a, implementarea transportului public local în Municipiul Săcele*, considerăm oportună finalizarea implementării serviciului de transport public local prin curse regulate în întreaga Zonă Metropolitană, adică *etapa a IV-a, Orașul Predeal*.

În concluzie, în perioada următoare agenda A.M.D.D.T.P. Brașov este dată de :

- 1. Implementarea, în momentul în care autoritățile centrale și locale vor emite toate avizele/aprobările necesare operaționalizării transportului public local de călători pentru localitățile următoare:** Municipiul Săcele, Orașul Zărnești, Comuna Hărman (sat Podu Oltului), Comuna Hălchiu, Comuna Vulcan, Comuna Teliu **și Orașul Predeal**.
- 2. Asigurarea asupra faptului că Operatorul regional are capacitatea tehnică de a susține dezvoltarea serviciului public de transport prin curse regulate în localitățile vizate de prezentul studiu, respectiv :** Cristian, Sânpetru, Ghimbav, Bod, Hărman (Tineretului), Codlea, Hărman (Podu Oltului), Râșnov, Târlungeni (Cărpiniș, Purcăreni, Zizin), Vulcan, Budila, Feldioara, Hălchiu (Satu Nou), Prejmer (Lunca Călnicului), Teliu, Zărnești, Vama Buzăului și Predeal.

Cu siguranță rezultatele acestui studiu au menirea să conducă la noi premise de dezvoltare a sistemului de transport public local prin curse regulate în zona metropolitană Brașov.

Organizarea unui sistem de transport la nivel metropolitan cu operator unic (SC RATBV SA) aduce următoarele avantaje:

- **Corelarea orarului din arealul metropolitan** cu cel din Municipiul Brașov și integrarea acestora în vederea eficientizării sistemului. Astfel, opțiunea de transport public poate crește în atractivitate peste nivelul opțiunii de utilizare a autoturismului personal. O astfel de situație contribuie la creșterea eficienței economice a operatorului de transport metropolitan dar asigură, în primul rând, o reducere a congestiei traficului, reducerea poluării chimice și fonice, asigură funcționarea eficientă a țesutului urban, etc.

- **Asigurarea accesibilității.** Operarea de către RATBV a serviciului de transport metropolitan ar permite furnizarea de facilități de transport pentru categorii vulnerabile de pasageri precum persoane cu dizabilități, persoane vârstnice, femei însărcinate, etc.
- **Asigurarea siguranței și confortului pentru pasageri.** Efectuarea transportului metropolitan de către RATBV SA se va realiza cu autobuze urbane (simple sau articulate) acestea asigurând, atât pentru pasagerii aflați pe scaune cât și în picioare spațiu suficient, bare pentru menținerea echilibrului, etc. Siguranța pasagerilor este dată și de reducerea vitezei de deplasare. În timp ce vehiculele utilizate în prezent pentru transportul în arealul metropolitan (microbuze) se deplasează frecvent cu viteze de 90 – 100 km/h, fiind capabile, din punct de vedere tehnic, de viteze de până la 140-160 de km/h, autobuzele de tip urban se deplasează cu viteze medii de 30-45 km/h, putând ajunge la viteze maxime de 60 – 70 km/h. În plus, configurarea autobuzelor urbane ține cont de asigurarea condițiilor de siguranță și confort.
- **Asigurarea predictibilității, a accesibilității și respectarea orarelor.** Față de modelul actual în care operatorii serviciilor de transport organizat în baza Planului Județean de Transport nu operează după principiul obligație / compensație de serviciu public, operarea serviciilor de către RATBV SA va fi organizată nu pe principiul eficienței economice și al profitabilității ci pe asigurarea accesului tuturor locuitorilor deserviți la servicii de transport sigure, confortabile, predictibile și accesibile datorită utilizării abordării de tip obligație / compensație de serviciu public.
- **Corelarea prețului pentru călător cu serviciul prestat.** Organizarea transportului public la nivel metropolitan ar permite comunităților locale membre ale Asociației Metropolitane pentru Dezvoltarea Durabilă a Transportului Public Brașov să se implice, prin intermediul compensației de serviciu public în asigurarea unui raport rezonabil între prețul plătit de călător și calitatea/cantitatea serviciului de transport public local prestat.

Date fiind cele de mai sus, este imperios necesar ca serviciile de transport public local de călători prin curse regulate din arealul zonei metropolitane să fie furnizat într-o manieră

integrată, de către un singur operator ce dispune de capacitatea de operare, experiența necesară și care poate furniza servicii sigure și de calitate la un preț acceptabil.

Pornind de la existența unui operator de transport cu capital public, ai cărui acționari sunt membri ai unei asociații de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de transport public local, cea mai bună soluție pentru U.A.T. din zona metropolitană ținând cont de situația existentă și de previziunile de dezvoltare ale zonei, este reprezentată de:

- **încredințarea operatorului de drept privat RATBV S.A. a gestiunii serviciului de transport public local prin atribuire directă a contractului de delegare a gestiunii**
- **mandatarea Asociației Metropolitane pentru Dezvoltare Durabilă a Transportului Public Brașov să exercite dreptul de a delega gestiunea de transport public local de călători din Zona Metropolitană Brașov.**

În această etapă este necesară mandatarea de către CL al orașului Predeal a acestei asociații, de a acționa în numele și pe seama unității administrativ teritoriale în vederea operaționalizării sistemului de transport public local de persoane. Asumarea de către asociație a diferitelor funcții aferente unei autorități de transport public este un proces gradual, astfel încât să nu fie periclitată continuitatea și predictibilitatea serviciilor de transport.

Pe cale de consecință, pentru considerentele mai sus prezentate, extinderea serviciului public de transport local de călători prin curse regulate în localitatea Predeal, membră a Asociației Metropolitane pentru Dezvoltare Durabilă a Transportului Public Brașov, este nu numai oportună, ci, ea reprezintă și o necesitate în dezvoltare Zonei Metropolitane Brașov.