



COMPANIA DE TRANSPORT PUBLIC - ARAD

RAPORT DE ACTIVITATE 2013



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

- este un serviciu de utilitate sociala
- se afla intr-un raport permanent cu institutiile guvernamentale si autoritățile de administratie locala
- Furnizeaza un serviviu de interes colectiv si general.

Acest serviciu functioneaza in baza a doua principii fundamentale:

- continuitatea – acest serviciu nu poate fi intrerupt daca viata publica este dezorganizata, el trebuind sa satisfaca interese publice in mod continuu
- interesul general trebuie sa primeze in fata celui particular.

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

- organizarea traficului (managementul)
- personal specializat
- ansamblul infrastructura/vehicule la standarde acceptabile
- resurse financiare corespunzatoare.

In acest context, se inscriu si eforturile menite sa asigure dezvoltarea si cresterea calitativa a serviciilor oferite pentru atragerea unor segmente noi de populatie spre aceasta forma de transport. In prezent, motoarele principale sunt:

- achizitia de tramvaie si autobuze noi
- sistemele moderne de ticketing care asigura o mare accesibilitate
- cresterea gradului de securitate si confort

CTP este cel mai mare operator de transport din judetul Arad si isi desfasoara activitatea de transport public de persoane, activitate structurata pe trei mari componente:

1. Transport urban realizat prin doua moduri de transport:
 - transport electric – desfasurat pe raza municipiului Arad si a 5 localitati (Vladimirescu, Cicir, Mandruloc, Sambateni, Ghioroc)
 - transport auto – Arad si Lipova
2. Transport judetean – realizat pe raza judetului Arad - cu autobuze in baza planului judetean de transport pentru curse regulate
3. Transport prin curse speciale regulate si ocazionale - realizat cu autobuze in baza unor contracte. Acest tip de transport, desfasurat pe raza municipiului si judetului Arad , asigura, cu precadere, transportul copiilor spre scoli si a angajatilor spre locurile lor de munca.

Principalii indicatori ai serviciilor oferite in anul 2013:

• **Trasee operate: 143**

- 23 trasee urbane (8 de autobuz si 15 de tramvai)
- 10 trasee preurbane de autobuz
- 66 trasee judetene (14 trasee cu cap de line Arad si 52 zonale)
- 2 trasee urbane de autobuz in Lipova
- 42 trasee curse speciale (16 urbane si 26 judetene)

• **Parcurs: 6.513.746,37 km**

- 3.604.500,51 km transport urban
- 11.118,10 km transport urban Lipova
- 2.045.627,25 km transport judetean
- 852.500,51 km transport curse speciale

• **Ore circulatie: 362.932**

- 154.622 ore autobuze
- 208.310 ore tramvaie

• **Calatori transportati: 23.340.737**

- 19.333.271 pasageri transport urban
- 2.315.691 pasageri transport judetean
- 1.691.775 pasageri transport curse speciale

• **Parc : 307 unitati**

- 159 autobuze (29 articulate; 75 medii; 31 midibuze; 24 microbuze)
- 148 tramvaie (86 vagoane simple; 31 vagoane cuplu) **94 laUTA si 54 la Micalaca.**

- T4R = 53 din care 21 cupluri
- TG4 = 28 din care 5 cupluri
- TG6 = 40 din care 4 cupluri
- TG8 = 29

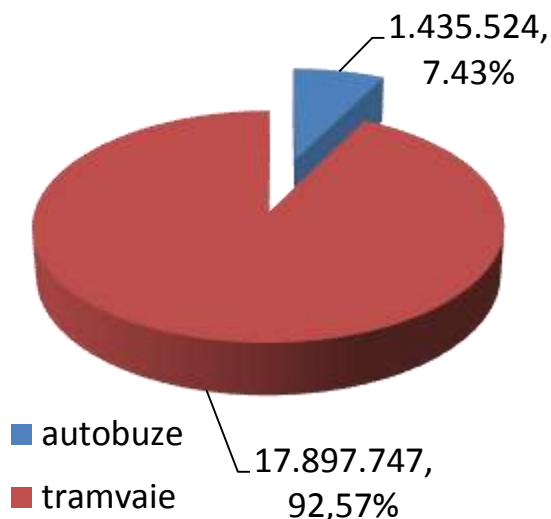


1. TRANSPORT URBAN

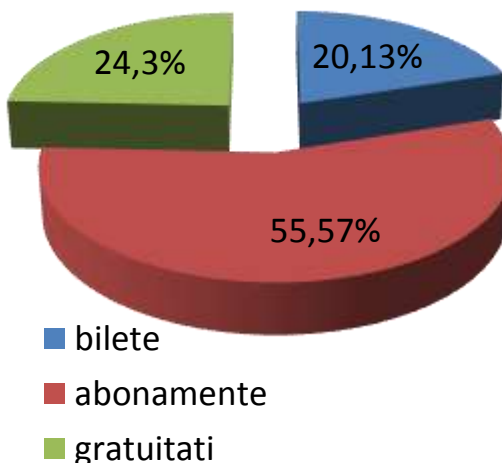
Principalii indicatori de exploatare ai activitatii de transport urban sunt:

1. Calatori transportati - **19.333.271** , iar din punct de vedere al legitimitiilor de calatorie:

Calatori



Structura titluri calatorie

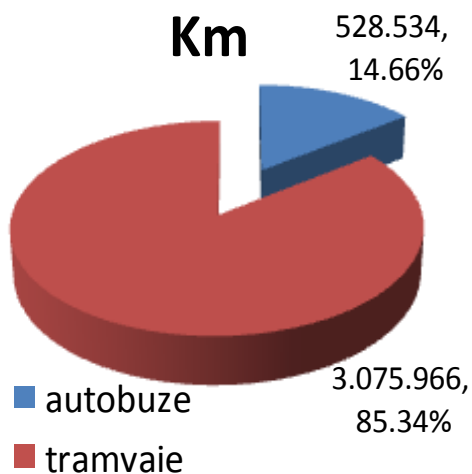


2. Parc – **170 unitati** din care **149 tramvaie si 21 autobuze**. Vechimea medie a parcului este de :

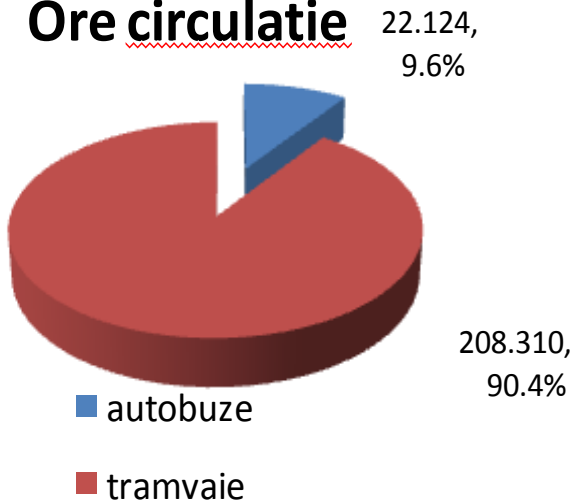
- 44 ani la tramvaie si 12 ani la autobuze

3. Parcurs efectuat: **3.604.500 km** din care: 4.Ore circulatie:**230.434 ore** (auto plan fara inlocuire tramvaie , tram realizat):

Km



Ore circulatie



5. Parcurs programat aprobat

		Scoala	Vacanta
Zi lucratoare	tramvaie	10587	10362
	autobuze	968	953
Zi sarbatoare	tramvaie	6645	6645
	autobuze	390	390

5. Ore circulatie programat :

		Scoala	Vacanta
Zi lucratoare	tramvaie	602	599
	autobuze	74	73
Zi sarbatoare	tramvaie	443	443
	autobuze	40	40

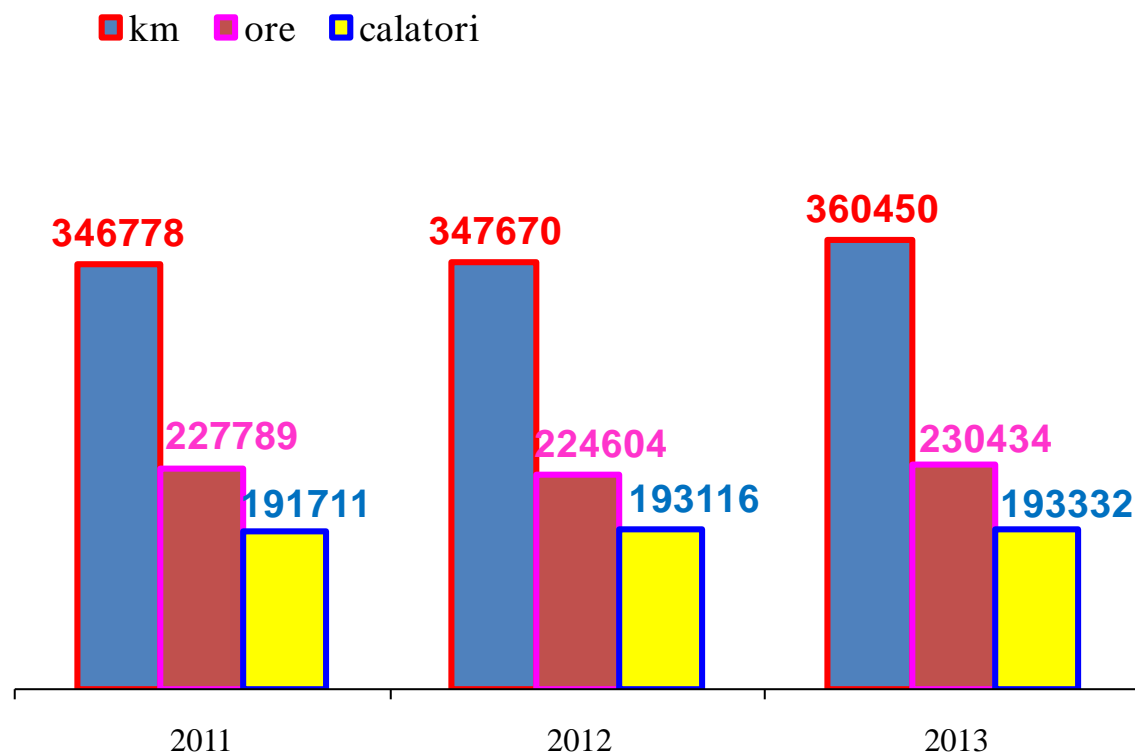
6. Viteza comerciala :

- 17.76 km/h la tramvaie
- 21.65 km/h la autobuze

7. Consum specific:

- Tramvaie (tractiune) = TOTAL 7.761 MWH (2.88 KWH/KM)
- Autobuze = 26.5 l /100 km

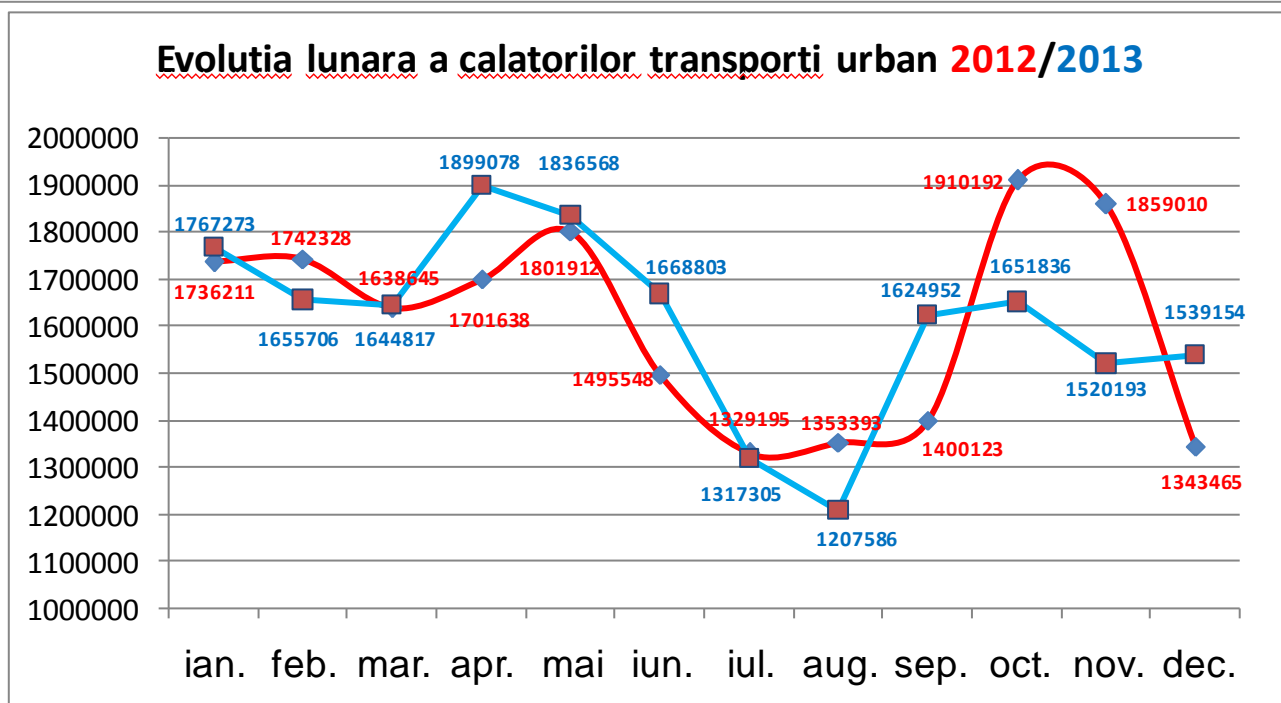
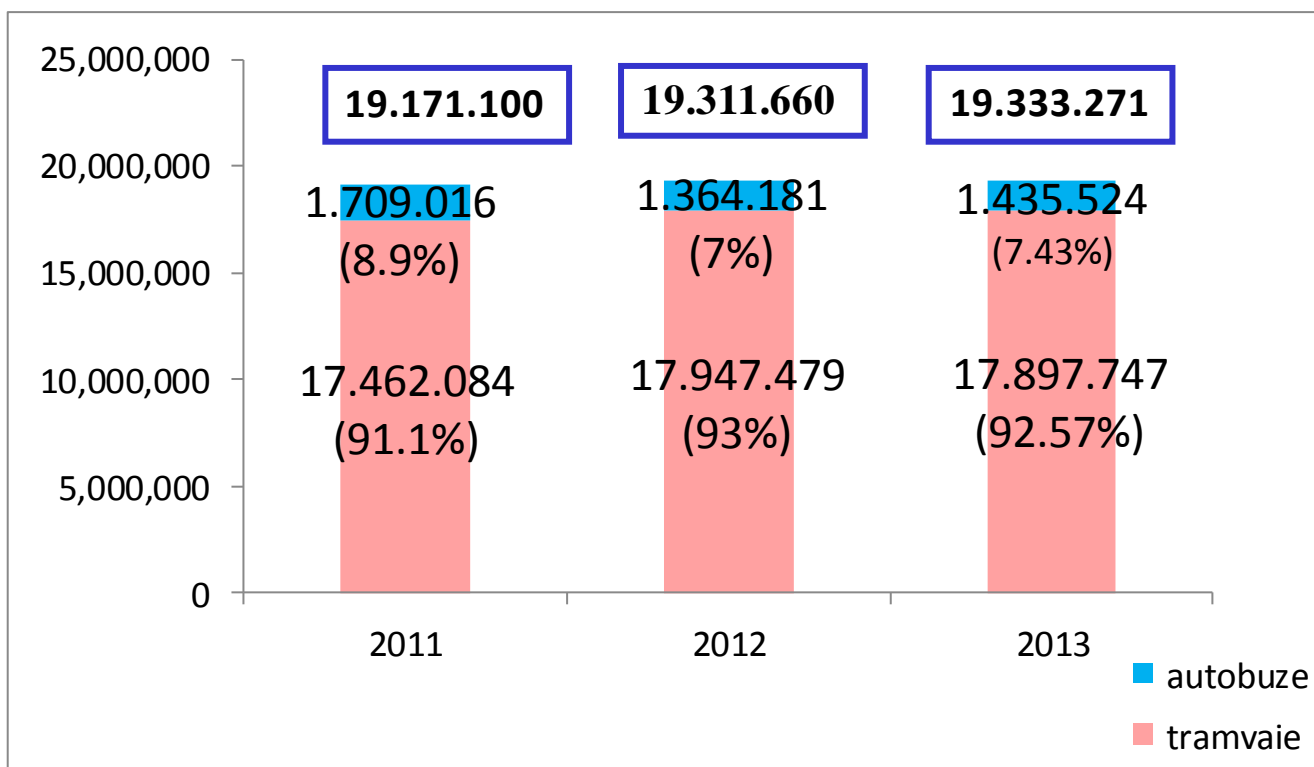
Dinamica principalilor indicatori in ultimii ani:



➤ **Date privind transportul:** evolutia numarului de calatori transportati

Proiectele de reabilitare, desfasurate pe parcursul anului 2013, au determinat intreruperea circulatiei tramvaielor pe anumite tronsoane si inlocuirea acestora cu autobuze. Intreruperile de circulatie au avut ca efect o usoara scadere a numarului de calatori la transportul public cu tramvaiele, producandu-se, totodata, o usoara crestere la transportul public cu autobuzele, comparativ cu anul 2012.

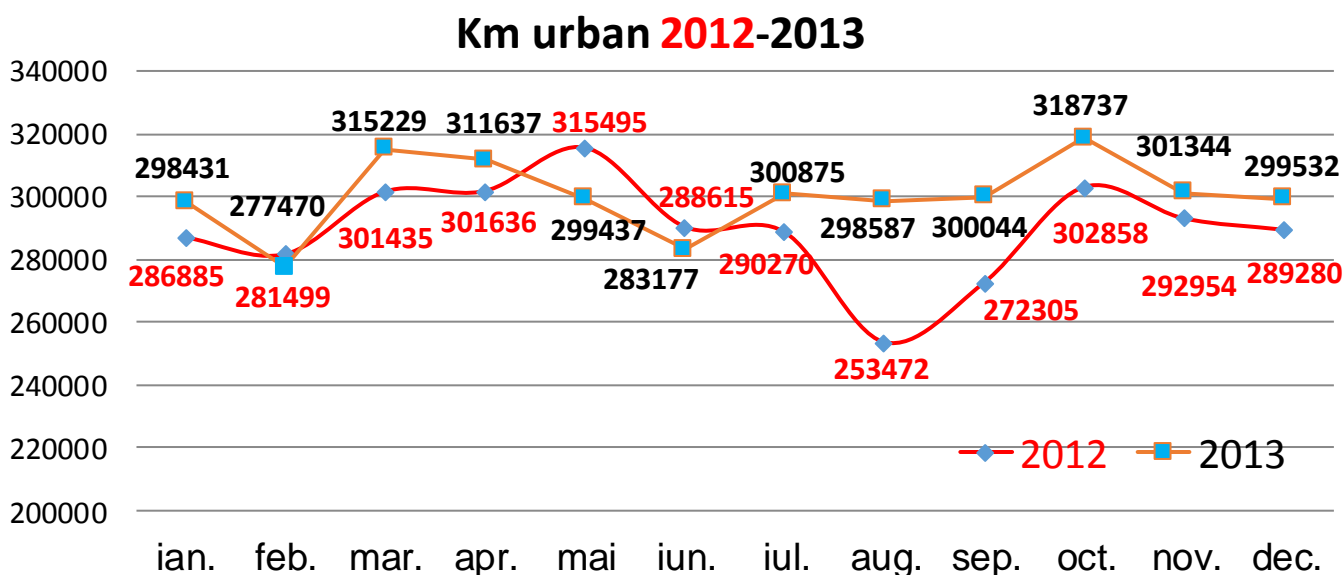
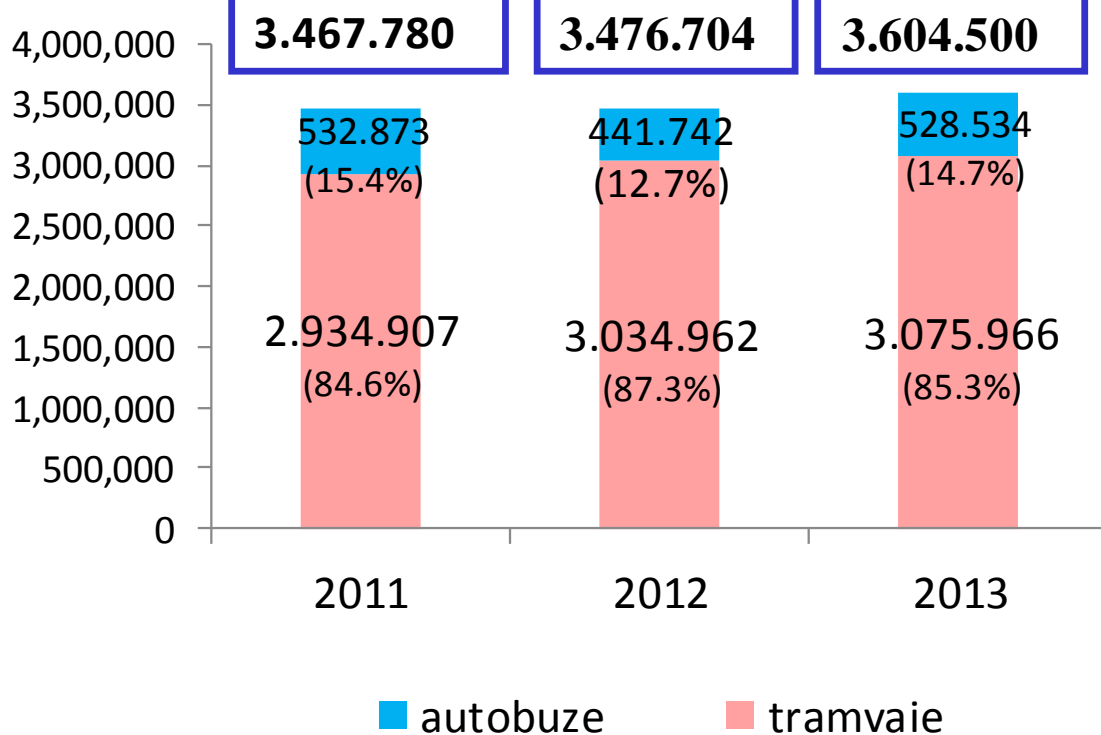
Numarul total de calatori care au utilizat transportul public urban cu tramvaiele si autobuzele, pe parcursul anului 2013, inregistreaza o usoara crestere de 0,11 % fata de anul 2012.



➤ **evolutia numarului de kilometri efectuati**

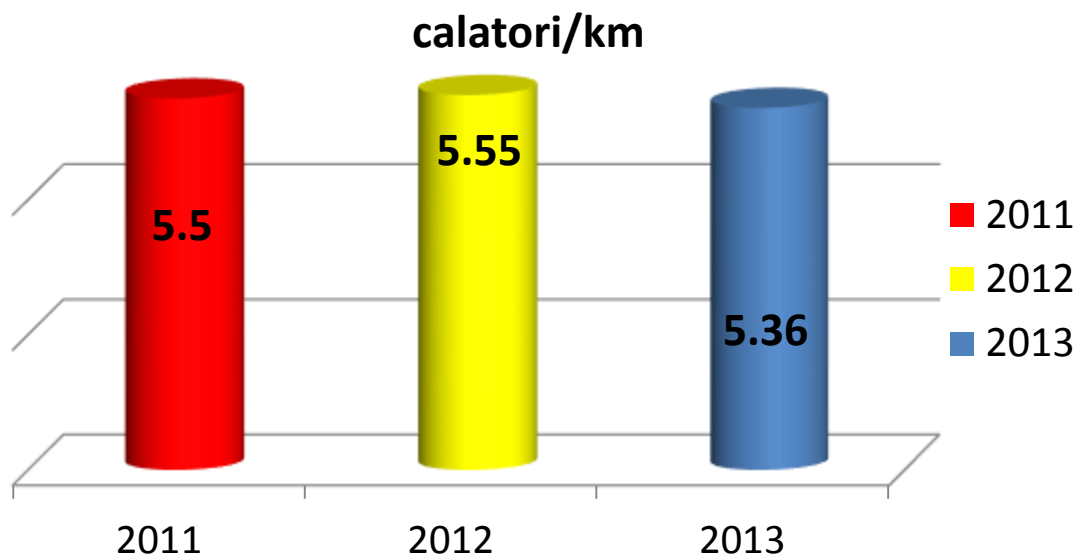
In anul 2013 s-a inregistrat o crestere a numarului de kilometri la transportul public urban cu autobuzul, cu 16,4% fata de anul 2012, cauzata de intreruperile de circulatie a tramvaielor(in zona Gradiste, Capitan Igant, Ghioroc) si inlocuirea acestora cu autobuze. Deasemenea, se observa o usoara crestere a parcurusului tramvaielor, cu 1,33% fata de anul 2012.

Analizand evolutia numarului de kilometri efectuati la transportul urban, tramvaie si autobuze, se observa o crestere de 3,54 %.



➤ **evolutia numarului de calatori transportati / kilometri efectuati**

Se observa o usoara scadere a indicatorului cal./km. de 3,4 % fata de anul 2012, datorata parcursului mai mare aferent anului 2013.



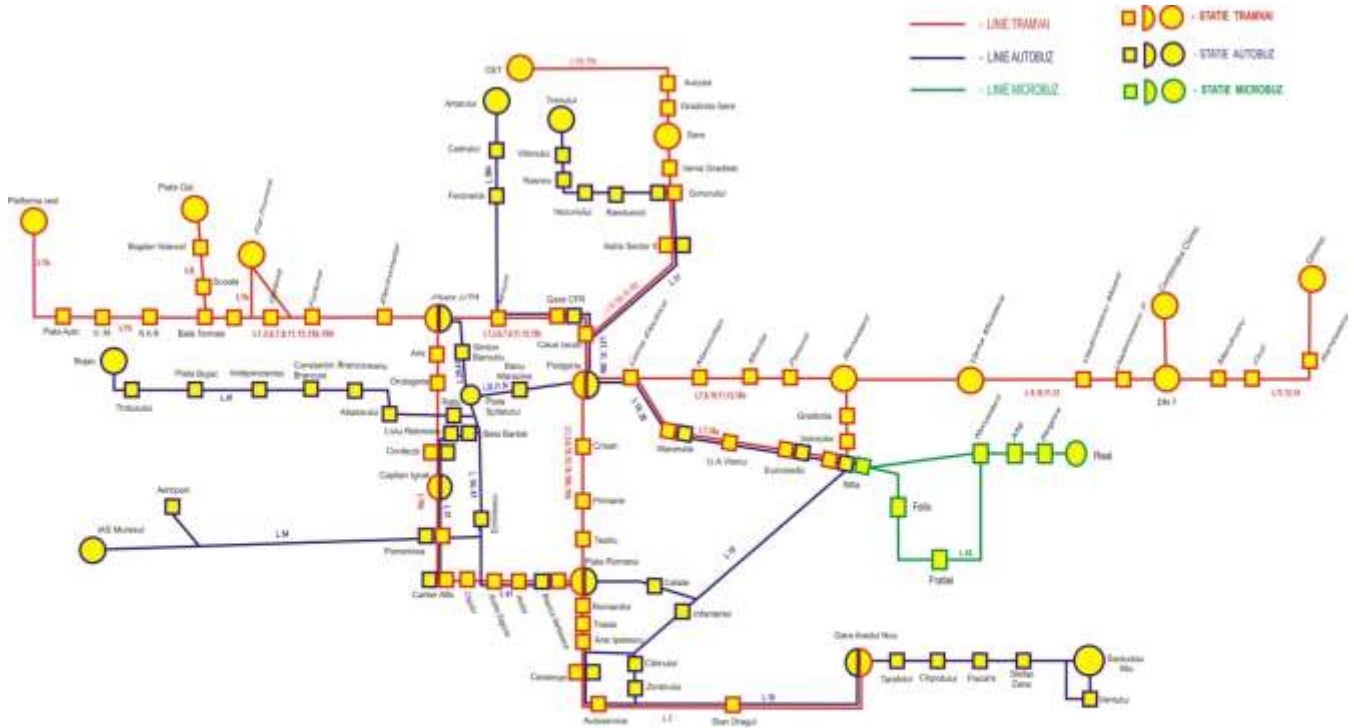
Reteaua liniilor urbane are in exploatare:

- 10 linii urbane de tramvai (1, 1b, 3, 6, 7, 15,15b, 16, 16b, 18b)
- 5 linii preurbane de tramvai (9, 10, 11, 12, 14)
- 8 linii urbane de autobuz(19,20,21,31,39b,41,54)
- 1 linie urbana de Microbuz (48)

Aceasta retea cuprinde, in prezent, 252 statii:

- 106 statii urbane tramvai
- 12 statii preurbane tramvai
- 134 statii urbane de autobuz





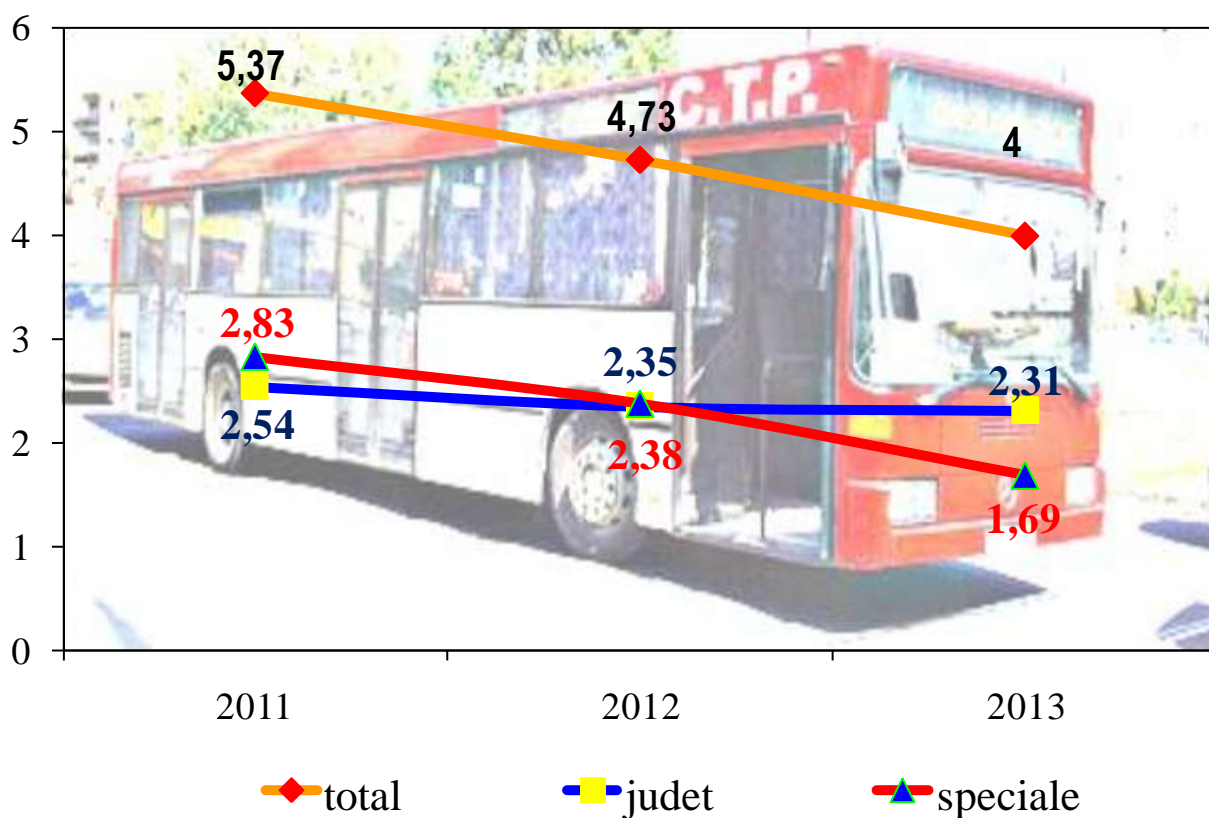
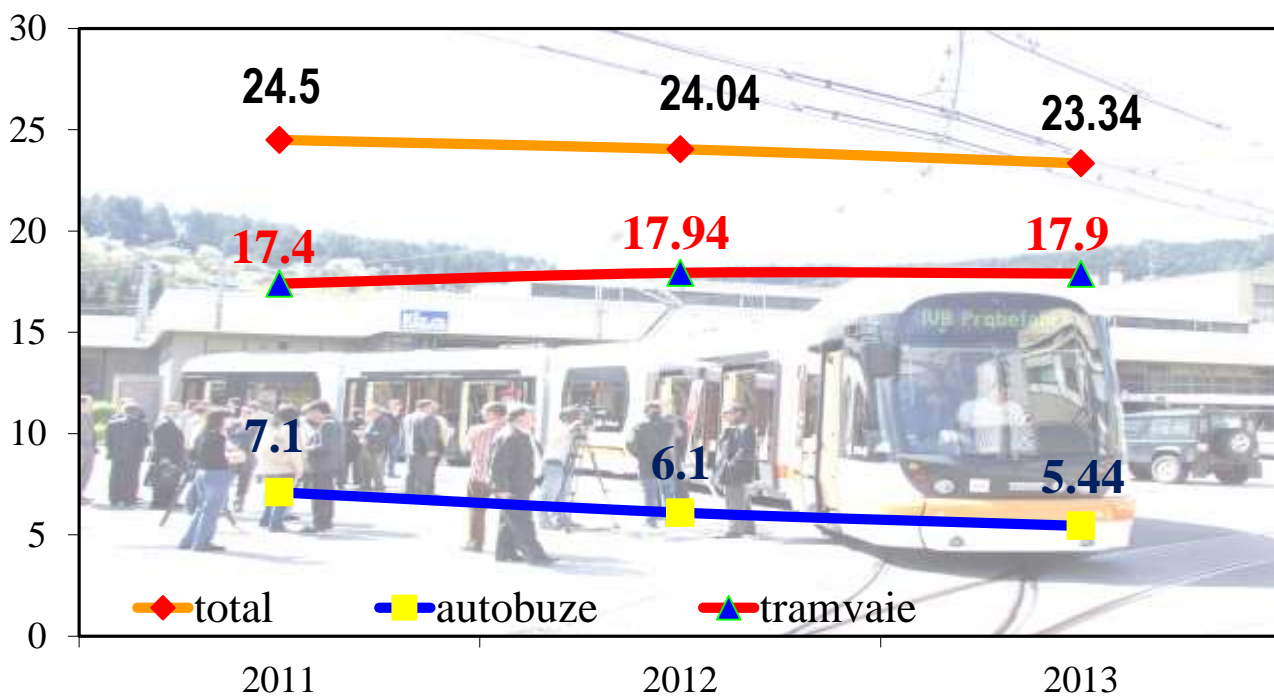
- L1: Fat Frumos - Podgoria - Piata Romana
- L1b: Zona Industriala - Fat Frumos
- L2: Fat Frumos - Podgoria - Piata Romana - Gara A. Nou
- L3: Piata Zai - Podgoria - Piata Romana
- L7: Voinicilor - Billa - Podgoria - Fat Frumos - Podgoria - Renesans
- L8: Fat Frumos - Podgoria - Combinatul Ghioroc
- L9: Piata Romana - Podgoria - Combinatul Ghioroc
- L10: Fat Frumos - Podgoria - Ghioroc
- L11: Piata Romana - Podgoria - Ghioroc
- L14: Combinatul Ghioroc - Ghioroc
- L15: Fat Frumos - Gara CFR - Sere
- L16: Fat Frumos - Sere - CET
- L18: Piata Romana - Podgoria - Sere
- L19: Fat Frumos - Podgoria - Sere - CET
- L19b: Fat Frumos - UTA - Piata Romana - Podgoria - Billa - Renesans - Podgoria - Piata Romana - Billa - UTA - Fat Frumos
- L19c: Podgoria - Billa - Gara A. Nou - Sere - Zona Industriala
- L20: UTA - Piata Splatului - Podgoria - Billa
- L21: Gara CFR - Piata Splatului - Confectii - Piata Sere
- L22: Podgoria - Akta Sactori II - Tenacka
- L23: Podgoria - Parmentis - Atanku
- L24: Sere - Confectii - Sretna Sarajevska - Piata Romana
- L25: Podgoria - Piata Splatului - UTA - Murezul
- L48: Billa - Fat Frumos - Sere - Cet

Principali indicatori tehnici ai liniilor de tramvai sunt:

Lini e	Traseu	Lungime medie/sens	timp parcurs/sens	numar semicurse	Total km/zi	Fregventa(vehicule/h)				interval de umarare (min)											
						5-8	8-12	12-17	17-23	5-8	8-12	12-17	17-23								
1	Fat Frumos - Podgoria - Piata Romana	6,350	26	6	47,14	Circula ca linie de legatura															
1b	Fat Frumos - Platforma industriala Vest	3,670	12/14	4	24,16	Circula la ore fixe															
3	Fat Frumos - Podgoria - Gara A. Nou	10	40	188	2378,22	6	4,28	6	4,28	10	14	10	14								
6	Gai - Podgoria - Piata Romana	7,965	32/33	73	624,1	2	2	2	2,6	30	30	30	30								
7	Fat Frumos - Miorita - Billa - Podgoria - F.F	7,64	27/32	177	1967,13	6	4,28	6	4,28	10	14	10	14								
9	Fat Frumos - Podgoria - Vladimirescu	11,5	39/44	20	240,78	Circula la ore fixe															
10	P-ta Romana-Podgoria-Vladimirescu	9,435	32/38	4	42,74																
11	Fat Frumos - Podgoria - Ghioroc	26,60	81/85	22	1084,81																
12	Piata Romana-Podgoria-Ghioroc	24,535	74/79	3	182,16																
14	Combinatul Chemic-Ghioroc	15,03	32	1	15,03	Circula la ore fixe															
15	Fat Frumos - Gara CFR - Sere	6,73	25		447,69									2	2	2	1	30	30	30	40
15 b	Fat Frumos - Gara CFR - Sere - CET	9,62	31/32		134,68																
16	Piata Romana - Sere	5,25	19/20		414,6									2	2	2	1	25	25	25	40
16b	Piata Romana - Sere - CET	8,145	25/27		48,87	Circula la ore fixe															
18b	Billa--Voinicilor-P Romana- F.F - Promana	12,965	53/57	189	2934,93	6	4,28	6	4,28	10	14	10	14								

Tronson	Fregventa(nr.mediu de trenuri/ora)				Interval mediu de umarare(min)			
	6:00-8:00	8:00-12	12-16	16-23	6:00-8:00	8:00-12	12-16	16-23
UTA - Podgoria	16.5	12.75	16	11.88	3.63	4.7	3.75	5.05
Podgoria – Piata Romana	15.5	12.5	15	11.5	3.87	4.8	4	5.21

La nivelul întregii societăți, evoluția numărului de călători evidențiază o ușoară scădere de 2,9 % față de anul 2012, în principal datorită scăderii numărului de călători în regim de curse speciale și ocazionale, 29 % față de anul 2012.



TRANSPORT JUDETEAN

In prezent, este asigurat transportul calatorilor pe 76 trasee cuprinse in programul judetean de transport prin curse regulate (valabil pana la data de 30.06.2019)

Structural, activitatea este impartita pe coloane dupa cum urmeaza:

Coloanele 1 si 2 din Arad executa 29 de trasee si au un parc 43 autobuze repartizate pe:

- **10 trasee preurbane in zona municipiului Arad(21 autobuze)**
 - **14 trasee judetene, care au cap de linie Arad, unde sunt utilizate 14 autobuze.**
 - **5 trasee Chisineu Cris, unde sunt utilizate 3 autobuze**
- Numarul total de autobuze utilizate pe trasee este 37 la care se adauga 6 utilizate ca rezerva.

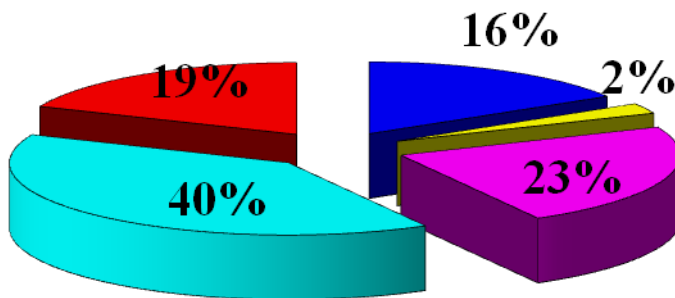
Structura parcului coloanelor Arad : 43 autobuze : < 5 ani = 7

5 – 10 ani = 1

10 – 15 ani = 10

15 – 20 ani = 17

> 20 ani = 8

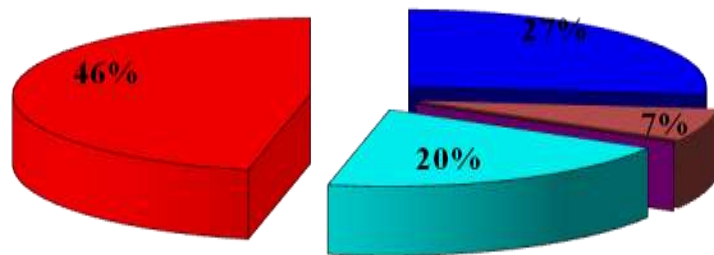


■ <5 ani ■ 5-10 ani ■ 10-15 ani ■ 15-20 ani ■ >20 ani

Pentru cele 47 de trasee ale coloanelor din judet, sunt utilizate 44 de autobuze cu urmatoarea repartitie:

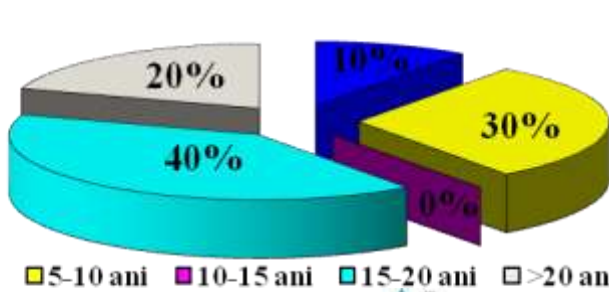
- **Zona Ineu = 15 trasee de autobuz** la care se adauga curse speciale in regim de conventie. **Coloana** dispune de o autogara proprie la Ineu si utilizeaza un parc de **15 autobuze** (11 pe trasee curse regulate, 4 autobuze in curse speciale regulate, Din punct de vedere al vechimii parcului, situatia este urmatoarea:

- < 5 ani = 4 buc
- 5 – 10 ani = 1 buc
- 15 – 20 ani = 3 buc
- > 20 ani = 7 buc

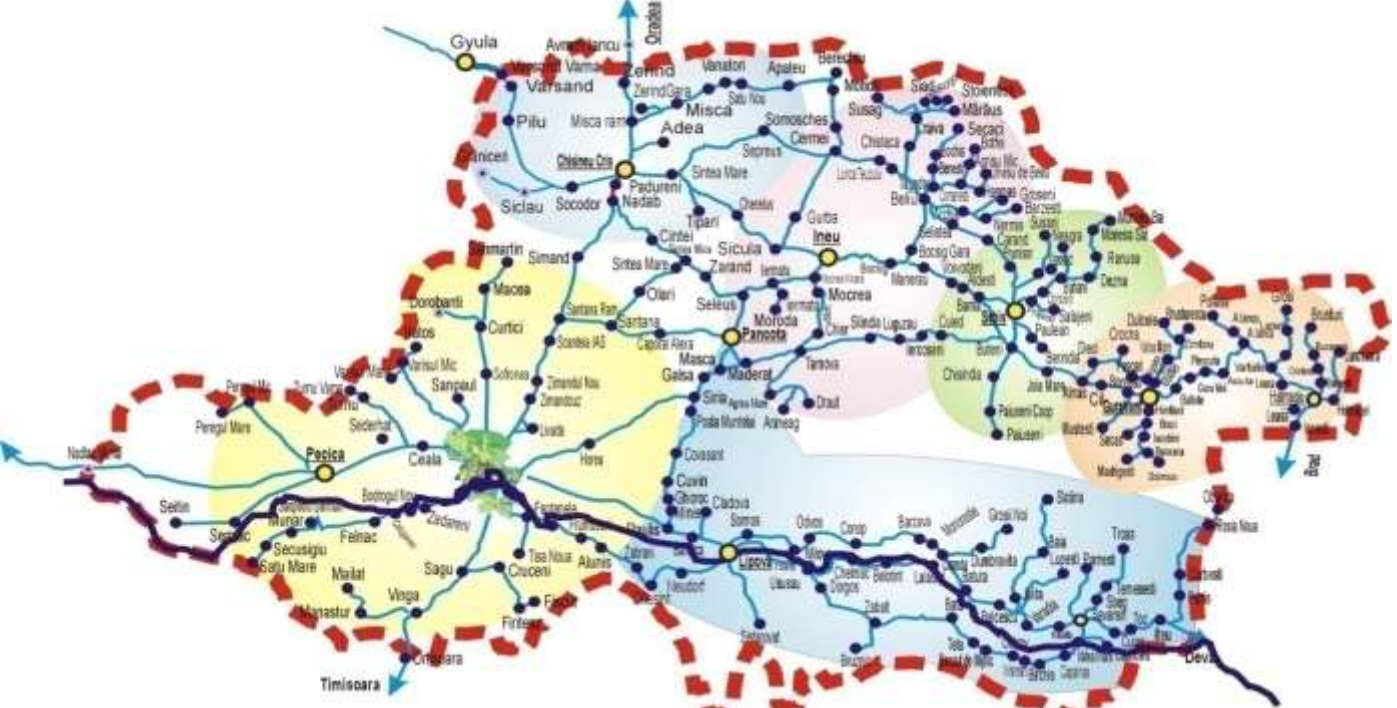


■ <5 ani ■ 5-10 ani ■ 10-15 ani
■ 15-20 ani ■ >20 ani

- **Zona Sebis = 10 trasee de autobuz** . Coloana dispune de un parc **9 autobuze (8 alocate pe trasee, 1 autobuz rezerva,)**. Din punct de vedere al vechimii parcului, situatia este urmatoarea:



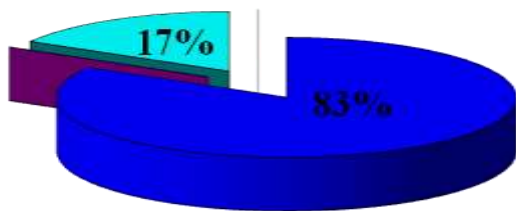
- < 5 ani = 1 buc
- 5 - 10 ani = 3 buc
- 15 – 20 ani = 4 buc
- >20 ani = 2 buc



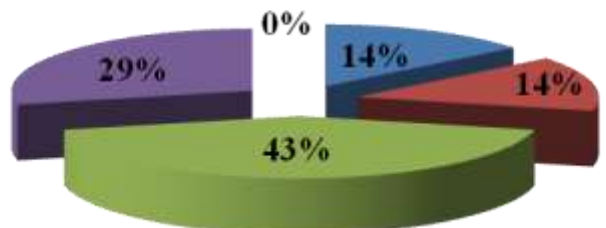
- **Zona Lipova = 16 trasee de autobuz** (care sint deservite de 7 autobuze in zona Lipova si 6 autobuze in zona Savarsin) in plus un traseu urban.

Coloana Lipova +Savarsin dispune de un punct de reparatii, vanzare – dispecerizare si utilizeaza un parc de 13 autobuze (12 pe trasee si 1 rezerva). Din punct de vedere al vechimii parcului, situatia este urmatoarea:

Savarsin



Lipova



■ <5 ani ■ 5-10 ani ■ 10-15 ani

Structura parc:

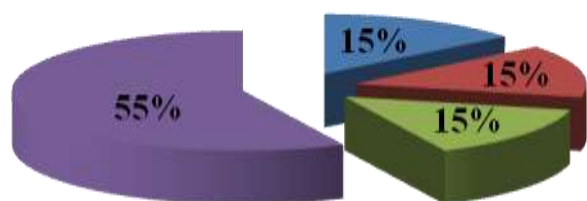
- < 5 ani = 5 buc
- 15 – 20 ani = 1 buc

■ <5 ani ■ 5-10 ani ■ 10-15 ani ■ 15-20 ani ■ >20 ani

Structura parc:

- < 5 ani = 1 buc
- 5 – 10 ani = 1 buc
- 10 – 15 ani = 3 buc
- 15 – 20 ani = 2 buc

- **Zona Gurahont = 8 trasee de autobuz** . Coloana dispune de un parc de **7 autobuze** (7 pe trasee,). Din punct de vedere al vechimii parcului, situatia este urmatoarea:

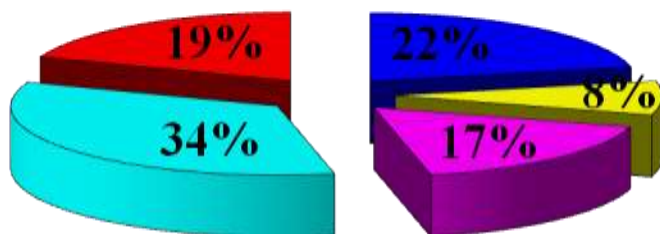


Structura parc:

- < 5 ani = 1 buc
- 5 – 10 ani = 1 buc
- 10 – 15 ani = 1 buc
- 15 – 20 ani = 4 buc

■ <5 ani ■ 5-10 ani ■ 10-15 ani ■ 15-20 ani ■ >20 ani

Analiza parcului auto, prin prisma vechimii si a calitatii vehiculelor utilizate, indica gradul mare de uzura. Acest lucru are implicatii majore asupra calitatii serviciilor oferite, costurilor de exploatare si a veniturilor.



- < 5 ani = 19 buc
- 5 - 10 ani = 7 buc
- 10 – 15 ani = 15 buc
- 15 – 20 ani = 30 buc
- >20 ani = 17 buc

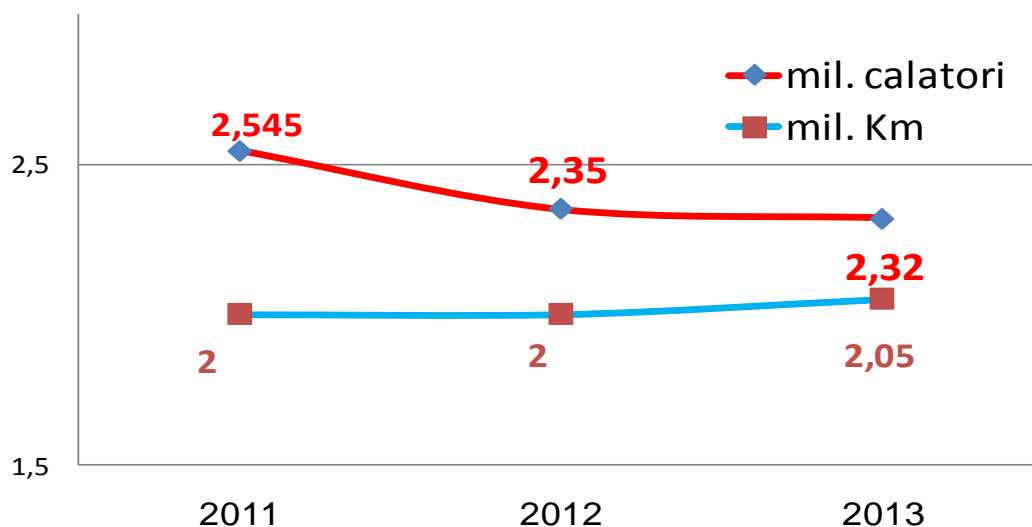
■ <5 ani ■ 5-10 ani ■ 10-15 ani ■ 15-20 ani ■ >20 ani

Remediarea acestei deficiente poate fi realizata prin achizitia unor autobuze noi, adaptate din punct de vedere al numarului de locuri, fluxurilor de calatori si organizare interioara corespunzatoare.

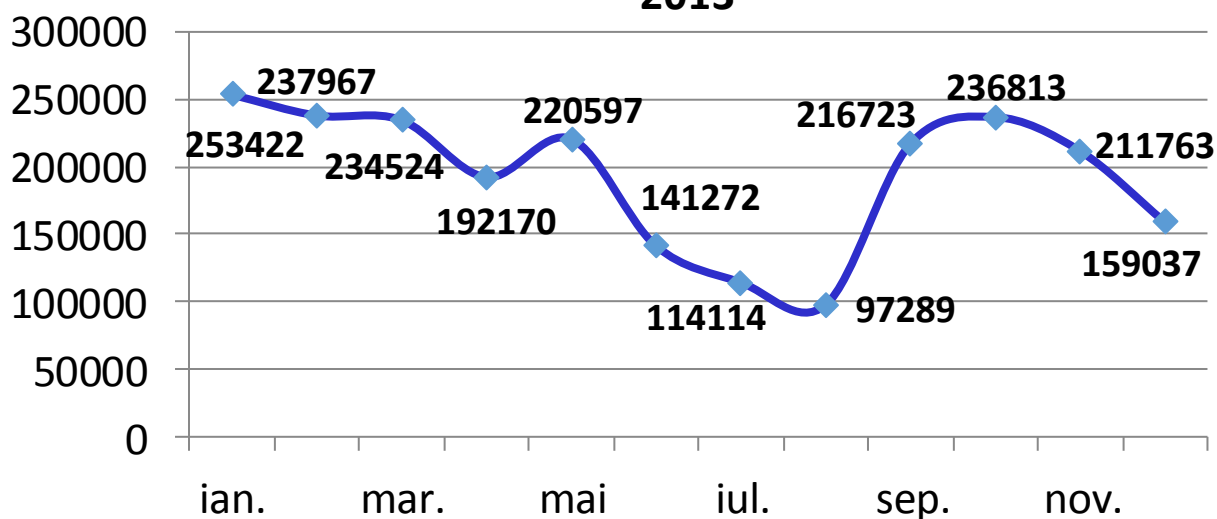
Principalii indicatori de exploatare ai acestei activitati aferenti anului 2013 :

	2013
Total calatori judet	2.315.691
Parcurs	2.045.628
Numar trasee program judet:	76
Ore circulatie :	154.622 (tot sectorul auto)
Consum motorina l	621.695
Consum mediu specific de motorina l/100 km	30.4

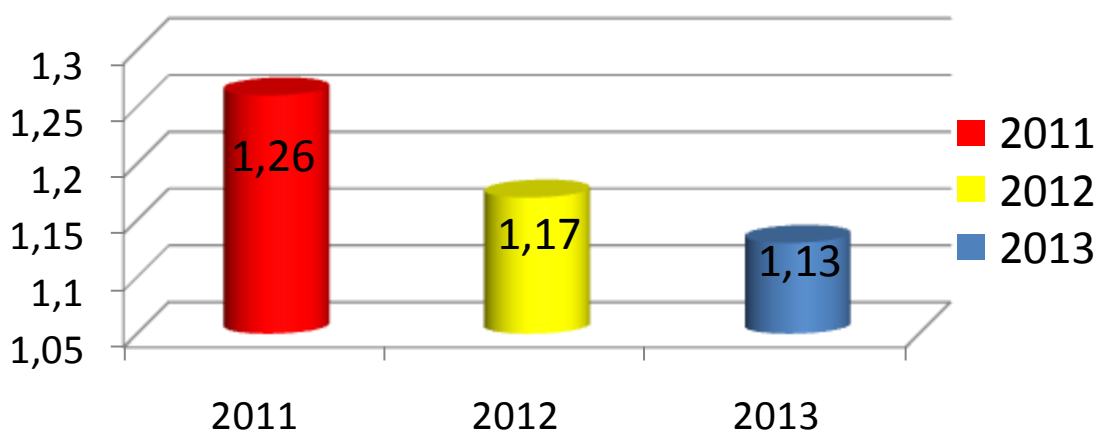
La transportul judetean cu autobuzele se inregistreaza o usoara scadere a numarului de calatori transportati, 1,27% fata de anul 2012 si mentinerea parcursului la o valoare aproximativ egala cu cea din anul precedent.



Evolutia lunara a numarului de calatori in JUDET - 2013



calatori/km



3. TRANSPORT CURSE SPECIALE REGULATE + OCAZIONALE

O importanta componenta a activitatii, o reprezinta transportul calatorilor in regim de curse speciale care asigura, cu precadere, transportul pasagerilor pe baza de contract la care se mai adauga o serie de venituri provenite din activitati auxiliare:

- curse speciale regulate in trafic judetean (eliberate de CJ Arad) = 26 trasee
- curse speciale regulate in trafic urban (eliberate de Primaria Arad) =16 trasee
- curse speciale ocazionale
- activitati auxiliare: ITP, chirii autogari, reclame, lucrari terti

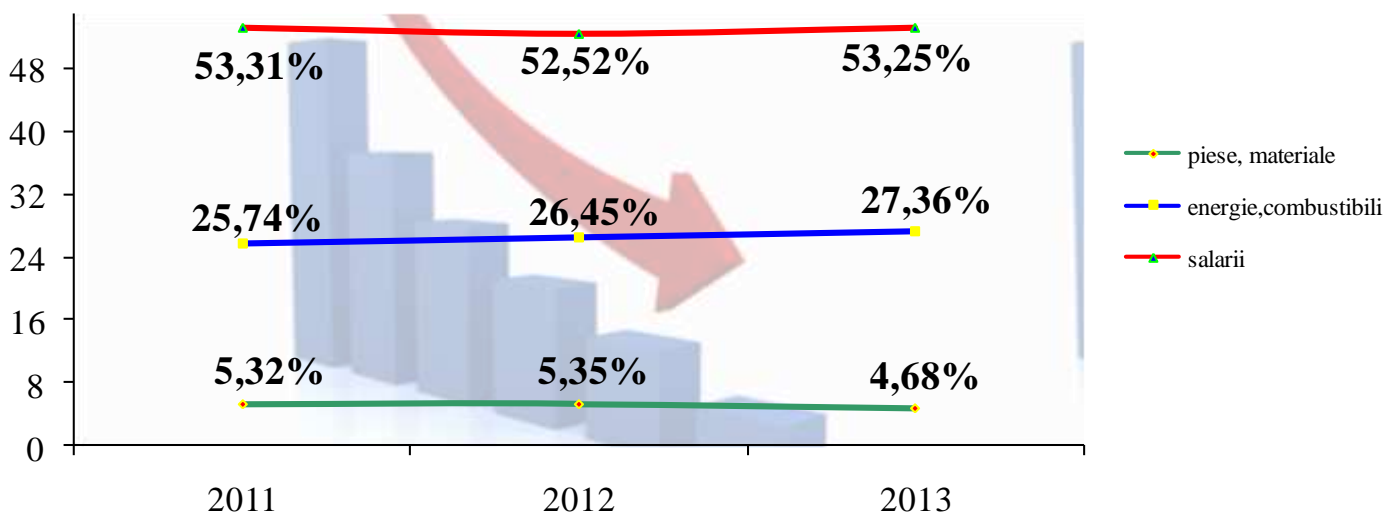
	2013
Total calatori curse speciale	1.691.775
Parcurs	852.500
Numar trasee :	42
Consum motorina L	229.479
Consum specific de motorina L/100 km	26.29

In ultimii ani, datorita aparitiei concurentei pe acest segment de transport, numarul de contracte si implicit numarul de calatori, a scazut. Concurenta aparuta masiv, cu pecadere in Zona industriala Arad, s-a suprapus peste o diminuare a activitatii industriale in zona Ineu.

4. INDICATORI ECONOMICI

Din punct de vedere economic, principalii indicatori – costuri/venituri au ramas aproximativ constanti in raport cu cifrele inregistrate la finele anului 2012. Profitul inregistrat a fost de 205.190 Lei, cu 48,56% in crestere fata de 2012.

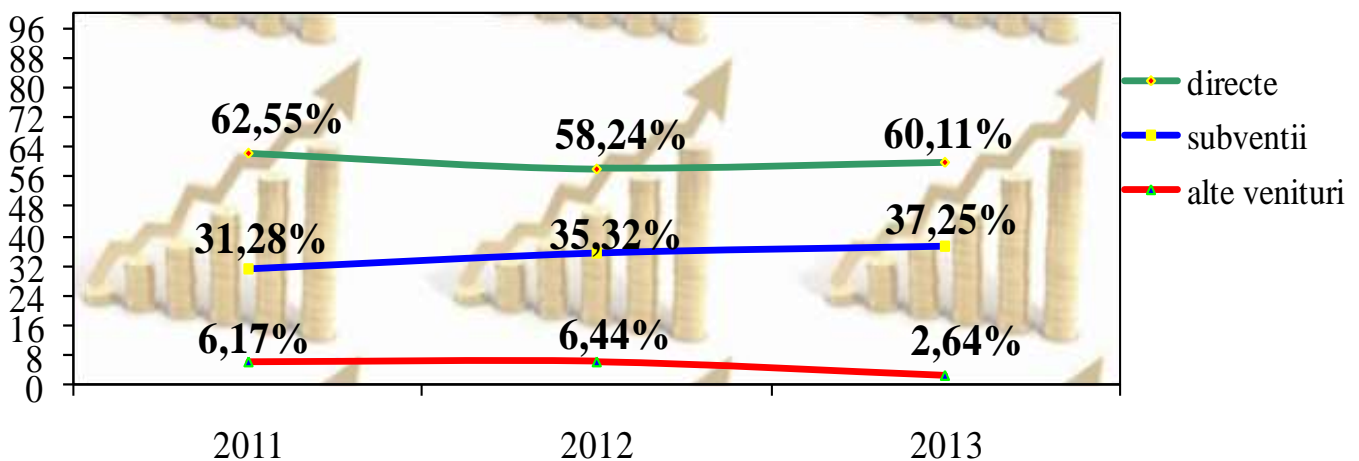
Dinamica principalelor elemente de cost indica o usoara crestere a cheltuielilor salariale si a celor cu energia si combustibilii, in timp ce costurile de intretinere au inregistrat o usoara scadere :



Cheltuieli totale = 34.386.713 Lei

piese de schimb, materiale: 1.610.436 (4.68%)	
tramvaie	802.610 (49.84% din costuri cu materiale sau 2.33% din total)
autobuze	807.826 (50.16% din costuri cu materiale sau 2.35% din total)
energie , combustibil : 9.407.138 (27.36%)	
tramvaie	4.215.699 (44.81% din costuri energetice sau 12.26% din total)
	lubrifianti 199.558 (4.73%)
	energie electrica 3.652.090 (86.63%)
	energie termica, apa 364.051 (8.64%)
autobuze	5.191.439 (55.19% din costuri energetice sau 15.10% din total)
	combustibili, lubrifianti 5.006.676 (96.44%)
	energie electrica 57.859 (1.11%)
	energie termica, apa 126.904 (2.45%)
personal: 18.312.215 (53.25%)	
tramvaie	12.240.333(66.84% din costuri personal sau 35.60% din total)
autobuze	6.071.882(33.16% din costuri personal sau 17.66% din total)
infrastructura, redevente, taxe, asigurari, amortismente,alte: 5.056.924 (14.71%)	
tramvaie	3.073.702(60.78% din alte costuri sau 8.94% din total)
autobuze	1.983.222 (39.22% din alte costuri sau 5.76% din total)

Din punct de vedere al veniturilor, dinamica principalelor elemente indica cresterea veniturilor directe si a subventiei acordate. Totodata se observa scaderea veniturilor de activitatile auxiliare.

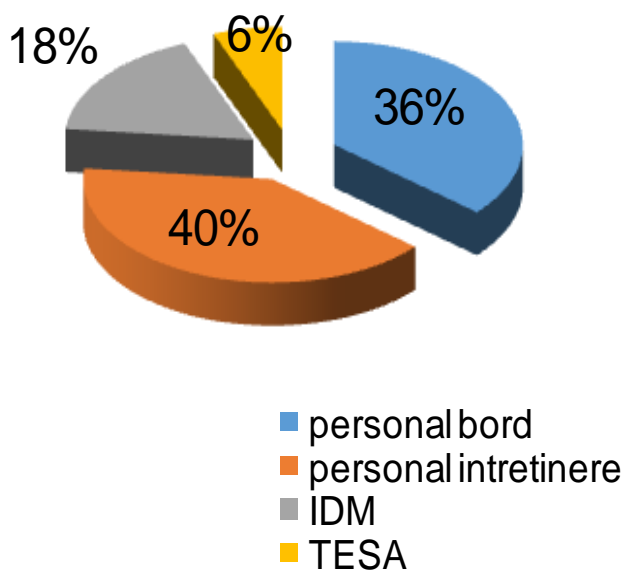
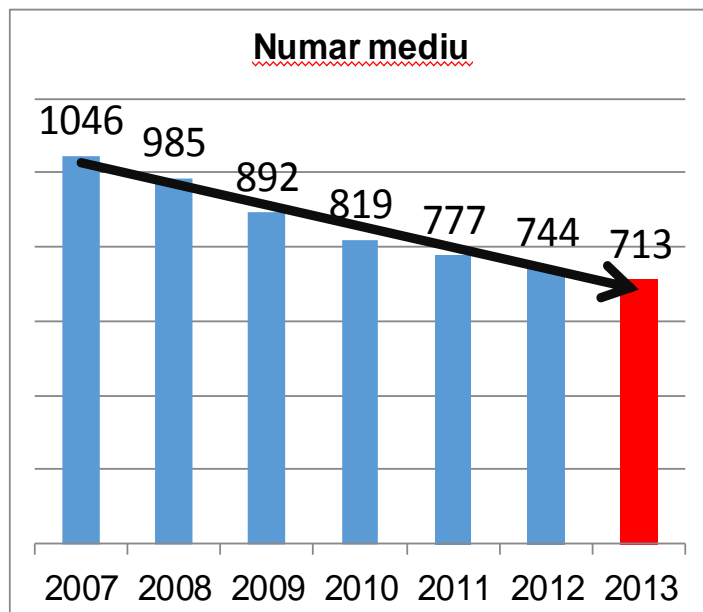


Venituri totale = 34.591.903 Lei

venituri directe: 20.793.024 (60.11%)		
tramvaie	11.847.147(56.98% din venituri directe sau 34.25% din total)	
	bilete	5.190.889 (43.82%)
	abonamente	6.205.468 (52.38%)
	activitati anexe	450.790 (3.80%)
autobuze	8.945.877 (43.02% din venituri directe sau 25.86% din total)	
	bilete	1.540.817 (17.22%)
	abonamente	4.864.272 (54.38 %)
	curse speciale	2.305.689 (25.77 %)
	activitati anexe	235.099 (2.63%)
subventii: 12.885.032 (37.25%)		
tramvaie	8.736.474 (67.80% din subventie sau 25.25% din total)	
	cheltuieli materiale	7.912.798 (90.57%)
	reduceri , gratuitati	823.676 (9.43 %)
autobuze	4.148.558 (32.20% din subventie sau 11.99% din total)	
	cheltuieli materiale	4.050.174 (97.62%)
	reduceri, gratuitati	98.384 (2.38%)
alte: 913.847 (2.64%)		
tramvaie	673.493(73.70% din activitati anexe sau 1.95% din total)	
autobuze	240.354(26.30% din activitati anexe sau 0.70% din total)	

5. PERSONAL

Numarul total al personalului, care a lucrat in cadrul societății in cursul anului 2013, este, in medie, de 713 persoane / luna, in scadere cu 9.88% , fata de 2012, iar, in decembrie 2013, numarul mediu este de 707, in scadere cu 22 fata de decembrie 2012.



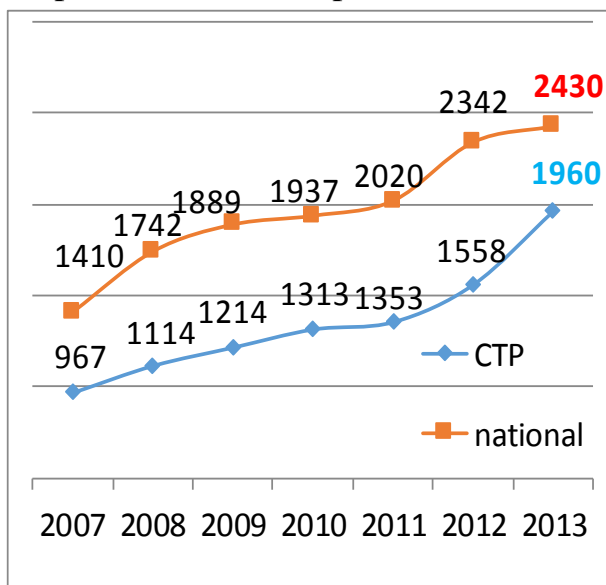
- personal bord
- personal intretinere
- IDM
- TESA

Din punct de vedere al salarizării, veniturile medii brute au fost, in permanenta, mai mici decat media pe economie:

- 2007–967 unitate/1.410 national
- 2008–1.114 unitate/1.742 national
- 2009–1.214 unitate/1.889 national
- 2010–1.313 unitate/1.937 national
- 2011–1.353 unitate/2.020 national
- 2012–1.558 unitate/2.343 national
- 2013–1.960 unitate/2.430 national

Din punct de vedere structural, in luna decembrie 2013, situatia se prezinta astfel:

- personal de bord :257 persoane
 - vatmani = 126 persoane
 - soferi = 131 persoane
- personal de intretinere:285 persoane
 - muncitori calificati = 250 pers.
 - muncitori necalificati = 35 pers.
- personal dispecerizare, vanzare, control Verificare gestiuni: 123 persoane
 - dispecerizare = 34 persoane
 - vanzare bilete = 42 persoane
 - control bilete = 14 persoane
 - verificare gestiuni = 5 persoane
 - operativi = 28 persoane
- personl TESA: 42 persoane



6. ORIENTARI STRATEGICE

Toate strategiile, pe termen mediu si lung elaborate de comunitati, au unul din principalele obiective strategice dezvoltarea transportului public ca solutie la problemele generate de poluare sau aglomerare. CTP Arad este unul din principalii actori implicati, la nivelul Municipiului si Judetului Arad , in transportul public motiv pentru care principalul nostru obiectiv este cresterea numarului de calatori.

Cresterea numarului de calatori, prin atragerea lor de pe mijloacele individuale de transport, este o conditie a reducerii congestiilor din trafic, a problemelor legate de parcare si protectie a mediului. Cele trei elemente sunt direct influentate de :

- **Calitatea mijloacelor** de transport utilizate. In acest sens, CLM Arad a achizitionat, in anul 2013, 10 de autobuze second hand, cu podea joasa, confortabile, sigure si cu un grad sporit de securitate a calatoriei
- **Calitatea personalului.** Calitatea transportului este direct influentata de calitatea personalului. In acest sens, atat societatea noastra, cat si asociatia de profil din care facem parte, URTP, cauta solutii de perfectionare profesionala. In acest sens un numar de 23 de angajati din personalul CTP au participat la programul de perfectionare profesionala : “Legislatie europeana in transporturi, strategii si masuri de protectie a mediului. Tendinte de dezvoltare a transportului public de calatori”.
- **Calitatea reparatiilor.** Activitatea de intretinere si reparatii este o importanta componenta a activitatii. De aceasta activitate depinde, in mare masura, si calitatea serviciilor oferite. In acest sens, este vizata modernizarea activitatii atat prin cresterea calitatii personalului, cat si prin achizitia mijloacelor materiale necesare. In acest sens CTP a achizitionat in 2013 o autoutilitara destinata activitatii de intretinere si interventie rapida in traseu. Totodata in 2013 s-a incheiat proiectul “ RK – Linie de tramvaia pe traseul Fat-Frumos-Gara Aradul Nou, in vederea asigurarii gabaritului de libera trecere pentru tramvaie cu podea joasa. Pentru anul 2014 sunt planificate investitii din alocatii bugetare CLM, pentru intocmirea mai multor studii de fezabilitate si a proiectelor de executie:
 - Energoalimentarea la 20 KV a statiilor de redresare S1(Podgoria) si S5(UTA).
 - Refactie linie pe urmatoarele tronsoane: Piata Podgoria-pasaj rutier Micalaca-Vama Micalaca, str. Padurii(tronson cuprins intre str.Abatorului si str. Condurasilor)
- **Accesibilitate.** Principalele categorii de populatie, care folosesc transportul in comun, sunt elevii si pensionarii. Cresterea accesibilitatii ar putea a atrage segmente noi de populatie spre aceasta forma de transport . In acest sens, sunt necesare :
 - dezvoltarea statiilor intermodale
 - integrarea diferitelor forme de transport (electric si auto)
 - introducerea unui sistem de e-ticketing
 - cresterea vitezei de circulatie

- **Siguranta si confortul pasagerilor.** Acest deziderat poate fi atins atat prin cresterea calitatii mijloacelor de transport, cat si prin masuri care vizeaza alte aspecte:
 - modernizarea statiilor si dotarea cu mobilier stradal corespunzator: pentru anul 2014 CLM a aprobat fondurile necesare pentru modernizarea a 30 de statii tramvai din municipiul Arad.
 - introducerea sistemelor IT de informare dinamica a pasagerilor atat in statii, cat si in mijloacele de transport.
 - Pe parcursul anului 2013 au fost reconditionate un numar semnificativ de autobuze. Lucrarile de reconditionare au constat in inlocuirea tapiteriei si vopsitului exterior.
- **Masuri manageriale** de organizare judicioasa a activitatii si utilizare a resurselor si capacitatilor de transport. In acest sens CTP si-a propus introducerea pe parcursul anului 2014 a unui sistem de monitorizare a consumurilor de combustibil la autobuze, sistem compus din sonde litrometrice si unitate de urmarie GPS.
- **Transparenta.** In acest sens, se doreste o mai stransa apropiere a companiei de calatori prin mijloace media sau internet, masuri de marketing pentru atragerea populatiei, in special al tinerilor, prin promovarea transportului ecologic.