

HOTĂRÂREA nr. 113 ***din 22.03.2018***

privind aprobarea Studiului de oportunitate în vederea achiziționării de mijloace de transport nepoluante (8 tramvaie noi) în Municipiul Galați

Inițiator: Primarul municipiului Galați, Ionuț-Florin Pucleanu

Numărul și data depunerii proiectului de hotărâre: 135/12.03.2018

Consiliul local al municipiului Galați, întrunit în ședință ordinară în data de 22.03.2018;

Având în vedere expunerea de motive nr. 23054/12.03.2018, a inițiatorului - Primarul municipiului Galați, Ionuț-Florin Pucleanu;

Având în vedere raportul de specialitate nr. 23056/12.03.2018, al Direcției Generale Servicii Comunitare de Utilități Publice;

Având în vedere raportul de avizare al comisiei de buget finanțe, administrarea domeniului public și privat al municipiului;

Având în vedere raportul de avizare al comisiei pentru servicii publice, gospodărie comunală, comerț și privatizare;

Având în vedere dispozițiile art. 16 alin. (2) și art. 17, alin. (1), lit. „f” și lit. „k” din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere dispozițiile art. 36, alin. (1), alin. (2), lit. „d”, alin. (6), lit. „a”, pct. 14 din Legea administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul art. 45 alin. (1) din Legea administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1 – *Se aprobă Studiul de oportunitate în vederea achiziționării de mijloace de transport nepoluante (8 tramvaie noi) în Municipiul Galați, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.*

Art. 2 – *Primarul municipiului Galați se împuternicește cu ducerea la îndeplinire a prevederilor acestei hotărâri.*

Art. 3 – *Secretarul municipiului Galați va asigura transmiterea și publicitatea prezentei hotărâri.*

Președinte de ședință,

*Contrasemnează,
Secretarul municipiului Galați,*

STUDIU DE OPORTUNITATE

Privind achiziționarea de mijloace de transport nepoluante (8 tramvaie noi) în Municipiul Galați

1. Obiectul și scopul studiului

Obiectul prezentei documentații îl constituie analizarea oportunității achiziționării de către Municipiul Galați de mijloace de transport nepoluante (8 tramvaie noi) Municipiul Galați, în vederea înnoirii parcului auto existent la operatorul public, respectiv Transurb SA.

2. Situația existentă

La nivelul Municipiului Galați activitatea de transport public local de persoane este realizată ca urmare a Delegării gestiunii serviciului de transport public local de transport persoane de către UAT Galați în temeiul HCL 127/31.03.2016, a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, ce are ca obiect stabilirea cadrului juridic privind înființarea și autorizarea, organizarea, exploatarea, gestionarea, finanțarea și controlul funcționării serviciilor de transport public în comun în orașe, municipii, județe și în zonele asociațiilor de dezvoltare comunitară și a Ordinului ANRSC 263/2007 referitor la aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

Serviciile de transport în comun se prestează exclusiv în municipiul Galați, de către societatea comercială – Transurb SA – la care Consiliul Local Galați este unic acționar. Aceasta operează 4 trasee de tramvaie, cu o lungime de 57,3 km, 2 trasee de troleibuz cu o lungime de 30,9 km și 28 de trasee de autobuze cu o lungime de 467,13 km. În prezent, compania operează cu un număr de 19 de tramvaie, 18 de troleibuze și 98 de autobuze, parcul de vehicule fiind în scădere față de anul 2017 pentru autobuze și tramvaie, ca urmare a casării unor vehicule uzate, dar în creștere pentru troleibuze, prin achiziția de noi vehicule.

Transurb SA este Operatorul de transport rutier care execută serviciul de transport public local în municipiul Galați, sub autoritatea administrației publice locale, prin Contractul de delegare nr. 49304/03.05.2016.

Parcul de vehicule al Transurb SA este unul extrem de învechit, ceea ce generează costuri ridicate cu mentenanța, blocaje în traseu care conduc la timpuri lungi de așteptare în stații și pune în pericol siguranța pasagerilor.

Cele mai noi tramvaie din flota companiei sunt 18 unități ZGT4/6, cu o vechime de 32 ani, iar cele mai vechi au circa 40 de ani vechime.

În ceea ce privește troleibuzele, cele mai noi 14 unități marca Skoda au fost cumparate în 2017 urmand sa mai soseasca inca 3 unități în 2018.

Flota de tramvaie second-hand a fost achiziționată în urma cu 18 -21 ani din orașele Dresda, Berlin și Rotterdam, vagoanele fiind fabricate între 1976 - 1986. De asemenea, vehiculele nu dispun, în general, de instalații de climatizare, nu au podea joasă, au consum ridicat (de energie), nu au amenajat accesul pentru persoane cu dizabilități ceea ce afectează negativ confortul pasagerilor.

3. Infrastructura

Prin Programul Operațional Regional 2007-2014, s-au reabilitat o succesiune de străzi și infrastructura de tramvai de pe acestea, respectiv străzile Oțelarilor, Stadionului, Frunzei și Gheorghe Asachi până la intersecția cu strada str. Siderurgiștilor, în valoare de 54 milioane de lei. Reabilitarea a condus la îmbunătățirea calității vieții cetățenilor municipiului Galați prin diminuarea timpului de călătorie și a creșterii confortului de transport cu tramvaiul.

Concomitent cu achiziționarea tramvaielor noi, se va aplica și pentru accesarea de fonduri pentru reabilitarea în continuare a infrastructurii, astfel încât cele două componente să fie realizate în paralel, conducând spre o eficientizare a transportului cu tramvaiul, transport care la ora actuală este cel mai costisitor comparativ cu cel realizat cu autobuze sau troleibuze. Modernizarea infrastructurii în strânsă legătură cu modernizarea parcului de tramvaie prin achiziția de 8 tramvaie noi, va conduce la o deplasare mai rapidă realizată cu tramvaiul, chiar decât una realizată cu autoturismele proprii, ceea ce va conduce la o ameliorare a costurilor/ km actuale și va atrage public călător într-un număr mai mare, implicit la creșterea încasărilor.

4. Oportunitatea investiției

În stabilirea unei politici de transport se considera că următoarele obiective sunt de mai mare importanță:

- Realizarea unui transport public de persoane modern, performant, care să asigure satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, prin servicii de calitate;

- Oferirea unui cadru de referință pe termen scurt sau mediu pentru ameliorarea mobilității;

- Încurajarea transportului public și descurajarea utilizării autoturismelor proprii;

- O infrastructură de transport modernă, care să permită circulația rutieră în siguranță;

- Operatori de transport rutier public performanți, care răspund prompt cerințelor publicului călător și exigențelor legislației aferente transportului public;

- Reducerea poluării mediului înconjurător prin folosirea de mijloace de transport ecologice;

- Autoritățile publice și instituții locale să fie implicate și responsabile în organizarea și derularea serviciului public de transport calatori;

În „Strategia privind transportul public în Municipiul Galați pentru perioada 2014 - 2020” printre obiectivele principale se regăsesc:

- Îmbunătățirea eficienței activității operatorului public de transport

local prin creșterea performanțelor existente;

- Creșterea calității serviciilor de transport public oferite de operatorii de transport;

- Protejarea mediului înconjurător prin scăderea emisiilor poluante ale mijloacelor de transport și alte măsuri specifice standardelor europene de mediu;

- Reducerea poluării chimice și fonice;

- Modernizarea sau înlocuirea parcului de vehicule;

La punctul 3 „Scop și obiective” din „Strategia privind transportul public în Municipiul Galați pentru perioada 2014 – 2020” se menționează că „Un alt obiectiv al strategiei de transport, vizează în principal menținerea calitatii serviciului de transport public local urban prin îmbunătățirea următorilor indicatori:

- reducerea cheltuielilor de exploatare;

- reducerea consumului de energie;

- reducerea poluării chimice și fonice;

- modernizarea infrastructurii;

- modernizarea sau înlocuirea parcului de vehicule”

Consumul de energie electrică este un factor important în calculul costului pe kilometru. Cu cât consumul este mai scăzut, costurile cu serviciul public vor fi mai scăzute, putând astfel ca fondurile rezultate din aceste economii să fie utilizate pentru modernizarea infrastructurii, achiziții de materiale rulante noi și performante. În acest moment consumul mediu al tramvaielor este de aproximativ 2,9 kWh/km, contribuind pe lângă alți factori la un cost ridicat pentru fiecare km parcurs. O reducere de 25 – 30% a consumului mediu prin achiziția noilor tramvaie, ar conduce la o economie la 1.200.000 km estimați a fi parcurși, de circa 1.867.000 lei/an (0,4508 lei/kWh).

Ținta UAT Municipiul Galați este de a pune la dispoziția cetățenilor mijloace de transport moderne dar și cu un consum de energie cât mai redus și nepoluante, devenind astfel și exemplu, astfel încât prin mediatizare și conștientizare să se atragă către transportul public în detrimentul transportului personal cât mai mult public călător.

Transportul public trebuie să fie perceput de către publicul larg ca fiind un mijloc de transport: suportabil, mai rapid, confortabil și avantajos.

Pentru ca aceste cerințe să fie atinse, sunt necesare investiții periodice în mijloacele de transport și infrastructura aferentă pentru a se asigura ca serviciului oferit este de calitate și servește exigențele pasagerilor.

Totodată, în mod complementar, se reduce și cheltuiala cu reparațiile și imobilizările. În acest sens, dacă cheltuiala medie lunară cu reparațiile și imobilizările este de cca. 1.100.000 lei/lună, considerăm ca reducerea va fi de cca. 40 %, avându-se în vedere executarea proceselor tehnologice și reparațiile curente la parcul aflat în exploatare, adică economia lunară ar fi de cca. 440.000 lei/lună.

Prin înnoirea parcului se va realiza creșterea gradului de satisfacție a călătorului, dar și creșterea atractivității folosirii mijloacelor de transport în comun în detrimentul autoturismelor personale. Acest fapt conduce la decongestionarea arterelor principale din municipiul Galați, reducerea poluării chimice/fonice și scade durata călătoriei pentru celelalte autovehicule aflate în trafic, cu scăderea riscului de angrenare în evenimente rutiere.

De mentionat faptul ca innoirea parcului de tramvaie va avea multe influente pozitive, astfel:

Creste atractivitatea serviciului public de transport in comun de persoane, in defavoarea folosirii autoturismelor personale, fapt care genereaza scaderea poluarii generale, descongestionarea arterelor principale din municipiul Galați si implicit scaderea riscului de implicare in evenimente rutiere;

Cresterea satisfactiei pasagerilor, atat prin confortul sporit oferit pe durata deplasarii cat si prin scurtarea duratei calatoriei;

Scad cheltuielile de exploatare, atat prin reducerea cheltuielilor materiale aferente reparatiilor si mentenantei, cat si prin reducerea cheltuielilor salariale generate de scaderea volumului de munca din atelierele de reparatii-intretinere;

La incheierea exercitiului financiar, scaderea cheltuielii de productie va determina reducerea efortului bugetar local, in sensul ca va scadea sau se va elimina necesitatea de a acoperi diferenta dintre cheltuiala si venit, potrivit prevederilor contractului de delegare a gestiunii incheiat intre Primaria Municipiului Galati si Transurb SA

Se pot crea surse de finantare, din bugetul propriu, pentru anumite obiective necesare.

La aceasta data este deschis apelul de proiecte POR/2017/4/4.1/1 - Axa prioritara 4: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabilă, prioritatea fiind promovarea unor strategii cu emisii scazute de dioxid de carbon in special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a masurilor 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 urbana durabilă, care permite accesarea fondurilor structurale in vederea realizarii de investitii destinate imbunatatirii transportului public urban (local/zonal) de calatori.

Prin aceste activitati se urmarește imbunatatirea transportului public local/zonal de calatori, asigurarea condițiilor pentru creșterea calitatii, frecvenței și a eficienței acestuia, cu impact asupra reducerii utilizarii autoturismelor personale și a emisiilor de echivalent CO₂.

1.Achiziționarea de material rulant, doar daca solicitantul de finantare/liderul de parteneriat detine un sistem de transport public de calatori cu tramvaiul functional in momentul depunerii Cererii de Finantare.

2.Modernizarea materialului rulant existent (tramvaie), doar daca solicitantul de finantare/liderul de parteneriat detine un sistem de transport public de calatori cu tramvaiul functional in momentul depunerii Cererii de Finantare.

Pregătirea infrastructurii de transport, respectiv:

achizitionarea si instalarea unor instalatii de reincarcare a autovehiculelor electrice si electrice hibride;

sa fie luat in calcul viteza si timpul de incarcare;

construirea/modernizarea/reabilitarea depourilor aferente transportului public, inclusiv infrastructura tehnica aferenta;

pregatirea retelei de distributie si alimentare cu GNC si GNL

Avand in vedere ca suma alocata pentru Municipiul Galați este de aproximativ 46 mil. euro din care aprox 37 mil. euro sunt alocate pentru Obiectivul specific 4. se are in vedere depunerea unei cereri de finanțare în

vederea achizitionarii de tramvaie.

5. Necesitatea investiției

Pentru desfasurarea activitatii de transport local in conformitate cu structura rețelei de transport cu o lungime de aproximativ 555,43 km (autobuze, troleibuze și tramvaie) si a Programelor de circulatie aprobate de catre UAT Municipiul Galați, Transurb SA dispune de un parc auto variat si sau folosește mijloace de transport auto si electrice precum autobuze, troleibuze si tramvaie, structura si starea tehnica a acestora fiind sintetizata conform Anexei nr.1 la prezentul studiu.

Activitatea de transport desfasurata de catre Transurb SA este reflectata de realizarea programului de transport cu autobuze, troleibuze si tramvaie.

Avand in vedere analiza valorilor raportate de catre Transurb SA privind gradul de indeplinire a indicatorilor de performanta, realizati in anii 2016 si 2017, la activitatea de transport public local de persoane prin curse regulate, precum si analiza situatiei actuale privind structura si componenta parcului auto, este evidentă depășirea gradului de utilizare a mijloacelor de transport (depășirea gradului de utilizare a tramvaielor peste 2,50 ori).

Datele mentionate se pot observa in Anexa nr 1 continand informatii puse la dispozitie de catre Transurb SA.

Din cele mai sus expuse, rezulta necesitatea reinnoirii parcului de mijloace de transport, ceea ce va asigura conditii de transport in siguranta si confortul utilizatorilor acestui serviciu.

In conformitate cu punctul 14.2.5. al contractului de delegare au fost stabiliți indicatorii de performanta prevăzuți în Anexa 11 la contractul de delegare.

Din raportarile aferente anului 2016 se remarca un numar de peste 80% de mijloace de transport cu o vechime mai mare de 10 ani, ceea ce implica nerespectarea valorii indicatorului respectiv.

In cazul in care se vor achizitiona tramvaie noi, se va putea respecta indicatorul de performanta nr. 7 (referitor la vechimea mijloacelor de transport) din anexa nr. 3 la prezentul Studiu, respectiv anexa 5 la "Contractul de delegare a gestiunii".

In baza legii 92/2007 autoritatile administratiei publice au obligatia de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local, tinand seama de planurile de urbanism i amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-sociala a localitatilor și de cerintele de transport public local, evolutia acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

Pentru asigurarea unei activitati de transport cat mai performante, bazata pe criterii economice si tehnice care sa asigure un grad de comfort ridicat precum si respectarea normelor de protectia a mediului, pentru inregistrarea unor cheltuieli de exploatare cat mai reduse si care sa vina in completarea ultimelor reglementari europene in acest sens, trebuiesc indeplinite anumite cerinte din punct de vedere

tehnic si al nivelului de dotari de catre un mijloc de transport persoane, cum ar fi:

- Capacitatea de transport- minim 90 locuri;
- Caroseria si structura de rezistenta confectionate din materiale rezistente la coroziune si diferente de temperatura, asamblate in variante modulare usor de inlocuit, atat la exterior cat si la interior in salonul calatori;
- Dotari de confort de ultima generatie (sisteme de climatizare automate, sisteme audio video de informare, sisteme de taxare si localizare electronice interactive cu software de management transport);
- Propulsor cu un raport echilibrat privind puterea dezvoltata astfel incat sa corespunda configuratiei retelei de transport actuale si viitoare;
- Sa dispuna de dotare specifica necesara accesului si transportului persoanelor cu dizabilitati.

În Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Galați, în Planul de acțiune, sunt incluse următoarele proiecte:

Proiect M.1.1.3. Achiziții de troleibuze noi (Achiziții de troleibuze noi care să permită accesul și siguranța tuturor călătorilor).

Proiect M.1.1.4. Achiziții de tramvaie noi (Achiziții de tramvaie noi care să permită accesul și siguranța tuturor călătorilor)

În documentul respectiv este justificată necesitatea acestor proiecte prin impactul lor pozitiv asupra creșterii atractivității și siguranței deplasărilor cu transportul public. Un alt aspect important este acela că proiectele vizează achiziția de vehicule nepoluante: tramvaie și troleibuze, cu un impact puternic asupra reducerii numărului de vehicule x km parcurși cu autovehiculul personal, reducerii congestiilor de circulație și a efectelor externe generate de acestea, asigurarea fluenței traficului rutier, reducerea emisiilor poluante și a gazelor de seră. Vehiculele vor avea un consum energetic redus, precum și facilități pentru persoanele cu handicap și dotări care să asigure siguranța și informarea călătorilor.

Proiectul analizat în studiul de trafic propune achiziționarea de mijloace de transport nepoluante (tramvaie), încadrându-se astfel în măsurile și acțiunile incluse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă menționate anterior.

Proiectul răspunde următoarelor disfuncționalități rezultate din analizele realizate prin studiul de trafic asupra situației curente și prognozate, în cazul neimplementării unor proiecte care să stimuleze mobilitatea urbană durabilă:

Viteza redusă de deplasare a tramvaielor, în ciuda existenței căii de rulare proprii, care conduce la un grad redus de atractivitate pentru transportul public, datorită duratelor mari de deplasare.

Vechimea vehiculelor actuale utilizate pentru transportul public, ceea ce conduce la consumuri de energie mari, precum și la un nivel redus al confortului și siguranței călătoriei.

Fluxuri mari de trafic rutier, datorită lipsei de atractivitate a transportului public, cu efectele negative rezultate.

În condițiile în care oferta de transport public devine mai atractivă, datorită confortului și siguranței sporite, precum și a reducerii duratei de călătorie, efectul așteptat este o creștere a cotei modale pentru acest mod de transport, corelată cu creșterea deplasărilor pietonale și cu bicicleta, mai ales în condițiile promovării

transferului intermodal între acestea.

Prezentarea și Analiza comparativă a scenariilor

- Scenariul 1: scenariul contrafactual „fără proiect” – este scenariul de referință, față de care sunt realizate comparații ale opțiunilor scenariilor cu proiect. Scenariul de referință presupune continuarea situației existente, întrucât în contextul actual nu există alte investiții aflate în implementare sau cu avizele luate, dar având finanțarea asigurată, și care sunt așteptate să se realizeze înainte de anii stabiliți/avuți în vedere.

- Scenariul 2: scenariul contrafactual „cu proiect” – are la bază scenariul fără proiect (Scenariul 1), dar include implementarea următoarelor măsuri:

-Achiziția de tramvaie noi.

În tabele următoare, sunt extrase datele pentru anii de prognoză.

Tabel 1. Evoluția prognozată a populației, Municipiul Galați. Anii de prognoză

An	2017	2020	2025
Populație	238.613	231.803	220.882

Tabel 2. Prognoza evoluției indicelui de motorizare, Mun. Galați. Anii de prognoză

An	2017	2020	2025
Indice motorizare	285	316	375

Tabel 3. Prognoza evoluției numărului de deplasări, Mun. Galați. Anii de prognoză

An	2017	2020	2025
Număr deplasări	527.491	569.211	638.244

Scenariul „fără proiect”

Scenariul 1, situația actuală, respectiv anul de referință 2017, a fost prezentat detaliat în capitolele anterioare, analiza fiind realizată pe baza rezultatelor extrase din modelul de transport.

Modelarea anilor de prognoză 2020 și 2025 a fost realizată prin introducerea de ipoteze referitoare la datele rezultate din analizele asupra variației numărului de locuitori, creșterii indicelui de motorizare și a cererii de transport (numărul de deplasări), modelul de transport fiind modificat corespunzător.

Scenariile „cu proiect”

Pentru implementarea scenariului 2, s-a pornit de la aceeași situație existentă pentru anul de referință 2017, dar a fost realizată o nouă estimare a cererii de călătorie pe moduri de transport.

În acest sens, a fost realizată o estimare a creșterii numărului de călători cu tramvaiul sau troleibuzul, ca urmare a creșterii atractivității acestor mijloace de transport nepoluante în urma implementării proiectului, în principal datorită reducerii duratei de călătorie și creșterii siguranței și confortului deplasării, precum și a existenței dotărilor pentru informarea călătorilor, în timpul călătoriei. Un efect

indirect există și asupra numărului de deplasări pietonale, care va crește de asemenea, dar într-o măsură mai mică. Creșterea numărului de deplasări cu transportul public și pietonale va conduce la o scădere corespunzătoare a deplasărilor cu autovehiculul propriu.

Analiza comparativă a scenariilor a fost realizată prin intermediul rezultatelor extrase din modelul de transport și a prognozelor referitoare la cererea de transport. Așa cum a fost specificat anterior, analiza este realizată pentru anii de prognoză reprezentativi, respectiv anii 2020 și 2025.

Rezultatele sunt prezentate mai jos în formă tabelară, , la nivel de rețea:

TOTAL REȚEA / ANUL DE PROGNOZĂ	Întârziere medie / vehicul (s/veh)		Număr mediu opriri (opriri/veh)		Viteza medie (km/h)	
	S1	S2	S1	S2	S1	S2
2020	113,2	96,3	1,42	1,36	23	24
2025	132,8	106,8	1,33	1,35	21	23

Tabel 4. Analiza comparativă a scenariilor, parametri de trafic, 2020/2025

După cum se observă, pentru ambele perioade de prognoză, Scenariul 2 conduce la o îmbunătățire a tuturor parametrilor de trafic, față de Scenariul 1. Acest lucru se datorează reducerii numărului de vehicule private, datorită orientării locuitorilor spre deplasările cu tramvaiul troleibuzul.

Analiza comparativă a cererii de transport

Pe lângă efectele asupra deplasărilor cu vehiculul privat, în analiza comparativă trebuie introduse prognozele referitoare la caracteristicile deplasării cu transportul public, cu bicicleta și pietonale, precum și efectul implementării scenariilor propuse asupra nivelului de emisii de gaze de seră. Totodată, este necesară compararea compoziției modale a deplasărilor, pentru evaluarea evoluției cotei modale a transportului public, în special, dar și a deplasărilor cu bicicleta și pietonale.

Pornind de la prognozele realizate în PMUD în ceea ce privește indicele de motorizare, evoluția populației și cererea de transport public și ținând cont de măsurile prevăzute a fi implementate prin scenariul propus și ipotezele descrise anterior, au fost obținute rezultatele prezentate mai jos.

Tabel 5. Parcursul total al vehiculelor, 2017 / 2020 / 2025

An referință	2017	
Parametru	S1	S2
Parcursul total al vehiculelor (veh x km)	898.903	898.903
		3

An prognoză	2020	
Parametru	S1	S2
Parcursul total al vehiculelor (veh x km)	1.022.849	958.430
An prognoză	2025	
Parametru	S1	S2
Parcursul total al vehiculelor (veh x km)	1.229.424	965.893

Tabel 6. Deplasări și/sau pasageri cu transportul public, 2017 / 2020 / 2025

An referință	2017	
Parametru	S1	S2
Deplasări și/sau pasageri cu transportul public	216.992	216.992
An prognoză	2020	
Parametru	S1	S2
Deplasări și/sau pasageri cu transportul public	227.684	236.835
An prognoză	2025	
Parametru	S1	S2
Deplasări și/sau pasageri cu transportul public	245.504	279.818

Tabel 7. Emisii gaze cu efect de seră, 2017 / 2020 / 2025

An referință	2017	
Parametru	S1	S2
CO ₂ echiv (tone/zi)	252	252
CO ₂ (tone/zi)	240	240
N ₂ O (kg/zi)	18	18
CH ₄ (kg/zi)	38	38
An prognoză	2020	
Parametru	S1	S2
CO ₂ echiv (tone/zi)	268	258
CO ₂ (tone/zi)	255	246
N ₂ O (kg/zi)	19	18
CH ₄ (kg/zi)	40	38
An prognoză	2025	
Parametru	S1	S2
CO ₂ echiv (tone/zi)	290	256

CO2 (tone/zi)	277	244
N2O (kg/zi)	20	17
CH4 (kg/zi)	42	34

Din analiza tabelelor de mai sus, rezultă următoarele concluzii:

- Scenariul 2 conduce la o stimulare a utilizării transportului public, datorită creșterii vitezei comerciale, a reducerii timpului de călătorie și a creșterii confortului și siguranței călătoriei. Efectul comutării unor deplasări către tramvai sau troleibuz conduce la reducerea fluxurilor de trafic rutier, cu efecte pozitive vizibile asupra calității mediului, emisiile GES scăzând ca valoare încă din anul 2020, iar efectul devenind mai puternic până în 2025.

În ceea ce privește distribuția modală a deplasărilor, pentru anii de prognoză stabiliți, au rezultat următoarele valori:

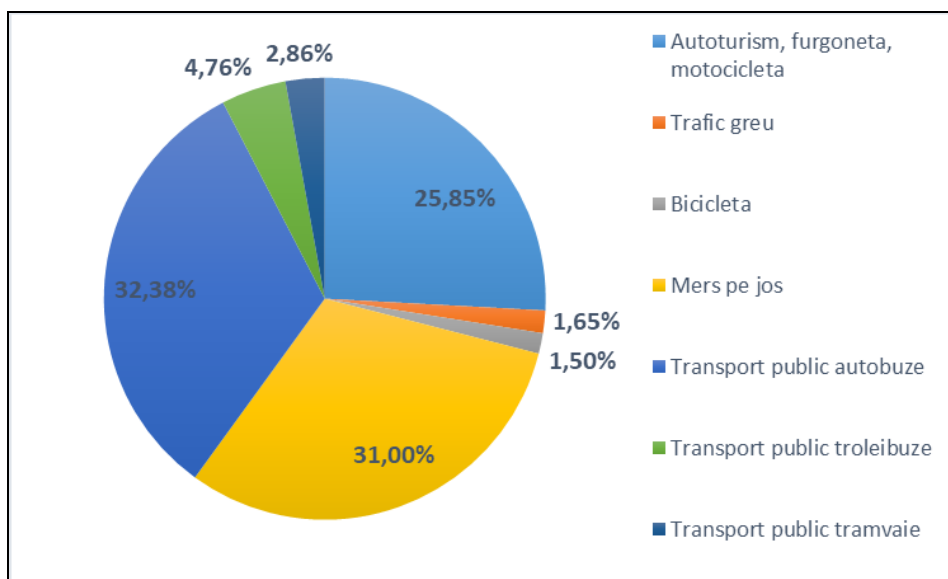


Fig. 1. Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 1, 2020

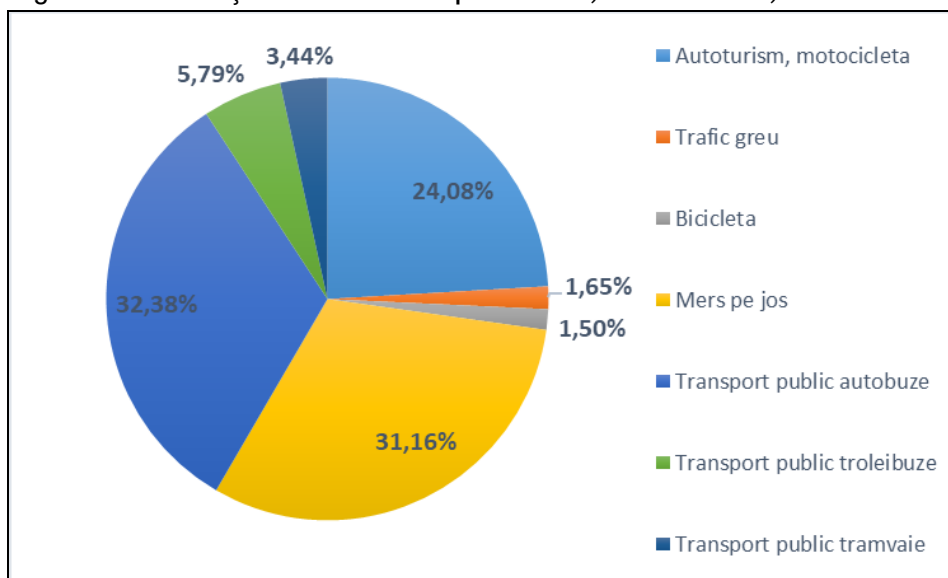


Fig. 2. Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 2, 2020

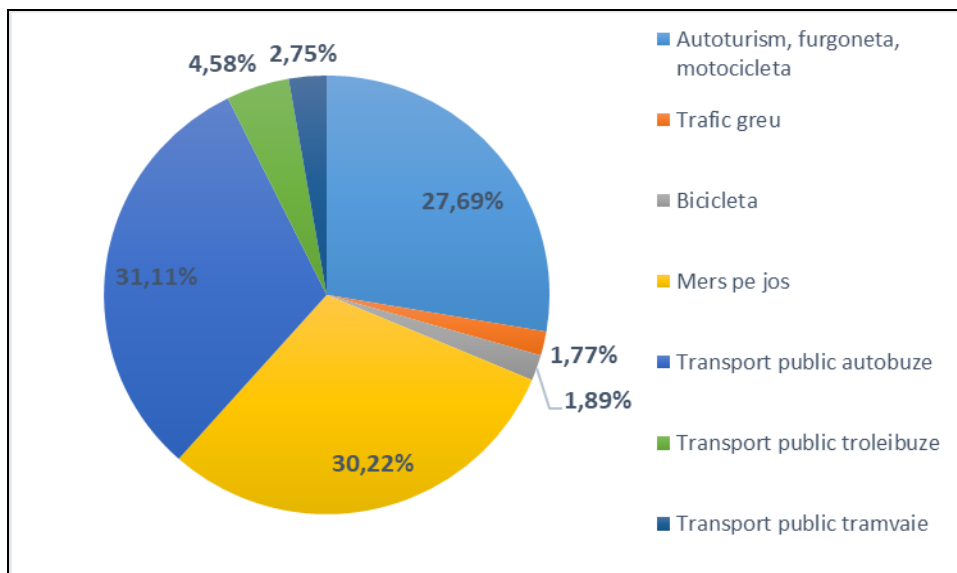


Fig. 3. Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 1, 2025

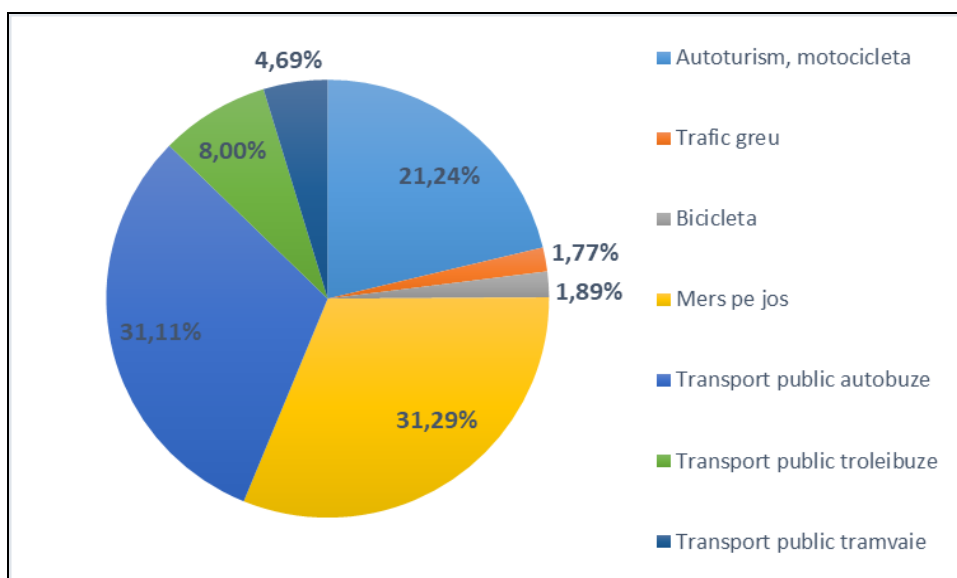


Fig. 4. Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 2, 2025

Din analiza graficelor se observă că în Scenariul 1, efectul lipsei unor măsuri sau proiecte care să stimuleze mobilitatea urbană durabilă conduce la scăderea procentului de utilizare al transportului public și al deplasărilor pietonale și la creșterea nivelului de utilizare al vehiculului propriu, efectul negativ fiind amplificat de faptul că procentele se aplică unui număr mai mare de deplasări.

Prin comparație, Scenariul 2 aduce îmbunătățiri substanțiale ale distribuției modale a deplasărilor, în sensul creșterii procentului de utilizare a transportului public și a deplasărilor pietonale, efectele fiind mult mai vizibile în anul 2025.

Concluzii.

În cadrul acestui capitol au fost analizate efectele implementării proiectului ACHIZIȚIONARE MIJLOACE DE TRANSPORT NEPOLUANTE (TRAMVAIE, TROLEIBUZE). Scopul implementării acestui proiect îl constituie promovarea mobilității urbane durabile în Municipiul Galați, prin creșterea accesibilității, atractivității și siguranței deplasărilor realizate prin utilizarea modurilor de transport durabile: transportul

public nepoluant – tramvaiul sau troleibuzul.

În acest sens au fost analizate 2 scenarii, respectiv „scenariul fără proiect” (Scenariul 1) și „scenariul cu proiect” (Scenariul 2), descrise detaliat în paragrafele anterioare.

Concluziile analizelor realizate sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel 8. Centralizarea rezultatelor analizei comparative

		Primul an de implementare a proiectului (anul de bază, 2017)	Primul an după finalizarea implementării proiectului (2020)	Ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (2025)
Parcursul total al vehiculelor (veh x km)				
	Scenariul 1	898.90 3	1.022.8 49	1.229.4 24
	Scenariul 2	898.90 3	958.430	965.89 3
Scăderea deplasărilor aferente transportului privat cu autoturismul				
Valoare	Scenariul 2	0	64.419	263.53 2
Procent îmbunătățire față de scenariul de referință	Scenariul 2	0%	6,3%	21,4%
Numărul de deplasări și/sau pasageri cu transportul public (depl.)				
	Scenariul 1	216.99 2	227.684	245.50 4
	Scenariul 2	216.99 2	236.835	279.81 8
Creșterea numărului de deplasări și/sau pasageri cu transportul public				
Valoare	Scenariul 2	0	9.150	34.314
Procent îmbunătățire față de scenariul de referință	Scenariul 2	0%	4,0%	14,0%
Numărul de deplasări nemotorizate: bicicleta și mers pe jos (depl.)				
	Scenariul 1	172.93 3	184.993	205.09 3
	Scenariul 2	172.93 3	185.908	211.95 6
Creșterea numărului de deplasări cu bicicleta și mers pe jos				
Valoare	Scenariul 2	0	915	6.863
Procent îmbunătățire față de scenariul de referință	Scenariul 2	0%	0,5%	3,3 %

Necesitatea achiziționării tramvaielor solicitate se mai justifică și prin luarea în considerare a următoarelor motivații:

a) depășirea gradului de utilizare.

Din datele înregistrate, rezulta ca depășirea gradului de utilizare a parcului de tramvaie este de 2,51 ori, iar numărul de tramvaie este de 39. Acestea sunt reprezentate în principal, de KT4D cu depășirea gradului de utilizare de 2,86 ori, ZGT4/6 cu depășirea gradului de utilizare de 2,28 ori și T4D cu depășirea gradului de utilizare de 2,85 ori. Uzura acestor tramvaie creează probleme în procesul de mentenanță curentă, dar și preventivă.

Pentru a putea asigura necesarul zilnic de tramvaie se fac eforturi deosebite, acestea menținându-se într-o stare tehnică și de confort (prin revizii tehnice periodice, reparații curente, reparații curente dezvoltate etc), care nu întotdeauna satisfac cerințele călătorilor referitoare la serviciul public de transport.

Structura și depășirea gradului de utilizare a parcului de vehicule la data de 31.01.2018 este prezentată în Anexa nr. 1 la prezentul studiu.

b) Situația cheltuielilor înregistrate la activitatea de transport public local realizată cu tramvaiele existente, pe tipuri de autovehicule este detaliată în Anexa nr. 2 (sursa Transurb SA).

Analizând cheltuielile aferente capitolului TRAMVAIE pentru anul 2017 facem următoarele detalieri:

- cheltuieli pentru energie electrică: 1.432.379,41 lei pentru 19 tramvaie ce au asigurat graficul de transport aprobat;

adica, $1.432.379,41 \text{ lei} : 19 = 75.388,39 \text{ lei / tramvai / an}$.

- cheltuieli materiale: 535.776,23 lei pentru 39 de tramvaie disponibile în flota;

adica, $535.776,23 : 39 = 13.738 \text{ lei / tramvai / an}$.

- cheltuieli materiale auxiliare: 11.990,29 lei pentru 39 de tramvaie disponibile în flota:

adica, $11.990,29 \text{ lei} : 39 = 307 \text{ lei / tramvai / an}$.

- cheltuieli cu piese de schimb 347.665,25 lei pentru 39 de tramvaie disponibile în flota;

adica, $347.665,25 \text{ lei} : 39 = 8.914 \text{ lei / tramvai / an}$.

Total cheltuieli / an pentru un tramvai din flota actuală este 98.348 lei

Deoarece în caietul de sarcini pentru achiziția a 8 TRAMVAIE NOI se solicită:

- parcursul mediu anual pentru un tramvai nou este de 60.000 de km/an;
- garanția de funcționare pentru un tramvai nou este de minimum 3 ani sau de minimum 200.000 de km;

- furnizorul va realiza pe costurile sale, un stoc de materiale, piese și agregate necesar pentru activitatea de remediere defectiuni inclusiv pentru garanția subansabilelor pe toată perioada garanției de funcționare;

- toate reperele și consumabilele necesare remedierii defectiunilor în termenul de garanție sunt în sarcina ofertantului și livrate pe cheltuiala acestuia la S.C. Transurb S.A. Galați.

- manopera pentru întreținerea zilnică, mentenanța zilnică, pentru

intretinerea si mentenanta planificata se face de personalul Transurb pe cheltuiala furnizorului.

Din cele 39 de tramvaie disponibile acum in flota, 19 tramvaie vor fi casate in urmasorii ani, ramanand 20 de tramvaie tip ZGT6, care impreuna cu cele 8 tramvaie noi vor asigura diagrama de transport, reparatiile planificate si eventualele reparatii accidentale pe doua ture de lucru zilnic pe parcursul celor 3 ani de garantie a celor 8 tramvaie noi.

c) Cresterea satisfactiei a călătorilor, in ceea ce priveste conditiile de transport

Din contactele directe cu călătorii in timpul monitorizării traseelor, extragem urmatoarele concluzii:

- dintre caracteristicile specifice ale transportului in comun de calatori (punctualitate, ritmicitate, confort, siguranta, informare), calatorii intervievati au apreciat ca principalele directii in care trebuie intervenit cu prioritate sunt punctualitatea, siguranta si confortul;

- din perspectiva calatorilor, rezultă necesitatea de a se achizitiona tramvaie noi, care sa confere calatorilor incredere si constientizarea starii de siguranta a calatoriei;

- deprecierea de perceptie a caracteristicii confort este cauzata de constientizarea publica a faptului ca s-ar impune optimizari ale conditiilor de deplasare referitoare la zgomot, iluminare, vibratiile caroseriei, accesibilitatea in salon, scaune mai confortabile, aerisire etc.

- adaptarea cu privire la accesul si transportul persoanelor cu dizabilitati;

Totodata trebuie mentionat ca in ultimii ani au crescut numarul de reclamatii din partea calatorilor. Reclamatii se refera la lipsa unui confort corespunzator, lipsa caldurii în mijloacele de transport iarna si a aerului conditionat vara, burdufuri rupte, geamuri/trape blocate, trepidații puternice

In consecinta, pentru buna derulare a serviciului public local și asigurarea unui nivel calitativ corespunzator pentru acest serviciu public, este necesara achizitionarea de tramvaie noi.

d. Impactul pozitiv asupra factorilor de mediu, prin dotarea parcului auto de transport in comun cu tramvaie noi

Oportunitatea acestui proiect deriva și din necesitatea adoptarii unor masuri care sa conducă la reducerea emisiilor de GES (gaze cu efect de sera) din sectorul transporturi. Așa cum prevede și Strategia Nationala a Romaniei privind Schimbarile Climatice 2013 - 2020, masurile necesare pentru sectorul transporturilor au in vedere reducerea emisiilor de GES așa cum sunt prezentate in capitolul 5 - Aspecte relevante ale starii actuale a mediului și ale evolutiei sale probabile din situatia neimplementarii Master Planului General de Transport, subcapitolul Schimbări climatice.

Modernizarea parcului auto de transport in comun in municipiul Galați are ca efecte principale:

- diminuarea efectelor negative a poluarii aerului asupra sanatatii populatiei

și a mediului, ca urmare a emisiilor de gaze de eșapament de la autoturisme, cu nivel de poluare foarte ridicat și menținerea nivelului emisiilor în limitele admise conform Legii nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător,

- îmbunătățirea valorii emisiilor pentru încadrarea în valorile limita admise la nivel european pentru aerul ambiental,

- sustine dezvoltarea durabila, sistemul de transport fiind eficient din punct de

vedere al consumului de energie, conservand rezervele naturale pentru generatiile viitoare prin consumul redus al noilor vehicule,

- creeaza conditii pentru adoptarea la scara marita a transportului public și reducerea transportului privat, cu efecte benefice atat asupra fluidizarii circulatiei in mediul urban cat i de reducerea impactului negativ asupra factorilor de mediu aer, apa, sol, biodiversitate.

6. Impactul asupra mediului

Consiliul Local al Municipiului Galați, are obligatia de a stabili si de a aplica strategia pe termen mediu si lung pentru extinderea, dezvoltarea si modernizarea serviciilor de transport public local de persoane, tinand seama de "planurile de urbanism si amenajare a teritoriului, de programele economico - sociale ale localității, precum si de folosirea mijloacelor de transport , consumuri energetice reduse si emisii minime de noxe.

În ceea ce privește domeniul transporturilor, principalul efect al fenomenului de

globalizare este corelatia dintre cresterea economica, cresterea transportului de marfuri și persoane.

Dezvoltarea transporturilor a urmat îndeaproape dezvoltarea economica mondiala, care a impus sporirea continua a volumului de marfuri transportate. Acest fapt a condus la creșterea numarului de vehicule rutiere de marfa, costuri adiționale, poluare, accidente și efecte sociale adverse.

Necesitatea decuplării creșterii economice de creșterea volumului de transport, în scopul obținerii în continuare a beneficiilor creșterii economice fara a avea însă efecte adverse, capata noi valente prin promovarea modurilor de transport, "prietenoase cu mediul" și mai sigure.

Logistica transporturilor se va dezvolta cu scopul de a reduce costurile, și în același timp, de a oferi servicii de calitate. Sistemul care poate atinge obiectivele dezvoltării durabile, poate stabili preturi corespunzatoare care sa reflecte adevaratele costuri ale diferitelor moduri de transport și poate asigura condiții competitive adecvate fata de toate modurile de transport.

În cadrul unei analize cost -beneficiu pot fi cuantificate urmatoarele categorii de

costuri și beneficii. Cateva exemple:

- Realizarea unei investiții atrage cheltuieli cu realizarea acesteia, insa cheltuielie de întreținere sau mentenanta sunt minime avand in vedere perioada de garantie ;

- Creșterea vitezei de rulare și/sau a punctualității transportului public (TP), confortul și siguranța ar reduce costurile TP, atrage mai mulți pasageri, ceea ce duce la creșterea veniturilor din TP. Aceasta poate atrage mai mulți utilizatori de mașini personale să utilizeze TP, ceea ce poate conduce la reducerea fluxului de automobile personale și reducerea impactului negativ asupra mediului;

- Întreținerea - Exploatarea - Viteza de deplasare - Distanța - Punctualitatea transportului public- Protecția mediului- Siguranța circulației-sunt elemente cheie ale analizei.

7.Reglementarea serviciilor de transport public local

Legislație internă

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate cu autobuze, este reglementat de următoarele acte normative:

Legea nr. 92 / 10 aprilie 2007, a serviciilor de transport public local cu modificările și completările ulterioare;

Ordinul nr. 353/23 noiembrie 2007, al M.I.R.A., pentru aplicare a Legii nr.92/2007;

Ordinul nr. 263 /6 decembrie 2007 al Președintelui A.N.R.S.C. privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;

Legea nr.51 /8 martie 2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare;

Ordinul nr.972 /3 octombrie 2007 al Ministrului Transporturilor privind aprobarea Regulamentului -cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini- cadru;

Ordinul nr.272 /12 decembrie 2007 al Președintelui A.N.R.S.C. pentru aprobarea Normelor- cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local.

Directive Europene

REGULAMENTUL (CE) NR. 1370/2007 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 23 octombrie 2007 Privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului

Directiva 2005/55/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 28 septembrie 2005, privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la măsurile care trebuie luate împotriva emisiilor de gaze și de particule poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin comprimare utilizate la vehicule și împotriva emisiilor de gaze poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin scânteie alimentate cu gaz sau cu gaz petrolier lichefiat utilizate la vehicule;

Regulamentul (UE) nr. 627/2014 al Comisiei din 12 iunie 2014, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 582/2011 pentru adaptarea acestuia la progresul tehnic în ceea ce privește monitorizarea particulelor în suspensie de către sistemul de

diagnosticare la bord Text cu relevanta pentru SEE;

Ordinul nr.152/558/1119/532 din 2008 al ministrului mediului și dezvoltării durabile, al ministrului transporturilor, al ministrului sănătății publice și al ministrului interioarelor și reformei administrative pentru aprobarea Ghidului privind adoptarea valorilor-limita și a modului de aplicare a acestora atunci când se elaborează planurile de acțiune, pentru indicatorii L zi și L noapte, în cazul zgomotului produs de traficul rutier pe drumurile principale și în aglomerări, traficul feroviar pe căile ferate principale și în aglomerări, traficul aerian pe aeroporturile mari și/sau urbane și pentru zgomotul produs în zonele de aglomerări unde se desfășoară activități industriale prevăzute în Anexa nr.1 la OUG 152/2005 privind prevenirea și controlul egrat al poluării, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.84/2006.

8. Valoarea estimată

Ținând cont de nevoia stringentă de înlocuire a parcului de tramvaie pentru transport public, se impune achiziționarea în regim de urgență a minim 8 tramvaie noi, prin alte forme de finanțare, valoarea estimativă a unui tramvai fiind de circa 1.260.000 Euro +TVA.

Municipiul Galați poate face această achiziție în perioada 2018 - 2019 prin accesarea de fonduri în cadrul apelului de proiecte POR/2017/4/4.1/1-Axa prioritară 4.

9. Concluzii

Ținând cont de necesitatea stringentă de înnoire a parcului de tramvaie și de încadrarea în indicatorii de performanță este necesară achiziția de tramvaie noi, acestea fiind cele care prezintă gradul cel mai mare de uzură și care la această dată sunt cele mai accesibile din punct de vedere al finanțării proiectului.

Mentionăm că tramvaiele au gradul de utilizare cel mai depășit din parcul auto (electric sau inventar), de peste 2,5 ori, conform datelor puse la dispoziție de Transurb. Ca urmare apreciem că se impune cu prioritate înlocuirea acestora. În depou sunt un număr de 39 de tramvaie cu problemele majore precizate mai sus. Înlocuirea acestora nu poate face, în momentul de față, obiectul investițiilor realizate cu fonduri proprii.

Totodată, facem precizarea că tramvaiele pot fi achiziționate prin Programul Operațional Regional 2014-2020, acesta fiind accesibil numai pentru mijloace de transport cu alimentare electrică, documentele strategice SIDU și PMUD aprobate prin HCL, având, prevăzute numai achiziția de tramvaie și troleibuze.

În vederea realizării transportului public de călători în municipiul Galați în condiții de siguranță și de calitate, concretizate prin: reducerea costurilor de întreținere și exploatare, reducerea imobilizărilor provenite din cauze tehnice, creșterea confortului și siguranței pentru călători, precum și protecția asupra mediului înconjurător, a vieții de ansamblu a comunității gălățene, supunem spre aprobare Studiul de Oportunitate privind achiziția a 8 tramvaie noi pentru transportul public urban, care să corespundă cerințelor și normativelor în vigoare.

Președinte de ședință,

Anexa nr.1 la Studiul de Oportunitate

Structura Parcul Inventar al mijloacelor de transport persoane al Transurb SA

Autobuze

Nr. crt	Tip autobuz	Buc.	Locuri / bucata	Durata normala / bucata		Depășirea gradului de utilizare
				ANI	LUNI	
1	DAF B 96	24	91	8	96	2,50
2	DAF B 96	6	91	8	96	2,12
3	DAF B 96	2	91	8	96	2,00
4	DAF SB 200	40	74	8	96	1,87
5	DAF SB 250	5	85	8	96	2,25
6	DAF SB 250	4	87	8	96	2,12
7	DAF SB 250	7	91	8	96	2,00
8	DAF SB 250	23	93	8	96	1,87
9	MAZ	29	106	8	96	1,25

Troleibuze

Nr. crt	Tip autobuz	Buc.	Locuri / bucata	Durata normala / bucata		Depășirea gradului de utilizare
				ANI	LUNI	
1	T 415	2	102	8	96	2,25
2	MAZ	10	103	8	96	1,25
3	SKODA	14	91	8	96	0,02

Tramvaie

Nr. crt .	Tip autobuz	Buc.	Locuri / bucata	Durata normala / bucata		Depășirea gradului de utilizare
				ANI	LUNI	
1	KT 4D	16	160	14	168	2,85
2	T 4D	1	110	14	168	2,85
3	ZGT4/6	25	146	14	168	2,28

Anexa nr. 2 la Studiul de Oportunitate

Nr. crt.	ELEMENTUL DE CHELTUIALĂ	UM	AUTOBUZE	TRAMVAI	TROLEIBUZ
I	Cheltuieli materiale, din care:	lei	22.375.139,58	3.611.440,17	925.839,95
	-combustibil	lei	12.684.183,60	118.576,08	19.763,65
	-piese schimb, material auxiliare	lei	3.380.781,72	895.431,77	210.058,36
	-cheltuieli reparatii	lei	70.076,80	56.714,29	3.997,85
	-alte cheltuieli de exploatare	lei	6.240.097,48	2.540.718,03	692.020,09
II	Cheltuieli cu salariile	lei	27.491.621,28	10.656.690,73	1.809.832,85
III	Cheltuieli Totale	lei	49.866.760,86	14.268.130,90	2.735.672,80
IV	Parcurs Total	km	7.553.498,39	1.466.164,10	454.653,07

Anexa nr. 3 la Studiul de Oportunitate

Indicatori de performanta ai serviciului si modalitatea de calcul al penalitatilor

Nr. Crt.	Indicatori		Descriere mod de calcul, pentru un trimestru	Mod	Parametru			Pondere criteriu	Exemplu valori ale parametrilor, calculate pe baza raportului operatorului	Valori de calcul malus	Incalcare majora	Retinere din garantia pe trimestru de:
					U.M.	Nivel acceptat, fara penalizari	Nivel maxim permis					
1	Curse anulate sau neregulate		(curse anulate sau neregulate/ total curse incluse in Programul de Transport) x 100	tramvai	%	5	10	5,00%		0		0,00
				autobuz	%	5	10	5,00%		0		0,00
				troleibuz	%	5	10	5,00%		0		0,00
2	Trasee anulate pentru o perioada de mai mult de 24 de ore		? (lungimea traseelor anulate x zile de anulare)/ lungimea totala a traseului x 365	tramvai	%	0,5	2	2,00%		0		0,00
				autobuz	%	0,2	1	2,00%		0		0,00
				troleibuz	%	0,2	1	2,00%		0		0,00
3	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2		Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2	tramvai	Nr.	3000	5000	8,00%		0		0,00
				autobuz	Nr.	1000	2000	8,00%		0		0,00
				troleibuz	Nr.	1000	2000	8,00%		0		0,00
4	Respectarea Planului de Servicii		(? parc planificat - ? parc utilizat) / (? parc planificat) x 100	tramvai	%	5	10	4,00%		0		0,00
				autobuz	%	5	10	4,00%		0		0,00
				troleibuz	%	5	10	4,00%		0		0,00
5	Plangeri de la pasageri	Plangeri fundamentate	Nr. Plangeri fundamentate inregistrate	toate	Nr.	5	100	1,00%		0		0,00
		Plangeri rezolvate	Nr. Plangeri fundamentate rezolvate in termen legal	toate	Nr.	3	94	1,00%				
		Plangeri nerezolvate	Nr. Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal	toate	Nr.	2	6	1,00%		0		0,00
6	Protectia mediului	Respectarea standardelor de poluare EURO 2 si EURO 3	Numar vehicule care nu respecta normele Euro 2 si Euro 3 raportat la numarul de vehicule impus in Programul de Transport	autobuz	%	20	40	3,00%		0		0,00
7	Vehicule	Vechimea medie a vehiculelor	Vechimea medie a vehiculelor	tramvai	ani	40	45	4,00%		0		0,00
				autobuz	ani	15	18	4,00%		0		0,00
				troleibuz	ani	10	12	4,00%		0		0,00
		Cerinte de confort	Numarul vehiculelor neincadrate in clasa I și II de confort/ numarul total de vehicule incluse in Programul de Transport	autobuz	%	10	50	4,00%		0		0,00
8	Penalitati platite		Cuantumul penalitatilor platite de catre operatorul de transport/ transportatorul autorizat, pentru nerespectarea standardelor de transport de calitate si mediu	toate	lei	5000	10000	1,00%		0		0,00
9	Respectarea prevederilor legale		Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit	toate	No.	20	100	10,00%		0		0,00
10	Accidente de trafic		Numarul accidentelor in trafic din vina personalului propriu al Operatorului	toate	No.	5	30	4,00%		0		0,00
11	Indicele de Satisfactie a Pasagerilor		Respectarea nivelului minim impus	toate	No.	7,50	7,00	6,00%		0		0,00
					Total pondere criterii			100,00%	TOTAL	Incalcari majore	0	
										Retinere trimestriala din garantia anuala		0,00