

H O T Ă R Ă R E A nr. 490

din 30.08.2018

pentru modificarea și completarea H.C.L. nr. 58/27.02.2014 privind aprobarea achiziționării a 14 troleibuze noi, cu modificările și completările ulterioare

Inițiator: Primarul Municipiului Galați, Ionuț-Florin Pucleanu

Numărul și data depunerii proiectului de hotărâre: 516/24.08.2018

Consiliul Local al Municipiului Galați, întrunit în ședință ordinară, în data de 30.08.2018;

Având în vedere expunerea de motive nr. 70418/24.08.2018 a inițiatorului - Primarul Municipiului Galați, Ionuț-Florin Pucleanu;

Având în vedere raportul de specialitate nr. 70420/24.08.2018 al Direcției 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 dispozițiile Ordinului de Ministru nr. 5212/02.07.2018 care aprobă "Ghidul Solicitantului – Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelului de proiecte cu numărul POR/2018/4/4.1/2/proiecte nefinalizate;

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

Având în vedere dispozițiile art. 44, alin. (1) din Legea 273/2006 privind finanțele publice locale, 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 modifică titlul H.C.L. nr. 58/27.02.2014 privind aprobarea achiziționării a 14 troleibuze noi, cu modificările și completările ulterioare și va avea următorul cuprins:

”H.C.L. nr. 58/27.02.2014 privind aprobarea Studiului de Oportunitate și a indicatorilor tehnico-economici privind achiziționarea a 17 troleibuze”

Art. 2 – Se modifică anexa la H.C.L. nr. 58/27.02.2014, cu modificările și completările ulterioare, conform anexei 1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 3 - Se completează H.C.L. nr. 58/27.02.2014, cu modificările și completările ulterioare, cu anexa 2 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 4 – Primarul municipiului Galați se împuternicește cu ducerea la îndeplinire a prevederilor acestei hotărâri.

Art. 5 – Secretarul municipiului Galați va asigura transmiterea și publicarea prezentei hotărâri.

Președinte de ședință,

*Contrasemnează,
Secretarul Municipiului Galați,*

Privind modificarea si completarea HCL nr. 58/2014 privind aprobarea achizitionarii a 14 troleibuze noi

Transportul public local de persoane trebuie sa fie benefic pentru marea majoritate a populatiei si pentru unele categorii defavorizate, tineri, batrani, persoane cu dizabilitati, oameni cu venituri modeste, care nu isi pot permite financiar transportul privat, individual sau nu au capacitatea sa il utilizeze.

Confortul cerut de publicul calator este asigurat prin spatii de trecere largi, sisteme automate de comanda, de pornire si de franare lina.

Sub aspect economic, la aceste troleibuze se face recuperarea energiei electrice pentru regimul de franare, care poate fi utilizata de către consumatori auxiliari ai troleibuzului sau de alte troleibuze aflate în circulație pe sectorul respectiv.

Prin H.C.L. nr. 58/2014 a fost aprobată achizitionarea a 14 troleibuze noi.

Ca urmare a reanalizei prețurilor utilizate de piata s-au stabilit noi indicatori economici.

Urmare a economiilor realizate în cadrul Proiectului de Reabilitare a Infrastructurii Urbane cu finanțare din împrumut BERD, numărul troleibuzelor achiziționate se suplimentează cu 3 troleibuze, totalul vehiculelor achiziționate fiind de 17.

Valoarea investitiei : **32.000.000 lei fara TVA**

39.680.000 lei cu TVA

Sursa de finantare: buget local, BERD

Președinte de ședință,

STUDIU DE OPORTUNITATE

Privind achiziționarea a 17 troleibuze noi,

1. Obiectul și scopul studiului

Obiectul prezentei documentații îl constituie analizarea oportunității achiziționării de către Municipiul Galați de mijloace de transport nepoluante (17 troleibuze noi), în vederea înnoirii și completării parcului auto existent al operatorului 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 Consiliului 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 tramvaie, 12 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 vehicule noi.

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 timpi lungi de așteptare în stații și pune în pericol siguranța pasagerilor.

Cele mai vechi troleibuze sunt 2 Ikarus din anul 2000 și 10 MAZ-uri din 2008.

3. Infrastructura

Începând cu anul 2018 s-a demarat modernizarea infrastructurii (cablul de contact) sistemului de transport cu troleibuzul. S-au înlocuit anul acesta 12.522 m de fir contact, urmând ca operațiunea să continue în anii următori

4. Oportunitatea investiției

În stabilirea unei politici de transport se consideră 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 (electrice);
- Autoritățile publice și instituțiile 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 calității 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 momentul de față consumul mediu al troleibuzelor (Ikarus și Maz) este de aproximativ 2,4 kwh. Prin caietul de sarcini, noile troleibuze vor avea un consum de maxim 1,4 kwh. O reducere de 45 – 50% a consumului mediu prin achiziția noilor troleibuze, ar conduce la o economie de circa 450.000 lei/an (0,5 lei/kWh) la 900.000 km estimați a fi parcurși.

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

atrage 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 că serviciul oferit este de calitate și servește exigențele pasagerilor.

Totodată, în mod complementar, se reduce și cheltuiala cu reparațiile și imobilizările. În acest sens, considerăm că reducerea va fi de cca. 90 %, avându-se în vedere executarea proceselor tehnologice și reparațiile curente la parcul aflat în exploatare, adică economia lunară ar fi de cca. 850.000 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 menționat faptul că înnoirea parcului de troleibuze va avea multe influențe pozitive, astfel:

Crește atractivitatea serviciului public de transport în comun de persoane, în defavoarea folosirii autoturismelor personale, fapt care generează scăderea poluării generale, decongestionarea arterelor principale din municipiul Galați și implicit scăderea riscului de implicare în evenimente rutiere;

Creșterea satisfacției pasagerilor, atât prin confortul sporit oferit pe durata deplasării, cât și prin scurtarea duratei călătoriei;

Scad cheltuielile de exploatare, atât prin reducerea cheltuielilor materiale aferente reparațiilor și mentenanței, cât și prin reducerea cheltuielilor salariale generate de scăderea volumului de muncă din atelierele de reparații-întreținere;

La încheierea exercițiului financiar, scăderea cheltuielii de producție va determina reducerea efortului bugetar local, în sensul că va scădea sau se va elimina necesitatea de a acoperi diferența dintre cheltuială și venit, potrivit prevederilor contractului de delegare a gestiunii încheiat între Primăria Municipiului Galați și Transurb SA.

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

La această dată este deschis apelul de proiecte *POR/2018/4/4.1/2/proiecte nefinalizate, Axa Prioritară 4, Prioritatea de Investiții 4e, Obiectivul Specific 4.1 - Reducerea Emisiilor De Carbon În Municipiile Reședință De Județ Prin Investiții Bazate Pe Planurile De Mobilitate Urbană Durabilă*, care permite accesarea fondurilor structurale în vederea realizării de investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban (local/zonal) de călători.

Prin aceste activități se urmărește îmbunătățirea transportului public local/zonal de călători, asigurarea condițiilor pentru creșterea calității, frecvenței și a eficienței acestuia, cu impact asupra reducerii utilizării autoturismelor personale și a emisiilor de echivalent CO₂.

1. Achiziționarea de vehicule noi, doar dacă solicitantul de finanțare/liderul de parteneriat deține un sistem de transport public de călători cu troleibuzul funcțional în momentul depunerii Cererii de Finanțare.

2. Modernizarea troleibuzelor, doar dacă solicitantul de finanțare/liderul de parteneriat deține un sistem de transport public de călători cu troleibuzul funcțional în momentul depunerii Cererii de Finanțare.

3. Pregătirea infrastructurii de transport, respectiv:

- achiziționarea și instalarea unor echipamente de reîncărcare a autovehiculelor electrice și hibride;

- să fie luate în calcul viteza și timpul de încărcare;
- construirea/modernizarea/reabilitarea depourilor aferente transportului public, inclusiv infrastructura tehnică aferentă;
- pregătirea rețelei de distribuție și alimentare cu GNC și GNL

5. Necesitatea investiției

Pentru desfășurarea activității de transport troleibuze din flota companiei sunt rt local în conformitate cu structura rețelei de transport cu o lungime de aproximativ 555,43 km (autobuze, troleibuze și tramvaie) și a Programelor de circulație aprobate de către UAT Municipiul Galați, Transurb SA dispune de un parc auto variat și folosește mijloace de transport auto și electrice precum autobuze, troleibuze și tramvaie, structura și starea tehnică a acestora fiind sintetizată conform Anexei nr.1 la prezentul studiu.

Activitatea de transport desfășurată de către Transurb SA este reflectată de realizarea programului de transport cu autobuze, troleibuze și tramvaie.

Având în vedere analiza valorilor raportate de către Transurb SA privind gradul de îndeplinire a indicatorilor de performanță, realizați în anii 2016 și 2017, la activitatea de transport public local de persoane prin curse regulate, precum și analiza situației actuale privind structura și componenta parcului auto, este evidentă depășirea gradului de utilizare a mijloacelor de transport (depășirea gradului de utilizare a troleibuzelor peste 2,0 ori).

Datele menționate se pot observa în Anexa nr 1 conținând informații puse la dispoziție de către Transurb SA.

Din cele mai sus expuse, rezultă necesitatea reînnoirii parcului de mijloace de transport, ceea ce va asigura condiții de transport în siguranță și confortul utilizatorilor acestui serviciu.

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

Din raportările aferente anului 2016 se remarcă un număr de peste 80% de mijloace de transport cu o vechime mai mare de 10 ani, ceea ce implică nerespectarea valorii indicatorului respectiv.

În cazul în care se vor achiziționa troleibuze noi, se va putea respecta indicatorul de performanță nr. 7 (referitor la vechimea mijloacelor de transport) din anexa nr. 3 la prezentul Studiu, respectiv anexa 5 la "Contractul de delegare a gestiunii".

În baza legii 92/2007 autoritățile administrației publice au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public local, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

Pentru asigurarea unei activități de transport cat mai performante, bazată pe criterii economice și tehnice care să asigure un grad de confort ridicat precum și respectarea normelor de protecție a mediului, pentru înregistrarea unor cheltuieli de exploatare cât mai reduse și care să vină în completarea ultimelor reglementări europene în acest sens, trebuie îndeplinite anumite cerințe din punct de vedere tehnic și al nivelului de dotări de către un mijloc de transport persoane, cum ar fi:

- Capacitatea de transport- minim 9 locuri;

- Caroseria și structura de rezistență confecționate din materiale rezistente la coroziune și diferențe de temperatură, asamblate în variante modulare ușor de înlocuit, atât la exterior cât și la interior în salonul călători;

- Dotări de confort de ultimă generație (sisteme de climatizare automate, sisteme audio video de informare, sisteme de taxare și localizare electronice interactive cu software de management transport);

- Propulsor cu un raport echilibrat privind puterea dezvoltată astfel încât să corespundă configurației rețelei de transport actuale și viitoare;

- Să dispună de dotare specifică necesară accesului și transportului persoanelor cu dizabilități.

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 (troleibuze), 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:

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 troleibuze 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, Municipiul Galați. Anii de prognoză

An	2017	2020	2025
Indice motorizare	285	316	375

Tabel 3. Prognoza evoluției numărului de deplasări, Municipiul 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 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 indicii 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
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
CO2echiv (tone/zi)	252	252
CO2 (tone/zi)	240	240
N2O (kg/zi)	18	18
CH4 (kg/zi)	38	38
An prognoză	2020	
Parametru	S1	S2
CO2echiv (tone/zi)	268	258
CO2 (tone/zi)	255	246
N2O (kg/zi)	19	18
CH4 (kg/zi)	40	38
An prognoză	2025	
Parametru	S1	S2
CO2echiv (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:

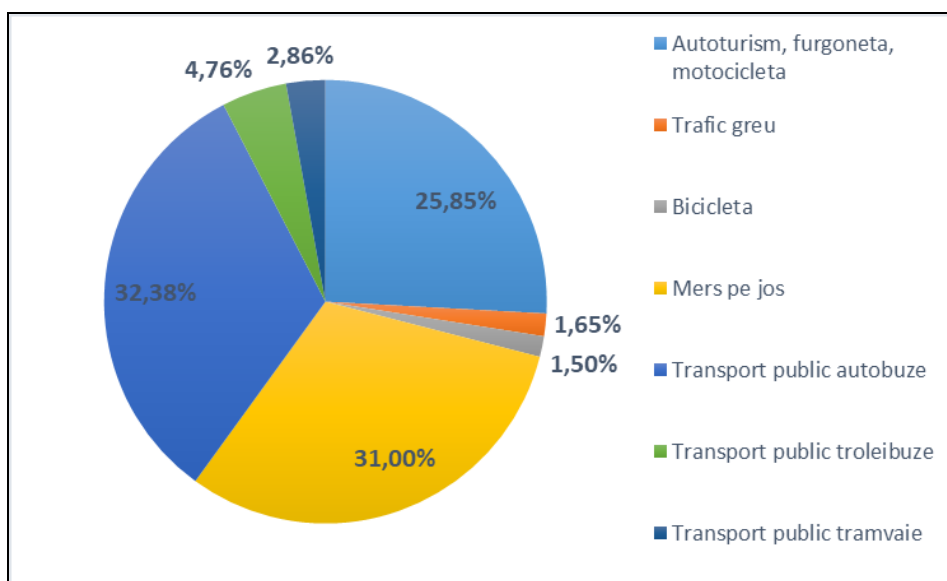


Fig. 1. Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 1, 2020

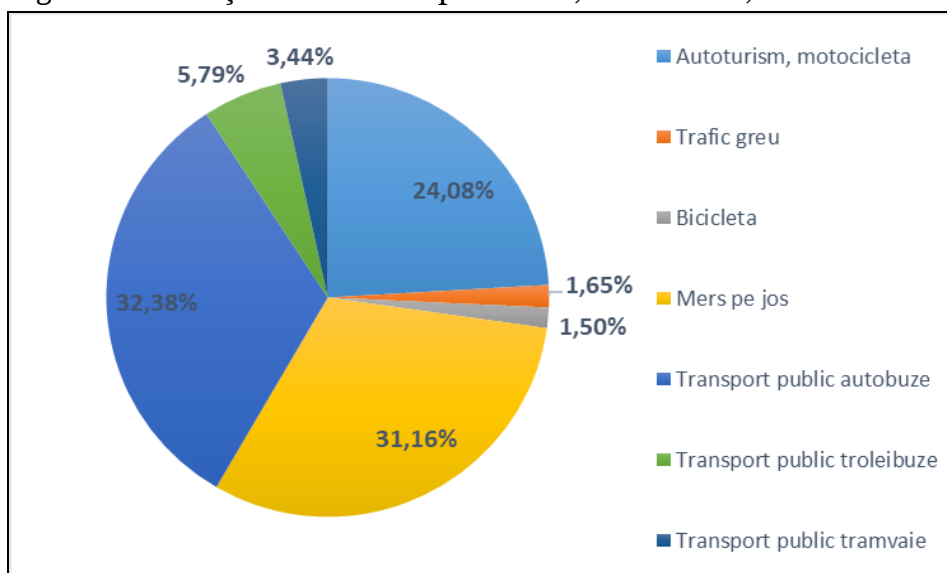


Fig. 2. Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 2, 2020

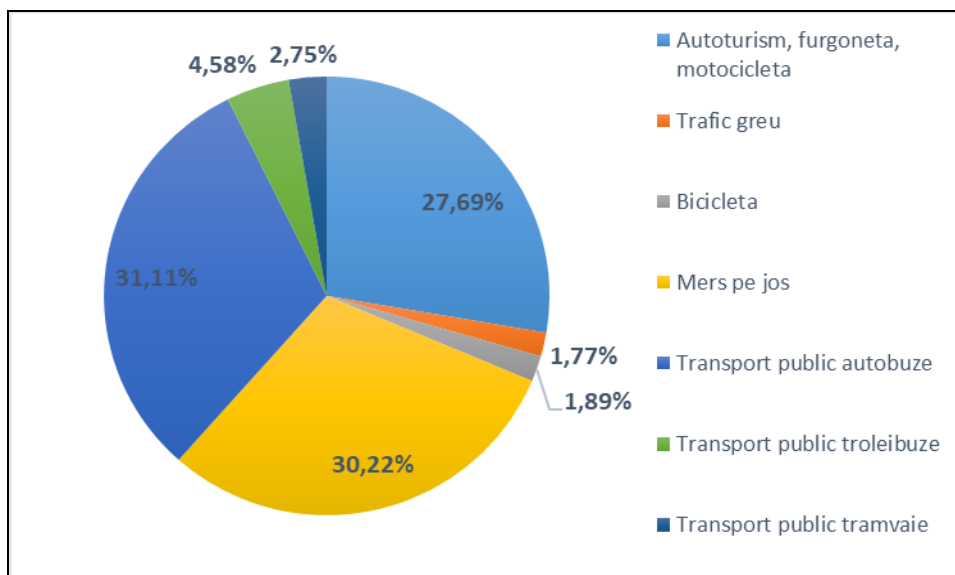


Fig. 3. Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 1, 2025

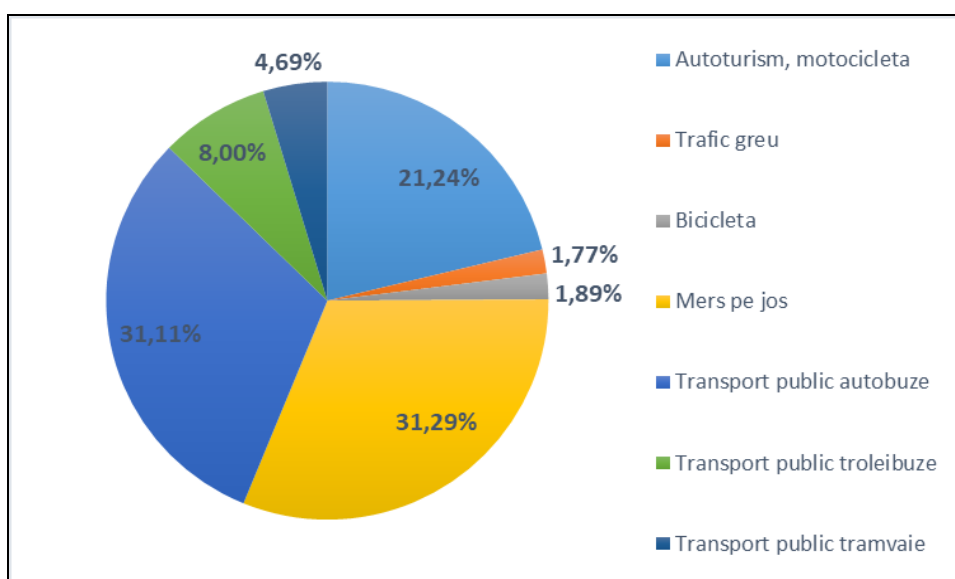


Fig. 4. Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 2, 2025

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 (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	898.9 03	1.022.8 49	1.229. 424
	Scenariul 2	898.9 03	958.43 0	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	216.9 92	227.68 4	245.50 4
	Scenariul 2	216.9 92	236.83 5	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	185.90 8	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 troleibuzelor solicitate se mai justifică și prin luarea în

considerare a următoarelor motive:

Depășirea gradului de utilizare.

Din datele înregistrate, rezultă că depășirea gradului de utilizare a parcului de troleibuze este de 2,0 ori, iar numărul de troleibuze este de 12.

Pentru a putea asigura necesarul zilnic de troleibuze se fac eforturi deosebite, acestea menținându-se într-o stare tehnică și de confort (prin revizii tehnice periodice, reparatii curente, reparații curente dezvoltate etc), care nu întotdeauna satisfac cerintele 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.

Creșterea satisfacției călătorilor, în ceea ce privește condițiile de transport

Din contactele directe cu călătorii în timpul monitorizării traseelor, extragem următoarele concluzii:

- dintre caracteristicile specifice ale transportului în comun de călători (punctualitate, ritmicitate, confort, siguranță, informare), călătorii intervievați au apreciat că principalele direcții în care trebuie intervenit cu prioritate sunt punctualitatea, siguranță și confortul;

- din perspectiva calatorilor, rezultă necesitatea de a se achiziționa troleibuze noi, care să confere călătorilor încredere și conștientizarea stării de siguranță a călătoriei;

- deprecierea de percepție a caracteristicii confort este cauzată de conștientizarea publică a faptului că s-ar impune optimizări ale condițiilor de deplasare referitoare la zgomot, iluminare, vibrațiile caroseriei, accesibilitatea în salon, scaune mai confortabile, aerisire etc.

- adaptarea cu privire la accesul și transportul persoanelor cu dizabilități;

Totodată trebuie menționat că în ultimii ani a crescut numărul de reclamații din partea călătorilor. Reclamațiile se referă la lipsa unui confort corespunzător, lipsa căldurii în mijloacele de transport iarna și a aerului condiționat vara, burdufuri rupte, geamuri/trape blocate, trepidații puternice

În consecință, pentru buna derulare a serviciului public local și asigurarea unui nivel calitativ corespunzător pentru acest serviciu public, este necesară achiziționarea de troleibuze noi.

Impactul pozitiv asupra factorilor de mediu, prin dotarea parcului auto de transport în comun cu troleibuze noi

Oportunitatea acestui proiect derivă și din necesitatea adoptării unor măsuri care să conducă la reducerea emisiilor de GES (gaze cu efect de seră) din sectorul transporturi. Așa cum prevede și Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013 - 2020, măsurile necesare pentru sectorul transporturilor au în vedere reducerea emisiilor de GES așa cum sunt prezentate în capitolul 5 - Aspecte relevante ale stării actuale a mediului și ale evoluției sale probabile din situația neimplementării Master Planului General de Transport, subcapitolul Schimbări climatice.

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

- diminuarea efectelor negative a poluării aerului asupra sănătății populației 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 limită admise la nivel european pentru aerul ambiental,

- susține dezvoltarea durabilă, sistemul de transport fiind eficient din punct de vedere al consumului de energie, conservând rezervele naturale pentru generațiile viitoare prin consumul redus al noilor vehicule,

- creează condiții pentru adoptarea la scară mărită a transportului public și reducerea transportului privat, cu efecte benefice atât asupra fluidizării circulației în mediul urban cât și de reducerea impactului negativ asupra factorilor de mediu: aer, apă, sol, biodiversitate.

6. Impactul asupra mediului

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

În ceea ce privește domeniul transporturilor, principalul efect al fenomenului de globalizare este corelația dintre creșterea economică, creșterea transportului de mărfuri și persoane.

Dezvoltarea transporturilor a urmat îndeaproape dezvoltarea economică mondială, care a impus sporirea continuă a volumului de mărfuri transportate. Acest fapt a condus la creșterea numărului de vehicule rutiere de marfă, 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 fără a avea însă efecte adverse, căpăta noi valențe 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 corespunzătoare care să reflecte adevăratele costuri ale diferitelor moduri de transport și poate asigura condiții competitive adecvate față de toate modurile de transport.

În cadrul unei analize cost -beneficiu pot fi cuantificate următoarele categorii de costuri și beneficii. Câteva exemple:

- Realizarea unei investiții atrage cheltuieli cu realizarea acesteia, însă cheltuielile de întreținere sau mentenanță sunt minime având în vedere perioada de garanție ;

- 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 Ministrului Internelor și Reformei Administrative, pentru aprobarea normelor de aplicare a Legii nr.92/2007;

Ordinul nr. 263 /6 decembrie 2007 a 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 Internelor și Reformei Administrative pentru aprobarea *Ghidului privind adoptarea valorilor-limită 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 integrat 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 troleibuze pentru transport public, se impune achiziționarea în regim de urgență a unui număr de 17 troleibuze noi, prin diferite forme de finanțare, valoarea estimată a unui troleibuz fiind de circa 500.000 Euro cu TVA.

9. Concluzii

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

Menționăm că troleibuzele au gradului de utilizare depășit de peste 2,0 ori, conform datelor puse la dispoziție de Transurb. Ca urmare apreciem că se impune cu prioritate înlocuirea acestora. În garaj sunt un număr de 12 troleibuze cu probleme majore precizate mai sus. Înlocuirea acestora nu poate face, în momentul de față, obiectul investițiilor realizate cu fonduri proprii.

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 17 troleibuze noi pentru transportul public urban, care să corespundă cerințelor și normativelor în vigoare.

Președinte de ședință,

**Structura Parcul Inventar al mijloacelor de transport persoane
al Transurb SA**

Autobuze

Nr · crt	Tip autobuz	Buc.	Locuri <i>I</i> bucata	Durata normala <i>I</i> 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 <i>I</i> bucata	Durata normala <i>I</i> bucata		Depășirea gradului de utilizare
				ANI	LUNI	
1	T 415	2	102	8	96	2,25
2	MAZ	10	103	8	96	1,25

Tramvaie

Nr · crt ·	Tip autobuz	Buc.	Locuri <i>I</i> bucata	Durata normala <i>I</i> 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	AUTOBUZ E	TRAMVAI	TROLEIB UZ
I	Cheltuieli materiale, din care:	lei	22.375.139, 58	3.611.440,1 7	925.839,95
	-combustibil	lei	12.684.183,6 0	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	2.735.672,8 0
IV	Parcurs Total	km	7.553.498,3 9	1.466.164,1 0	454.653,07

Anexa nr. 3 la Studiul de oportunitate

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 trimestrială din garantia anuală		0,00