ROMÂNIA
JUDEŢUL GALAŢI
MUNICIPIUL GALAŢI
CONSILIUL LOCAL

H O T Ă R Â R E A nr. 136
din 23.03.2023

pentru aprobarea „Strategiei privind transportul public în Municipiul Galaţi pentru perioada 2021-2027”

Iniţiator: Primarul Municipiului Galaţi, Ionuţ-Florin Pucheanu
Numărul şi data depunerii proiectului de hotărâre: 17/18.01.2023

Consiliul Local al Municipiului Galaţi, întrunit în şedinţă ordinară în data de 23.03.2023;

Având în vedere referatul de aprobare nr. 11998/18.01.2023, al iniţiatorului-Primarul Municipiului Galaţi, Ionuţ-Florin Pucheanu;

Având în vedere raportul de specialitate nr. 12000/18.01.2023, al Direcţiei Servicii Comunitare de Utilităţi Publice;

Având în vedere avizul Comisiei pentru servicii publice, gospodărie comunală, comerţ si privatizare;

Având în vedere avizul Comisiei juridice, de administraţie publică, drepturi şi libertăţi cetăţeneşti, relaţii cu cetăţenii şi apărarea ordinii publice;

Având în vedere dispoziţiile art. 1, alin. (2), lit. h), art. 3, alin. (1), art. 8, alin. (3), lit. a), art. 9, alin. (1), lit. b), art. 32, alin. (1) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publice, republicată, cu modificările şi completările ulterioare;

Având în vedere dispoziţiile art. 1, alin. (3), alin. (4), art. 16, alin. (2), art. 28, alin. (2) din Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unităţile administrativ-teritoriale, cu modificările şi completările ulterioare;

Având în vedere dispoziţiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători şi de abrogare a Regulamentelor (CCE) nr. 1191/69 şi 1107/70 ale Consiliului;

Având în vedere dispoziţiile art. 129, alin. (1), alin. (2), lit. d), alin. (7), lit. n) din Ordonanţa de Urgenţă a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ, cu modificările şi completările ulterioare;

În temeiul art. 139, alin. (1) din Ordonanţa de Urgenţă a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările şi completările ulterioare,

H O T Ă R Ă Ş T E:

***Art. 1** – Se aprobă „Strategia privind transportul public în Municipiul Galaţi pentru perioada 2021-2027", prevăzută în Anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre;*

***Art. 2** – Primarul Municipiului Galaţi se împuterniceşte cu ducerea la îndeplinire a prevederilor prezentei hotărâri;*

Art. 3 – *Secretarul General al Municipiului Galaţi va asigura transmiterea şi publicitatea prezentei hotărâri.*

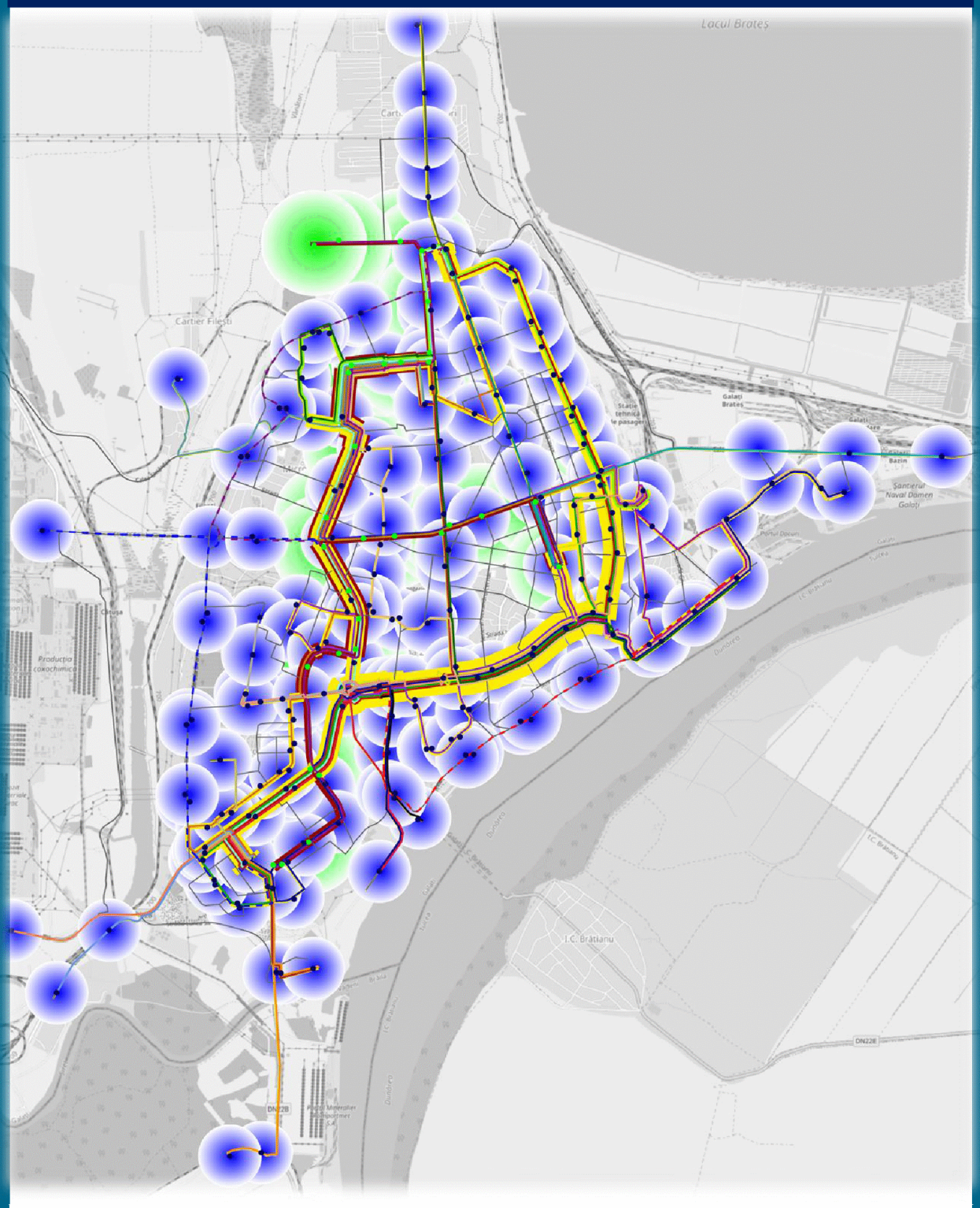
Preşedinte de şedinţă,

Contrasemnează,
Secretar General,

Anexa la HCL nr. 136/23.03.2023

MUNICIPIUL
GALAȚI

STRATEGIA PRIVIND TRANSPORTUL PUBLIC ÎN MUNICIPIUL GALAŢI PENTRU PERIOADA 2021-2027



Beneficiar: **MUNICIPIUL GALAȚI**

Elaborator: **SIGMA MOBILITY ENGINEERING**

2022

STRATEGIA PRIVIND TRANSPORTUL PUBLIC ÎN MUNICIPIUL GALAŢI PENTRU PERIOADA 2021-2027

Contract de servicii 21436 din 02.02.2022 // 2877 din 03.03.2022: «ACTUALIZAREA STRATEGIEI PRIVIND TRANSPORTUL PUBLIC ÎN MUNICIPIUL GALAȚI PENTRU PERIOADA 2021-2027»

Prezentul document a fost elaborat de S.C. SIGMA MOBILITY ENGINEERING S.R.L. cu scopul de a fi utilizat NUMAI de către beneficiarul MUNICIPIUL GALAȚI, conform principiilor de consultanță general acceptate și a condițiilor specificate în contract.

Copierea, extragerea, folosirea oricăror informații cuprinse în acest document (parțial sau în totalitate) de către părți terțe, în orice scop, este interzisă fără acordul scris al beneficiarului sau elaboratorului. Încălcarea acestei prevederi se pedepsește conform legislației aflată în vigoare.

Beneficiar: MUNICIPIUL GALAŢI

Str. Domnească, Nr. 54, Galați, Jud. Galați, România

Tel.: 0236 307 799 Fax: 0236 461 460 E-mail: webmaster@primariagalati.ro

Elaborator: SIGMA MOBILITY ENGINEERING

Bulevardul Republicii, Nr. 117A, Pitești – 110195, jud. Argeș, România

Tel.: 0722 655 228 Fax: 0348 459 078 E-mail: sigma_mobility_engineering@yahoo.com

SOCIETATEA COMERCIALĂ SIGMA MOBILITY ENGINEERING S.R.L. * PITEȘTI-ARGEȘ *

CUPRINS

1. CONTEXTUL URBAN ȘI IDENTIFICAREA PRINCIPALELOR PROBLEME ȘI PROVOCĂRI LA NIVEL LOCAL ȘI CORELAREA ACESTORA CU CONTEXTUL REGIONAL ȘI NAȚIONAL 4

1.1. Contextul strategic 4

1.1.1. Analiza cadrului legal 7

1.1.2. Cadrul strategic sectorial la nivel european, național, regional și local 8

1.2. Contextul urban al Municipiului Galați și identificarea principalelor probleme și provocări la nivel local pentru perioada 2021-2027 28

1.2.1. Analiza privind structura demografică 28

1.2.2. Analiza socio-economică 34

1.2.3. Caracteristicile traficului 51

2. CARACTERISTICILE SISTEMULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL 60

2.1. Infrastructura și mijloacele de transport 60

2.2. Cererea de transport 66

2.3. Intermodalitate 77

2.4. Calitatea serviciului (nivelul de serviciu asigurat, percepția utilizatorilor) 89

2.5. Contractul de transport 98

2.6. Operatorul de transport 104

3. VIZIUNEA ȘI OBIECTIVELE DE DEZVOLTARE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC 109

4. PLANUL DE ACȚIUNE 115

4.1. Necesarul de investiții 116

4.2. Activități pentru implementarea Strategiei 133

4.3. Cadrul parteneriat pentru implementarea Strategiei 139

5. MONITORIZAREA ȘI EVALUAREA STRATEGIEI 140

ANEXA 1. RAPORT CHESTIONARE 142

ANEXA 2. PLAN DE ACȚIUNE 154

1. Contextul urban și identificarea principalelor probleme și provocări la nivel local și corelarea acestora cu contextul regional și național

1.1. Contextul strategic

În context general, mobilitatea persoanelor şi a bunurilor este esenţială pentru dezvoltarea socială şi economică a Municipiului Galați – reședința județului cu același nume, importantă zonă urbană situată în estul ţării. Simpla optimizare și/sau sporire a capacităţii infrastructurii specifice modului de transport rutier în zona urbană nu concură în totalitate la cerințele unui mediu de viaţă sănătos, nefiind nici viabilă din punct de vedere economic și ecologic. În consecinţă, reproiectarea sistemelor de transport, cu acordarea unei atenţii deosebite transportului public, reprezintă una dintre cele mai importante sarcini de dezvoltare la nivelul aşezării urbane Galați.

Strategia tematică a Comisiei Europene cu privire la mediul urban a descris un număr de provocări și probleme comune cu care se confruntă și se vor confrunta mai ales în viitor aglomerările urbane la nivel european, chiar dacă scara și intensitatea acestora va suporta variații. Aceste probleme și provocări se referă la calitatea scăzută a aerului, creșterea traficului și a gradului de congestionare, niveluri ridicate de poluare fonică ambientală, neglijarea mediului construit, creșterea nivelurilor de emisii de gaze cu efect de seră, excludere socială și extindere urbană necontrolată. Elementele menționate reprezintă presiuni serioase, deoarece au un impact semnificativ asupra mediului înconjurător, sănătății și performanțelor economice ale aglomerărilor urbane. Strategia Tematică accentuează faptul că mobilitatea urbană contribuie în mod semnificativ la aceste presiuni și recomandă dezvoltarea unor ***planuri de transport urban sustenabile***, oferind linii directoare precise în vederea facilitării elaborării, de către autoritățile locale/regionale a unor astfel de documente programatice.

Documentul strategic de bază pentru planificare dezvoltării sustenabile a tranpostului și mobilității, și anume *Planul de mobilitate urbană durabilă pentru Municipiul Galați,* actualizat în noiembrie 2020, susține și încurajează dezvoltarea sistemului de transport public, cu toate componentele sale (infrastructură specifică pentru autobuze, troleibuze, tramvaie; mijloace de transport din categoriile menționate, stații de transport public, terminale intermodale, etc.). Planul de mobilitate urbană durabilă a luat în considerare mediul urban funcțional și propune ca acțiunea privind mobilitatea urbană sa fie încorporată într-o strategie urbană și teritorială mai largă. Planul de mobilitate al Municipiului Galați a fost elaborat în colaborare cu diferitele domenii și sectoare de politică (transport, amenajarea teritoriului și planificare spațială, mediu, dezvoltare economică, politică socială, sănătate, siguranță rutieră, etc.).

Municipiul Galați a evoluat continuu din punct de vedere economic și social, iar sistemele de transport, inclusiv cel de transport public nu au cunoscut o evoluție asemănătoare, problemele generate de traficul și circulația rutieră devenind din ce în ce mai stringente.

Profundele transformări ale vieții socio-economice trebuie susținute de un sistem de transport viabil, ecologic și durabil, însuși acest sistem reprezentând o coponentă importantă a economiei și un instrument care contribuie la dezvoltarea societății în general. Dezvoltarea acestui sector este în strânsă legătură cu evoluția societății în ansamblu, oportunitățile economice și socio-demografice fiind condiționate de mobilitatea persoanelor, bunurilor materiale și informațiilor.

Municipiul Galați se preocupă în mod continuu de studierea și soluționarea problemelor de trafic, de circulație și sistematizare rutieră, în ultimii ani derulând cu succes multiple proiecte de investiții în acest sens.

Actualizarea ***Strategiei privind transportul public în Municipiul Galați pentru perioada 2021-2027*** face parte din procupările municipalității în vederea îndeplinirii scopului de dezvoltare durabilă si inteligentă a orașului, creșterea competitivității pe termen lung a economiei locale, dezvoltarea la standarde europene a infrastructurii de bază, perfecționarea și utilizarea eficientă a capitalului uman autohton, precum și implementarea politicilor europene în ceea ce privește eficiența energetică.

La nivelul Municipiului Galați, transportul este înțeles ca un domeniu de activitate de importanță primordială, legat intrinsec de viața economică și socială care influențează semnificativ progresul general și este un important catalizator al dezvoltării și evoluției sociale. Mobilitatea și transformarea continuă a concepțiilor de viață crează o nouă atitudine în fața habitatului urban. Creșterea mobilității populației și nevoie tot mai mare de transport al mărfurilor, afectează într-o măsură tot mai mare municipiul prin efecte externe precum: congestie, poluare chimică și fonică, insecuritate rutieră.

În contextul descris, necesitatea realizării ***Strategiei*** se întemeiază pe nevoia de a identifica soluții prin care efectele negative produse de circulația rutieră fie eliminate sau diminuate. Una dintre soluțiile cele mai viabile, prioritizată ca atare și în Planul de mobilitatea, este dezvoltarea transportului public. Având la dispoziție o ofertă corespunzătoare de transport

public, călătorii vor alege să utilizeze cu precăderea acest mod de transport și nu autoturismele personale, ceea ce va contribui semnificativ la rezolvarea problemelor de trafic și circulație în oraș, dat fiind faptul că partea cea mai semnificativă a fluxurilor de trafic sunt constituite de autoturisme cu grad de încărcare foarte redus (în care se deplasează numai 1-2 persoane).

Arealul ***Strategiei privind transportul public în Municipiul Galați pentru perioada 2021-2027*** este reprezentat de teritoriul administrativ al Municipiului Galați. În analiza situației actuale privind mobilitatea, s-a ținut seama de interacțiunea cu teritoriul învecinat, fiind considerate toate localitățile cuprinse în Zona Metropolitană Galați, conform prevederilor Legii nr. 246/2022 privind zonele metropolitane, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative: Munuicipiul Galați și comunele Braniștea, Cuca, Cuza Vodă, Frumușița, Pechea, Rediu, Schela, Smârdan, Șendreni, Tulucești, Vânători (figura 1.1). La alegerea zonei de studiu s-a ținut seama de omogenitatea crescută în ceea ce privește dezvoltarea socială, economică, dezvoltarea transporturilor, precum și de considerente legate de utilizarea teritoriului.

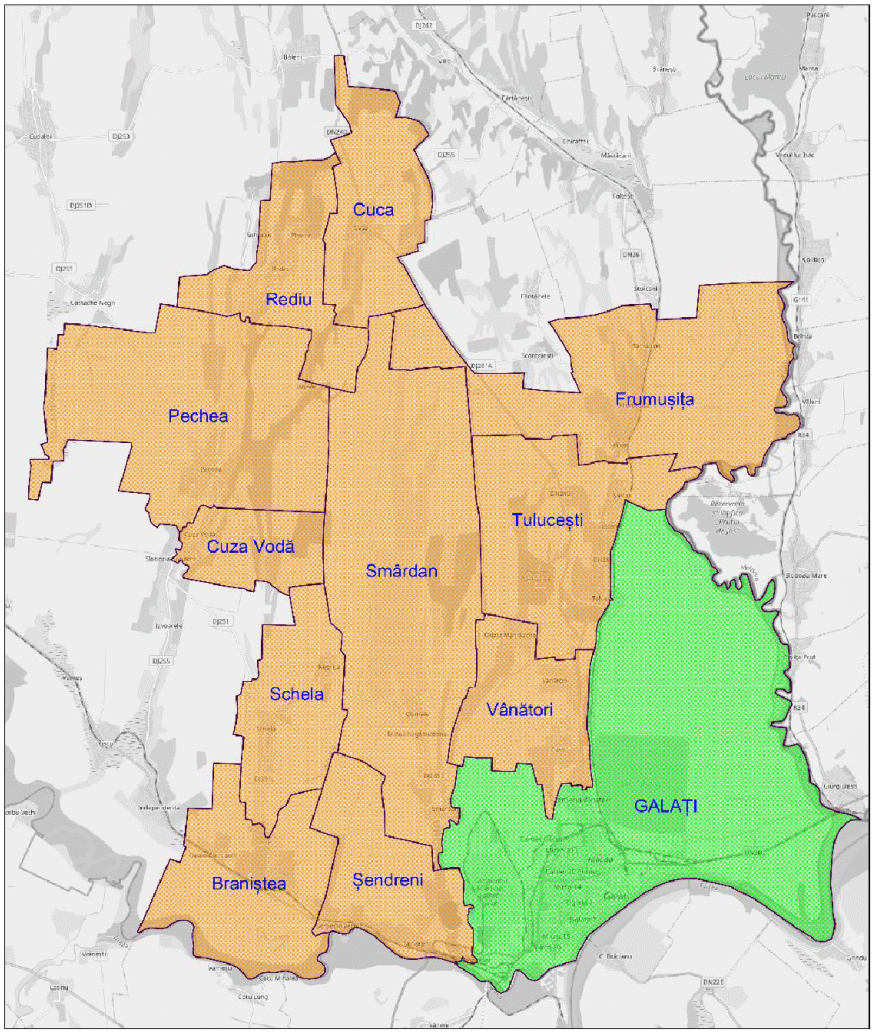


Figura 1.1. *Arealul Strategiei privind transportul public în Municipiul Galați.*

1.1.1. Analiza cadrului legal

La nivel național, Legea nr. 92 din 10 aprilie 2007 reglementează serviciile publice de transport persoane în unităţile administrativ-teritoriale.

Ptrivit Legii, consiliile locale sunt obligate să asigure, să organizeze, să reglementeze, să coordoneze şi să controleze prestarea serviciilor publice de transport desfăşurat pe raza administrativ-teritorială a acestora.

Totodată, autorităţile administraţiei publice locale şi asociaţiile de dezvoltare intercomunitară sau alte forme de asociere între unităţile administrativ-teritoriale au obligaţia de a stabili şi de a aplica strategia pe termen mediu şi lung pentru extinderea, dezvoltarea şi modernizarea serviciilor publice de transport local şi judeţean, ţinând seama de planurile de urbanism şi amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităţilor şi de cerinţele serviciului de transport public local şi judeţean, de evoluţia acestora, precum şi de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse şi emisii minime de noxe. Pe durata hotărârii de dare în administrare sau a contractului de delegare a gestiunii, aceste entități păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor şi strategiilor proprii de dezvoltare a serviciului public şi a sistemului public de transport local şi judeţean, precum şi dreptul de a supraveghea şi controla modul de desfăşurare a serviciului cu privire la:

- respectarea şi îndeplinirea obligaţiilor contractuale asumate de operatorii de transport rutier sau de transportatorii autorizaţi;
- derularea ritmică a serviciului, respectarea traseelor prevăzute şi a orarelor zilnice şi săptămânale;
- dezvoltarea şi modernizarea sistemului public de transport local, precum şi modul de administrare, exploatare şi menţinere în funcţiune a acestuia;
- respectarea procedurilor de formare, stabilire şi ajustare periodică a tarifelor pentru serviciul public de transport local şi judeţean.

În acord cu atribuțiile stabilite prin cadrul legislativ în vigoare, Municipiul Galați elaborează prezenta strategie în scopul îmbunătăţirii calităţii vieţii prin realizarea unui sistem de transport modern care să fie sustenabil atât din punct de vedere economic cât şi din punct de vedere social. Astfel, se urmărește îndeplinirea următoarelor obiectiv:

- Îmbunătăţirea eficienţei activităţii operatorului public de transport local prin creşterea performanţelor existente;
- Optimizarea cadrului organizatoric al operatorului de transport;
- Creşterea calităţii serviciilor de transport public oferite de operatorul de transport;
- Protejarea mediului înconjurător prin scăderea emisiilor poluante ale mijloacelor de transport şi alte măsuri specifice standardelor europene de mediu;

- Creşterea performanţelor existente şi aducerea lor la nivelul standardelor europene, dintre acestea evidentiindu-se: numărul de călători transportaţi anual, intervalul de succedare între autovehicule, sistemul de tarifare, sisteme de informare a călătorilor, etc.;
- Reconsiderarea cheltuielilor de exploatare şi întreţinere, prin realizarea unor măsuri de control a acestora;
- Actualizarea sistemelor moderne de colectare a veniturilor din titlurile de călătorie;
- Menţinerea calităţii serviciului de transport public local urban prin îmbunătăţirea următorilor indicatori: reducerea cheltuielilor de exploatare; reducerea consumului de energie; reducerea poluării; modernizarea infrastructurii (în special în punctele de schimb intermodal); modernizarea sau înlocuirea parcului de vehicule; reabilitarea/ modernizarea depourilor/ autobazei; proiectarea unui nou Program de Transport simplificat.

1.1.2. Cadrul strategic sectorial la nivel european, național, regional și local

Pentru înscrierea în cadrul strategic de planificare sectorială, au fost identificate şi analizate studii şi documente existente, care definesc direcţiile de dezvoltare a mobilităţii urbane la nivel european, național, regional, județean și local, cu particularizare pe transportul public.

Cartea Verde Europeană a Transportului Urban – "Spre o Nouă Cultură a Mobilitătii Urbane"

Publicat în anul 2007, documentul publicat de Comisia Europeană subliniază faptul că mobilitatea urbană trebuie să permită dezvoltarea economică a oraşelor, îmbunătăţirea calităţii vieţii locuitorilor şi protecţia mediului din oraşe. În acest sens, oraşele europene se confruntă cu cinci provocări, la care trebuie să se răspundă în cadrul unei abordări integrate: *Oraşe cu trafic fluid; Oraşe mai puţin poluate; Transport urban mai inteligent; Transport urban accesibil; Transport urban în condiţii de siguranţă şi securitate*.

În contextul dezvoltării durabile, zonele urbane se confruntă cu o provocare imensă: aceea de a reconcilia dezvoltarea economică a oraşelor şi accesibilitatea, pe de o parte, cu ameliorarea calităţii vieţii şi cu protecţia mediului, pe de altă parte. Astfel, crearea unei "noi culturi a mobilităţii urbane" se va putea realiza prin îmbunătăţirea cunoştinţelor referitoare la mobilitatea durabilă și îmbunătăţirea procesului de colectare a datelor cu privire la mobilitate.

Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană

Acest document vine în completarea Cărţii Verzi şi a Comunicatului Comisiei Europene intitulat *"Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat, bazat pe tehnologie și ușor de utilizat"*, prin care se solicită o coordonare a acţiunilor la nivel local, regional și național. Recomandările prevăzute în Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană reprezintă rezultatul feedback-ului primit de la părţile interesate pe parcursul consultărilor publice ale celor două documente care îl preced şi oferă un pachet cuprinzător de sprijin

pentru a ajuta autoritățile locale, regionale și naționale pentru atingerea obiectivelor de durabilitate mobilității urbane.

Pe lângă provocările generate de sectorul transporturilor, respectiv abordarea unui transport durabil din punct de vedere al protecţiei mediului (poluare atmosferică, emisii de CO_2 și zgomot) și al competitivităţii economice (prin reducerea nivelului congestiei), în cadrul materialului se prezintă ca priorităţi sănătatea cetăţenilor, nevoile persoanelor vârstnice, ale celor cu handicap și ale familiilor acestora, precum și coeziunea socială, în general. Aceste provocări se regăsesc concentrate în următoarele obiective principale:

- promovarea de politici integrate pentru a face faţă complexităţii sistemelor de transport;
- optimizarea mobilităţii urbane pentru a încuraja integrarea efectivă între diferitele reţele de transport;
- diseminarea experienţelor și cunoștinţelor.

În scopul atingerii obiectivelor prezentate, documentul recomandă 20 de acţiuni structurate în 6 teme principale, după cum urmează:

- promovarea unei politici integrate;
- centrarea pe cetăţeni;
- transport urban mai ecologic;
- consolidarea finanţării;
- schimbul de experienţă și de cunoștinţe;
- optimizarea mobilităţii urbane.

Cartea Albă – "Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un Sistem de Transport Competitiv și Eficient din punct de vedere al Resurselor"

Cartea Albă – "Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un Sistem de Transport Competitiv și Eficient din punct de vedere al Resurselor" reprezintă succesorul documentelor *Cartea Albă - "Politica europeană în domeniul transporturilor pentru anul 2010: momentul deciziilor"*, respectiv Comunicarea Comisiei Europene intitulată *"Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat, bazat pe tehnologie și ușor de utilizat"*. Cartea Albă completează, de asemenea, documentul intitulat *"Foaie de parcurs pentru trecerea la o economie cu emisii reduse de carbon în 2050".*

Cartea Albă publicată în anul 2011 solicită o reducere a emisiilor de CO_2 generate de sectorul transporturilor de cel puțin 60% până în 2050 (comparativ cu valorile înregistrate în anul 1990), în condiţiile asigurării dezvoltării sistemului de transport global și satisfacerii nevoilor de mobilitate. Documentul punctează diverse obiective referitoare la reţelele de transport, inclusiv pentru cele din mediul urban, pentru care se propune modificarea substanţială a parcului de autovehicule, astfel:

- ***Înjumătățirea*** *utilizării autovehiculelor "alimentate în mod convențional" în transportul urban până în* ***2030****;* ***dispariția*** *lor progresivă din orașe până în* ***2050****;*
- *Implementarea unei* ***logistici urbane practic lipsite de*** CO_2 *în marile aglomerări urbane până în* ***2030****;*

Alte obiective includ stabilirea unui cadru pentru funcţionarea unui sistem de transport multimodal la nivel european dotat cu facilităţi de informare, gestionare și plată precum și reducerea accidentelor rutiere şi implicit a victimelor implicate, în proporţie de 50 % până în anul 2020, respectiv "zero decese" în transportul rutier până în 2050.

Cartea Albă identifică necesitatea existenţei unor strategii de dezvoltare urbană complexe care să conducă la reducerea congestiei și a emisiilor de substanţe poluante şi gaze cu efect de seră, strategii rezultate în urma unei abordări integrate, care implică amenajarea teritoriului, sisteme de tarifare, servicii de transport public mai eficiente, infrastructură pentru modurile de transport nepoluante (nemotorizate), facilităţi de încărcare / alimentare cu energie electrică / combustibil pentru autovehiculele ecologice.

Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – "Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele"

Comunicarea emisă în decembrie 2013 a fost transmisă instituţiilor europene cu scopul de a încuraja statele membre să ia măsuri mai hotărâte şi mai bine coordonate. În cadrul documentului se menționează că este necesară o schimbare radicală privind conceptul de mobilitate urbană pentru a se asigura că zonele urbane ale Europei se dezvoltă pe o traiectorie mai sustenabilă şi că obiectivele pentru un sistem european de transport competitiv şi eficient din punct de vedere al resurselor sunt îndeplinite. De asemenea, se subliniază că este esențial să se depășească abordările fragmentate și să se dezvolte piața unică a soluţiilor inovatoare de mobilitate urbană prin abordarea unor problematici cum ar fi standardele şi specificaţiile comune sau achiziţiile publice comune.

Europa în mișcare - O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți

Documentul "Europa în mișcare - O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți" a fost elaborat în anul 2017 de către Comisia Europeană. Prin această comunicare, Comisia propune o agendă pentru viitorul mobilității în Uniunea Europeană care să cuprindă măsuri de reglementare și de sprijin pentru conturarea viitorului unei mobilități curate, competitive și conectate pentru toți.

Viziunea de dezvoltare a mobilității în Europa în 2025 se bazează pe un sistem care să permită tuturor să călătorească confortabil în orașe și între acestea și zonele rurale, rămânând totodată conectați. Pentru realizarea acestei viziuni sunt necesare o serie de

măsuri de sprijin printre care se numără: Investiții în infrastructură; Proiecte de cercetare și inovare; Teste transfrontaliere pentru utilizare interoperabilă; Platforme de cooperare între părțile interesate, etc.

Toate măsurile sunt concentrate într-o agendă de mobilitate unică, orientată către viitor. Aceasta se axează în principiu pe contribuția transportului rutier privind mobilitatea în Europa în anul 2025. Principalele intervenții se referă la:

- *Accelerarea trecerii la o mobilitate curată și durabilă;*
- *Asigurarea unei piețe interne echitabile și competitive pentru transportul rutier;*
- *Valorificarea avantajelor digitalizării, automatizării și a serviciilor inteligente de mobilitate;*
- *Investiții într-o infrastructură modernă de mobilitate*

O infrastructură de reîncărcare de bază pentru UE până în 2025: Comisia va aborda problema finanțării investițiilor în contextul unui Plan de acțiune privind infrastructura pentru combustibili alternativi pentru a sprijini instalarea unei infrastructuri de reîncărcare de bază în UE, cu scopul furnizării de acoperire completă pentru coridoarele rețelei centrale ale rețelei transeuropene de transport („TEN-T") cu puncte de reîncărcare până în 2025.

Pactul verde european

Documentul creionează investițiile necesare și instrumentele de finanțare disponibile, de unde rezultă obținerea unei economii durabile. Acest lucru se realizează transformând problemele legate de schimbările climatice și de mediu în oportunități și asigurând tranziția echitabilă și incluzivă pentru toți europenii.

Pactul verde european oferă un plan de acțiune, destinat să stimuleze utilizarea eficientă a resurselor prin trecerea la o economie circulară, mai curată, respectiv să refacă biodiversitatea și să reducă poluarea. În acest sens, s-a stabilit că sunt necesare acțiuni în toate sectoarele economiei, inclusiv: investiții în tehnologii ecologice; sprijin pentru inovare în sectorul industrial; introducerea unor forme de transport privat și public mai puțin poluante, mai ieftine și mai sănătoase; decarbonizarea sectorului energetic; îmbunătățirea eficienței energetice a clădirilor; colaborarea cu partenerii internaționali pentru îmbunătățirea standardelor de mediu la nivel mondial.

Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă

Acest document a fost elaborat în decembrie 2020 fiind însoțit de un plan de acțiune ce cuprinde 82 de inițiative în 10 domenii-cheie de acțiune și vine în completarea Pactului verde european, având ca obiectiv realizarea sistemului de transport verde și digital și reducerea cu 90% a emisiilor până în 2050. Potrivit documentației, pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă trebuie să se țină cont de următoarele condiții:

- Stimularea adoptării vehiculelor, navelor și aeronavelor cu emisii zero, a combustibililor regenerabili și cu emisii scăzute de carbon și a infrastructurii aferente

– de exemplu, prin instalarea a 3 milioane de puncte publice de încărcare până în 2030;

- Crearea de aeroporturi și porturi cu emisii zero – de exemplu, prin noi inițiative de promovare a combustibililor sustenabili în sectorul aviației și în cel maritim.
- Realizarea unei mobilități interurbane și urbane sănătoase și sustenabile – de exemplu, prin dublarea traficului feroviar de mare viteză și dezvoltarea unei infrastructuri suplimentare pentru biciclete în următorii 10 ani;
- „Înverzirea" transportului de marfă – de exemplu, prin dublarea traficului feroviar de marfă până în 2050;
- Tarifarea carbonului și oferirea de stimulente mai bune utilizatorilor – de exemplu, prin aplicarea unui set cuprinzător de măsuri pentru a asigura o tarifare echitabilă și eficientă în întreg sectorul transporturilor;
- Transformarea mobilității multimodale conectate și automatizate în realitate - de exemplu, oferind pasagerilor posibilitatea să cumpere bilete pentru călătorii multimodale și asigurând o trecere fără probleme a mărfurilor de la un mod de transport la altul;
- Stimularea inovării și a utilizării datelor și a inteligenței artificiale (IA) pentru o mobilitate mai inteligentă – de exemplu, acordând un sprijin deplin implementării dronelor și a aeronavelor fără pilot la bord, precum și altor acțiuni care vizează construirea unui spațiu european comun al datelor privind mobilitatea.

Principalele obiective, prevăzute în cadrul strategiei, pentru un viitor inteligent și sustenabil sunt:

▪ Până în 2030:	- *cel puțin 30 de milioane de autoturisme cu emisii zero vor fi în exploatare pe drumurile europene;* - *100 de orașe europene vor fi neutre din punct de vedere climatic;* - *traficul feroviar de mare viteză se va dubla la nivelul întregii Europe;* - *călătoriile colective programate pentru deplasări cu o lungime de sub 500 de km vor trebui să fie neutre din punct de vedere al carbonului;* - *mobilitatea automatizată va fi implementată la scară largă;* - *navele maritime cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe piață.*
▪ Până în 2035:	- *aeronavele de mare capacitate cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe piață.*
▪ Până în 2050:	- *aproape toate autoturismele, furgonetele, autobuzele și vehiculele grele noi vor avea emisii zero;* - *traficul feroviar de marfă se va dubla;* - *vom dispune de o rețea transeuropeană de transport (TEN-T) multimodală deplin operațională, pentru un transport sustenabil și inteligent, cu conectivitate de mare viteză.*

Master Planul General de Transport al României

Master Planul General de Transport al României, aprobat de Comisia Europeană, reprezintă un document strategic integrat care va sta la baza planificării investițiilor în domeniul transporturilor pentru perioada 2014 - 2030, a cărui existenţă condiţionează accesarea fondurile structurale aferente perioadelor 2014 – 2020 și 2021 – 2027. În cadrul planului sunt stabilite prioritățile pentru investiții în rețeaua TEN-T centrală și extinsă. Master Planul trebuie să contribuie la dezvoltarea economică a României într-un mod durabil. Rezultatele estimate ale Master Planului sunt:

- ***Rezultatul 1:*** *Un plan pe termen lung care va contribui la dezvoltarea economică a României într-un mod durabil;*
- ***Rezultatul 2:*** *Utilizarea mai eficientă a resurselor financiare în sectorul transporturilor;*
- ***Rezultatul 3:*** *Conexiuni îmbunătățite și, astfel, un comerț îmbunătățit cu țările vecine;*
- ***Rezultatul 4:*** *O productivitate crescută pentru industria și serviciile din România și, implicit, o creștere economică mai pronunțată și un nivel de trai îmbunătățit;*
- ***Rezultatul 5:*** *Un sistem de transport durabil (sustenabil).*

Propunerile de dezvoltare a transportului public din arelul de studiu se încadrează în prevederile strategice și în politica națională care se regăsesc în Master Planul General de Transport al României pentru orizontul de timp considerat.

Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030

În anul 2015 statele membre ale Organizației Națiunilor Unite au adoptat *Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă* – program de acţiune globală în domeniul dezvoltării cu un caracter universal, care promovează echilibrul între cele trei dimensiuni ale dezvoltării durabile: *(i) economică, (ii) socială* și *(iii) de mediu*. La nivelul Uniunii Europene, documentul politic asumat de statele membre privind implementarea *Agendei 2030 pentru Dezvoltare Durabilă* este: *"Un viitor durabil al Europei: răspunsul UE la Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă".*

Ca membru al Organizației Națiunilor Unite și Uniunii Europene, România și-a exprimat adeziunea la cele 17 obiective de dezvoltare durabilă. *Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030* conturează cadrul național românesc pentru susținerea *Agendei 2030* și implementarea setului de 17 obiective de dezvoltare durabilă:

- Eradicarea sărăciei în toate formele sale și în orice context;
- Eradicarea foamei, asigurarea securității alimentare, îmbunătățirea nutriției și promovarea unei agriculturi sustenabile;
- Asigurarea unei vieți sănătoase și promovarea bunăstării tuturor, la orice vârstă;

- Garantarea unei educații de calitate și promovarea oportunităților de învățare de-a lungul vieții pentru toți;
- Realizarea egalității de gen și întărirea rolului femeilor și al fetelor în societate;
- Asigurarea disponibilității și gestionării durabile a apei și sanitație pentru toți;
- Asigurarea accesului tuturor la energie la prețuri accesibile, într-un mod sigur, durabil și modern;
- Promovarea unei creșteri economice susținute, deschisă tuturor și durabilă, a ocupării depline și productive a forței de muncă și asigurarea de locuri de muncă decente pentru toți;
- Construirea unor infrastructuri reziliente, promovarea industrializării, durabile și încurajarea inovației;
- Reducerea inegalităților în interiorul țărilor și între țări;
- Dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile;
- Asigurarea unor modele de consum și producție durabile;
- Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului lor;
- Conservarea și utilizarea durabilă a oceanelor, mărilor și resurselor marine pentru o dezvoltare durabilă;
- Protejarea, restaurarea și promovarea utilizării durabile a ecosistemelor terestre, gestionarea durabilă a pădurilor, combaterea deșertificării, stoparea și repararea degradării solului și stoparea pierderilor de biodiversitate;
- Promovarea unor societăți pașnice și inclusive pentru o dezvoltare durabilă, a accesului la justiție pentru toți și crearea unor instituții eficiente, responsabile și incluzive la toate nivelurile;
- Consolidarea mijloacelor de implementare și revitalizarea parteneriatului global pentru dezvoltare durabilă.

Documentul programatic are în centrul atenției cetățeanul, întemeindu-se pe inovație, optimism, reziliență și încrederea că statul servește nevoile fiecăruia, într-un mod echitabil, eficient și într-un mediu curat, în mod echilibrat și integrat.

Acordul de parteneriat pentru perioada de programare 2021-2027

În cadrul Acordului de parteneriat pentru perioada de programare 2021-2027 sunt stabilite 5 obiective de politică și un obiectiv aferent Tranziției echitabile, și anume:

- *Obiectivul de Politică 1: O Europă mai inteligentă și mai competitivă*

Prin acest obiectiv România va contribui la sprijinirea creșterii gradului de integrare a sistemului Cercetare, Dezvoltare și Inovare din România în European Research Area. Principalele acțiuni întreprinse în cadrul obiectivului se referă la:

- *Dezvoltarea capacităților de cercetare, dezvoltare și inovare atât pentru organizațiile de cercetare (institute de cercetare și insituții de învățământ superior), cât și pentru întreprinderi;*
- *Utilizarea digitalizării, în beneficiul cetățenilor, al întreprinderilor și al guvernelor;*
- *Impulsionarea creșterii și competitivității IMM-urilor;*
- *Intervenții în cercetarea din domeniul medical;*
- *Intervenții pentru digitalizare în domeniul medical.*

- *Obiectivul de Politică 2: O Europă mai ecologică, cu emisii scăzute de carbon, în tranziție spre o economie fără emisii și rezilientă, prin promovarea tranziției către o energie nepoluantă și justă, a investițiilor verzi și albastre, a economiei circulare, a reducerii impactului asupra schimbărilor climatice și adaptării la schimbările climatice și a prevenirii și gestionării riscurilor*

Contribuția României la atingere acestui obiectiv se referă la finanțarea nevoilor de dezvoltare din următoarele sectoare:

- *eficiență energetică;*
- *sisteme și rețele inteligente de energie;*
- *apă și apă uzată;*
- *economia circulară;*
- *biodiversitate;*
- *calitatea aerului;*
- *managementul riscurilor;*
- *situri contaminate;*
- *regenerare urbană;*
- *mobilitate urbană;*
- *pescuit și acvacultură*

- *Obiectivul de Politică 3: O Europă mai conectată prin creșterea mobilității și conectivitatea TIC regională*

Prin acest obiectiv România își propune finalizarea unor tronsoane ale rețelei TEN-T principală și anume părți ale rețelei TEN-T globale, transportul fiind un factor important al dezvoltării economiei.

Pentru îndeplinirea acestui obiectiv se au în vedere acțiuni referitoare la:

- *creșterea accesibilității regiunilor;*
- *finalizarea tronsoanelor rutiere;*
- *reabilitarea și modernizarea drumurilor naționale;*
- *realizarea de legături rutiere secundare;*
- *dezvoltarea de soluții pentru decongestionarea/ fluidizarea traficului;*
- *îmbunătățirea sistemului de management;*
- *finalizarea investițiilor inițiate pe tronsoanele feroviare;*
- *creșterea atractivității transportului naval;*
- *creșterea atractivității transportului intermodal.*

- *Obiectivul de Politică 4: O Europă mai socială și incluzivă prin implementarea Pilonului european al drepturilor sociale*

România are în vedere crearea acelor pârghii fundamentale dezvoltării tuturor sectoarelor economice, respectiv investițiile în oameni. În acest context, intervențiile vizate au în vedere patru aspecte majore:

- *asigurarea unei educații de calitate incluzive la toate nivelurile;*
- *adaptarea resursei umane la dinamica pieței muncii și a progresului tehnologic;*
- *combaterea sărăciei și promovarea incluziunii sociale prin măsuri personalizate;*
- *asigurarea unor servicii de sănătate de calitate și accesibile tuturor.*

Pentru îndeplinirea acestui obiectiv se au în vedere acțiuni referitoare la:

- *educație;*
- *infrastructura educațională;*
- *acces pe piața muncii;*
- *sănătate;*
- *sprijinirea incluziunii și promovarea dreptului la demnitate* socială.

- *Obiectivul de Politică 5: O Europă mai aproape de cetățeni prin promovarea dezvoltării durabile și integrate a tuturor tipurilor de teritorii și a inițiativelor locale*

Prin acest obiectiv se are în vedere sprijinirea dezvoltării urbane, pe baza priorităților identificate în Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană cum ar fi alocarea de sume pentru investiții în municipiile reședință de județ, zone funcționale, în scopul creșterii economice, inovare, acces la noi locuri de muncă. În același timp, sunt prevăzute investiții și în zonele urbane de mici dimensiuni pentru asigurarea unui nivel de trai minim acceptabil pentru populație. În acord cu cele 5 obiective de politică au fost stabilite următoarele programe care fac obiectul Acordului de parteneriat 2021-2027:

- Programul Operațional Creștere Inteligentă, Digitalizare și Instrumente Financiare
- Programul Operațional Sănătate
- Programul Operațional Incluziune și Demnitate Socială
- Programul Operațional Educație și Ocupare
- Programul Operațional Dezvoltare Durabilă
- Programul Operațional Transport
- Programul Operațional Asistență Tehnică
- Programul Operațional Tranziție Justă
- Programul Acvacultură și Pescuit
- Programul Operațional Regional București-Ilfov
- Programul Operațional Regional Nord-Vest

- Programul Operațional Regional Sud-Est
- Programul Operațional Regional Sud Muntenia
- Programul Operațional Regional Sud-Vest Oltenia
- Programul Operațional Regional Vest
- Programul Operațional Regional Centru
- Programul Operațional Regional Nord-Est

În domeniul mobilității urbane sunt avute în vedere acțiuni referitoare la:

- *dezvoltarea infrastructurii urbane curate (infrastructuri de transport, ciclism, material rulant, combustibili alternativi);*
- *dezvoltarea unor culoare de mobilitate;*
- *realizarea de infrastructuri specifice pentru combustibili alternativi;*
- *dezvoltarea transportului metropolitan, precum și infrastructură pentru transportul public, sisteme inteligente de transport pentru transport public, ciclism și infrastructură de transport pietonal, dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public, inclusiv: modernizarea, extinderea liniilor de tramvai, achiziționare, modernizare material rulant (tramvaie), achiziționare troleibuze, autobuze, modernizare, echipare depou, e-ticketing;*
- *dezvoltarea/ modernizarea infrastructurii de transport cu metroul, inclusiv achiziție de material rulant;*
- *dezvoltarea infrastructurii de transport feroviar metropolitan, inclusiv achiziție de material rulant;*
- *construirea/ modernizarea de parcări "park-and-ride", stații și conexiuni inter-modale, stații de transport.*

Rezultatele așteptate la nivel național în cadrul FEDR vizează atingerea unui număr de 1,5 milioane persoane vor beneficia de infrastructuri verzi albastre, respectiv creșterea capacității materialului rulant ecologic pentru transportul public colectiv cu aproximativ 100.000 pasageri, promovarea transportului feroviar metropolitan, construirea a 1.400 km piste ciclabile, instalarea a peste 1.200 puncte de alimentare/ realimentare cu combustibil alternativ și 48 orașe și localități cu sisteme de transport urban digitalizate noi sau modernizate, care vor contribui la creșterea numărului de utilizatori ai transporturilor publice și la reducerea emisiilor de dioxid de carbon și poluanților atmosferici în transportul public urban.

Planul Național de Redresare și Reziliență

Obiectivul general al PNRR este dezvoltarea României prin realizarea unor programe și proiecte esențiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situații de criză, capacitatea de adaptare și potențialul de creștere, prin reforme majore și investiții cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare și Reziliență. Obiectivul specific vizează atragerea fondurilor puse la dispoziție de Uniunea Europeană prin NextGenerationEU în vederea atingerii jaloanelor și a țintelor în materie de reforme și investiții.

Planul este structurat pe 15 componente care acoperă 6 piloni:

- *Pilonul I. Tranziția verde*
  - *I.1 Sistemul de management al apei*
  - *I.2 Împădurim România și protejăm biodiversitatea*
  - *I.3 Managementul deșeurilor*
  - *I.4 Transport sustenabil*
  - *I.5 Fondul pentru Valul Renovării*
  - *I.6 Energie*
- *Pilonul II. Transformare digitală*
  - *II.1 Cloud guvernamental si sisteme publice digitale*
- *Pilonul III. Creștere inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii*
  - *III.1 Reforme fiscale si reforma sistemului de pensii*
  - *III.2 Suport pentru sectorul privat, cercetare, dezvoltare si inovare*
- *Pilonul IV Coeziune socială și teritorială*
  - *IV.1 Fondul local pentru tranzitia verde și digitală*
  - *IV.2 Turism și cultură*
- *Pilonul V. Sănătate, precum și reziliență economică, socială și instituțională*
  - *V.1 Sănătate*
  - *V.2 Reforme sociale*
  - *V.3 Reforma sectorului public, creșterea eficienței justiției și întărirea capacității partenerilor sociali*
- *Pilonul VI. Politici pentru noua generație*
  - *VI.1. România Educată*

Componenta C4. Transport sustenabil, care face parte din Pilonul I, are ca obiectiv sporirea sustenabilității sectorului transporturilor din România prin sprijinirea tranziției verzi și digitale a sectorului, respectiv de a dezvolta o infrastructură de transport durabilă și ecologică, cu standarde de siguranță adecvate, care să contribuie la finalizarea rețelelor transeuropene de transport (TEN-T) și la descongestionarea nodurilor urbane, stimulând în același timp tranziția către un transport sustenabil la nivel național, fiind vizate acțiuni orientate către dezvoltarea de măsuri "environmental friendly" pe noile sectoare de transport de mare viteză, asigurarea elementelor de protecție a mediului, precum și a sistemelor inteligente de transport (ITS) și a măsurilor de siguranță rutieră.

Totodată, ***Componenta C10 – Fondul local***, corespunzătoare Pilonului IV propune asigurarea cadrului necesar pentru dezvoltarea durabilă a localităților din România prin investiții în infrastructura locală care vor susține reziliența și tranziția verde a zonelor urbane și rurale, precum și reducerea disparităților teritoriale la nivel regional, intra-regional și intra-județean.

Componenta C10 – Fondul Local are alocat un buget total de 2,1 miliarde euro pentru reforme și investiții care să contribuie la atingerea următoarelor obiective generale:

> ***O1*** *– Asigurarea cadrului necesar pentru dezvoltarea durabilă a localităților din România prin investiții în infrastructura locală care vor susține reziliența și tranziția verde a zonelor urbane și rurale, precum și reducerea disparităților teritoriale la nivel regional, intraregional și intra-județean.*
>
> ***O2*** *– Asigurarea cadrului pentru reformarea și digitalizarea instrumentelor de planificare teritorială și urbană la nivelul autorităților publice locale.*

Investiția *I1. Mobilitata urbană durabilă (intervenție susținută de reforma R1. Crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabilă),* este transpusă în următoarele sub-investiții:

- *I1.1. Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante);*
- *I1.2. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/ alte infrastructuri TIC;*
- *I1.3. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – puncte de reîncărcare vehicule electrice;*
- *I1.4. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – infrastructurii pentru biciclete la nivel local/ metropolitan.*

Prin derularea programului se urmărește modernizarea infrastructurii de transport, asigurând sustenabilitatea mediului prin noi vehicule de transport public cu emisii zero, construind 13.200 de stații suplimentare de încărcare pentru vehicule electrice și 1.091 km de piste pentru bicicliști la nivel local/ metropolitan. Investițiile vor consta, de asemenea, în sisteme de transport inteligente și alte infrastructuri TIC pentru a spori securitatea rutieră, a reduce timpul de călătorie și congestiile traficului. Investițiile vor contribui la creșterea ponderii călătoriilor cu transportul public local cu vehicule cu emisii zero (autobuze cu emisii zero, troleibuze, inclusiv cele cu baterii, tramvaie, nave asimiliate autobuzelor pentru transportul public de călători pe apă) la 60 % în 2025, comparativ cu 45,4 % în 2019. De asemenea, în urma punerii în aplicare a investițiilor în stațiile de încărcare pentru vehicule electrice, România ar dispune în total de cel puțin 30 000 de stații de încărcare, finanțate din diverse surse, inclusiv din Planul Național de Redresare și Reziliență. Potrivit Ghidului specific, investițiile se vor baza, în egală măsură, pe alinierea obligatorie la planul de mobilitate urbană durabilă/ planul integrat de dezvoltare durabilă/ planul urbanistic general aprobat sau în curs de elaborare, asigurând acoperirea cu servicii de mobilitate în zona funcțională și periurbană, prioritizarea și promovarea transportului public în traficul local prin planificarea benzilor preferențiale și a benzilor de autobuz pe arterele cele mai frecventate/ aglomerate, precum și pe încheierea unui contract de servicii publice cu operatorii economici în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

În cazul sub-investiției *I.1.1. Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)* este obligatoriu ca cererile de finanțare să se depună în parteneriat sau de către o UAT care demonstrează apartenența la un ADI de transport public).

Strategia Regională de Specializare Inteligentă a Regiunii Sud-Est 2021-2027 (SRSI SE)

Strategia de Specializare Inteligentă a Regiunii pentru perioada 2021-2027 este elaborată de Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Est, în calitate de organism neguvernamental de utilitate publică, care activează în domeniul dezvoltării regionale. Documentul are ca obiectiv principal fundamentarea procesului de planificare strategică a dezvoltării Regiunii Sud-Est pentru perioada de programare 2021-2027, prin actualizarea și revizuirea informațiilor statistice incluse în analiza socio-economică a regiunii, cu accent pe cele mai performante sectoare economice de la nivel regional, maparea actorilor regionali relevanți din cercetare-inovare, continuarea procesului de descoperire antreprenorială (EDP). Rezultatele studiului fundamentează elaborarea liniilor de politică publică aferente perioadei de programare 2021-2027, fiind corelate cu rezultatele celorlalte procese de planificare strategică, desfășurate în paralel la nivel european, național și regional.

Viziunea de specializare inteligentă a Regiunii Sud-Est, care este creată pentru orizontul de timp 2021-2027, propune crearea unui scenariu de viitor al regiunii, care să prezinte rolul și poziția acesteia în viitor, cu mențiunea că aceasta trebuie să fie suficient de largă pentru a încadra priorități realiste și metode specifice de dezvoltare, pentru reînnoirea economică și transformarea regiunii.

Viziunea: *Regiunea Sud-Est este aliniată cu tendințele de dezvoltare de la nivel național și sprijină îmbunătățirea capacităților și abilităților reprezentanților mediului academic, mediului public și privat și ai societății civile de a dezvolta și implementa acțiuni integrate de specializare inteligentă, utilizând o abordare bazată pe cunoaștere*.

Misiunea Strategiei Regionale de Specializare Inteligentă a Regiunii Sud-Est 2021-2027 *este de a programa și planifica inițiativele propuse la nivelul regiunii, utilizând o abordare integrată și participativă, astfel încât să existe un cadru propice pentru a fi generate efectele și rezultatele așteptate, în termeni cantitativi și calitativi, asupra specializării inteligente de la nivel regional.*

Obiectivul general vizează reducerea decalajului existent față de celelalte Regiuni de Dezvoltare, prin integrarea principiilor de specializare inteligentă promovate de Uniunea Europeană, asigurând, în același timp, cadrul favorabil actorilor cheie din regiune care, prin dezvoltarea unor inițiative concrete de acțiune în domeniile de specializare inteligentă, să producă un impact pozitiv în raport cu dezvoltarea sustenabilă a regiunii.

Obiectivele strategice selectate pentru atingerea obiectivului general al strategiei sunt următoarele:

- O.S.1. Consolidarea capacităților de cercetare și inovare la nivelul mediului academic, mediului public și privat presupune susținerea instituțiilor implicate în activități CDI prin promovarea oportunităților de finanțare a acestor activități, facilitarea cooperării între entități și a implementării proiectelor derulate. Obiectivul vizează susținerea activă a parteneriatelor public-private în vederea creșterii nivelului de cooperare în domeniul CDI.

- O.S.2. Creșterea competitivității domeniilor cu potențial de specializare inteligentă, prin digitalizarea proceselor și utilizarea sistemelor informatice implică luarea unor măsuri pentru transformarea digitală la nivelul domeniilor competitive identificate în Regiunea Sud-Est. Obiectivul pornește de la premisa că, în prezent, avantajele competitive nu pot fi obținute în lipsa utilizării pe scală largă a tehnologiei informațiilor și comunicațiilor.
- O.S.3. Dezvoltarea abilităților resurselor umane pentru specializare inteligentă, tranziție industrială și antreprenoriat. Prin intermediul acestui obiectiv vor fi susținute activitățile de formare profesională a personalului implicat în activități CDI în domeniile de specializare inteligentă, atât din sectorul public, cât și din cel privat, încurajând inițiativele antreprenoriale.
- O.S.4. Adoptarea tehnologiilor avansate (KET) în domeniile de specializare inteligentă. Acest obiectiv propune ca prin acțiuni concrete de susținere a finanțării adoptării de tehnologii avansate, toate domeniile de specializare inteligentă să devină competitive la nivel internațional, dat fiind potențialul deosebit existent la nivel regional.

Susținerea adoptării de soluții de tip SMART CITY la nivelul regiunii reprezintă una dintre prioritățile strategice propuse în cadrul Strategiei.

Programul Operațional Sud-Est 2021-2027

Programul Operațional Sud-Est 2021-2027 este un document strategic elaborat de ADR Sud-Est care reflectă orientările politicii de coeziune a UE pentru perioada 2021-2027, luând in considerare nevoile și provocările existente la nivelul regiunii, precum și concluziile Raportului de țară din 2019/2020 pentru România.

Obiectivul general al POR SE este: *creșterea competitivității economice regionale și îmbunătățirea condițiilor de viață ale comunităților locale prin sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri, a infrastructurii și serviciilor, în scopul reducerii disparităților intraregionale și dezvoltării sustenabile, prin gestionarea eficientă a resurselor, valorificarea potențialului demografic și de inovare, precum și prin asimilarea progresului tehnologic*.

POR SE urmărește ca Regiunea de Dezvoltare Sud-Est să devină una dintre cele mai dinamice regiuni europene în ceea ce privește creșterea inteligentă și sustenabilă a economiei, valorificând diversitatea locală și stimulând inovarea în vederea diminuării disparităților și creșterii standardului de viață.

Pentru atinegrea obiectivului general al Programului au fost identificate următoarele obiective strategice regionale (OSR), stabilite ca fiind cele mai relevante în contextul actual de dezvoltare socio-economică:

- OSR 1. Susținerea inovării, prin stimularea dezvoltării mediului antreprenorial, a sectorului CDI și a colaborării dintre acestea, a digitalizării IMM-urilor și administrației publice, în contextul specializării inteligente;

- OSR 2. O regiune mai ecologică prin creșterea eficienței energetice și a investițiilor verzi, precum și mai rezilientă la riscuri;
- OSR 3. Dezvoltarea mobilității urbane;
- OSR 4. Îmbunătățirea accesibiltății, mobilității, conectivității în regiune și tranziția către o mobilitate mai verde oferind un transport curat, sigur și accesibil cu legături rapide și eficiente la rețelele de transport;
- OSR 5. Îmbunătățirea calității învățământului și cresterea accesului populației la educație prin dezvoltarea infrastructurii aferente;
- OSR 6. Dezvoltarea economică și socială a RDSE, prin valorificarea resurselor turistice si ale patrimoniului cultural, istoric și natural, precum și prin acțiuni de regenerare urbană.

În cadrul *Priorității 3. O regiune cu emisii de carbon reduse*, în care sunt vizate acțiuni privind reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședința de județ si zona lor funcțională prin investiții pentru dezvoltarea infrastructurii urbane curate (infrastructuri de transport, ciclism, material rulant, combustibili alternativi, culoare de mobilitate), bazate pe planurile de mobilitate urbana durabilă se menționează că la nivelul regiunii există o mare nevoie de dezvoltare/ extindere/ modernizare a liniilor de transport public curat, care sa raspundă nevoilor de deplasare ale cetățenilor în raport cu domiciliul/ locul de muncă/ petrecerea timpului liber etc.

Intervențiile eligibile prin acest program, pentru care alocarea financiară orientativă este de 170,32 milioane Euro, vizează următoarele tipuri de activitati orientative:

- modernizarea/dezvoltarea/extinderea sistemelor de transport public, inclusiv prin investiții în material rulant, mijloace de transport și infrastructura necesară acestora, inclusiv depouri, stații de autobuz/ tramvai/ troleibuz, stații intermodale pentru transportul public, soluții de tip park & ride;
- dezvoltarea de infrastructuri pentru combustibili alternativi;
- dezvoltarea sistemelor de management al mobilității urbane (management trafic, aplicații trafic, e-ticketing etc.);
- modernizarea/ dezvoltarea/ extinderea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate: dezvoltarea, extinderea infrastructurii pentru mersul cu bicicleta, amenajarea de zone pietonale, zone semi-pietonale, introducerea de sisteme de bike-sharing, sisteme de monitorizare etc.;
- dezvoltarea coridoarelor de mobilitate urbană durabilă (prin dezvoltarea unor trasee dedicate cu prioritate transportului public de călători, inclusiv a benzilor dedicate transportului în comun, a liniilor de tramvai – acolo unde este cazul, reconfigurarea fluxurilor de circulație prin stabilirea de sensuri unice, reconfigurarea spațiilor prin includerea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate – piste de bicicliști, zone pietonale care să asigure legătura între stațiile de transport în comun sau accesul pietonilor la coridorul de mobilitate, toate acestea în conformitatea cu soluțiile identificate și validate în cadrul Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă aprobate la nivelul fiecărei autorități publice locale / zone metropolitane / zone urbane funcționale).

Planul de amenajare a teritoriului județean Galați

Planul de Amenajare a Teritoriului Judeţean Galaţi a fost elaborat pentru a coordona și armoniza politicile de dezvoltare socio-economică a județului, în acord cu prevederile Legii nr. 350 / 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul. Documentul este structurat în cinci faze cu următorul conținut: Faza I – Documentare și studii de fundamentare, Faza II – Elemente care condiționează dezvoltarea, probleme și disfuncționalități, Faza III – Diagnostic, priorități, Faza IV – Strategia de dezvoltare spațială și programul de măsuri, Faza V – Documentații pentru obținerea avizelor și introducerea observațiilor. Etapa de diagnostic s-a derulat prin analize multidisciplinare, în plan social, economic şi teritorial, care prezintă problematica, ierarhizarea și priorităţile domeniilor diagnosticate la nivel judeţean şi regional. Au fost evidenţiate cele mai semnificative aspecte (probleme grave sau oportunităţi deosebite). Prezentarea problemelor identificate precum și a factorilor de favorabilitate pentru fiecare domeniu analizat s-a realizat sub forma analizei S.W.O.T. Aceasta a constat în stabilirea punctelor tari și a punctelor slabe ce se manifestă teritorial, dar și a oportunităţilor şi riscurilor pe care le implică domeniile și subdomeniile amenajării teritoriului judeţean. Diagnosticul general are ca scop integrarea rezultatelor analizelor anterioare în vederea evidenţierii principalelor aspecte negative care afectează structurile teritoriale, sociale şi economice ale judeţului, precum și a atuurilor și oportunităţilor de care acestea beneficiază.

Obiectivul major al amenajării teritoriului, potrivit acestui document este: *Extinderea cooperării în condiții avantajoase a județului în spațiul suprateritorial prin amplificarea rolului polilor regionali și subregionali, relaționați prin realizarea infrastructurilor majore de transport.*

Strategia de Dezvoltare a Județului Galați 2021-2028

Strategia de Dezvoltare a Județului Galați 2021-2028 pornește de la un set de probleme, nevoi și elemente de potențial identificate la nivelul județului, pentru a construi cadrul strategic de dezvoltare pentru următorii ani. Analiza situației existente a vizat o serie de domenii-cheie care, prin caracterul lor complex, surprind caracteristicile principale ale teritoriului. Provocărilor identificate în etapa de analiză le sunt asociate obiective strategice și specifice, detaliate prin programe și proiecte.

Obiectivele strategice propuse pentru atingerea viziunii de dezvoltare sunt:

- O1. Pol regional cu o economie diversificată și performantă
- O2. Dezvoltare bazată pe protecția mediului și adaptată elementelor favorabile și restrictive ale cadrului natural
- O3. Echipare tehnico-edilitară extinsă și eficientă
- O4. Județ accesibil și bine conectat, care beneficiază de o infrastructură de transport la standarde ridicate

- 05. Buna guvernanță a județului Galați bazată pe un cadru partenerial solid între actorii locali relevanți în dezvoltarea și gestionarea acestuia
- 06. Județ care oferă tuturor locuitorilor săi oportunități de dezvoltare și acces la servicii publice de calitate
- 07. Județ care oferă tuturor locuitorilor săi acces la educație de calitate și formare pe tot parcursul vieții
- 08. Județ vibrant, care se bucură de o atractivitate sporită atât pentru locuitori, cât și pentru vizitatori, prin diversitatea ofertei culturale, sportive și de petrecere a timpului liber

În rândul obiectivelor specifice se identifică *TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN MODERNIZAT, EFICIENT ȘI SIGUR*, căruia îi sunt asociate programe/ proiecte privind dezvoltarea rețelei de transport public, modernizarea infrastructurii, achiziția de mijloace de transport ecologice, dezvoltarea sistemelor de management, realizarea de aplicații informatice etc.

Strategia de dezvoltare teritorială zonală periurbană/ metropolitană și Detaliere Plan de Acțiune, Programe și Proiecte teritoriale și Indicatori de monitorizare privind Zona Urbană Funcțională a municipiului Galați

Strategia de dezvoltare teritorială zonală periurbană / metropolitană a municipiului Galați definește teritoriului de influență cu potențial de constituire în zonă metropolitană a municipiului. În cadrul documentației este propus un portofoliu de proiecte destinat finanțării din fonduri externe nerambursabile pentru perioada de programare 2021-2027, fiind stabilite prioritățile comune de dezvoltare la nivel zonal în domeniile: dezvoltare urbană, regenerare urbană, transporturi, infrastructură tehnico-edilitară, managementul deșeurilor, specializare inteligentă. Prin dezvoltarea integrată la nivelul zonei metropolitane, se estimează obținerea de avantaje precum:

- Posibilitatea unei planificări integrate a întregului teritoriului care să permită identificarea direcțiilor și proiectelor majore de dezvoltare;
- Facilitarea accesului către noi surse de finanțare, care să suplimenteze posibilitățile de finanțare ale proiectelor atât din orașul polarizator, cât și din UAT înconjurătoare;
- O mai bună gestionare a dezvoltării în teritoriu a orașului și nu numai, prin corelarea expansiunii urbane cu planificarea dezvoltării infrastructurii, a dotărilor socio-culturale etc.;
- O gestionare mai eficientă a serviciilor publice, prin administrarea acestora la nivel metropolitan (spre exemplu, transportul public, deservirea cu dotări socio-economice etc.);
- Sporirea atractivității unui areal prin promovarea integrată a resurselor comune ale întregii zone și posibilitatea conturării unei identități puternice în jurul principalelor atuuri locale.

Potrivit viziunii de dezvoltare integrată propusă în cadrul Strategiei, *în 2027 municipiul Galați și zona sa periurbană reprezintă un teritoriu coeziv, promotor al cooperării*

interjurisdicționale, ce permite întregii zone să se remarce prin nivelul ridicat de bunăstare și specializare inteligentă, facilitând accesul la un sistem modern de servicii publice și utilități, precum și la oportunități diverse de dezvoltare economică și de petrecere a timpului liber.

Viziunea de dezvoltare este detaliată printr-un set de 5 obiective strategice, ce evidențiază domeniile principale de intervenție în perioada 2021-2027, respectiv dezvoltare economică, cetățeni, mobilitate, mediu și schimbări climatice, capacitate administrativă:

- O1. DEZVOLTARE ECONOMICĂ – Pol economic caracterizat de un nivel de trai ridicat al populației, cu locuri de muncă bine plătite în sectoarele de specializare inteligentă cu emisii reduse de carbon;
- O2. CETĂȚENI – Comunitate activă, susținută de servicii publice performante și infrastructură de utilități modernă, adaptate nevoilor tuturor cetățenilor;
- O3. MOBILITATE – Accesibilitate ridicată, susținută de un sistem de mobilitate eficient și durabil, bazat pe mijloace de transport prietenoase cu mediul;
- O4. MEDIU ȘI SCHIMBĂRI CLIMATICE – Dezvoltare sustenabilă și rezilientă, bazată pe o valorificare durabilă a resurselor naturale și protecția factorilor de mediu;
- O5. CAPACITATE ADMINISTRATIVĂ – Guvernanță locală performantă, bazată pe un cadru partenerial solid și pe valorificarea avantajelor noilor tehnologii

Obiectivul strategic dedicat mobilității este detaliat prin 3 obiective specifice, cu direcțiile de acțiune aferente. Dintre acestea se detașează obiectivul specific O.S.3.2. Transport public periurban/metropolitan bine dezvoltat și performant, căruia îi sunt atribuite următoarele direcții de acțiune și măsuri:

- D.A. 3.2.1. Dezvoltarea serviciilor de transport public periurban/ metropolitan

  Măsuri orientative: dezvoltarea transportului public periurban/ metropolitan, încurajarea navetismului cu mijloace de transport prietenoase cu mediul.

- D.A. 3.2.2. Creșterea calității serviciilor de transport public

  Măsuri orientative: confort ridicat al transportului public, infrastructură sigură de transport public, creșterea atractivității transportului public, încurajarea utilizării mijloacelor de transport prietenoase cu mediul.

- D.A. 3.2.3. Digitalizarea serviciilor de transport public

  Măsuri orientative: creșterea accesului la informații, colectarea de date, creșterea atractivității transportului public.

Pentru susținerea acestui domeniu de dezvoltare a fost propusă Politica de dezvoltarea a transportului metropolitan sustenabil, care are ca scop dezvoltarea infrastructurii și serviciilor de transport la nivel metropolitan pentru a oferi cât mai multe alternative viabile la autovehiculul personal, astfel încât sa se obțină un impact mai redus asupra mediului.

Politica are următoarul obiectiv general: *Sistem de transport eficient, atractiv și prietenos cu mediul, care să susțină fluxurile de oameni și mărfuri la nivel metropolitan.*

Obiectivul specific asociat obiectivului general al politicii vizează obținerea unui impact scăzut al transporturilor asupra mediului printr-o pondere mai redusă a autovehiculului personal în distribuția modală la nivel metropolitan.

În cadrul documentației se menționează oportunitatea extinderii serviciului de transport public local către cele 4 UAT-uri din zona periurbană a municipiului Galați (Șendreni, Smârdan, Tulucești și Vânători). Această recomandare este justificată de faptul că un serviciu de transport public de tip periurban/ metropolitan va putea să susțină cererea de transport și navetismul între localitățile zonei periurbane (delimitată în cadrul strategiei) și să asigure o frecvență și un orar de funcționare adaptat nevoilor identificate la nivel local. Acest serviciu ar veni în completarea serviciilor de transport public județean existente, optimizând legăturile în teritoriul studiat.

Planul de mobilitate urbană durabilă pentru Municipiul Galați

Conform cadrului legislativ în domeniu, planul de mobilitate urbană durabilă reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială și planului urbanistic general. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Galați stabilește modul în care se vor pune în aplicare conceptele moderne de planificare și management al mobilității urbane durabile, așa cum au fost definite și implementate la nivel european. Aceste concepte sunt particularizate la specificul Municipiului Galați, urmărind maximizarea efectelor aduse prin îmbunătățirea indicatorilor de mobilitate pe termen mediu, până la nivelul anului 2030.

Scopul PMUD este de a permite dezvoltarea sustenabilă a mobilității în aria de studiu, acesta urmând a funcționa ca un suport pentru pregătirea și implementarea proiectelor și măsurilor finanțate prin Programul Operațional Regional 2014 – 2020 (și programele operaționale din viitoarele perioade de programare - Programul Operațional Regional 2021 – 2027) și alte surse asociate bugetelor locale, dar și pentru susținerea implementării unor proiecte de interes național care influențează mobilitatea în aria de studiu.

Viziunea privind mobilitatea este: *Municipiul Galați - un oraș cu caracter unic, atractiv, având un sistem de transport competitiv și durabil, adaptat secolului 21, accesibil tuturor, ce susține dezvoltarea economiei și minimizează impactul asupra mediului*.

Obiectivele strategice din domeniul mobilității care contribuie la atingerea viziunii sunt orientate către: accesibilitate, eficiență economică, siguranță, protejarea mediului și calității vieții.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Galați cuprinde acțiuni grupate în planuri sectoriale privind următoarele tematici de mobilitate:

1. *Intervenții majore asupra rețelei stradale;*
2. *Transport public;*
3. *Transport de marfă;*
4. *Mijloace (sisteme) alternative de mobilitate;*

5. *Managementul traficului;*
6. *Zone cu nivel ridicat de complexitate;*
7. *Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare;*
8. *Aspecte instituționale.*

În domeniul transportului public, planul oferă o strategie pentru a îmbunătăți calitatea, securitatea, integritatea și accesibilitatea serviciilor de transport public, acoperind componente de infrastructură, mijloace de transport și tehnici de operare (managementul traficului). Planul de acțiune conține următorul set de propuneri în acest domeniu:

- *Modernizare infrastructura de tramvai*
- *Modernizare infrastructura de troleibuz*
- *Extindere infrastructura de troleibuz*
- *Modernizare facilități operator, inclusiv dotarea cu sisteme de alimentare pentru autobuze electrice, alimentare cu energie electrică la substații*
- *Amenajarea stațiilor de transport public pe întreaga rețea de transport public*
- *Achiziția de troleibuze noi*
- *Achiziția de autobuze electrice noi și sisteme de încărcare aferente*
- *Achiziția de autobuze electric-hibride*
- *Achiziția de autobuze alimentate cu hidrogen/ GNC*
- *Amenajare terminale intermodale de călători*
- *Sistem automat de ticketing - actualizare și update*
- *Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbană și puncte de interes*
- *Eficientizarea sistemului de operare a transportului public*
- *Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public*
- *Modernizarea depoului de tramvaie amplasat pe Str. Siderurgiștilor și a infrastructurii aferente*

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Galați reprezintă instrumentul de planificare și management pe care autoritățile publice îl pot folosi pentru a structura politicile de mobilitate în ceea ce privește atingerea obiectivelor generale de îmbunătățire a calității mediului, a competitivității și siguranței.

Prin implementarea măsurilor / acțiunilor de intervenție propuse se estimează soluționarea problemelor identificate în etapa de analiză a situației actuale sau care sunt considerate ca strategice în contextul asigurării unei mobilități urbane durabile în aria de studiu, acoperind perioada 2019 - 2030.

1.2. Contextul urban al Municipiului Galați și identificarea principalelor probleme și provocări la nivel local pentru perioada 2021-2027

Pentru a înţelege şi evalua mobilitatea, este necesar a înţelege modul în care facilităţile utilizate pentru a satisface nevoile de deplasare ale persoanelor sunt distribuite în spaţiu, atât în context urban cât şi regional. Un sistem de transport performant măreşte oportunităţile de satisfacere a acestor nevoi, un sistem cu puţine conexiuni sau puternic congestionat reduce opţiunile şi limitează dezvoltarea socio-economică a regiunii deservite.

Fiecare individ face o serie de alegeri multiple cu scopul de a realiza o anume călătorie. Cererea de transport este determinată de alegerea de a face o deplasare pentru un anume motiv, pe un anume itinerariu şi într-o anumită perioadă a zilei, în situaţia în care utilizatorul este dependent de automobil, iar pentru cel care nu posedă automobil, această alegere va conţine şi etapa opţiunii pentru un anumit mod de transport.

Între sistemul de transport al unui teritoriu și dezvoltarea sa economică există o relație bidirecțională. Astfel, potențialul de dezvoltare al unei regiuni este cu atât mai mare cu cât respectivul areal dispune de o infrastructură de transport mai dezvoltată. Infrastructura de transport se numără printre factorii cei mai importanți ai competitivității economice naționale, regionale sau locale, alături de regimul fiscal, de infrastructură tehnologică și de cercetare sau de nivelul de pregătire al forței de muncă. De asemenea, creșterea economică determină o creștere a nevoilor de transport, creând o presiune suplimentară asupra infrastructurii existente.

Având în vedere caracteristicile cererii de transport menţionate, pentru a putea identifica particularităţile mobilităţii unui areal de studiu, este necesară cunoaşterea unor seturi de date demografice, socio-economice, referitoare la transport şi mobilitate. În acest sens, pentru atingerea obiectivelor specifice ale strategiei, au fost culese, prelucrate şi analizate date de natură socio-economică, demografică şi de mobilitate specifice unităţilor adminstrativ teritoriale care fac parte din Zona Metropolitană Galați (Municipiul Galați și comunele Braniștea, Cuca, Cuza Vodă, Frumușița, Pechea, Rediu, Schela, Smârdan, Șendreni, Tutucești, Vânători).

1.2.1. Analiza privind structura demografică

Există o corelaţie stânsă între caractristicile deplasărilor (număr, distribuţie în timp, mod de transport utilizat) şi caracteristicile populaţiei rezidenţiale (numărul de locuitori, vârstă, venit). În procesul de evaluare a mobilităţii într-un areal de studiu, este necesară cunoaşterea caracteristicilor populaţiei înregistrate la nivelul fiecărei unităţi administrativ teritoriale. Astfel, folosind datele disponibile în baza de date Tempo a Institutului Naţional

de Statistică (INS) referitoare la acești parametri (disponibile la nivel de localitate), au fost analizate următoarele informaţii demografice specificate şi detaliate în cele ce urmează.

Variația demografică în profil teritorial înregistrată în ultimii 12 ani evidenţiază scăderea cu 1,5% a numărului de locuitori cu domiciliul stabil în Municipiul Galați, variație similară cu cea înregistrată la nivel județean (-2,1%) și național (-1,8%). În figura 1.2 este reprezentată variaţia numărului de locuitori în perioada 2010 – 2021 pentru România, judeţul Galați şi localitățile urbane din acest judeţ. Se observă că s-au înregistrat creșteri ale numărului de locuitori doar în Municipiul Tecuci, însă foarte mici (0,1%). Valoarea extremă negativă este dată de reducerea cu 15,8% a populaţiei înregistrată în Orașul Berești.

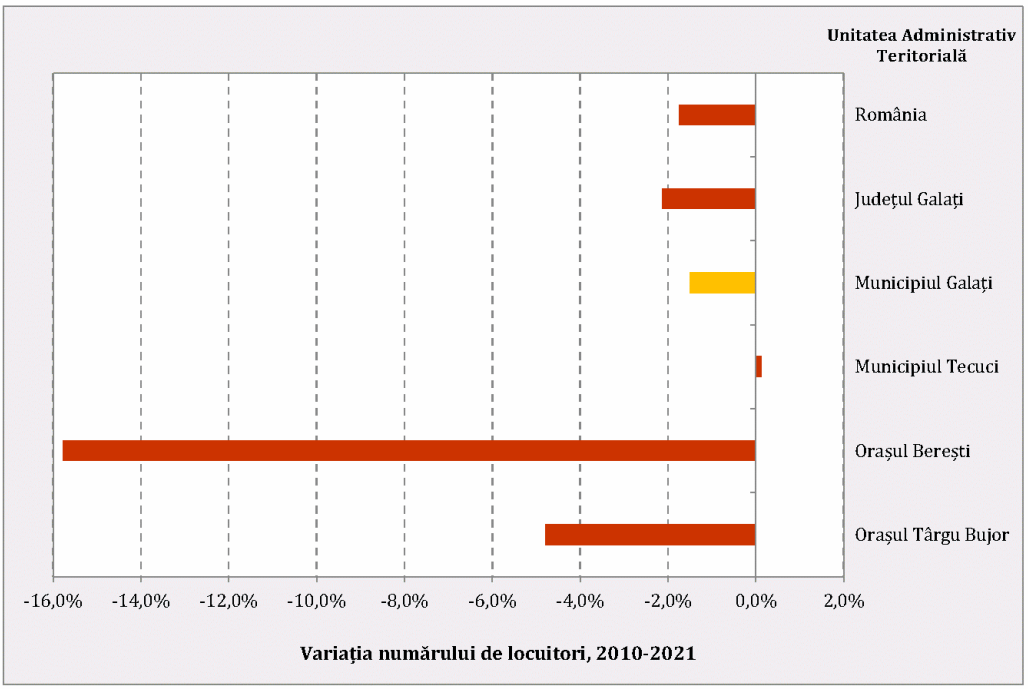


Figura 1.2. *Variația numărului de locuitori în intervalul 2010 – 2021, zonele urbane din Județul Galați. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Variația numărului de locuitori ai localităților rurale incluse în Zona Metropolitană Galați, în perioada 2010 – 2021, este prezentată în tabelul 1.1 și în figura 1.3. Se remarcă creșteri ale numărului de locuitori în cazul localităților Braniștea, Schela, Smârdan, Șendreni și Vânători, restul unităților administrativ-teritoriale având o variație negativă.

Tabelul 1.1. *Variația numărului de locuitori în intervalul 2010 – 2021, Zona Metropolitană Galați. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de locuitori		
	Anul 2010	Anul 2021	Variație 2010-2021
Comuna Braniștea	4123	4442	7,7%
Comuna Cuca	2528	2082	-17,6%
Comuna Cuza Vodă	2864	2667	-6,9%

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de locuitori		
	Anul 2010	Anul 2021	Variație 2010-2021
Comuna Frumușița	5464	5336	-2,3%
Comuna Pechea	11686	11045	-5,5%
Comuna Rediu	2473	1980	-19,9%
Comuna Schela	3655	3867	5,8%
Comuna Smârdan	4788	5883	22,9%
Comuna Șendreni	3669	5294	44,3%
Comuna Tulucești	7764	7602	-2,1%
Comuna Vânători	4572	6574	43,8%

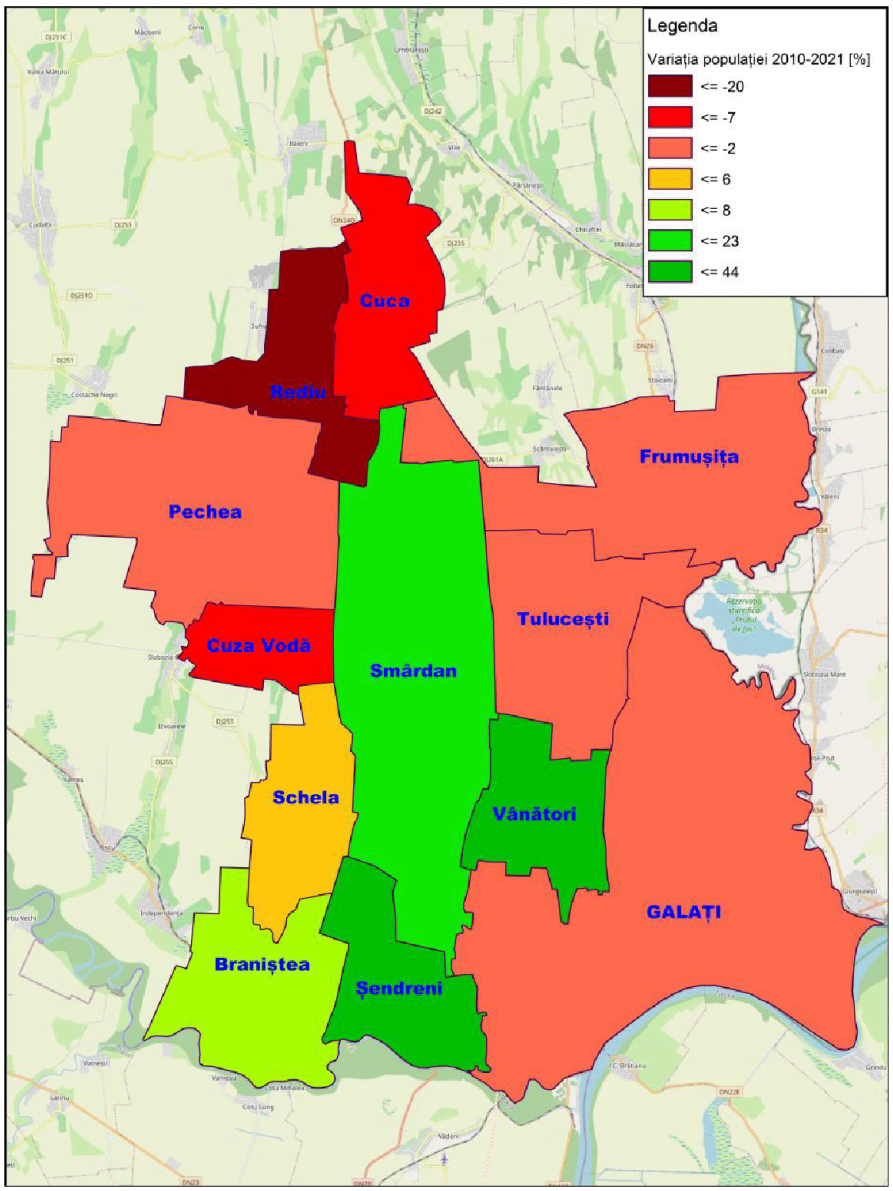


***Figura 1.3**. Variația populației la nivelul localităților cuprinse în Zona Metropolitană Galați, intervalul 2010 – 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Având în vedere reprezentarea de mai sus, se concluzionează că teritoriul caracterizat de atractivitate pentru locuire formează prima coroană de localităţi învecinate direct cu Municipiul Galaţi, cu excepţia Comunei Tulucești. Această situaţie poate fi relaţionată fenomenului de expansiune urbană, manifestat în ultimii ani în jurul marilor oraşe din România.

În propunerile de extindere a transportului public la nivelul Zonei Metropolitane se vor avea în vedere în special localităţile marcate de creşterea numărului de locuitori.

Nevoia de deplasare a populaţiei, legată strâns de mobilitate, este dependentă de vârstă. Astfel, au fost create baze de date cu structura pe grupe de vârste a locuitorilor la nivelul Municipiului Galaţi şi ai celorlalte localităţi care fac parte din Zona Metropolitană Galaţi (figurile 1.4 şi 1.5). Se observă reducerea semnificativă a ponderii populaţiei tinere, cu vârsta cuprinsă între 15 şi 24 ani – cu 36% în cazul Municipiului Galaţi şi cu 17% în restul localităţilor, concomitent cu creşterea procentului care revine locuitorilor cu vârstă de peste 65 ani din Municipiul Galaţi, cu 53%, aspect care reflectă fenomenul de îmbătrânire demografică. În general, aceste persoane sunt caracterizate de mobilitate redusă, necesitând facilităţi în sensul creşterii accesibilităţii sistemului de transport. În cazul localităţilor externe Municipiului Galaţi, în ultimii 10 ani a crescut cu 9% ponderea populaţiei cu vârsta cuprinsă între 25 ani şi 64 ani, categorie determinantă din punct de vedere al navetismului la nivel zonal. Totodată, la nivelul acestui areal se observă încetinirea ratei de reducere a populaţiei cu vârsta cuprinsă între 15 ani şi 24 ani, segment al populaţiei reprezentativ pentru navetismului cu mijloace de transport public în scop educaţional de nivel liceal şi universitar, care se desfăşoară în Municipiul Galaţi.

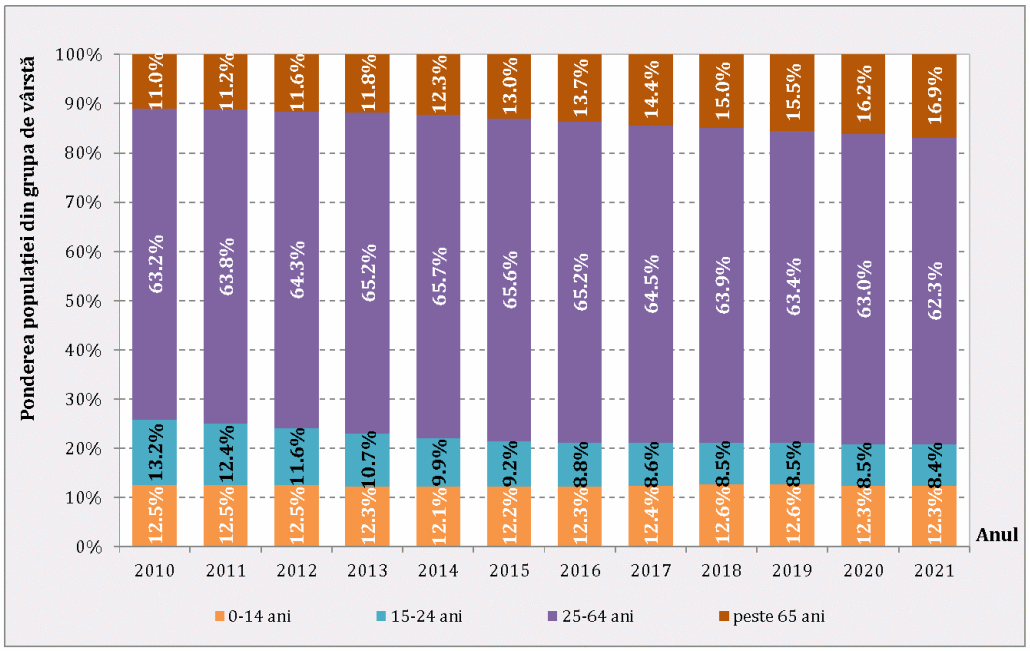


***Figura 1.4**. Distribuția populației pe principalele grupe de vârstă în intervalul 2010 – 2021, Municipiul Galați. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

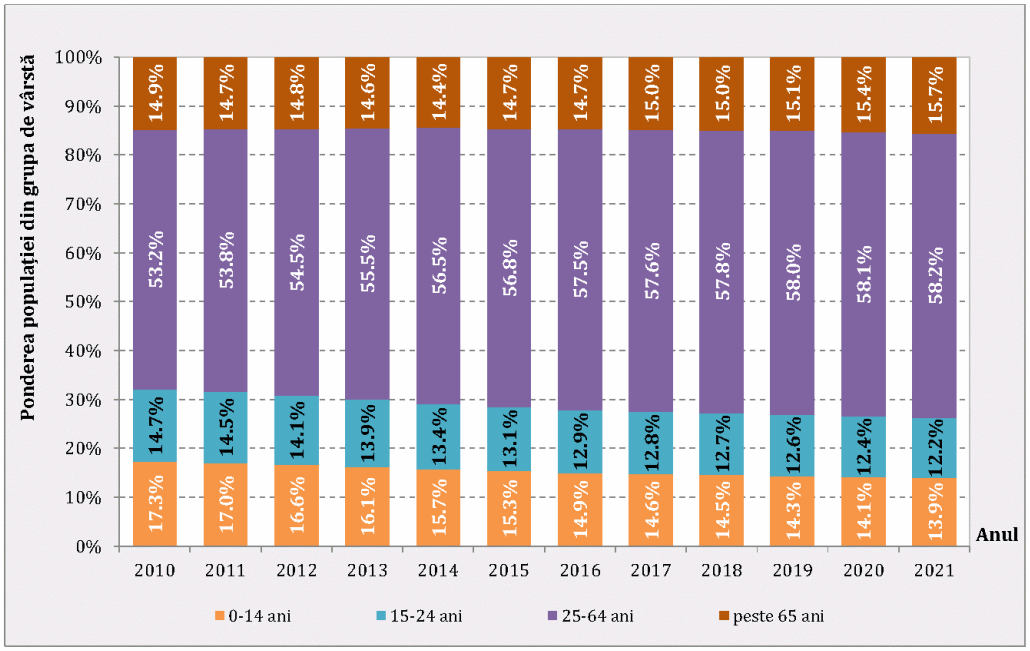


Figura 1.5. *Distribuția populației pe principalele grupe de vârstă în intervalul 2010 – 2021, Zona Metropolitană Galați fără Municipiul Galați. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Un alt indicator cu importanţă deosebită în evaluarea mobilităţii în arealul de studiu îl reprezintă densitatea populaţiei. Aceasta a fost calculată pe baza numărului de locuitori raportat la suprafaţa totală la nivelul fiecărei unităţi administrativ-teritoriale din Zona Metropolitană Galați. Valorile pentru fiecare localitate din zonă sunt prezentate în tabelul 1.2 și reprezentate grafic în figura 1.6.

Tabelul 1.2*. Densitatea populației, anul 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Unitatea Administrativ-Teritorială	Populație	Suprafață totală, Km^2	Densitate, locuitori/ km^2
Municipiul Galați	305.683	251,26	1217
Comuna Braniștea	4.442	63,95	69
Comuna Cuca	2.082	50,35	41
Comuna Cuza Vodă	2.667	26,66	100
Comuna Frumușița	5.336	111,19	48
Comuna Pechea	11.045	119,38	93
Comuna Rediu	1.980	46,09	43
Comuna Schela	3.867	46,06	84
Comuna Smârdan	5.883	155,48	38
Comuna Șendreni	5.294	48,24	110
Comuna Tulucești	7.602	73,70	103
Comuna Vânători	6.574	44,65	147

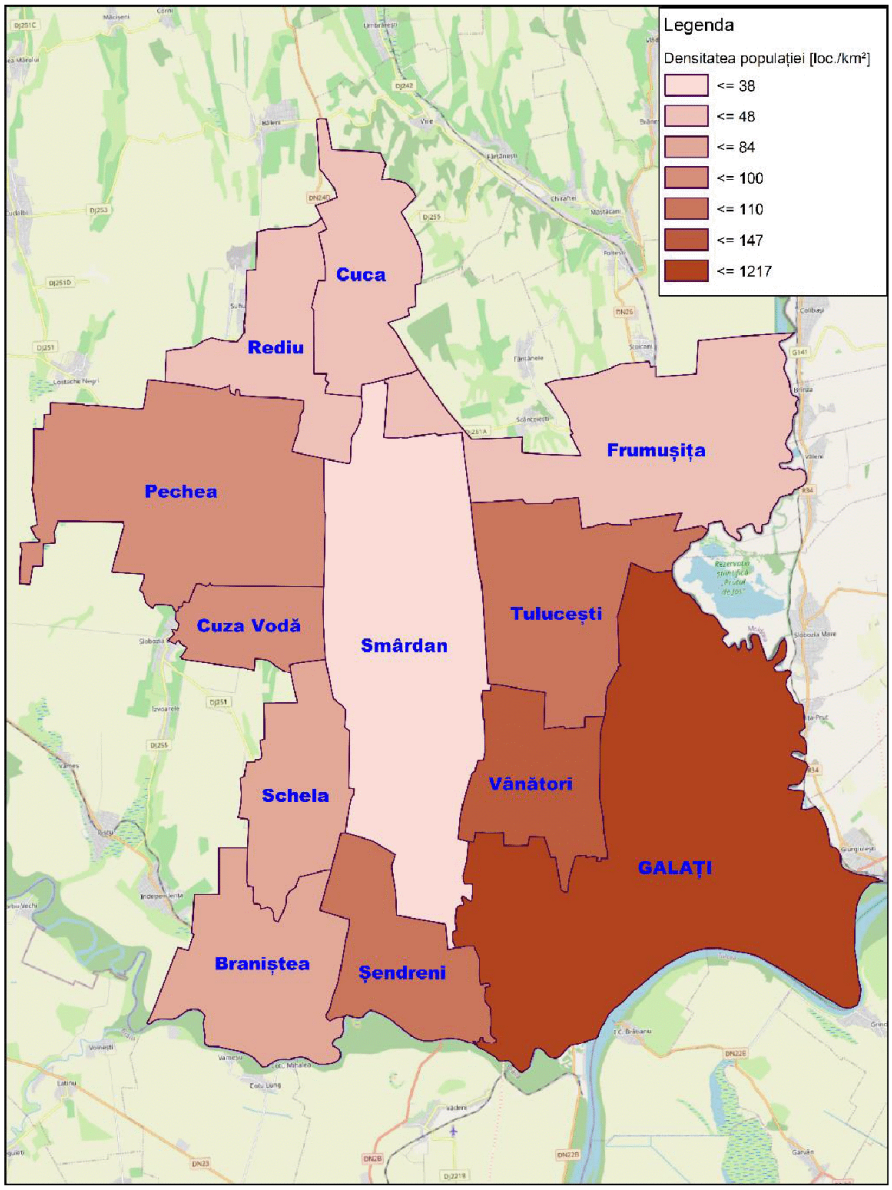


***Figura 1.6**. Densitatea populației la nivelul localităților din Zona Metropolitană Galați.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Din reprezentarea de mai sus, se observă că zonele rurale cu densitate de 100 locuitori/ km^2 sau peste sunt: comunele Cuza Vodă, Șendreni, Tulucești și Vânători. La întocmirea estimărilor privind mobilitatea la nivelul Zonei Metropolitane Galați la orizontul de analiza 2027, s-a ţinut seama de tendinţele de variaţie ale indicatorilor demografici desprinse din analizele de mai sus.

La nivelul Municipiului Galați, valori ridicate ale numărului de locuitori sunt concentrate în zonele de locuințe colective, dintre care se detașează cartierele Micro 20, Micro 21, Micro 12, Micro 39. Acestea reprezintă zone cu potențial ridicat de generare/ atragere a călătoriilor, pentru care trebuie să se acorde atenție deosebită în ce privește oferta de transport public necesară pentru satisfacerea deplasărilor pe distanță medie și scurtă.

1.2.2. Analiza socio-economică

Desfășurarea activităților economice implică generarea de călătorii cu pondere importantă atât în cazul transportului de persoane. La nivelul municipiului Galați ponderea populației ocupate reprezintă 30% din totalul numărului de locuitori, în timp în restul localităților din Zona Metropolitană acest indicator are valoarea medie de 9%, iar la nivelul județului Galați de 18% (tabelul 1.3).

Distribuția în teritoriu a numărului de salariați la nivelul fiecărei localități cuprinse în Zona Metropolitană Galați este prezentată în figura următoare.

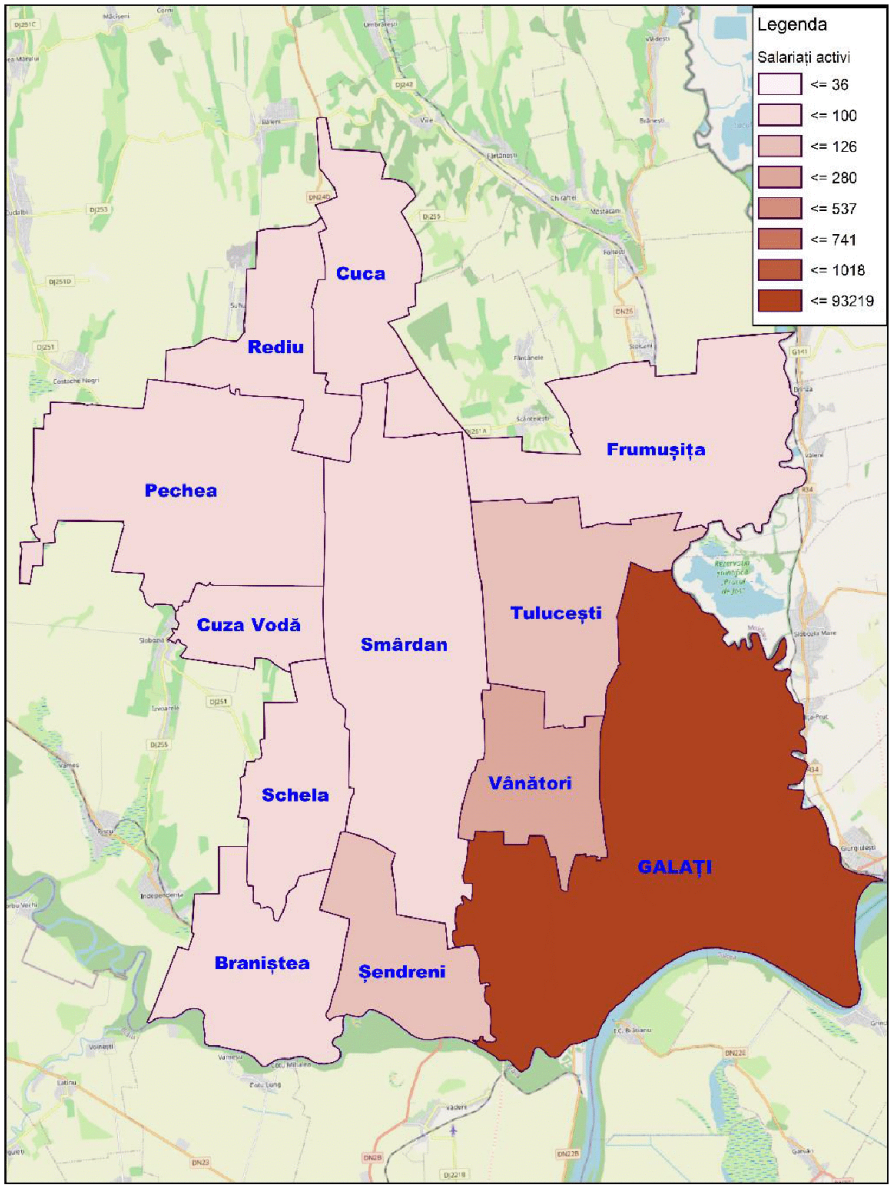


Figura 1.7. *Distribuția teritorială a locurilor de muncă la nivel de localitate.*
Sursa datelor: ITM Galați; www.topfirme.com.

***Tabelul 1.3**. Ponderea populației ocupate, anul 2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line;*

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de salariați	Număr de locuitori	Ponderea populației ocupate
Municipiul Galați	93.056	306.784	30%
Zona Metropolitană Galați, cu excepția Municipiului Galați	5.220	56.594	9%
Județul Galați	113760	628.910	18%

La nivelul anului 2021, în Municipiul Galați au fost înregistrați 93.219 salariați activi, distribuiți celor 8.786 angajatori publici și privați cu sediul în această localitate. În ceea ce privește zona metropolitană, comunele cu peste 450 de angajatori sunt Pechea, Smârdan, Șendreni, Tulucești și Vânători (tabelul 1.4).

Se observă că locurile de muncă sunt concentrate Municipiul Galați și în localitățile amplasate în imediata vecinătate.

***Tabelul 1.4.** Număr de angajatori în Zona Metropolitană Galați, 2021.*
Sursa datelor: ITM Galați; www.topfirme.com.

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr Angajatori	Număr Salariați activi	Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr Angajatori	Număr Salariați activi
Municipiul Galați	8.786	93.219	Comuna Rediu	97	99
Comuna Braniștea	201	280	Comuna Schela	174	100
Comuna Cuca	72	34	Comuna Smârdan	320	537
Comuna Cuza Vodă	71	36	Comuna Șendreni	498	741
Comuna Frumușița	247	126	Comuna Tulucești	392	460
Comuna Pechea	382	481	Comuna Vânători	481	1.018

În Municipiul Galați, în anul 2021, din totalul celor 8.786 unități economice cu capital public și privat din arealul de studiu, primele 19 au avut cel puțin 500 salariați activi, concentrând aproximativ 29% din numărul total de locuri de muncă ocupate (tabelul 1.5).

***Tabelul 1.5**. Principalii angajatori, anul 2021. Sursa datelor: ITM Galați.*

Nr. crt.	Angajator	Domeniul de activitate	Număr Salarați activi
1	S.C. Liberty Galați S.A.	Producția de metale feroase sub forme primare și de feroaliaje	5.339
2	S.C. Arabesque S.R.L.	Comerț cu ridicata al materialului lemnos și a materialelor de construcție și echipamentelor sanitare	2.988

Nr. crt.	Angajator	Domeniul de activitate	Număr Salarați activi
3	Sucursala Regională de Căi Ferate Galați	Activități de servicii anexe pentru transporturi terestre	2.494
4	Spitalul Clinic Județean de Urgență "Sfântul Apostol Andrei"	Activități de asistență spitalicească	2.329
5	Universitatea Dunărea de Jos	Învățământ superior universitar	1.769
6	S.C. Șantierul Naval Damen Galați S.A.	Construcția de nave și structuri plutitoare	1.514
7	S.C. Apa Canal S.A. Galați	Captarea, tratarea și distribuția apei	1.024
8	Arhiepiscopia Dunării de Jos Galați	Activități ale organizațiilor religioase	1.009
9	Sucursala Regională de Transport Feroviar de Călători Galați	Transporturi interurbane de călători pe calea ferată	983
10	S.C. Tancrad S.R.L.	Lucrări de construcții a drumurilor și autostrăzilor	930
11	Spitalul Clinic de Urgență pentru Copii "Sfântul Ioan" Galați	Activități de asistență spitalicească	924
12	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Galați	Alte activități de asistență socială, cu cazare n.c.a.	849
13	S.C. Arcada Company S.A.	Construcția de poduri și tuneluri	769
14	Serviciul Public Ecosal	Colectarea deșeurilor nepericuloase	711
15	S.C. Transurb S.A. Galați	Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători	710
16	S.C. Myosotis S.R.L.	Comerț cu amănuntul al produselor farmaceutice, în magazine specializate	659
17	Direcția de Asistență Socială a Municipiul Galați	Activități de asistență socială, fără cazare, pentru bătrâni și pentru persoane aflate în incapacitate de a se îngriji singure	556
18	S.C. Centrico Selir S.R.L.	Activități de consultanță în tehnologia informației	556
19	S.C. Criomec S.A.	Lucrări de instalații sanitare, de încălzire și de aer condiționat	531

Amplasarea în teritoriu a principalilor angajatori din Municipiului Galați, conform mențiunilor din tabelul de mai sus, este prezentată în figura 1.8. Angajatorul Liberty Galați S.A., amplasat în zona de Vest concentrează peste 5300 de salariați. Alte zone polarizatoare, cu peste 8000 de salariați, se identifică în partea de sud și est.

Distribuția în teritoriu a numărului de salariați (la nivelul zonelor de trafic în care a fost împărțit teritoriul Municipiului Galați) este prezentată în figura 1.9. Referitor la celelalte localități din arealul de studiu, angajatori cu peste 100 de salariați activi se întâlnesc în comunele Vânători (2 angajatori), Pechea și Smârdan (1 angajator).

Variația numărului de salariați la nivelul fiecărei localități din Zona Metropolitană Galați în perioada 2010-2020 este prezentată în tabelul 1.6 și evidențiată grafic în figura 1.10.

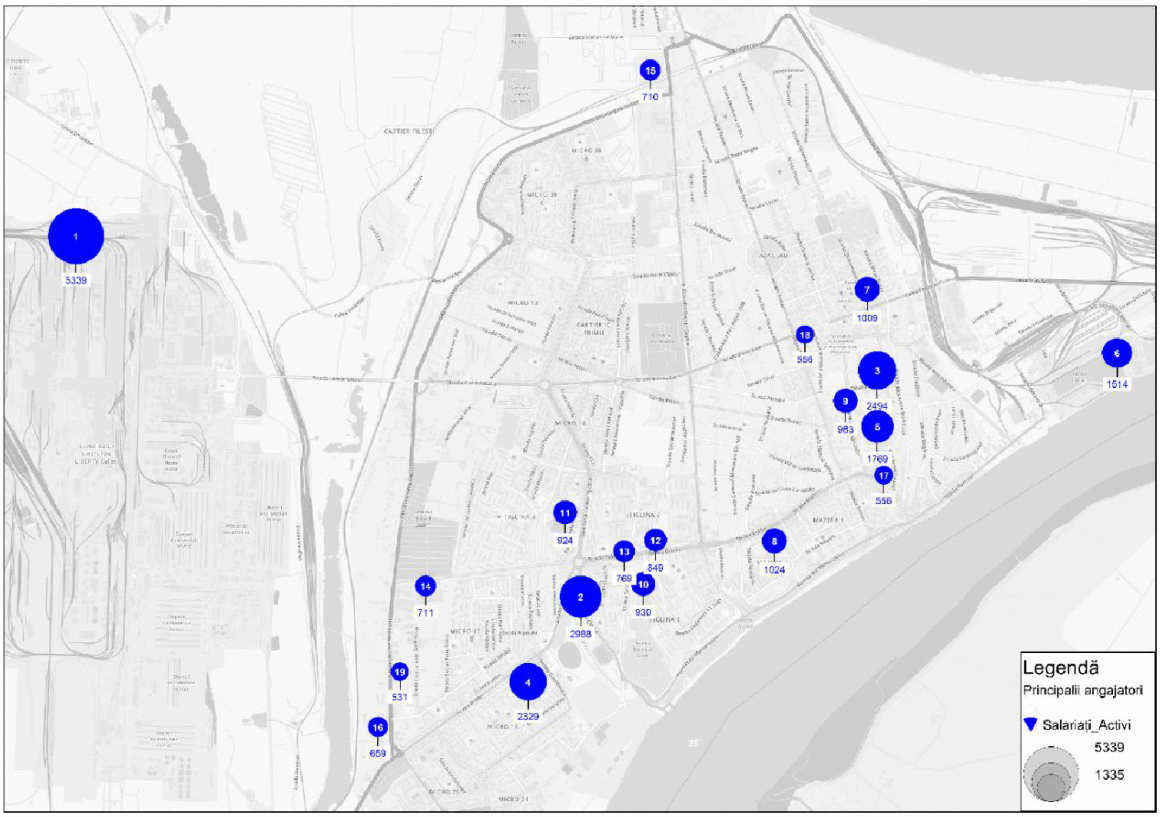


***Figura 1.8**. Distribuția teritorială a principalilor angajatori, Municipiul Galați.*
Sursa datelor: ITM Galați.

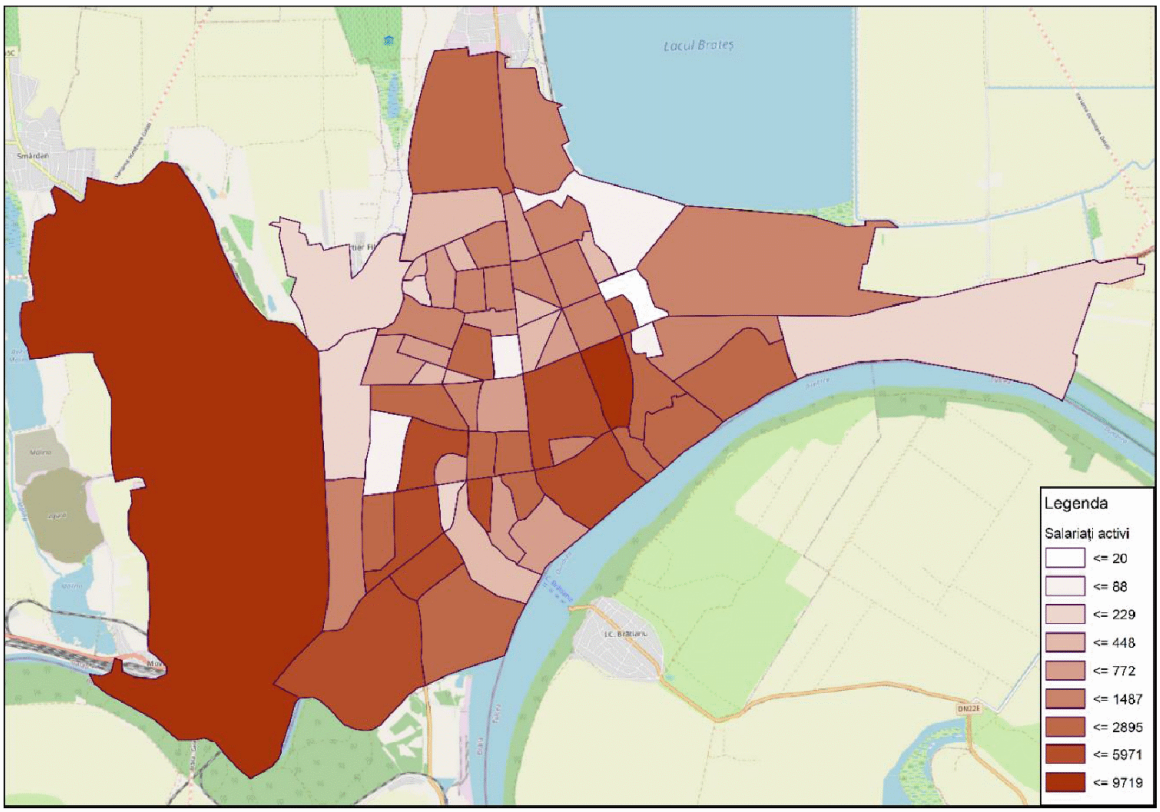


***Figura 1.9**. Distribuția teritorială a salariaților. Sursa datelor: ITM Galați.*

Tabelul 1.6. *Variația numărului de salariați în intervalul 2010 – 2020, localități Zona Metropolitană Galați. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de salariați			Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de salariați		
	Anul 2010	Anul 2020	Variație 2010-2020		Anul 2010	Anul 2020	Variație 2010-2020
Municipiul Galați	88.260	93.056	5,4%	Comuna Rediu	111	45	-59,5%
Comuna Braniștea	117	120	2,6%	Comuna Schela	148	78	-47,3%
Comuna Cuca	130	54	-58,5%	Comuna Smârdan	297	542	82,5%
Comuna Cuza Vodă	74	43	-41,9%	Comuna Șendreni	405	684	68,9%
Comuna Frumușița	244	139	-43,0%	Comuna Tulucești	226	435	92,5%
Comuna Pechea	500	718	43,6%	Comuna Vânători	1.093	2.362	116,1%

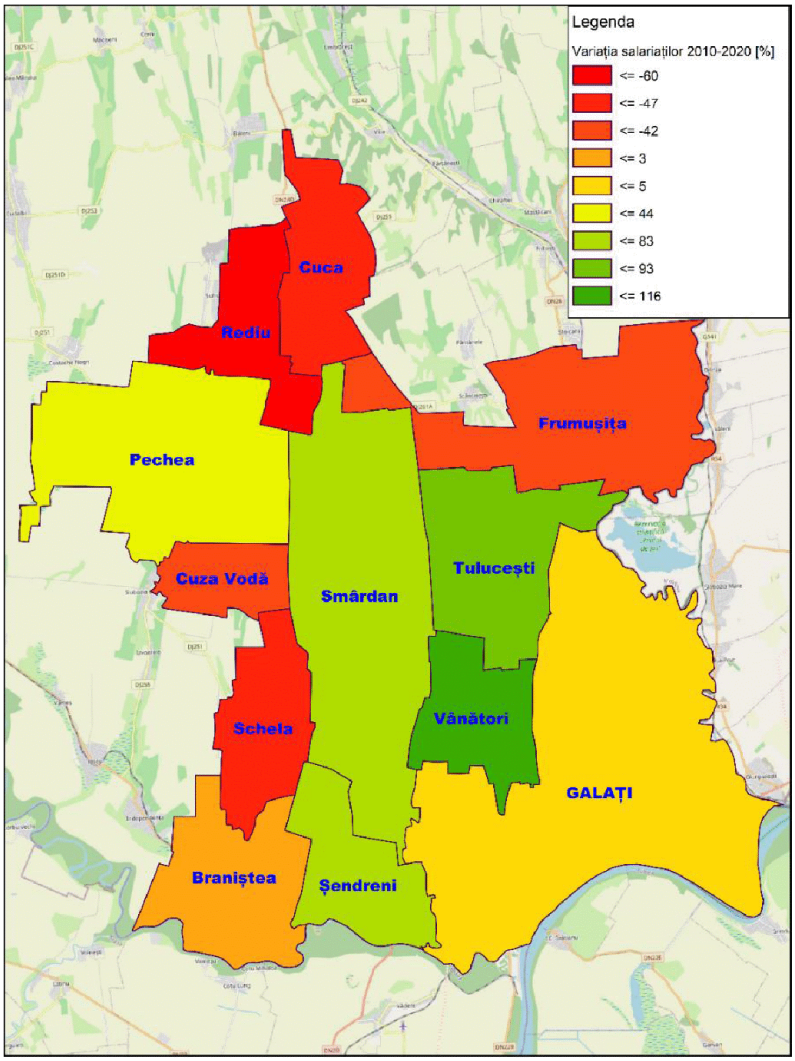


Figura 1.10*. Variația salariaților la nivelul localităților cuprinse în Zona Metropolitană Galați, intervalul 2010 – 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Cu excepția municipiului Galați, creșteri ale numărului de salariați s-au înregistrat în comunele Braniștea (+2,6%), Șendreni (+68,9%), Smârdan (+82,5%), Tulucești (92,5%) și Vânători (116,1%). La polul opus, se identifică comunele Cuca și Rediu, care au fost afectate de reducerea numărului de salariați cu peste 50%.

Cunoscând datele istorice privind numărul de salariați înregistrați la nivel județean și local în ultimii 11 ani și date prognozate până în anul 2025 ale acestui indicator, a fost estimat numărul anual de salariați la nivelul municipiului Galați pentru perioada 2021-2025. Se observă tendința crescătoare, care conduce la creșterea cu 11% a numărului de salariați din municipiul Galați în anul 2025 comparativ cu valoarea înregistrată în anul 2020 (figura 1.11).

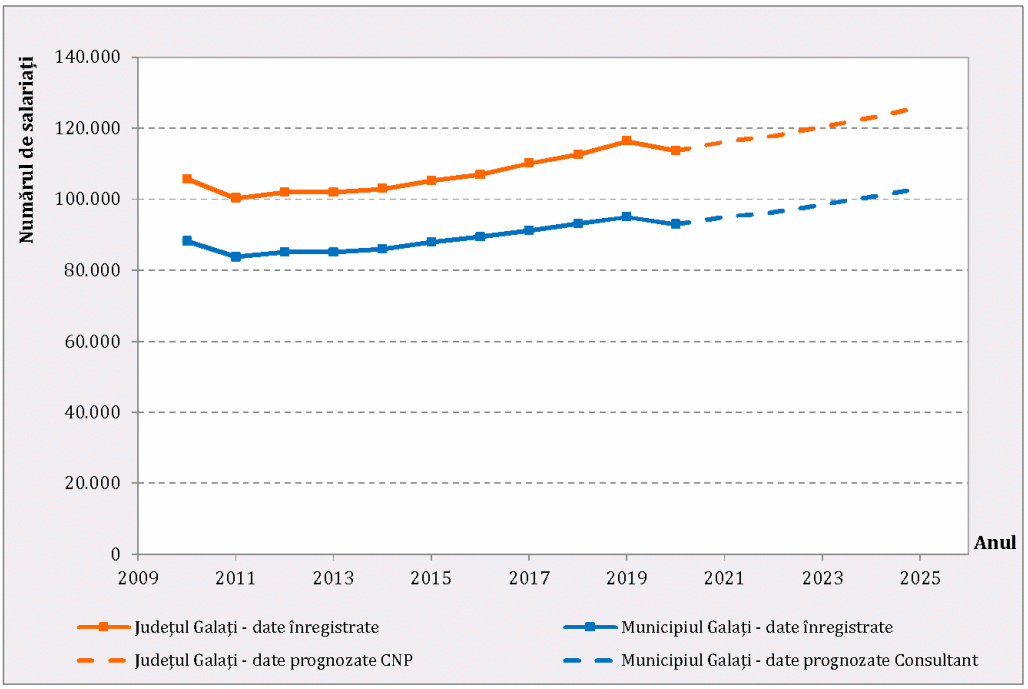
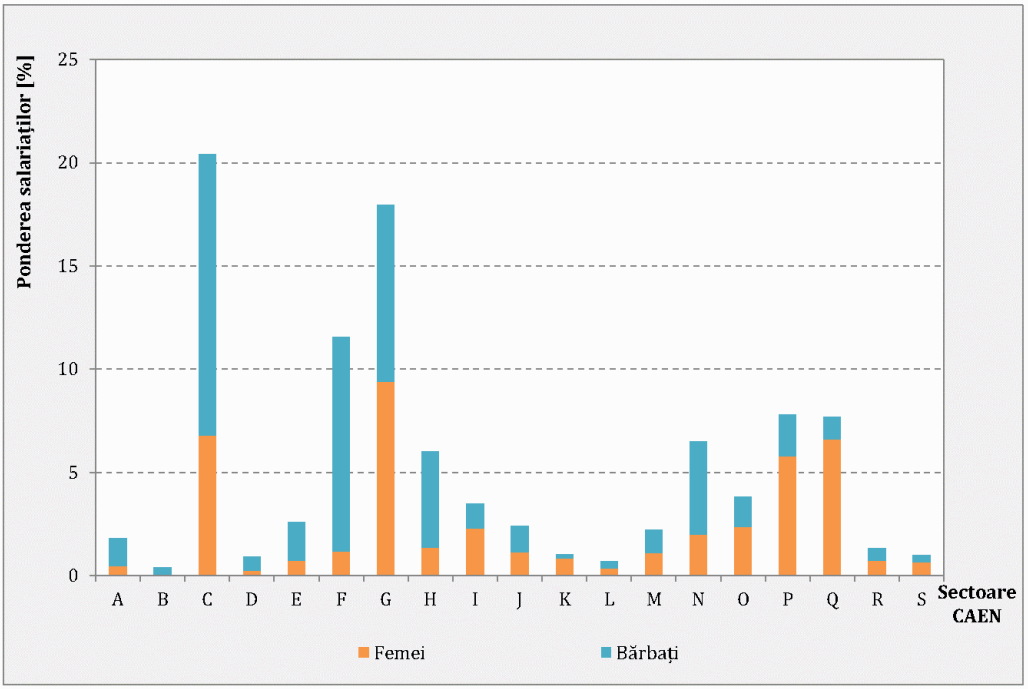


***Figura 1.11**. Variația numărului de salariați – municipiul Galați și județul Galați, perioada 2010-2020; 2021-2025. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; Comisia Națională de Strategie și Prognoză (CNSP).*

Din analizele prezentate mai sus, se observă că localitățile direct învecinate cu Municipiul Galați sunt cele în care se desfășoară activități economice care polarizează locuri de muncă, fiind caracterizate de creșterea numărului de salariați în ultimul deceniu. Cunoscând existența unei relații direct proporționale între numărul de salariați și numărul de călătorii realizate în regim de navetă, în stabilirea arealului recomandat pentru extinderea transportului public în zona metropolitană, se va ține seama de acest indicator.

La nivel județean în cea mai mare parte salariaţii sunt angajaţi ai unor unităţi economice al căror principal domeniu de activitate este reprezentat de industria prelucrătoare (20,43%). Urmează, în ordinea descrescătoare a ponderii din totalul salariaţilor, comerţul cu ridicata şi cu amănuntul (17,98%), construcţii (11,59%) şi învăţământ (7,82%). Sectorul sănătăţii şi asistenţei sociale cuprinde 7,71% din totalul salariaţilor (figura 1.12).



A - Agricultură, silvicultură și pescuit
B - Industria extractivă
C - Industria prelucrătoare
D - Producția și furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat
E - Distribuția apei; salubritate, gestionarea deșeurilor, activități de decontaminare
F - Construcții
G - Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor
H - Transport și depozitare
I - Hoteluri și restaurante
J - Informații și comunicații
K - Intermedieri financiare și asigurări
L - Tranzacții imobiliare
M - Activități profesionale, științifice și tehnice
N - Activități de servicii administrative și activități de servicii suport
O - Administrație publică și apărare; asigurări sociale din sistemul public
P - Învățământ
Q - Sănătate și asistență socială
R - Activități de spectacole, culturale și recreative
S - Alte activități de servicii

***Figura 1.12**. Structura ocupațională pe sectoare de activitate, 2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Zonele în care se desfășoară activități comerciale reprezintă de asemenea poli de interes, în special pentru călătoriile locale. Cele care includ magazine de tip hypermarket sunt amplasate de-a lungul arterelor principale (figura 1.13). Pe lângă aceste obiective, se impun ca poli de atractivitate în scop comercial Piața Micro 39 (B-dul Traian Vuia), Piața Calea Basarabiei (Str. Basarabiei), Piața Țiglina I (Str. Saturn), Piața Dunărea (Str. Zidarilor) și Piața Micro 20.

Centrele comerciale din interiorul Municipiului Galați atrag călătorii din localitățile învecinate, care sunt realizate cu autovehicule personale, nefiind disponibil transport public care să asigure accesul facil între aceste obiective și localitățile limitrofe zonei urbane.

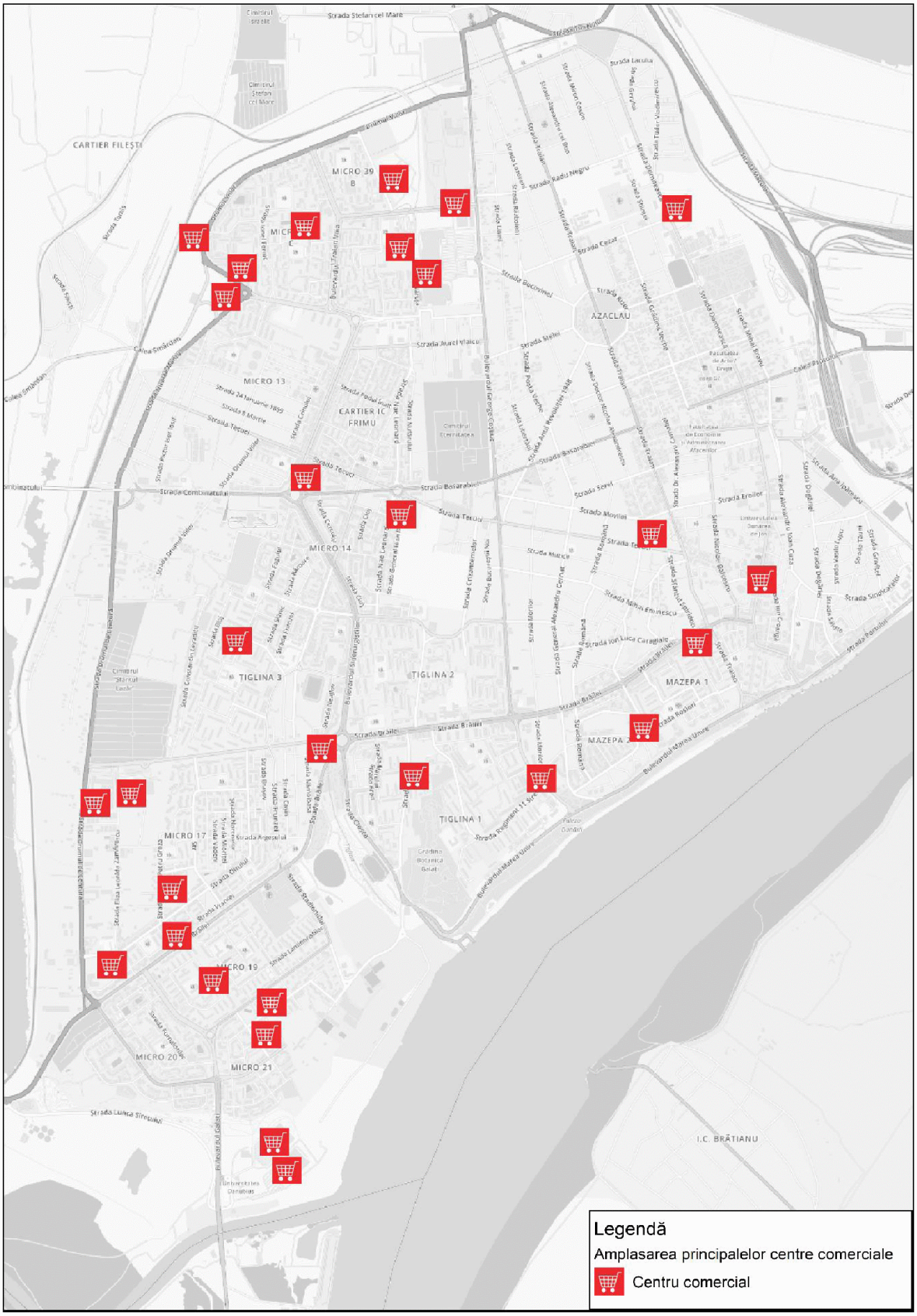


***Figura 1.13**. Localizarea celor mai importante zone comerciale din Municipiul Galați.*

Unitățile de învățământ reprezintă poli de atragere/ generare a călătoriilor la nivelul unei localități, cărora trebuie să li se acorde atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței circulației.

Conform infomațiilor furnizate de Inspectoratul Școlar Județean Galați, la nivelul municipiului Galați funcționează 118 unități de învățământ cu personalitate juridică sau arondate, dintre care 53 – preșcolar, 32 primar și gimnazial, 24 – liceal, 2 – profesional și 7 – postliceal în care la nivelul anului școlar 2021-2022 au fost înmatriculați 38.869 elevi și preșcolari. La nivel universitar se regăsesc 2 universități: Universitatea "Dunărea de Jos" din Galați și Universitatea "Danubius" din Galați.

Analiza privind populația școlară, realizată pe baza datelor statistice existente, relevă creșterea numărului de elevi cu excepția celor încadrați în învățământul preșcolar, gimnazial, liceal și de maiștri, care au înregistrat scăderi în anul 2020 comparativ cu anul 2010. În rândul studenților s-a înregistrat o scădere de 36% în perioada analizată (figura 1.14).

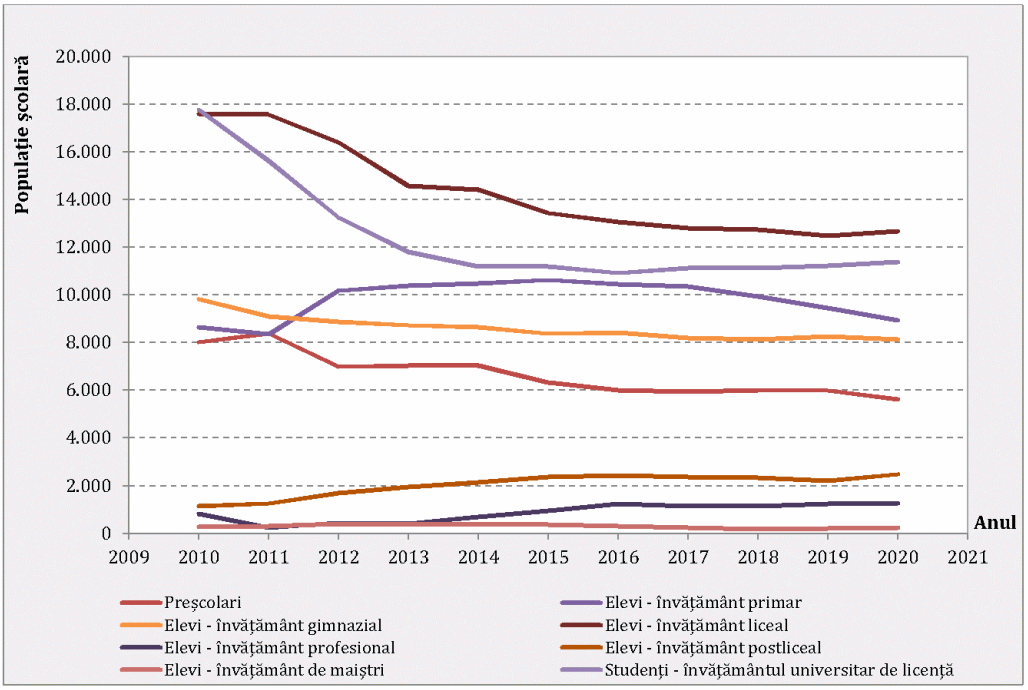


***Figura 1.14**. Variația populației școlare din Municipiul Galați, 2010-2020.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Localizarea în arealul de studiu a unităților de învățământ se regăsește în figura 1.15. Se observă distribuția unităților de învățământ la nivelul întregului teritoriul urban..

În ceea ce privește învățământul liceal și postliceal la nivelul UAT-urilor cuprinse în Zona Metropolitană, pe lângă municipiul Galați, singura localitate rurală în care funcționează o unitate de nivel liceal este comuna Pechea, ceea ce înseamnă că populația școlară din această categorie reprezintă navetiști, care utilizează transportul public județean zilnic sau la sfârșit de săptămână.

Pe baza datelor statistice specifice populației cu vârsta cuprinsă între 15 ani și 19 ani (în care se încadrează elevii de liceu) din fiecare localitate cuprinsă în Zona Metropolitană Galați a fost realizată reprezentarea grafică din figura 1.16.

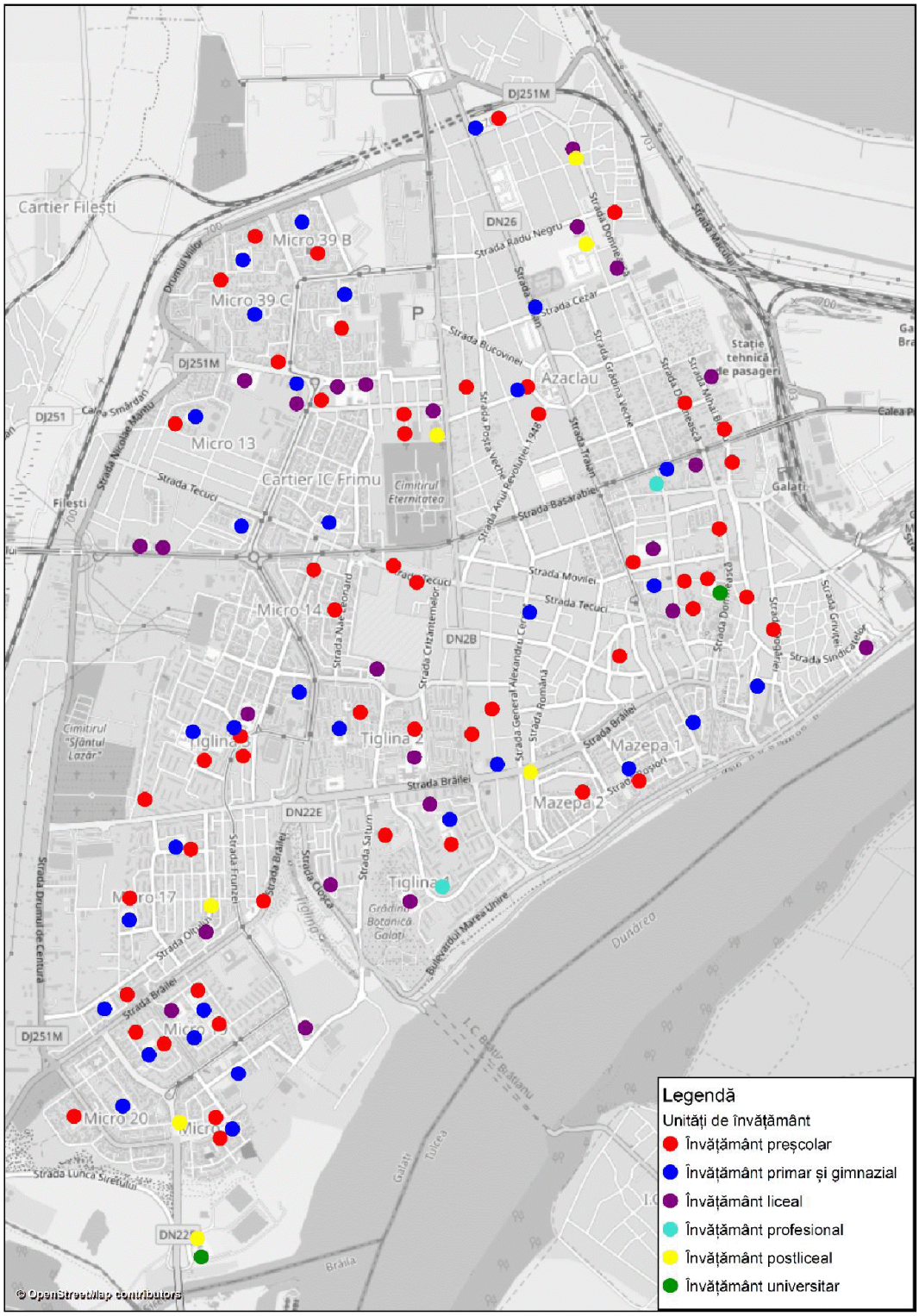


***Figura 1.15**. Localizarea unităților de învățământ pe teritoriul Municipiului Galați.*

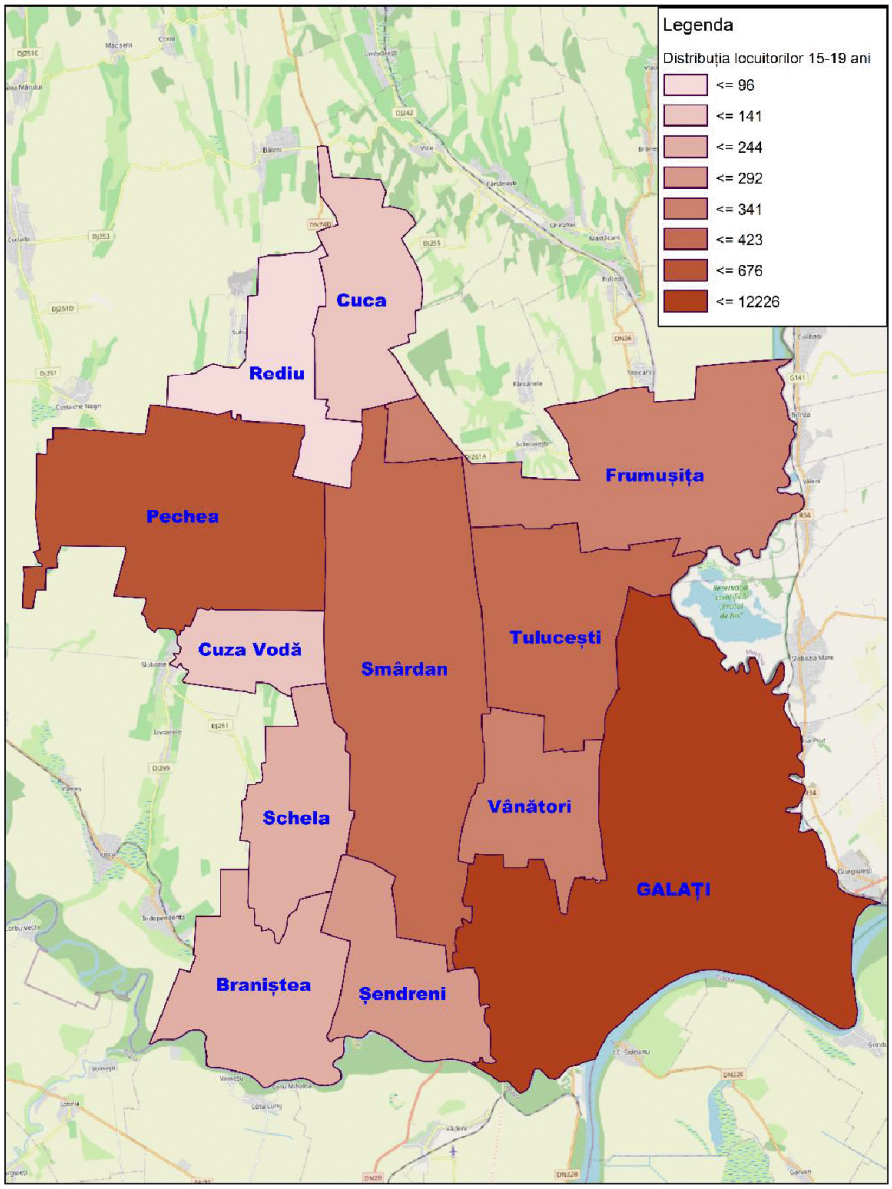


Figura 1.16. *Distribuția numărului de locuitori cu vârsta de 15-19 ani la nivel de localitate, Zona Metropolitană, anul 2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Un alt scop al deplasărilor care trebuie avut în vedere în asigurarea ofertei de transport public este asociat serviciilor de sănătate. În general, unitățile sanitare de tip spital/ policlinică în care sunt asigurate servicii medicale pentru specialități diferite sunt situate în mediul urban (figura 1.17).

Referitor la localitățile rurale din Zona Metropolitană Galați, singura care dispune de o unitate medico-socială este comuna Pechea. Pentru consult de specialitate sau tratament intraspitalicesc sunt necesare deplasări în mediul urban.

La nivelul întregului areal de studiu funcționează 11 unități medicale, dintre care 10 sunt înregistrate în Municipiul Galați. În total, cele 10 unități medicale din mediul urban

totalizează 2.812 de paturi, în timp ce în mediul rural se regăsesc 90 de paturi (Comuna Pechea).

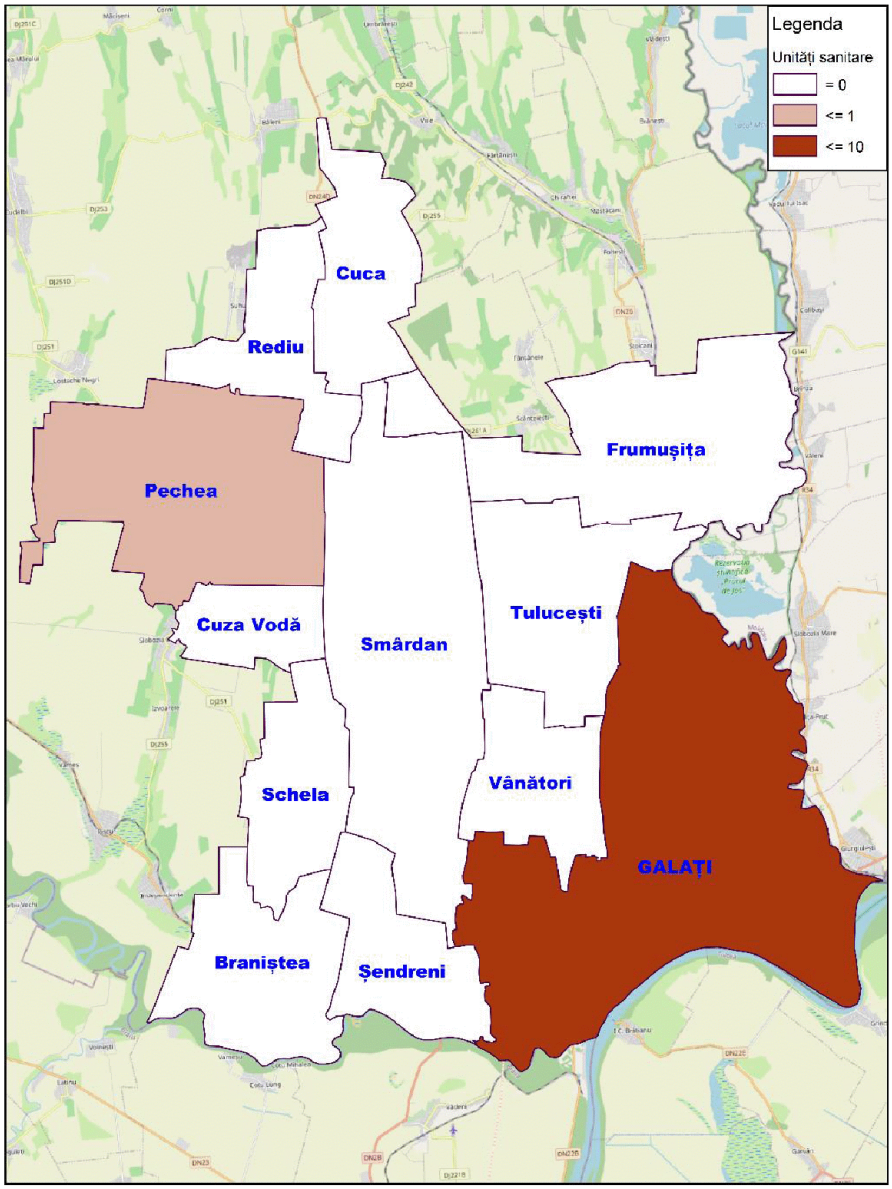


Figura 1.17. *Distribuția unităților sanitare la nivelul localităților cuprinse în Zona Metropolitană Galați, anul 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

O altă latură activităților socio-economice care influențează numărul de deplasări este turismul. Astfel, se impune analiza activității turistice, prin prisma indicatorilor care pot fi utilizați în estimarea călătoriilor generate și atrase de zonele de trafic în care se desfășoară servicii turistice. La nivelul municipiului Galați se regăsesc obiective naturale și antropice cu atractivitate turistică ridicată, dintre care cele mai reprezentative sunt: Faleza Dunării, Complexul Muzeal Științele Naturii, Rezervația și Grădina Zoologică Gârboavele, Castrul Roman Tirghina-Bărboși, Poarta Turcească, Lacul Brateș. Turismul de afaceri este o altă componentă prezentă la nivel local.

În prezent unitățile de primire turiști (hoteluri, pensiuni, cabane) din ZM Galați oferă o capacitate de 1.630 locuri/ zi, din care 90% situată în Municipiul Galați. De-a lungul perioadei analizate capacitatea de cazare a variat neuniform în plaja 1.011 – 1.912 locuri de cazare/ zi (figura 1.18). Numărul anual de turiști sosiți în arealul de studiu a cunoscut o variație descrescătoare în ultimii 2 ani, ajungând în anul 2021 să reprezinte 95% din valoarea medie anuală (figura 1.19).

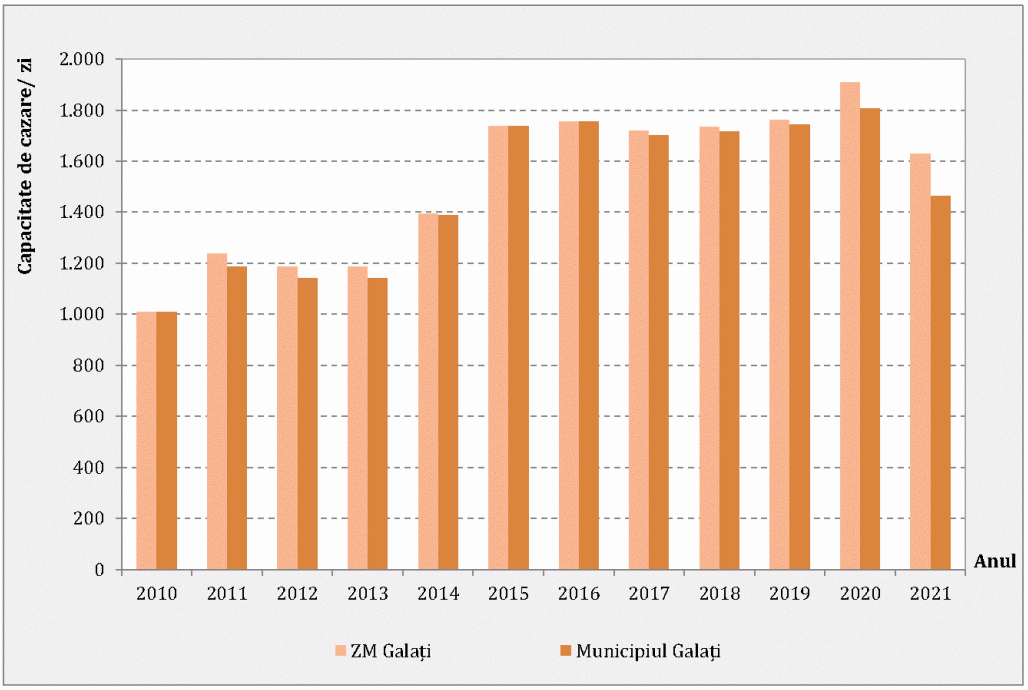


***Figura 1.18**. Variația capacității de cazare, 2010-2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

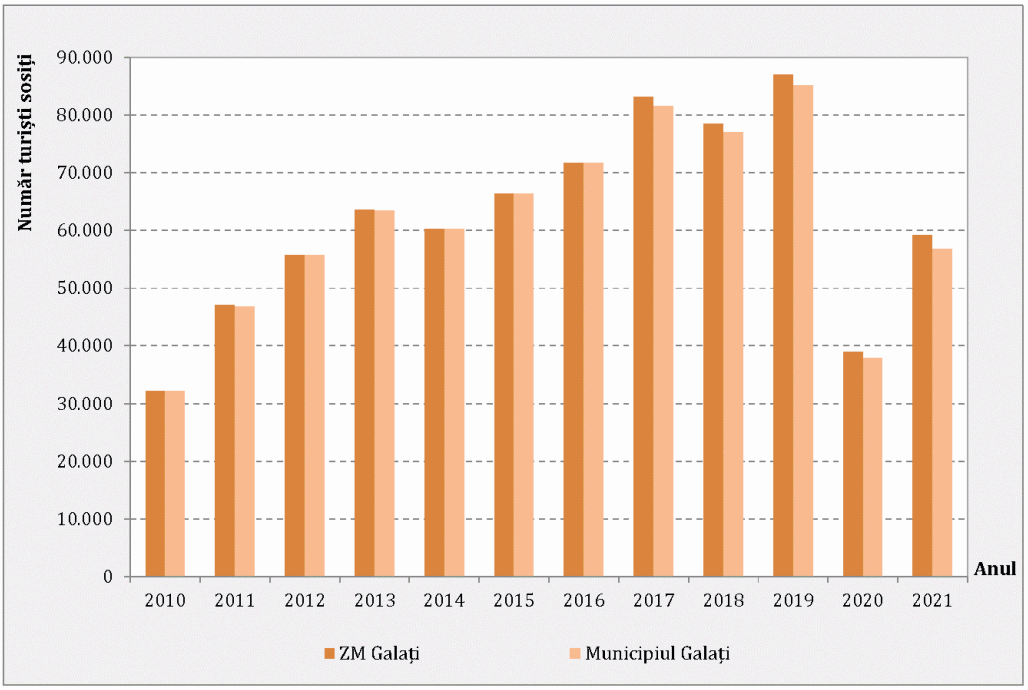


***Figura 1.19**. Variația numărului de turiști sosiți anual, 2010-2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Din figura de mai sus se observă că valoarea de vârf a numărului de turiști sosiți a fost înregistrată în anul 2019 (87.033 turiști sosiți). Anul 2020 a fost semnificativ afectat de restricțiile impuse în contextul pandemiei de COVID 19. Se observă că în ultimii ani, ponderea turiștilor sosiți în Municipiul Galați, este în scădere, valoarea minimă de 96% fiind atinsă în anul 2021. Referitor la numărul de turiști sosiți în celelalte localități cuprinse în ZM Galați, se remarcă faptul că doar 2 UAT-uri dintre cele 11 au găzduit turiști în ultimii ani: comunele Șendreni și Tulucești.

Distribuția teritorială a capacității de cazare (în toate unitățile de primire turiști) și a turiștilor sosiți la nivel de localitate în anul 2021 la nivel de UAT din ZM Galați este evidențiată în figurile următoare.

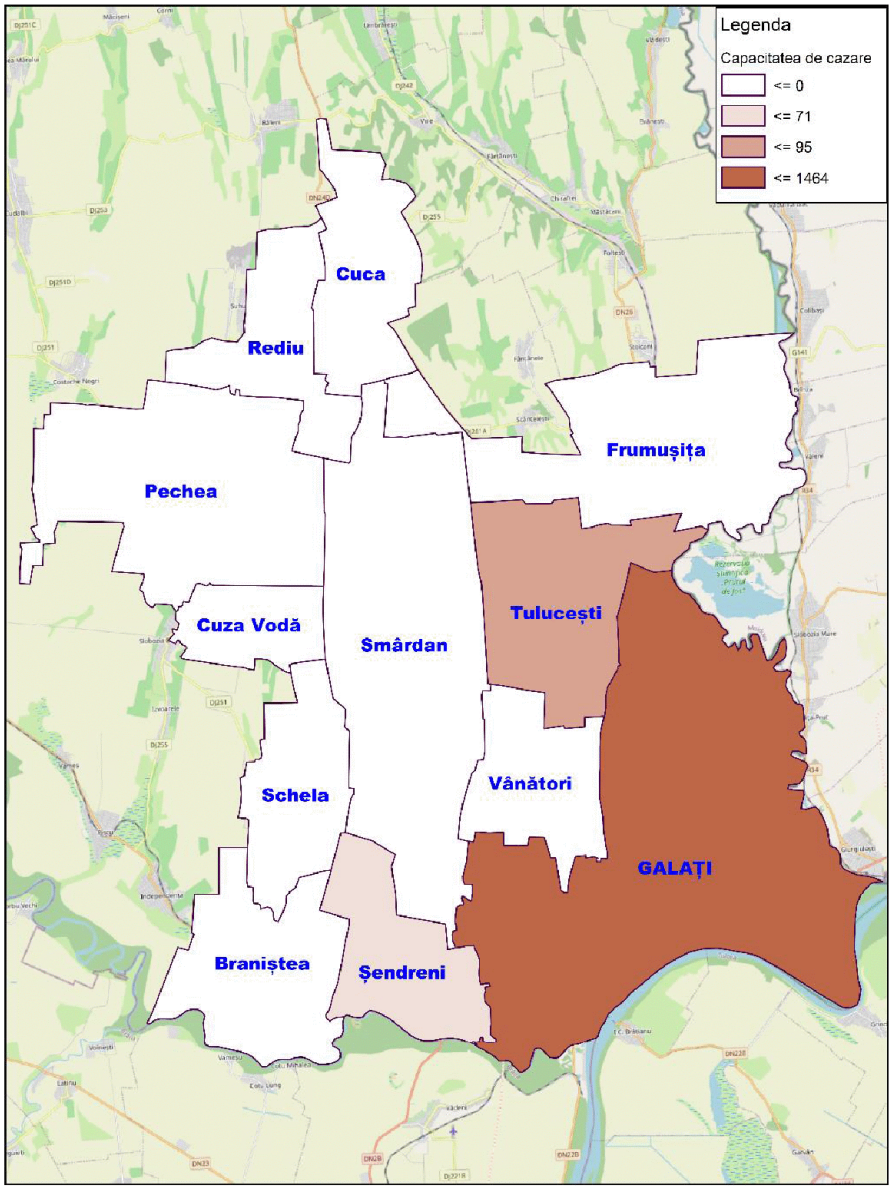


Figura 1.20. *Distribuția capacității de cazare în ZM Galați, anul 2021.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

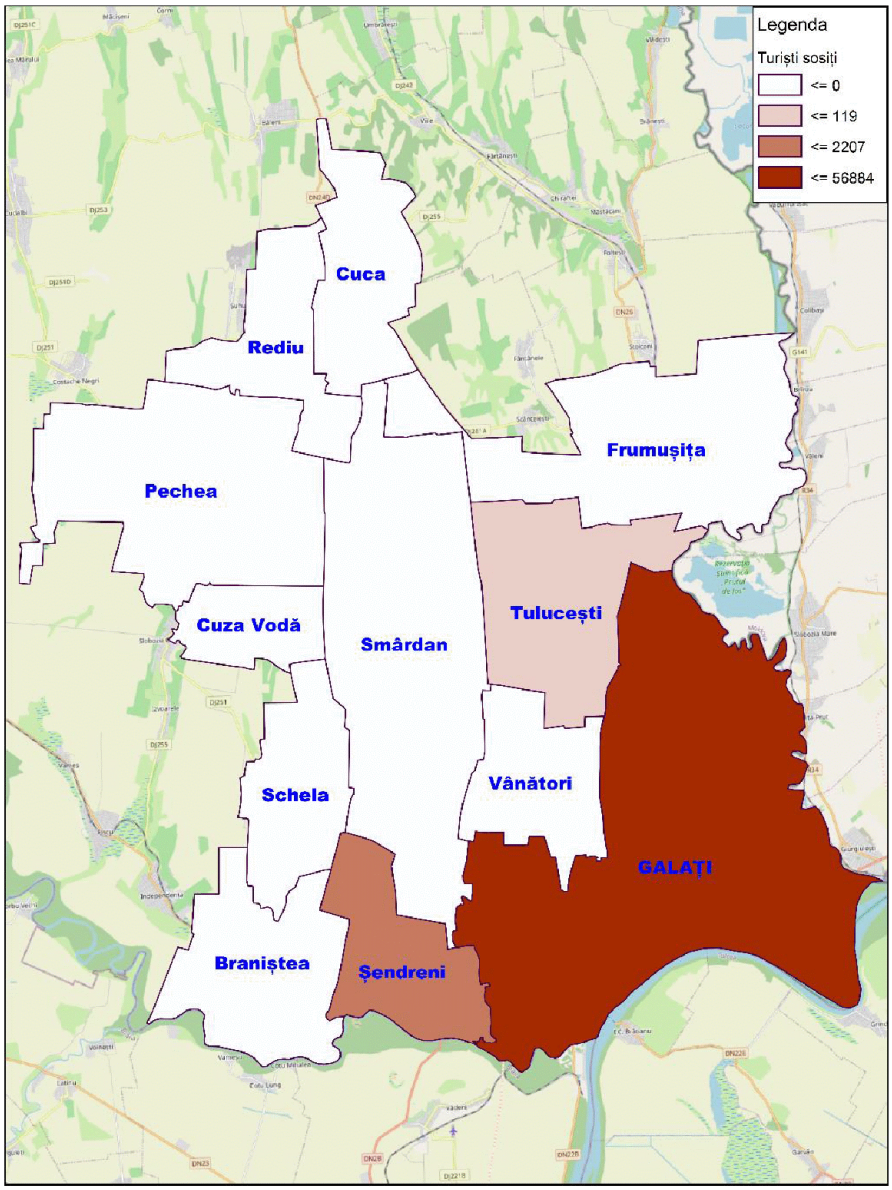


Figura 1.21. *Distribuția turiștilor sosiți în ZM Galați, anul 2021.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

În figura 1.22 este prezentată variația lunară a numărului de turiști sosiți în Municipiul Galați în intervalul 2010-2021. Se observă o creștere a numărului de turiști în perioada mai-noiembrie a fiecărui an, perioadă în care se detașează luna octombrie, cu număr maxim de turiști care vizitează arealul de studiu.

Valoarea medie anuală a indicelui de utilizare a capacității de cazare, calculat prin raportarea numărului de înnoptari la capacitatea de cazare turistică în funcțiune, este reprezentată în figura 1.23. Se observă că începând cu anul 2017 s-a instalat o tendință generală de creștere a gradului de utilizare a capacității de cazare, urmat reducere accentuată în anul 2020. În anul 2021 se observă o redresare, însă indicatorul nu a atins valoarea din anul 2019.

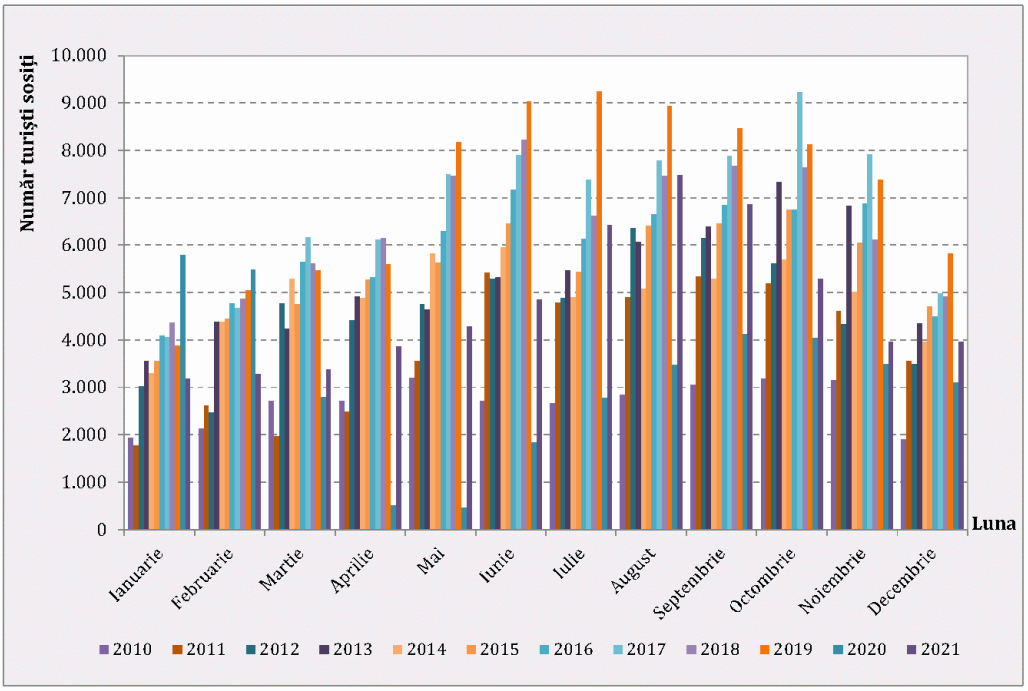


***Figura 1.22**. Variația numărului de turişti sosiți lunar – municipiul Galați, 2010-2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

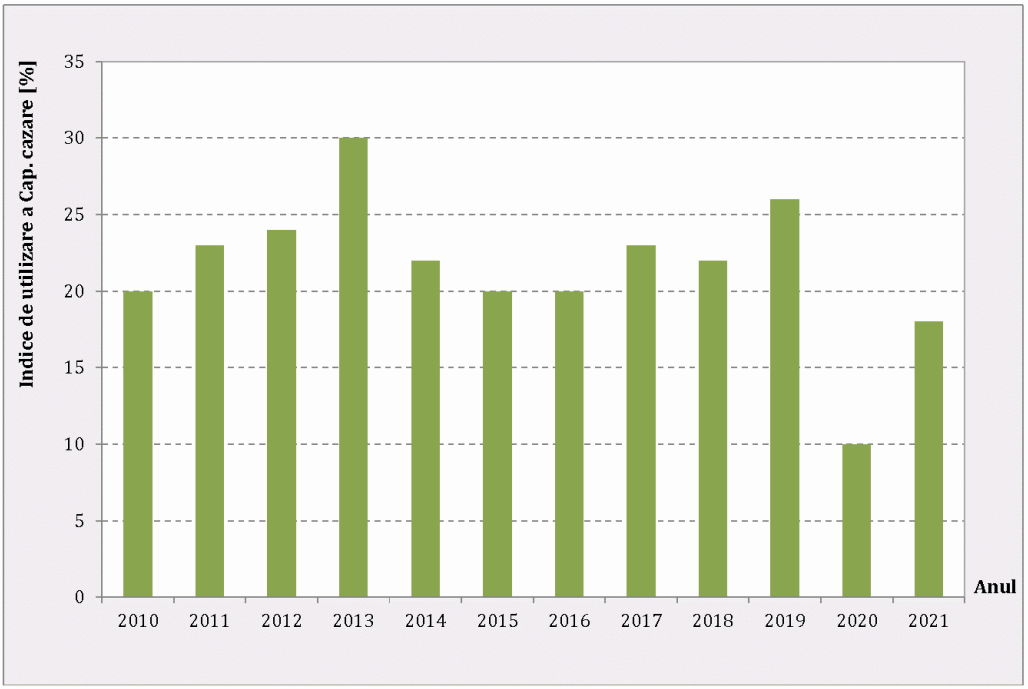


***Figura 1.23**. Variația anuală a indicelui de utilizare a capacității de cazare - municipiul Galați, 2010-2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Indicele de motorizare reprezintă un indicator utilizat în evaluarea dezvoltării economice a unei unităţi administrativ teritoriale. Valoarea acestuia exprimă numărul de autoturisme deţinute de grupe de 1000 de locuitori. În figura 1.24 este prezentată variaţia indicelui de

motorizare în intervalul 2018 – 2021 înregistrată în Municipiul Galați, județul Galați și la nivel național.

Se observă o tendință crescătoare a indicelui de motorizare pe întreaga perioadă analizată. La nivel local, în anul 2021 s-a atins valoarea de 277 autoturisme/ 1000 locuitori. Se observă că numărul de autoturisme deținute de 1000 de locuitori ai Municipiului Galați este aproximativ egal cu valoarea medie județeană, respectiv cu 19% mai mic comprativ cu valoarea medie națională.

Îmbunătățirea ofertei de transport public în Zona Metropolitană Galați poate conduce la creșterea nivelului de utilizare a acestui mod de transport în detrimentul autovehiculelor personale, în special în scop de navetă.

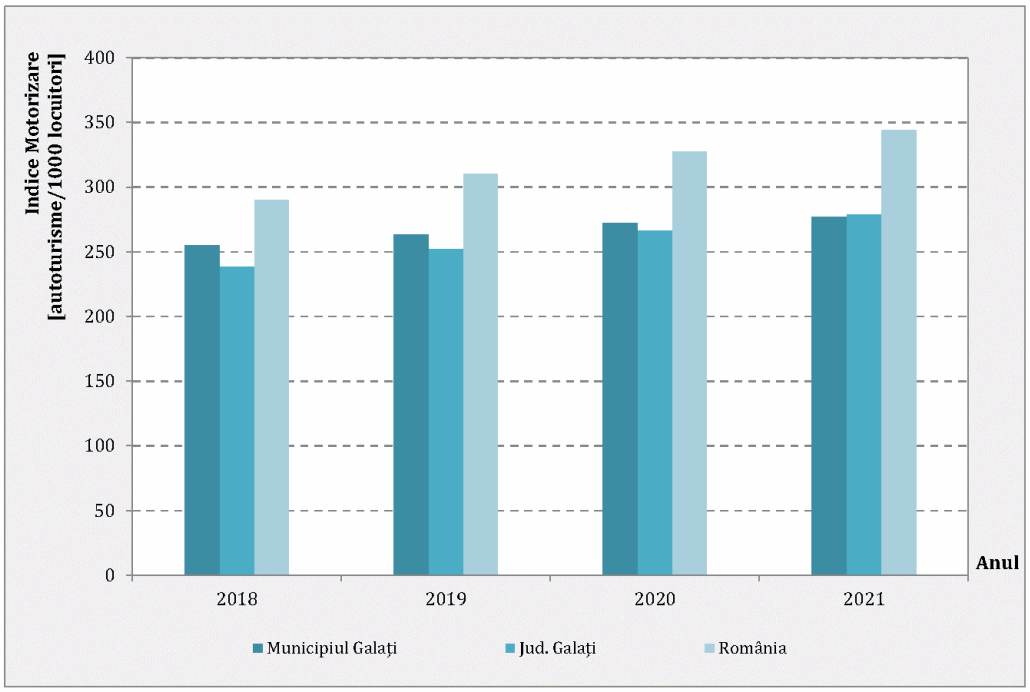


***Figura 1.24**. Variația indicelui de motorizare, 2018 – 2021.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Referitor la structura parcului de autovehicule înmatriculate anual în județul Galați, în ultimii 11 ani autoturismele noi reprezintă ponderi cuprinse între 9% și 36% din numărul total de înmatriculări anuale înregistrate pentru această categorie de mijloace de transport (figura 1.25). Vechimea parcului de autovehicule are contribuție semnificativă în impact negativ generat de activitatea de transport asupra mediului.

***Figura 1.25**. Structura parcului de autoturisme înmatriculate anual, 2010 – 2021.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Propunerile privind dezvoltarea serviciului de transport public în zona metropolitană vor urmări relocarea modală de transportul cu autovehicule personale, contribuind la reducerea parcursului realizat de autoturisme pentru deplasări pe distanțe scurte și implicit la reducerea impactului asupra mediului asociat acestui mod de transport.

1.2.3. Caracteristicile traficului

Rețeaua rutieră a județului Galați este reprezentată de drumuri naționale, județene și comunale, a căror lungime totalizează 1595 km. În figura alăturată este prezentată structura rețelei rutiere pe categorii de drum și tip de îmbrăcăminte.

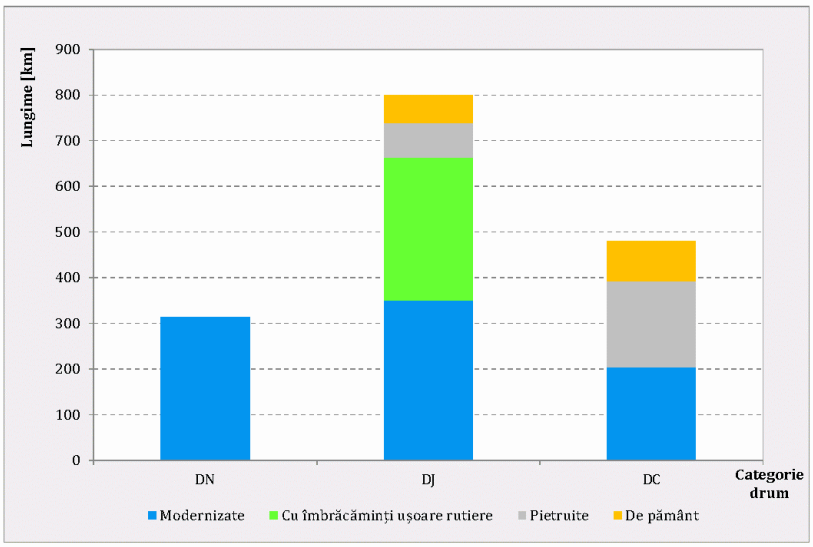


***Figura 1.26**. Structura rețelei rutiere a județului Galați, 2021.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

La nivelul rețelei globale de transport rutier, ZM Galați prezintă conexitate ridicată, fiind racordată la rețeaua Trans-Europeană de Transport Extinsă (TEN-T Comprehensive) prin drumul european E87 (figura 1.27).

În cadrul Master Planului General de Transport al României, în arealul rețelei TEN-T din jurul Municipiului Galați sunt prevăzute următoarele intervenții:

- → Drum TransRegio: Vaslui – Galați (+Tișița);
- → Varianta de ocolire Galați.

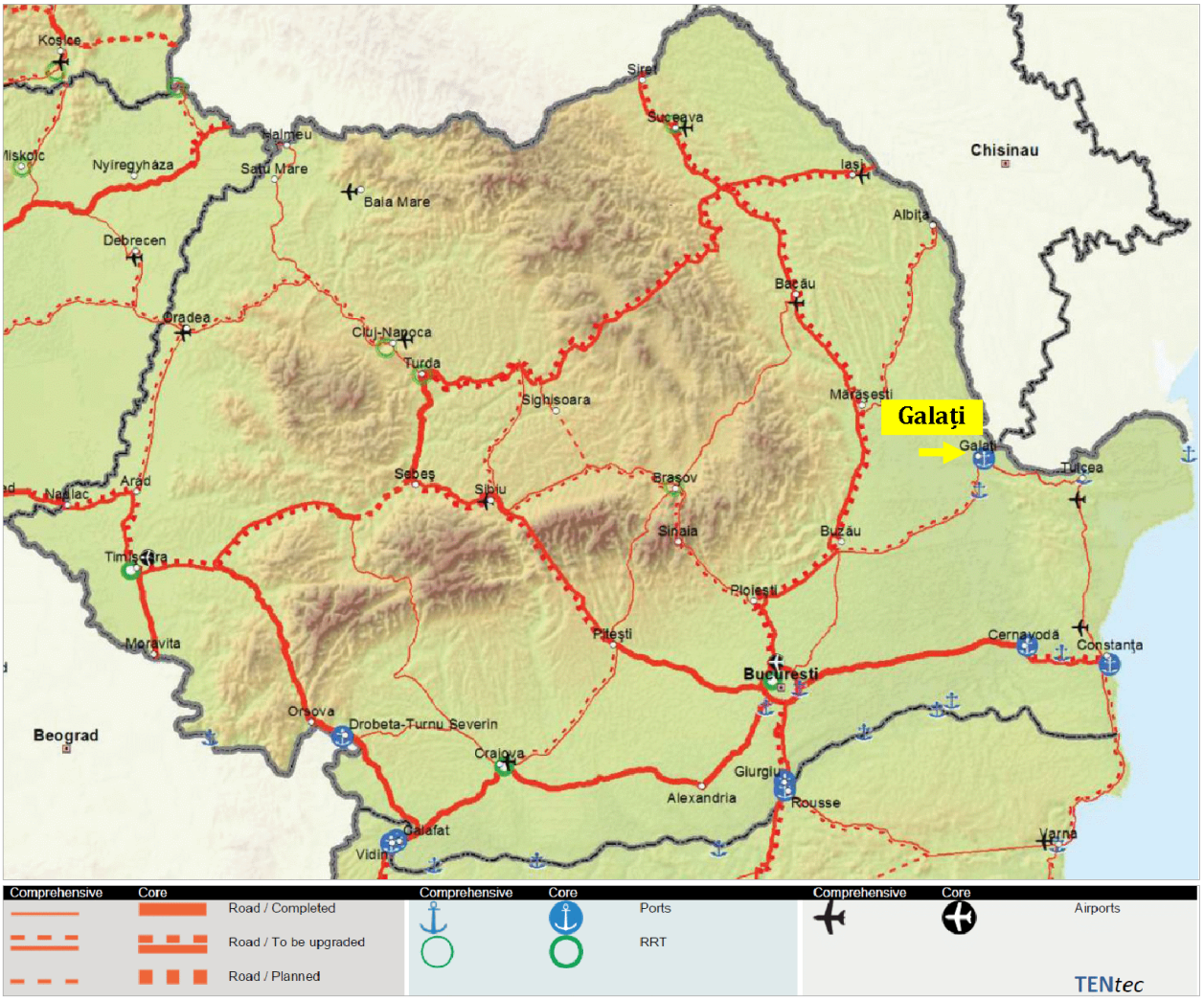


***Figura 1.27**. Rețeaua TEN-T rutieră în zona Municipiului Galați. Sursa: Comisia Europeană, 2019.*

Infrastructura rutieră majoră din zona de analiză este formată din traseele drumurilor naționale și județene care asigură conexiunea cu teritoriul învecinat (figura 1.28, tabelul 1.7). Sectoarele stradale pe care sunt suprapuse traseele drumurilor europene, naționale și județene sunt cele mai solicitate din punct de vedere al traficului și, în același timp, cele pe care se înregistrează frecvent evenimente de circulație soldate cu victime.

Deficiența majoră a rețelei rutiere din zona Municipiului Galați este generată de lipsa unei variante de ocolire, care să conducă la eliminarea totală din rețeaua urbană a traficului de vehicule de marfă aflate în tranzit, diminuând în acest fel externalitățile suportate de locuitori.

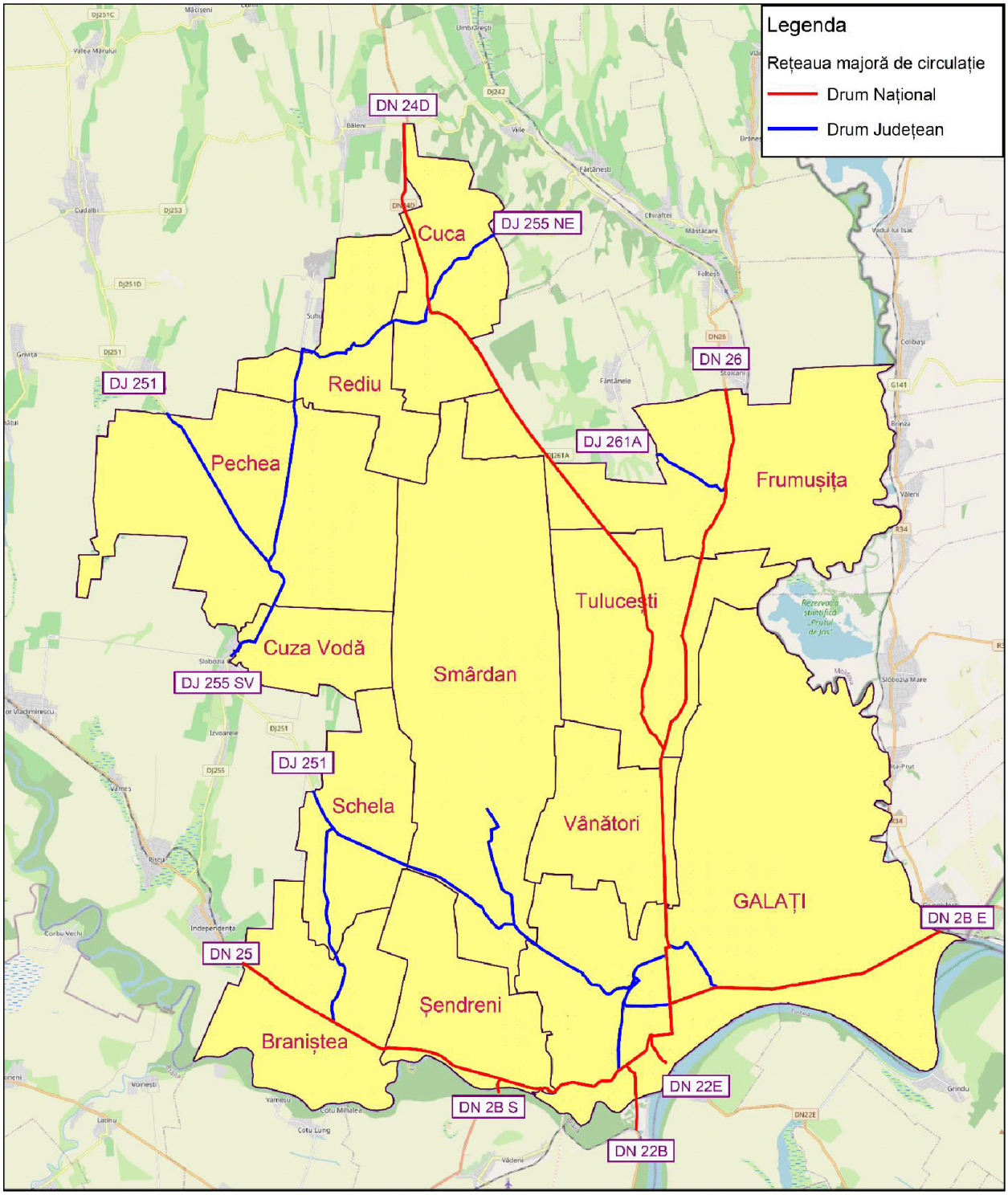


***Figura 1.28**. Rețeaua majoră de circulație din zona de studiu.*

***Tabelul 1.7**. Rețeaua de drumuri care asigură relația cu teritoriul învecinat.*

Drum	Origine	Destinație	Traseu
DN 2B/ E87	Km 0+000, Spătaru(DN 2)	Km 149+966, Frontiera Republica Moldova	Surdila – Greci – Ianca – Brăila – Galați
DN 26	Km 0+000, Galați (DN 2B)	Km 92+420, Murgeni (DN 24A)	Oancea – Gănești
DN 25	Km 0+000 Tecuci (DN 24)	Km 68+197 Șendreni (DN 2B)	Hanu Conachi
DN 24D	Km 0+000 Bârlad	Km 84+911 (DN 26)	Trestiana – Grivița – Bălăbănești – Bursucani – Crăești – Vârlezi - Cuca
DN 22B	Km 0+000 Brăila	Km 14+917 Galați	-
DN 22E	Km 0+000 Gărvan (DN 22)	Km 14+200 Galați	Traversare Dunărea cu bacul
DJ 251	Km 0+000, Tecuci (DN 25)	Km 84+500, Limita Jud. Tulcea (Galați)	-
DJ 251 K	Km 0+000, Independența (DN 25)	Km 7+000, Schela (DJ 251)	-
DJ 251L	Km 0+000, DN 25	Km 9+000, Schela (DC 42)	Braniștea
DJ 255	Km 0+000, DN 25 (Independența)	Km 53+000, Măstăcani (DN 26)	Izvoarele - Slobozia Conachi - Cuza Vodă - Rediu – Cuca - Fârtănești - Chirăftei
DJ 261A	Km 0+000, DJ 261	Km 9+200, Frumușița	Scânteiești

Rețeaua feroviară secționează teritoriul intravilan al Municipiului Galați pe laturile de Vest, Nord și Est, având rol de centură. Fluviul Dunărea delimitează teritoriul administrativ în zona de Sud-Est, iar Lacul Brateș în zona de Nord. În zona de Sud constrângerile de natură teritorială sunt date de cursul Râului Siret. Toate aceste bariere naturale sau antropice limitează conexitatea rețelei rutiere din arealul de studiu.

Potrivit datelor statistice publicate de INS, în anul 2021, rețeau stradală din Municipiul Galați însumează 657 km, din care lungimea străzilor orășenești modernizate reprezintă 70% din totalul rețelei.

Analiza condițiilor de circulației prin raportare la configurațiile fluxurilor de trafic pe ansamblul rețelei urbane s-a realizat cu ajutorul modelului de transport care a stat la baza Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Galați elaborat în anul 2020, versiunea actualizată cu ocazia prezentului studiu.

În cele ce urmează (figurile 1.29 – 1.32) sunt prezentate volumele de trafic înregistrate pe întreaga rețea modelată la nivel de medie zilnică anuală (MZA), pentru categoriile de vehicule: *autoturisme; vehicule ușoare de marfă; vehicule grele de marfă; vehicule etalon (autoturism).*

Din analiza fluxurilor de trafic reprezentate în figurile de mai jos, se observă canalizarea acestora pe principalele artere de circulație. Străzile cu funcțiune locală, care alimentează cartierele de locuințe preiau volume de trafic substanțial reduse comparativ cu cele principale, motiv pentru care în reprezentarea grafică lățimea benzilor asociate acestora nu conferă vizibilitate.

Artera de legătură între zona de SV a teritoriului urban, în care se regăsesc valori ridicate ale densității rezidențiale și zona centrală – Str. Brăilei este formată din sectoare de infrastructură care atrag la nivelul unei zile medii anuale valori maxime de aproximativ 20.000 autovehicule etalon/ sens, reprezentând atât deplasări locale, a căror origine și destinație se află în Municipiul Galați, cât și deplasările de penetrație (origine sau destinația în zona urbană) și de tranzit (originea și destinația în afara zonei urbane). Valori ridicate ale fluxurilor de trafic (segmente cu pe care valorile maxime ating 17.000 vehicule etalon pe sens) se întâlnesc și pe axa Nord-Sud a rețelei stradale, B-dul George Coșbuc, care în zona de Sud se desprinde din Str. Brăilei, iar în partea de Nord asigură legătura cu rețeaua majoră de circulație, reprezentată de DN 26. De asemenea, pe relația Nord-Sud se înregistrează valori ridicate ale fluxurilor de trafic pe axa carteirelor de locuințe din partea vestică a teritoriului, respectiv B-dul Traian Vuia – Str. 1 Decembrie 1918 – B-dul Siderugiștilor. În această situație fluxurile de trafic sunt formate preponderent din trafic local, între zone din interiorul Municipiului Galați.

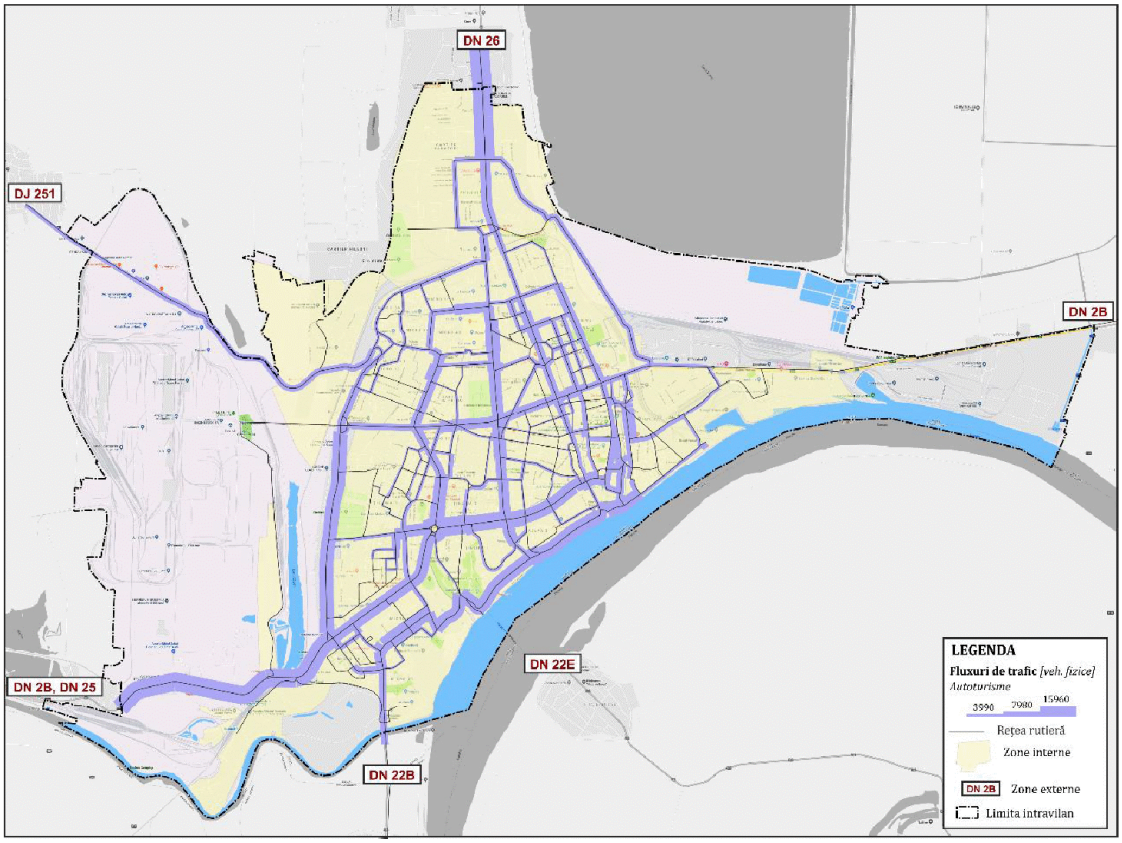


***Figura 1.29**. Fluxuri de trafic, autoturisme (MZA).*

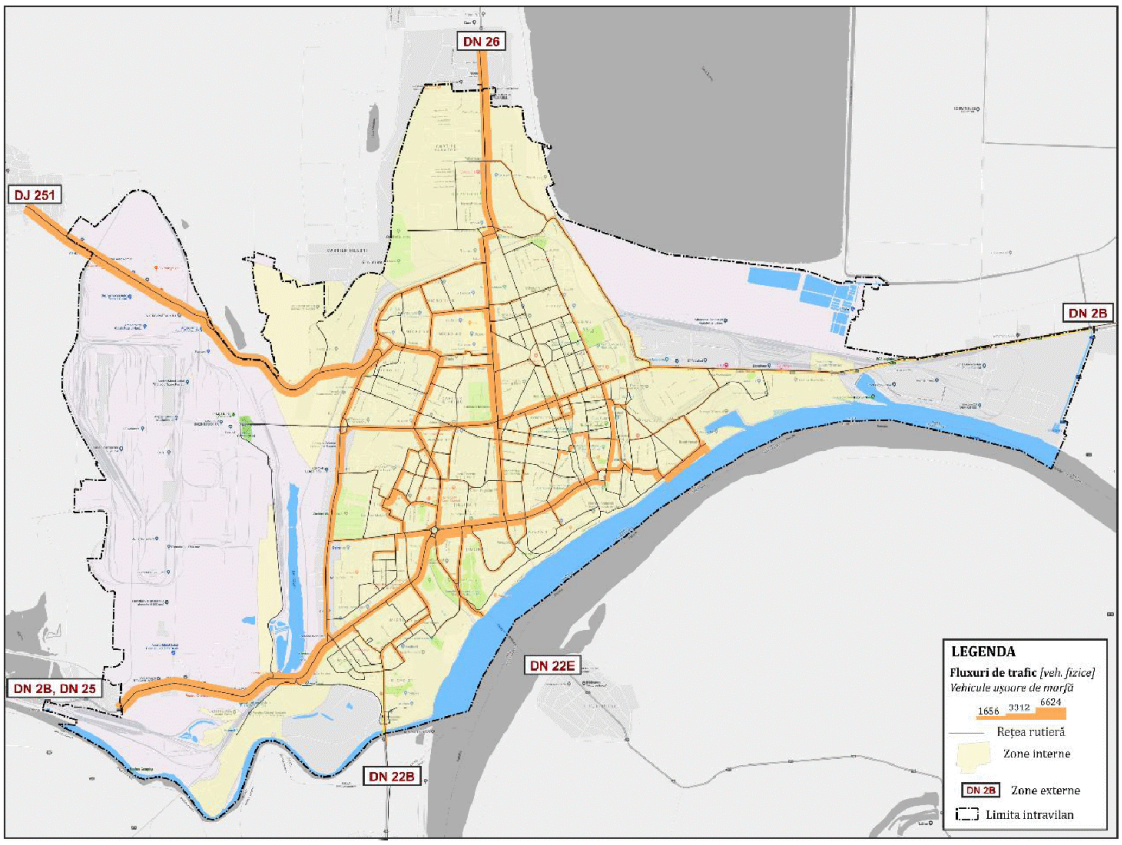


***Figura 1.30**. Fluxuri de trafic, autovehicule ușoare de marfă (MZA).*

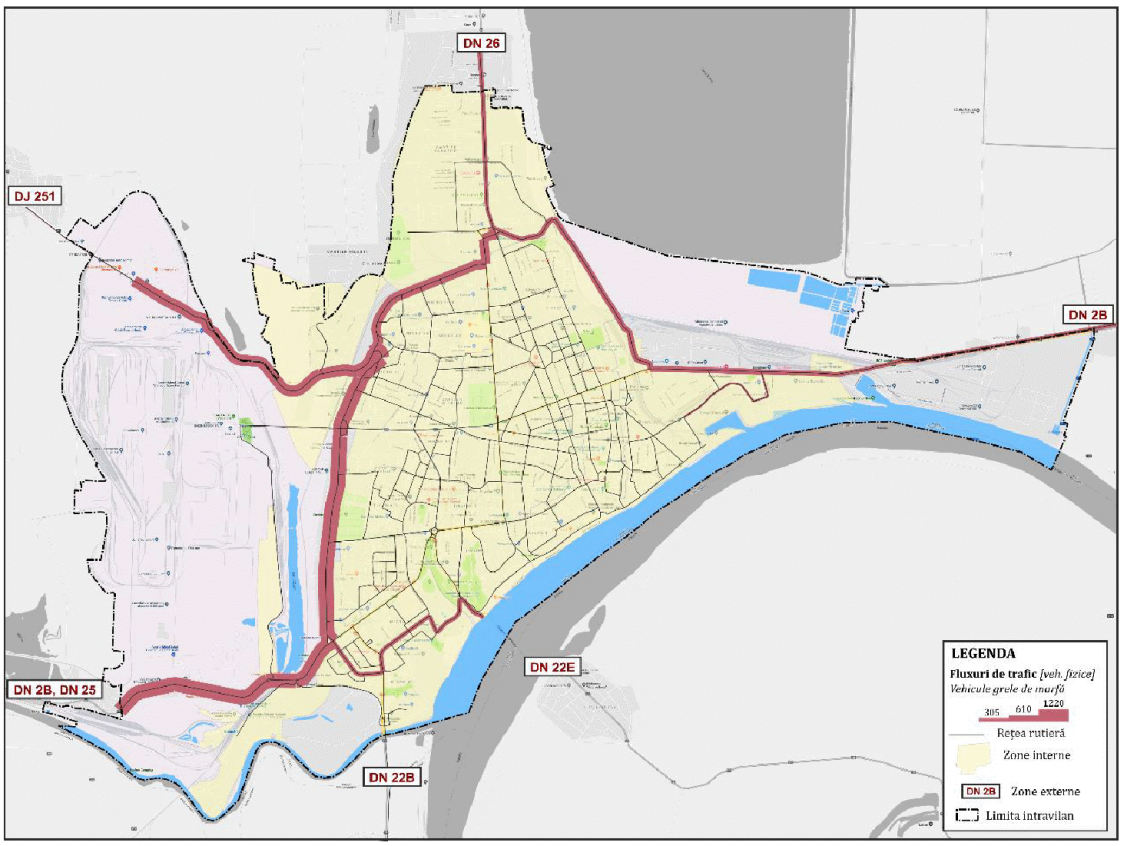


***Figura 1.31.** Fluxuri de trafic, autovehicule grele de marfă (MZA).*

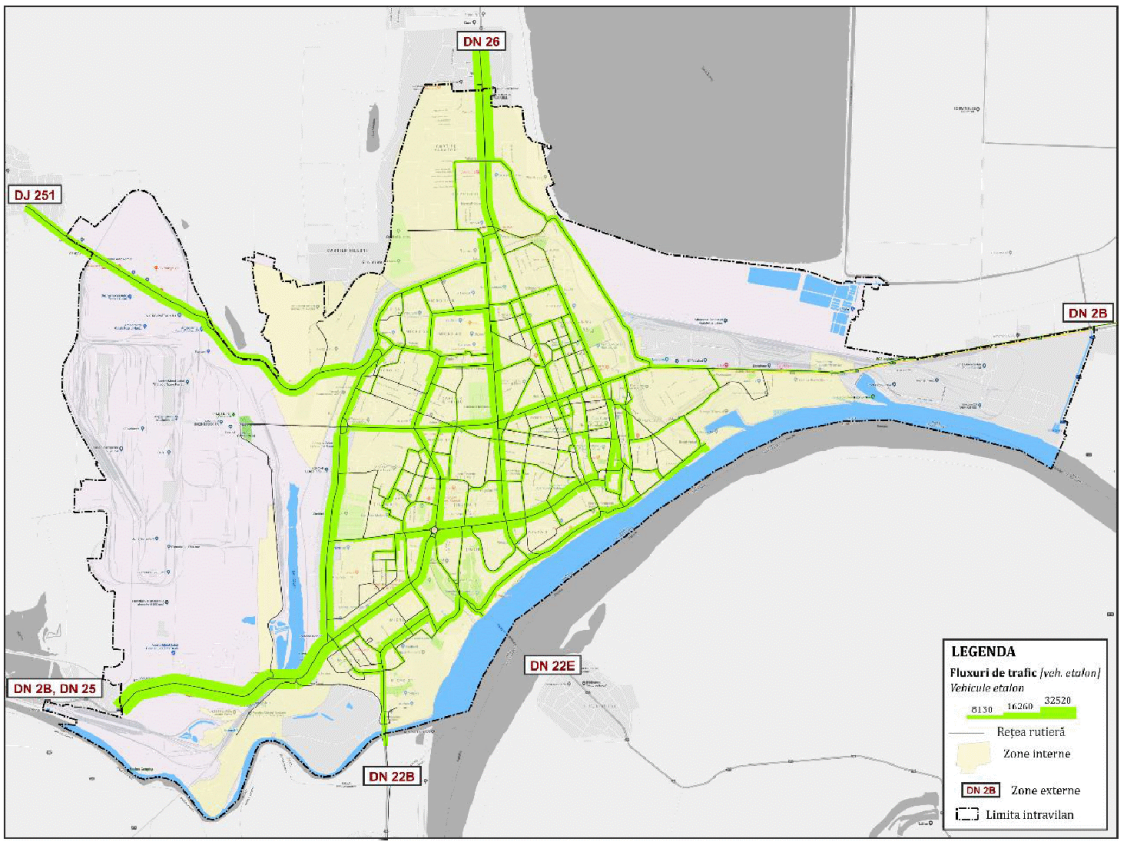


***Figura 1.32**. Fluxuri de trafic, vehicule etalon (MZA).*

Modelul de transport actualizat a fost utilizat pentru determinarea valorilor indicatorilor privind activitatea de transport și impactul asupra mediului.

Siguranța circulației pe drumurile publice a fost analizată în raport cu accidentele înregistrate la nivelul rețelei de transport în perioada 2014-2021, date existente în baza de date a Inspectoratului de Poliție Județean Galați, obținute la solicitarea Municipiului Galați. Se observă tendința de reducere a numărului de accidente manifestată începând cu anul 2018.

Numărul minim de accidente s-a înregistrat în anul 2020 (200 accidente). Reducerea numărului de accidente este asociată în cea mai mare parte diminuării activității de transport, ca urmare a restricțiilor de circulație și a suspendării unor activități socio-economice în contextul pandemiei de COVID-19. Pe întreaga perioadă de analiză, în Municipiul Galați și-au pierdut viața în accidente de circulație 77 persoane, valorile extreme înregistrându-se în anul 2014, când au existat 4 victime din această categorie și în anul 2018, când 15 persoane au decedat ca urmare a implicării în accidente de circulație. Comparativ cu situația întâlnită în anul 2014, la finele perioadei de analiză s-a produs o creștere de 75%. Acest lucru trebuie să motiveze realizarea de acțiuni care să conducă la reducerea deceselor asociate circulației în mediul urban. Alte categorii în care sunt încadrate victimele accidentelor, în funcție de gravitate, sunt cele ale răniților ușor și răniților grav. Variația anuală a celor două categorii de victime urmează tendința manifestată în variația numărului

total de accidente, valoarea maximă ajungând în anul 2017 la 437 cazuri. În figurile de mai jos sunt evidențiate variațiile anuale ale indicatorilor prin care se caracterizează siguranța circulației.

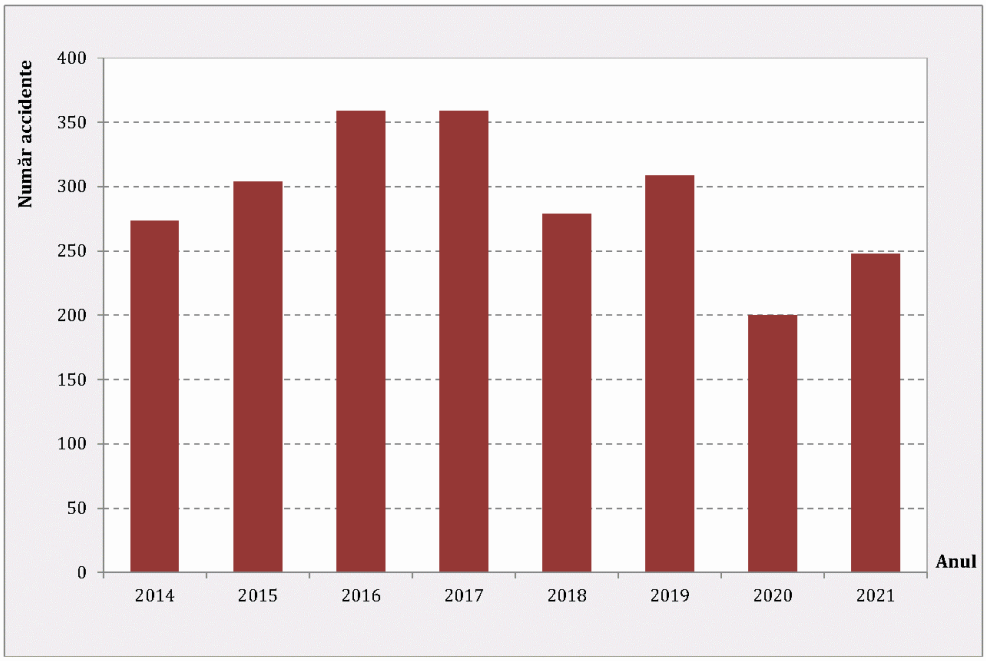


Figura 1.33. *Variația numărului total de accidente, 2014-2021.*
Sursa datelor: Poliția Municipiului Galați.

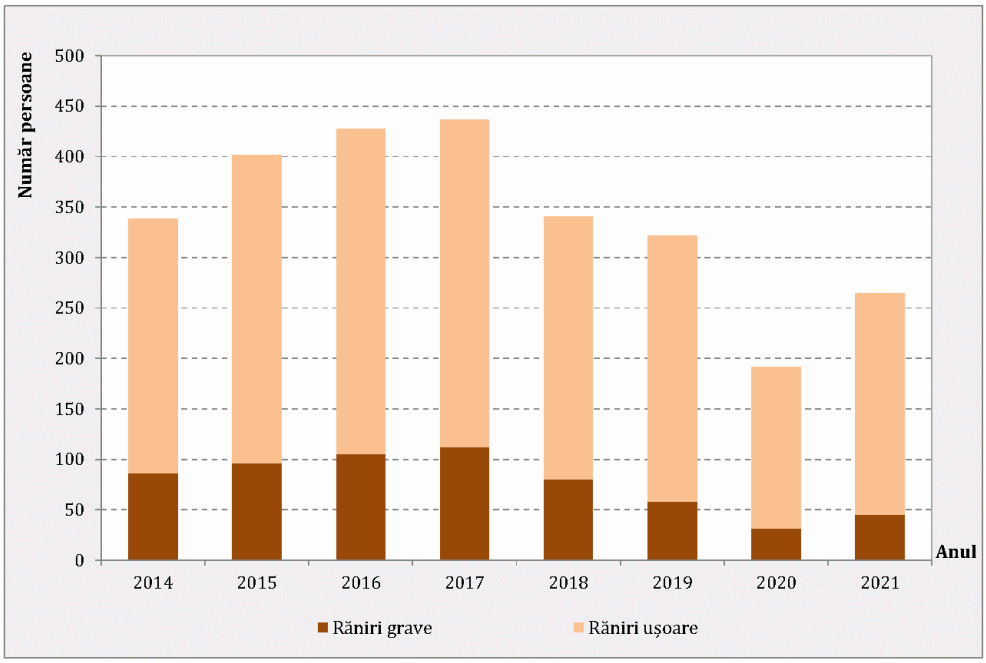


Figura 1.34. *Variația numărului de victime, 2014-2021.*
Sursa datelor: Poliția Municipiului Galați.

Evidențierea principalelor zone cu risc rutier ridicat identificate pe raza Municipiului Galați în ultimii 3 ani, sunt reprezentate în figura de mai jos. Se remarcă faptul că zonele

caracterizate de incidență ridicată de producere a accidentelor de circulație sunt amplasate pe principalele artere rutiere, pe care se întâlnesc valori ridicate ale fluxurilor de trafic.

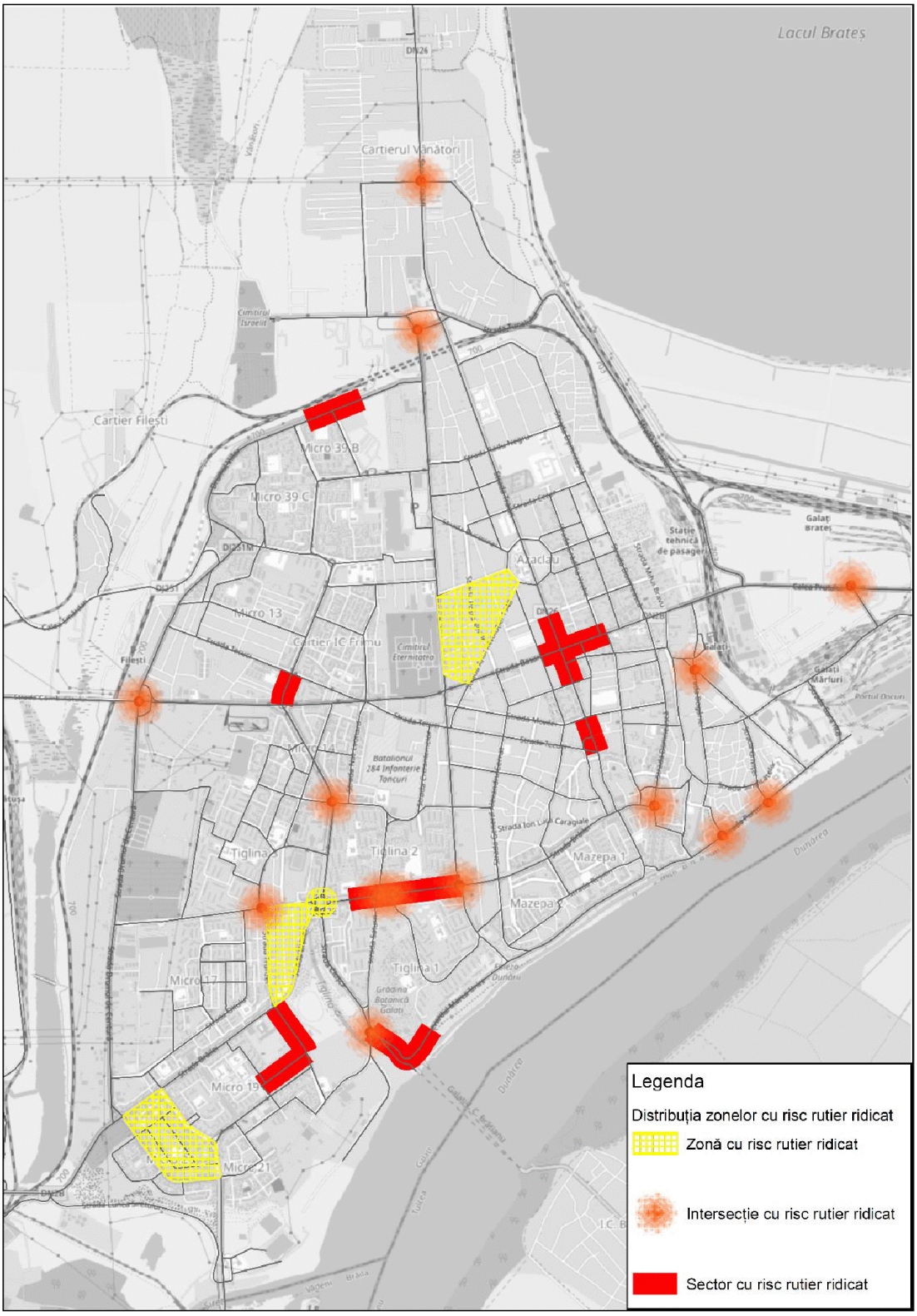


Figura 1.35. *Distribuția spațială a zonelor cu risc ridicat de producere a accidentelor, 2019-2021.*
Sursa datelor: Poliția Municipiului Galați.

2. Caracteristicile sistemului de transport public local

2.1. Infrastructura și mijloacele de transport

Sistemul de transport public local din Municipiul Galați este format din infrastructură, mijloace de transport și tehnici de exploatere specifice modului de transport public de suprafață – autobuz, troleibuz și tramvai.

În ultimii ani planul de trasee și programul de circulație aferent acestora a cunoscut un proces continuu de modificare în scopul optimizării și eficientizării serviciului, respectiv corelării cu implementarea proiectelor de modernizare a infrastructurii și a parcului de vehicule. Potrivit datelor actualizate în anul 2022, la nivelul Municipiului Galați, rețeaua de transport public local este formată din 27 linii de autobuz, 1 linie de troleibuz și 3 linii de tramvai, cu lungimea totală a traseelor de 376,6 km (tabelul 2.1).

***Tabelul 2.1**. Traseele liniilor de transport public. Sursa datelor: Primăria Municipiului Galați.*

Nr. Linie	Traseu	Lungime traseu [km]	Număr stații
Autobuze			
9	Țiglina III – Gara CFR	11,7	25
10	Micro 19 – Damen	19,3	36
11	Micro 13b – Piața Centrală	16,6	35
13	Piața Centrală – Bazinul Nou/Agrogal	10/14,4	18
15/15N	Piața Centrală – Gara CFR/Micro 19	9/14	17/27
16	Piața Centrală – Țiglina I/II	3,9	7
17*	Micro 19 – Bariera Traian	15,6	29
20	Complex Siret – Gara CFR	15,1	29
23	Auchan – Shopping City	17,1	28
24	Shopping City – Damen	22,4	47

Nr. Linie	Traseu	Lungime traseu [km]	Număr stații
25	Shopping City – Filești	12,6	20
26	Micro 13b – Gara CFR	14,2	30
28	Micro 19 – Bariera Traian	19,5	44
30/31	Micro 19 – Gara Barboși/Ada Motors	6,7/6,3	8/10
32**	Micro 19 – Plaja Dunărea	8	10
33**	Țiglina II – Plaja Dunărea	4,3	7
34	Micro 13b – INTFOR	16,9	34
35	Piața Centrală – Bariera Traian	6,8	16
36*	Comat – Gara CFR	14,5	28
37	Țiglina II – Levaditti	6	12
38	Micro 19 – Loc. sociale M17	4,2	8
40	Bariera Traian – Metro	5,6	10
41	Micro 19 – Centrul Delfinul – Dimitrie Cantemir	7,2	15
105	Micro 19 – Grădina Publică	17	39
1***	Dimitrie Cantemir – Parc CFR	22	44
2***	Micro 19 – Micro 40	13,2	31
3***	Micro 40 – Parc CFR	21,5	46
Troleibuze			
102	Micro 19 – Bariera Traian	18,8	35
Tramvaie			
7	Micro 19 – Piața Centrală	14	28
39	Micro 19 – Cimitir Israelit	18	35
44	Comat – Piața Centrală	10,6	20

** traseele 17 și 36 – se desființează după reluarea circulației tramvaielor până la Comat*
*** traseele 32 si 33 – circula doar in perioada de functionare a Plajei Dunarea*
**** trasee elevi – circulă doar pe durata anului școlar*

Traseele de tramvai reprezintă axa nord – sud rețelei pe latura de vest a teritoriului, deservind cartierele Traian, Micro 30, Micro 40, Micro 14, Siderurgiștilor, Micro 16, Micro 17 și Micro 19. De asemenea, liniile de tramvai asigură legătura între Piața Energiei situată pe axa nord – sud și Piața Centrală, traversând cartierul Aurel Vlaicu.

Traseul de troleibuz leagă cartierele Traian și Micro 19, situate la extremitățile de nord și sud-vest ale localității, prin zona centrală. Pe lângă zonele menționate acesta deservește cartierele Zona veche, Mazepa 1, Mazepa 2, Țiglina 1, Țiglina 2 și Micro 18. Pe ecțiunea dintre zona centrală și Micro 19 se regăsește oferta cea mai mare de linii de autobuz 9, 10, 11, 15N, 20, 24, 34 și 105.

Reprezentarea grafică a rețelei de transport public local este prezentată în figura următoare.

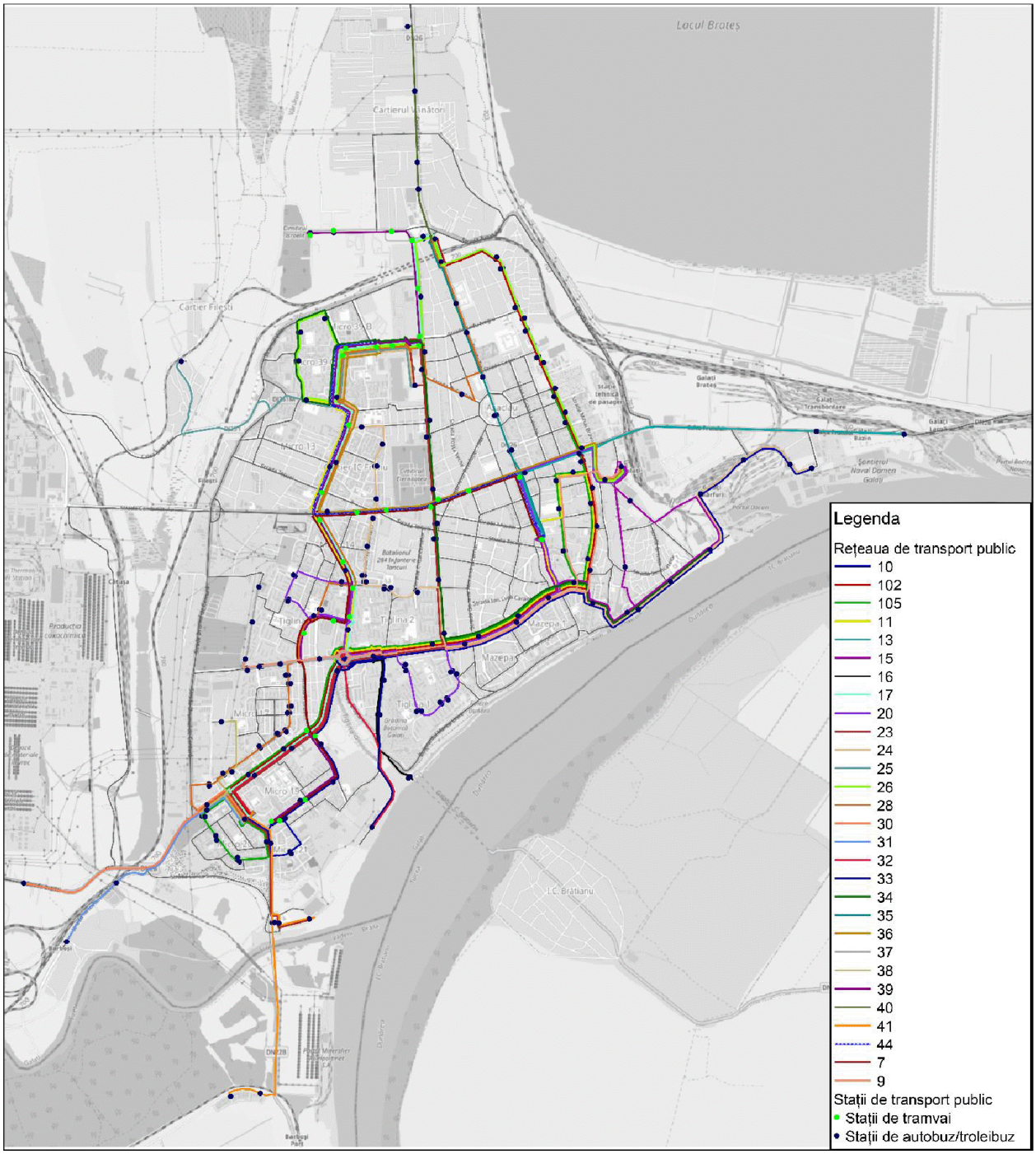


***Figura 2.1**. Traseele de transport public. Sursa datelor: Primăria Municipiului Galați.*

O componentă reprezentativă a infrastructurii din cadrul sistemului de transport public în relația cu utilizatorii este reprezentată de stații. La nivelul rețelei de transport public se întâlnesc în majoritatea cazurilor stații amenajate (figura 2.2). În mod izolat, în special acolo unde nu a existat spațiu disponibil, se regăsesc stații reprezentate numai prin sisteme de semnalizare verticală, fără să existe informații cu privire la programul de circulație. În ultima

perioadă s-au făcut progrese semnificative privind modernizarea acestei componente a infrastructurii, prin dotarea cu adăposturi pentru călători, panouri de afișaj electronic, automate de vânzare legitimații de călătorie.

***Figura 2.2**. Stații de transport public modernizate (exemplificare).*

La nivelul rețelei de transport public sunt întâlnite situații în care elementele de infrastructură care contribuie la îmbunătățirea accesibilității, siguranței și securității călătorilor în stațiile de transport public lipsesc sau acolo unde există (alveole) sunt utilizate

în alte scopuri, precum parcarea autovehiculelor. În aceste situații, vehicule de transport public sunt constrânse să oprească pe partea carosabilă, călătorii care urcă/ coboară fiind stânjeniți de prezența autovehiculelor parcate (figura 2.3). Îmbunătățirea siguranței și securității călătorilor în stații poate fi realizată prin amenajarea de alveole destinate opririi mijloacelor de transport public și utilizate în acest scop ca urmare a implementării unei politici de parcare care să prevadă eliminarea locurilor de parcare din zona stațiilor de transport public și sancțiuni drastice pentru parcarea autovehiculelor în stațiile de transport public.

***Figura 2.3**. Stație de transport public blocată de autovehicule parcate (exemplificare).*

Operarea serviciului de transport public este realizată cu un parc de vehicule format din 135 autobuze (115 diesel și 20 electrice), 24 troleibuze și 13 tramvaie, care în proporție de 95% sunt dotate cu facilități pentru persoanele cu dizabilități.

Capacitatea de transport a autobuzelor variază între 23 și 98 locuri (figura 2.4).

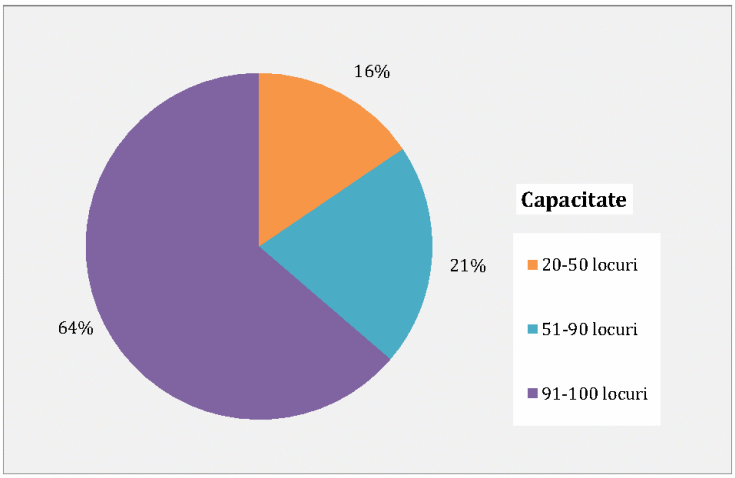


***Figura 2.4.** Structura parcului de vehicule după capacitate, autobuze. Sursa datelor: Primăria Municipiului Galați.*

Troleibuzele au capacitate de 91 locuri (17 bucăți) și 103 locuri (7 bucăți), iar tramvaiele dispun de 120 locuri (8 bucăți) sau 146 locuri (5 bucăți).

Mijloacele de transport din compunerea parcului auto au vechimea cuprinsă între 1 și 37 ani. În proporție de 39% acestea au durata normală de funcționare[1] depășită. Menținerea în circulație a mijloacelor de transport a căror vechime depășește durata normală de funcționare atrage după sine sporirea costurilor de mentenanță. Structura parcului de vehicule în funcție de vechime este reprezentată în figurile 2.5 – 2.7. În cazul autobuzelor vechimea se răsfrânge în impactul asupra mediului creat de circulația acestor vehicule și în confortul resimțit de călători. Cea mai bună normă de depoluare în care se înscriu autobuzele este Euro 6, situație în care se regăsesc 80 vehicule (figura 2.8).

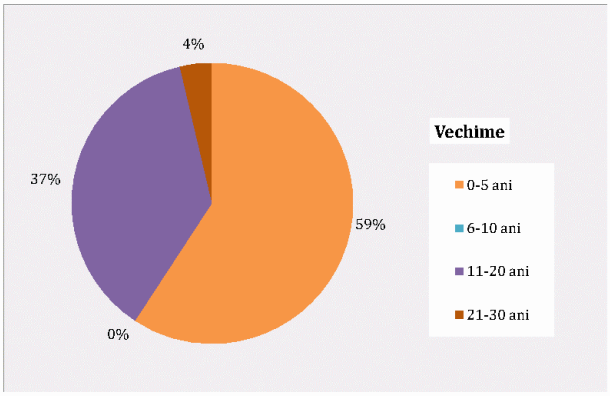


Figura 2.5. *Structura parcului de vehicule după vechime - autobuze.*
Sursa datelor: Primăria Municipiului Galați.

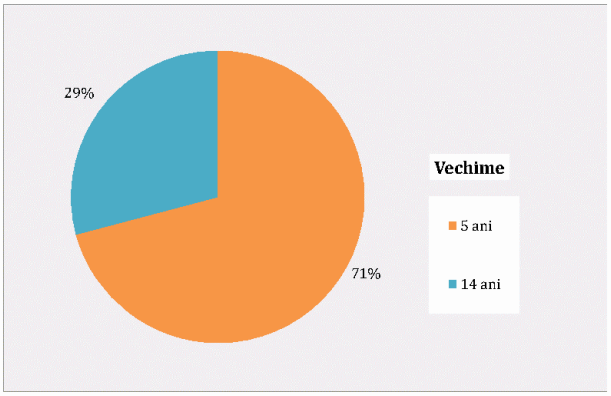


Figura 2.6. *Structura parcului de vehicule după vechime - troleibuze.*
Sursa datelor: Primăria Municipiului Galați.

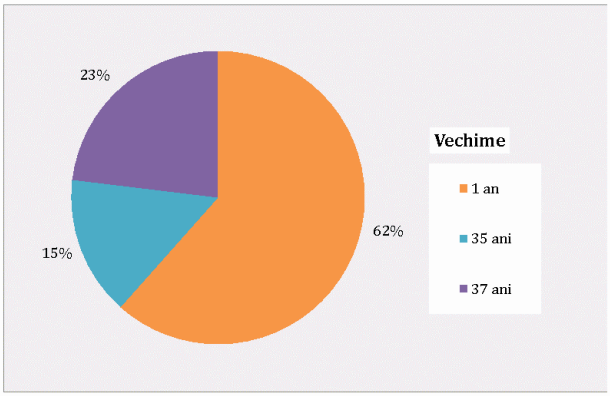


Figura 2.7. *Structura parcului de vehicule după vechime - tramvaie.*
Sursa datelor: Primăria Municipiului Galați.

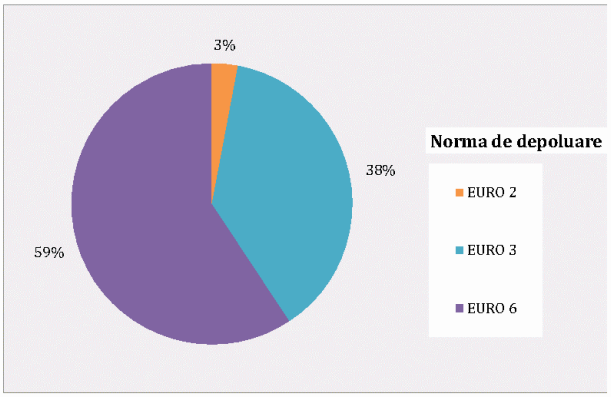


Figura 2.8*. Ponderea autobuzelor după norma de depoluare.*
Sursa datelor: Primăria Municipiului Galați.

[1] *Hotărârea Guvernului României Nr. 2139 din 30.11.2004, publicată în Monitorul Oficial Nr. 46 din 13 ianuarie 2005.*

2.2. Cererea de transport

Conform *Studiului de Oportunitate privind stabilirea modalității de gestiune a serviciului de transport public local de persoane, prin curse regulate, pe raza administrativ-teritorială a Municipiului Galați*, în perioada 2019-2021 numărul mediu zilnic de călătorii a fost de 57.758 călătorii/zi. Variația anuală a numărului de călătorii în perioada 2019-2021 este reprezentată în figura 2.9. Se remarcă faptul că valoarea maximă a fost înregistrată în anul 2021. Detalierea la nivelul anului 2021 este prezentată în figura 2.10.

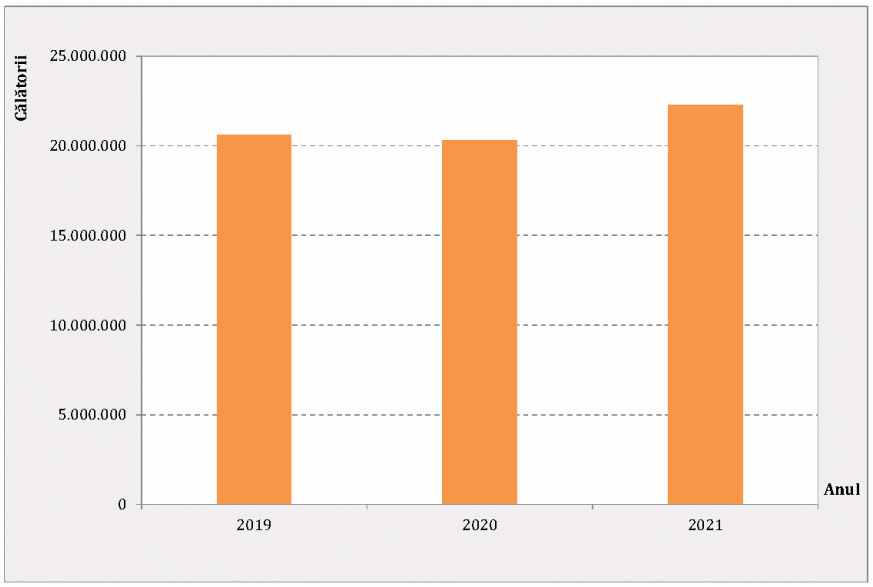


***Figura 2.9**. Variația anuală a numărului de călătorii, 2019-2021. Sursa datelor: Municipiul Galați.*

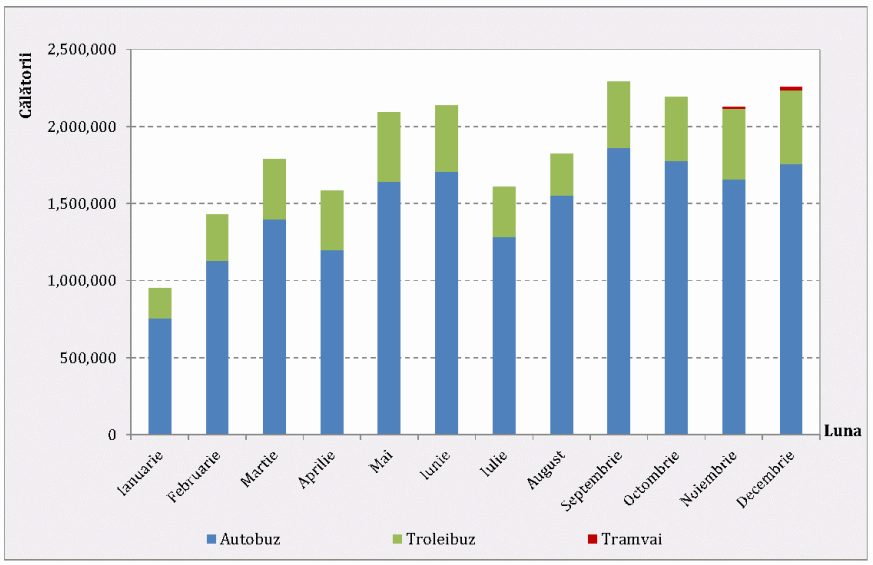


***Figura 2.10**. Variația lunară a călătoriilor pe mijloace de transport, 2021. Sursa datelor: Municipiul Galați.*

În medie călătoriile efectuate în zile nelucrătoare reprezintă 20% din totalul călătoriilor. Detalierea acestei analize pentru prima parte a anului 2022 este evidențiată în figura 2.11.

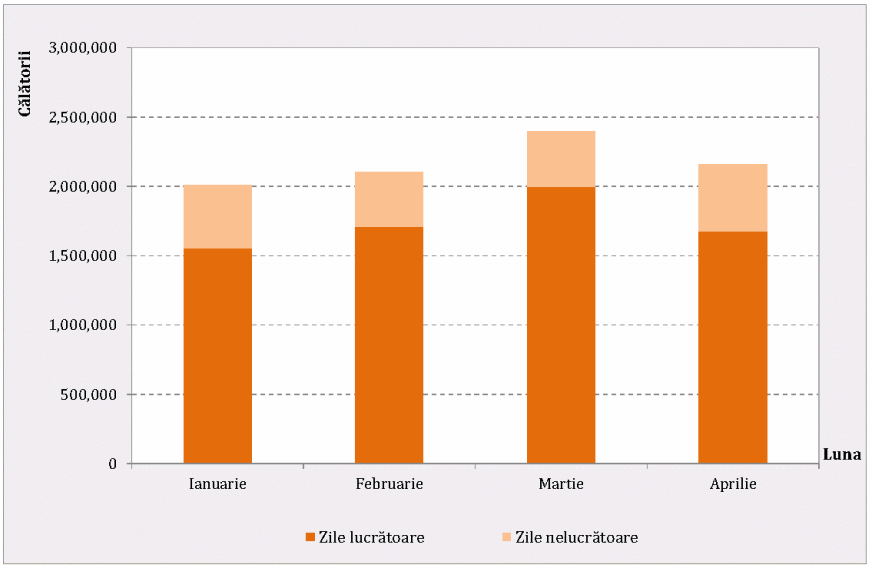


***Figura 2.11**. Variația lunară a călătoriilor pe zile lucrătoare și zile nelucrătoare, perioada ianuarie – aprilie 2022. Sursa datelor: Municipiul Galați.*

Numărul de călători urcați și coborâți pe zi este prezentat în figura de mai jos. Analizele au fost detaliate la nivel de zi lucrătoare (luna octobrie 2022), zi nelucrătoare (luna octombrie 2022) și zi lucrătoare din perioada de vacanță școlară (luna iulie 2022). Se remarcă faptul că numărul de călători înregistrați în ziua lucrătoare este cu 158% mai mare față de numărul de călători înregistrați în ziua nelucrătoare, respectiv cu 15% mai mare comparativ cu numărul de călători înregistrați în perioada de vacanță școlară.

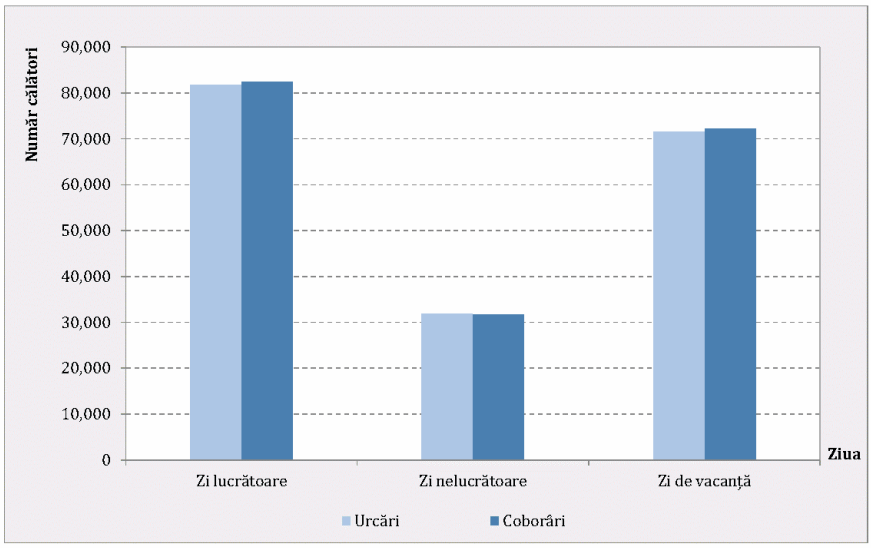


***Figura 2.12**. Numărul de călători urcați și coborâți în stații la nivel de zi lucrătoare, zi nelucrătoare, și zi de vacanță. Sursa datelor: Municipiul Galați.*

Distribuțiile zilnice ale cererii de transport pe fiecare traseu sunt prezentate în figurile 2.13-2.15. Se observă că traseele 11 (autobuz) și 102 (troleibuz) atrag cel mai mare număr de călători, indiferent de zi.

În medie, pe traseul 11 s-au înregistrat 16.566 călători/ zi lucrătoare, 6.243 călători/ zi nelucrătoare și 11.276 călători/ zi lucrătoare din perioada de vacanță școlară, iar pe traseul 102 s-au înregistrat 16.152 călători/ zi lucrătoare, 8.701 călători/ zi nelucrătoare și 12.943 călători/ zi lucrătoare din perioada de vacanță școlară.

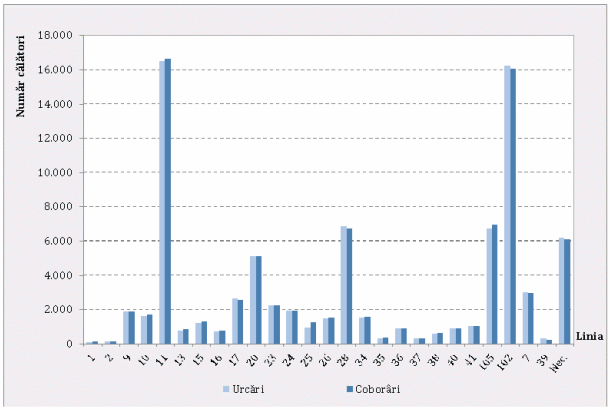


***Figura 2.13**. Numărul de călători urcați și coborâți pe fiecare traseu, zi lucrătoare. Sursa datelor: Municipiul Galați.*

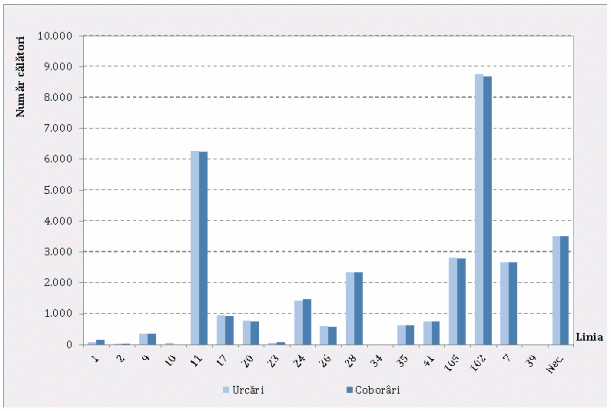


***Figura 2.14**. Numărul de călători urcați și coborâți pe fiecare traseu, zi nelucrătoare. Sursa datelor: Municipiul Galați.*

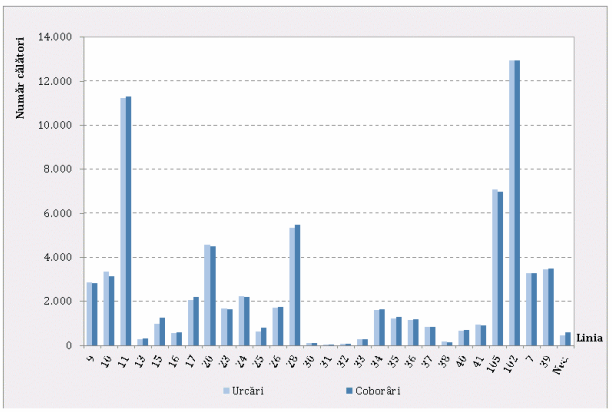


***Figura 2.15**. Numărul de călători urcați și coborâți pe fiecare traseu, zi vacanță. Sursa datelor: Municipiul Galați.*

Detalierea numărului de călători la nivel de stație, este reprezentată în figura de mai jos. Se observă că stațiile care atrag cel mai mare număr de călători la nivelul unei zile lucrătoare sunt amplasate pe arterele principale de circulație. Acestea deservesc cartierele rezidențiale în care se înregistrează densitate ridicată de locuitori (Siderurgiștilor, Țiglina 1, Țiglina 2, Micro 19, Micro 20, Micro 21).

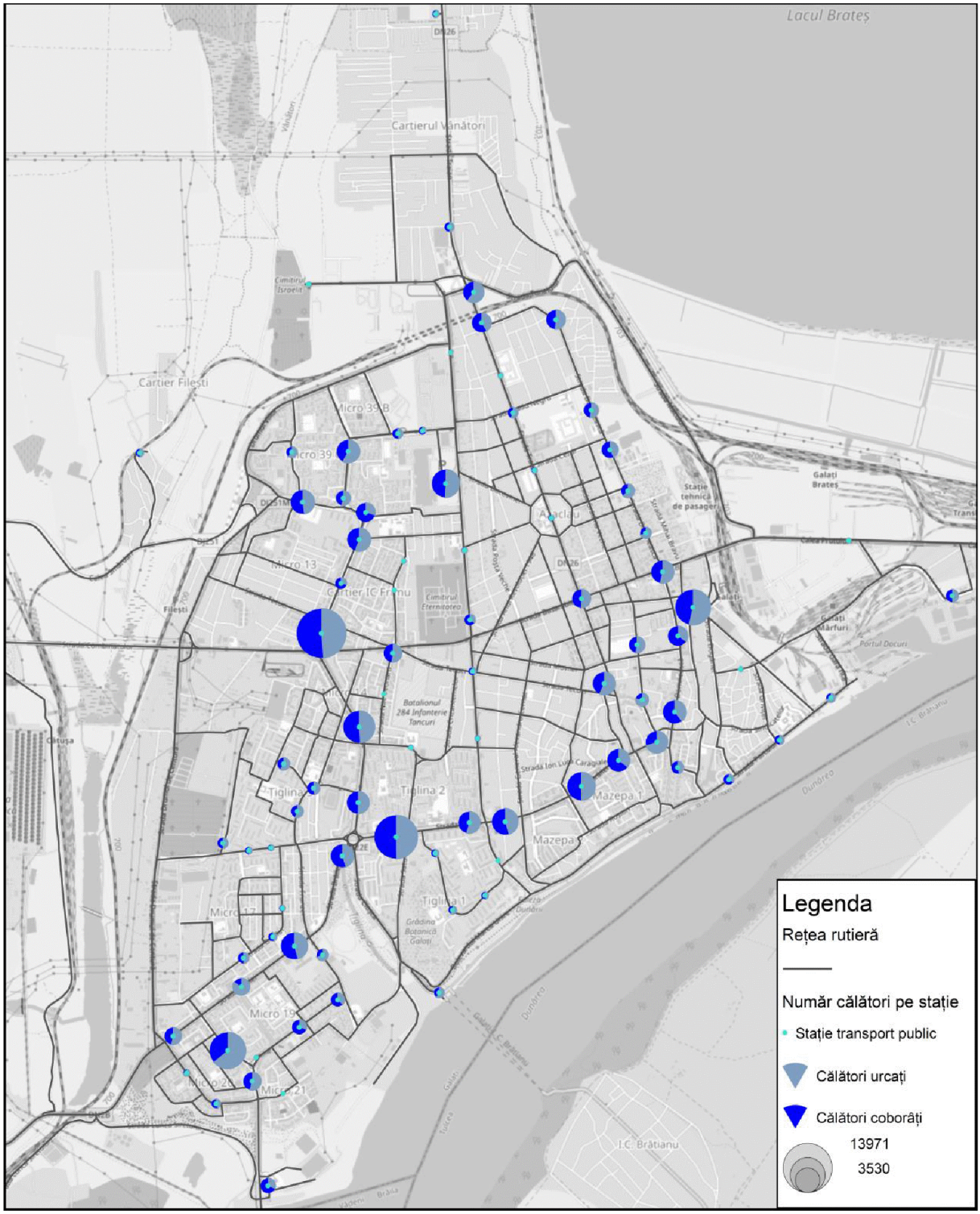


***Figura 2.16**. Numărul de călători urcați și coborâți pe stație, zi lucrătoare.*
Sursa datelor: Municipiul Galați.

Analiza efectuată pe baza datelor statistice cu privire la modalitate de achiziționare a titlurilor de călătorie, relevă faptul că în luna septembrie s-a atins numărul maxim de carduri reîncărcate (48.921 carduri reîncărcate) și vândute (4.189 carduri vândute), în timp ce

valoarea minimă s-a înregistrat în luna ianuarie în cazul cardurilor reîncărcate (28.716 carduri), respectiv luna iunie în cazul cardurilor vândute (1.289 carduri). În primele trei trimestre ale anului 2022 valoarea totală a încasărilor din vânzarea cardurilor s-a ridicat la 77.345 lei.

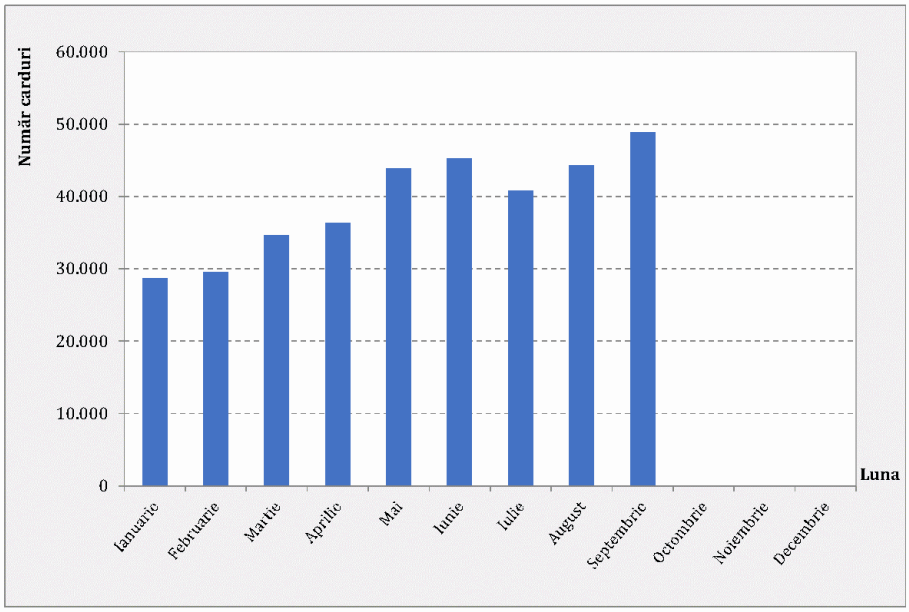


***Figura 2.17**. Variația lunară a cardurilor reîncărcate, perioada ianuarie – septembrie 2022.*
Sursa datelor: Municipiul Galați.

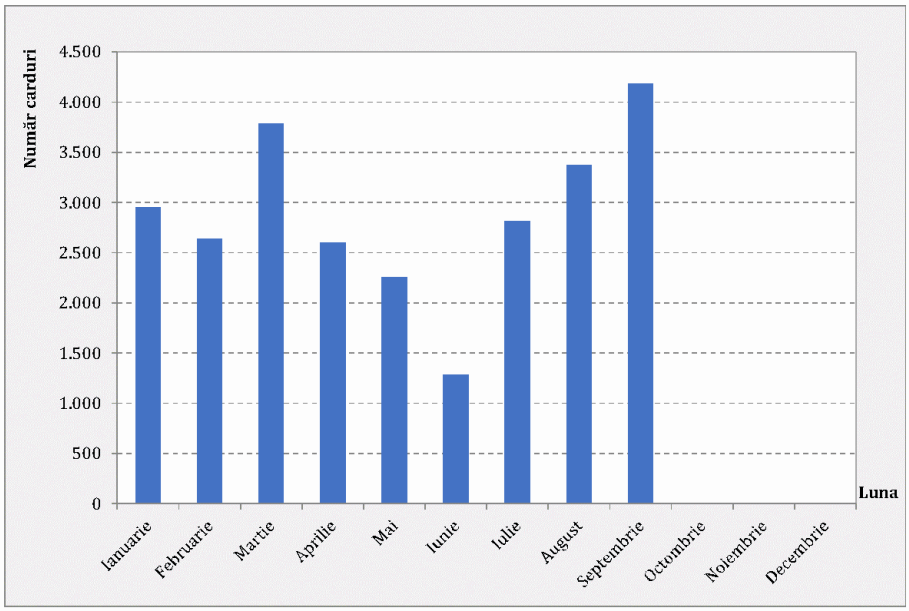


***Figura 2.18**. Variația lunară a cardurilor vândute, perioada ianuarie – septembrie 2022.*
Sursa datelor: Municipiul Galați.

Distribuția teritorială a stațiilor de transport public în funcție de numărul de carduri reîncărcate în perioada ianuarie-septembrie 2022 este prezentată în figura de mai jos. Se

observă o corelație strânsă în raport cu datele prezentate în figura 2.16, în care este evidențiat numărul de călători urcați și coborâți pe stații. Suplimentar, se detașează stațiile din zona centrală (Centru, Piața Centrală, Parcare Bănci/ Romtelecom) și stațiile în care se efectuează schimbul intermodal cu transportul public județean (Bariera Traian).

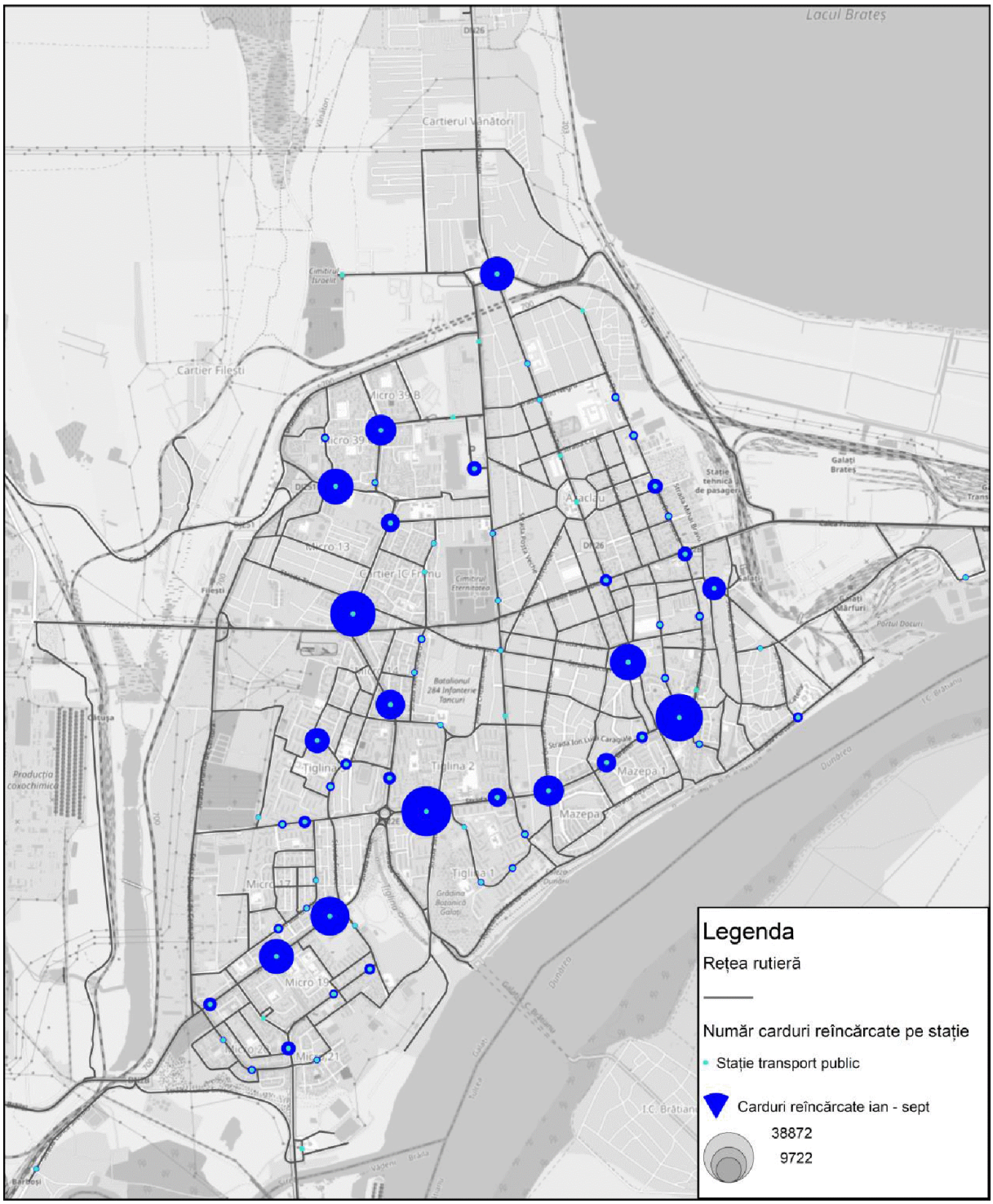


***Figura 2.19**. Numărul de carduri reîncărcate pe stații, perioada ianuarie-spetembrie.*
Sursa datelor: Municipiul Galați.

Variațiile numărului de carduri reîncărcate și vândute pe zi sunt reprezentate în figurile 2.20 și 2.21. Se observă că numărul de carduri reîncărcate într-o zi nelucrătoare este cu 55% mai mic față de numărul de carduri reîncărcate într-o zi lucrătoare, și cu 24% mai mic față de numărul de carduri reîncărcate într-o zi de vacanță. Aceeași situație se întâlnește și în cazul cardurilor vândute, însă scăderile sunt mai accentuate.

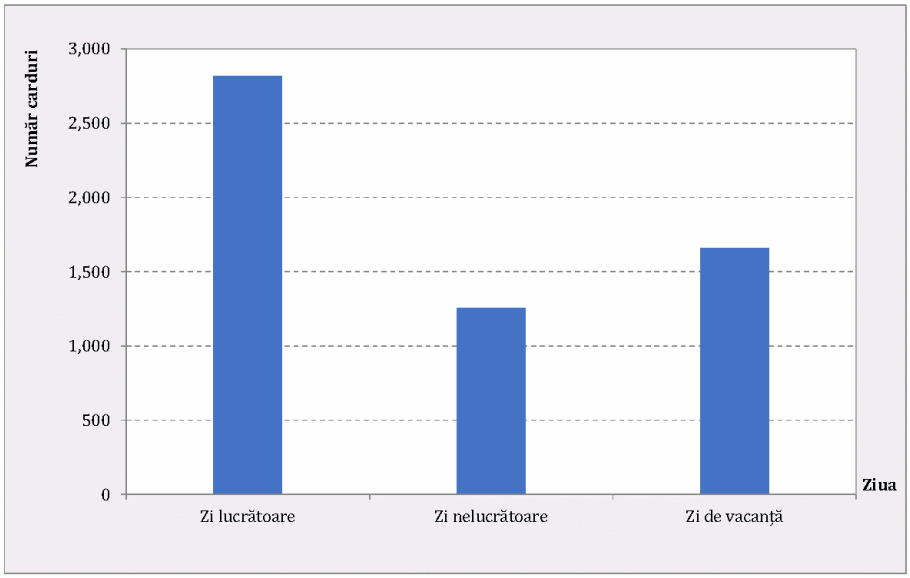


***Figura 2.20**. Variația zilnică a cardurilor reîncărcate. Sursa datelor: Municipiul Galați.*

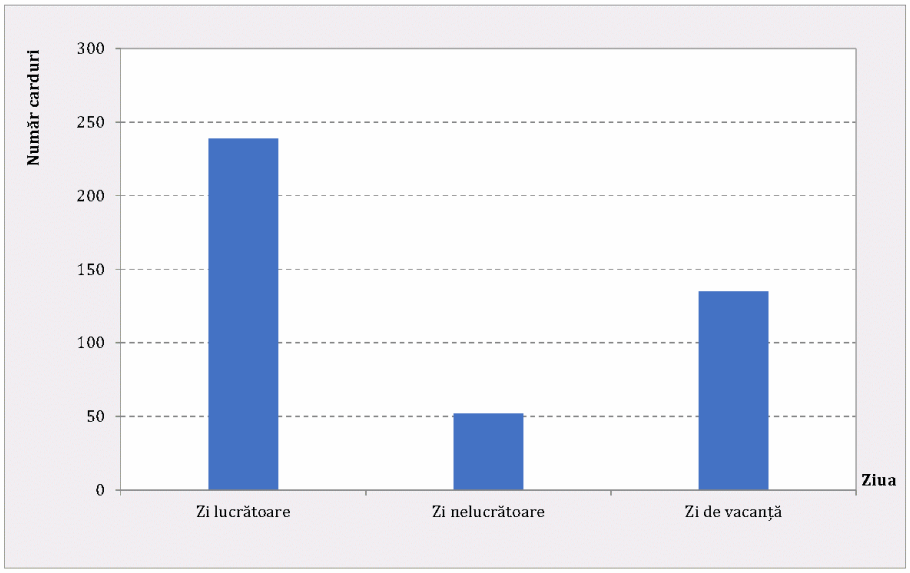


***Figura 2.21**. Variația zilnică a cardurilor vândute. Sursa datelor: Municipiul Galați.*

Raportul dintre numărul de carduri reîncărcate la nivel de zi lucrătoare, nelucrătoare și de vacanță se menține în majoritatea stațiilor (figura 2.22).

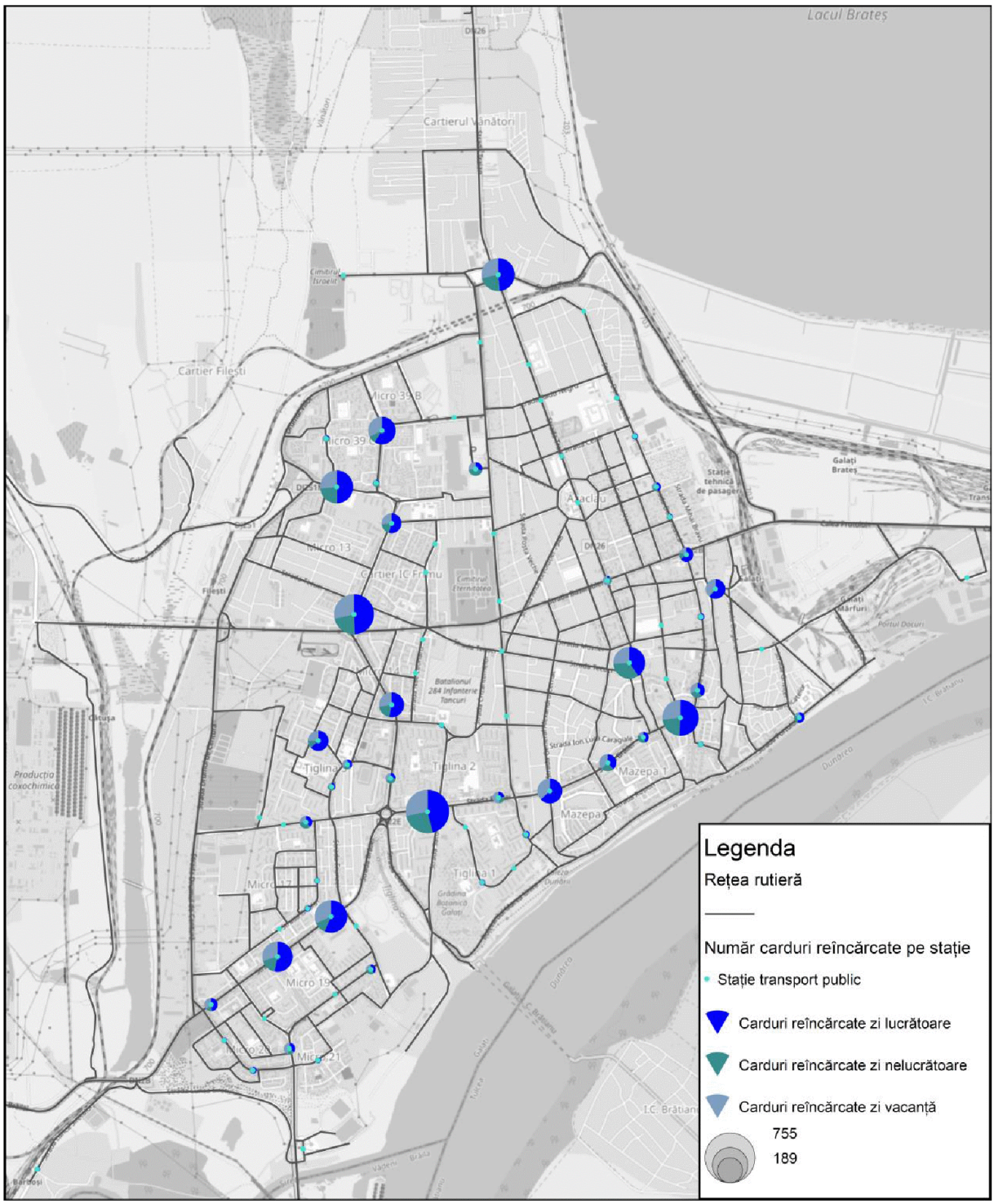


***Figura 2.22**. Numărul de carduri reîncărcate pe stații, zi lucrătoare, zi nelucrătoare, zi de vacanță.*
Sursa datelor: Municipiul Galați.

În ceea ce privește numărul de călătorii pe linii în funcție de tipul de legitimații validate (bilet de hârtie și card contactless) se remarcă faptul că sistemul de validare a cardurilor este mult mai utilizat comparativ cu biletele de hârtie. Per total, la nivel de zi lucrătoare, zi

nelucrătoare și zi de vacanță sistemul de validare a cardurilor este utilizat în proporție de peste 86% din total (figurile 2.23-2.25).

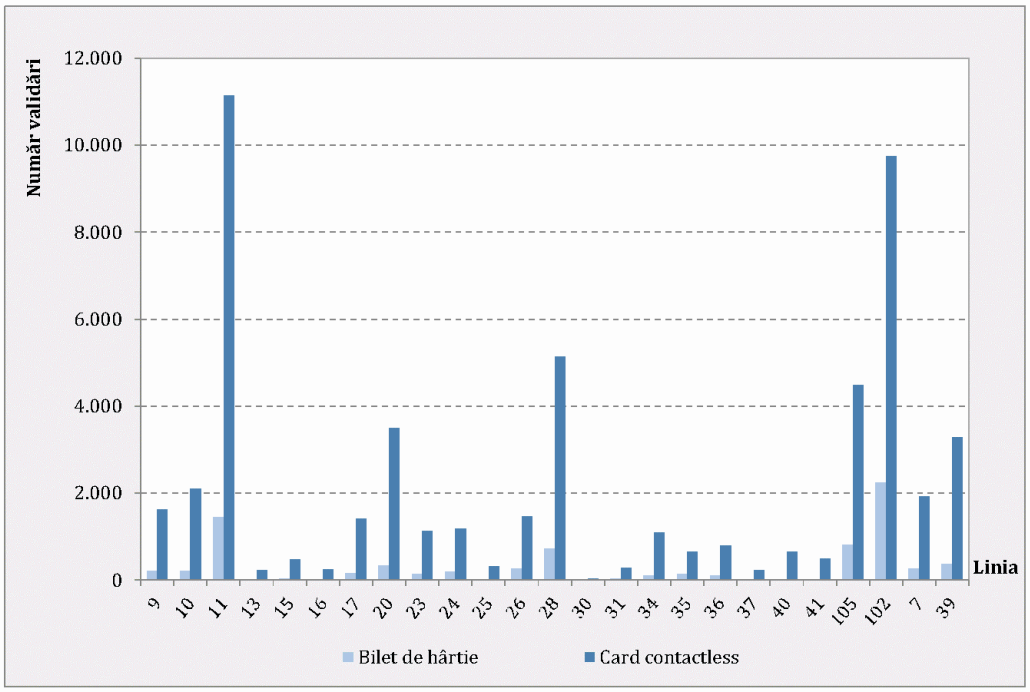


***Figura 2.23**. Numărul de bilete și carduri validate, zi lucrătoare.*
Sursa datelor: Municipiul Galați.

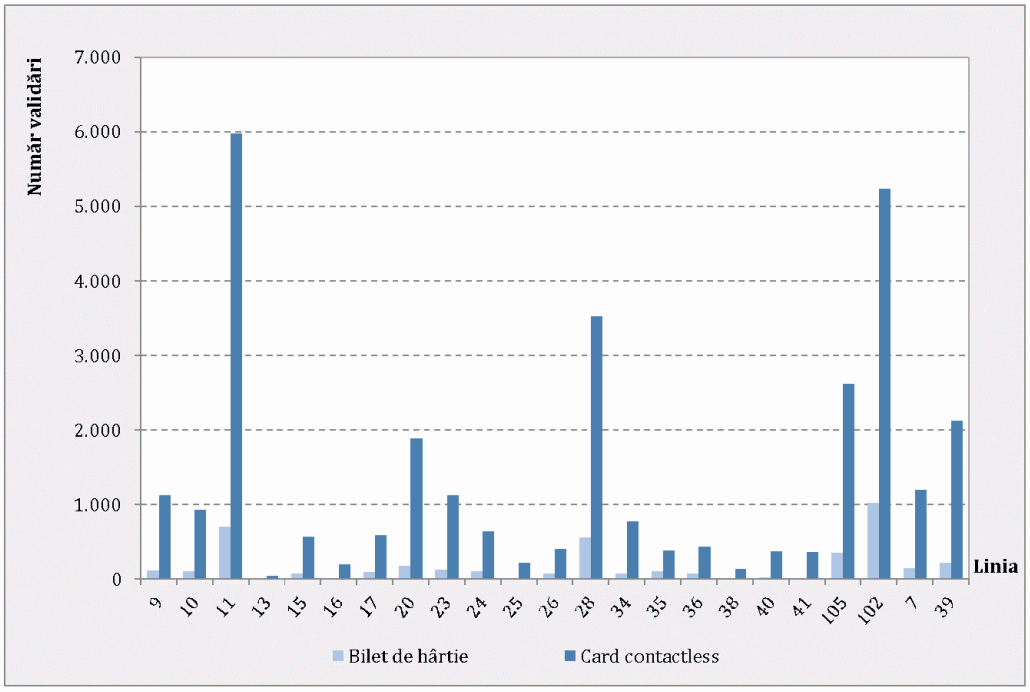


***Figura 2.24**. Numărul de bilete și carduri validate, zi nelucrătoare.*
Sursa datelor: Municipiul Galați.

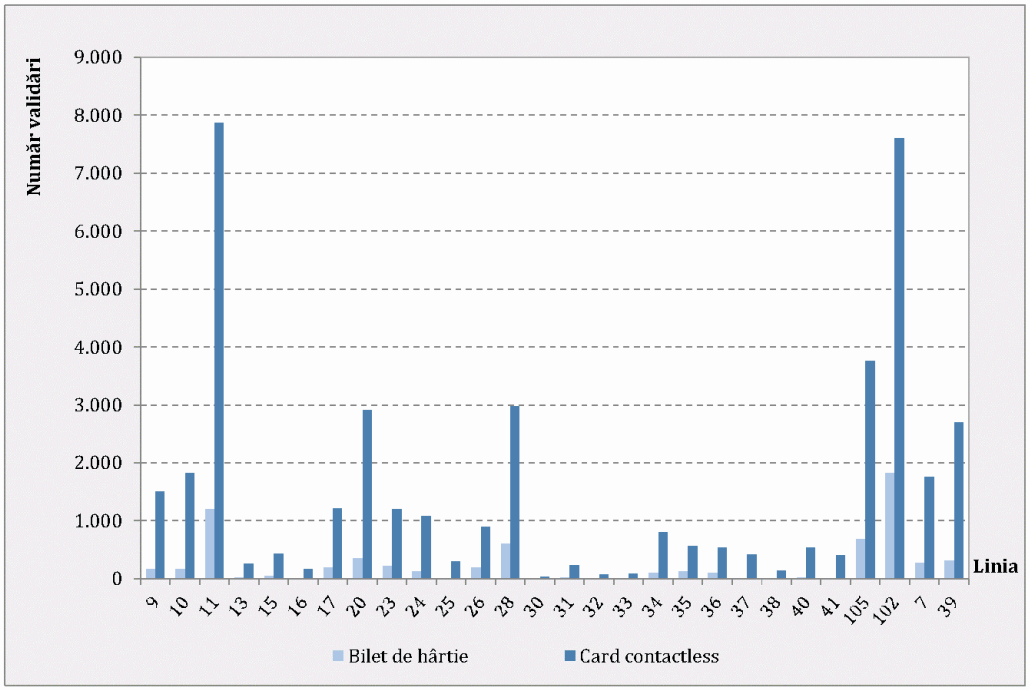


***Figura 2.25**. Numărul de bilete și carduri validate, zi de vacanță.*
Sursa datelor: Municipiul Galați.

Din analiza numărului de validări pe tip de utilizator reiese că principalele categorii sociale care utilizează traseele de transport public sunt elevii, pensionarii, angajații cu salariu minim și studenții. Distribuțiile pe linii a tuturor categoriilor de utilizatori ai transportului public din Municipiul Galați sunt reprezentate în figurile de mai jos. Cea mai mare cerere de transport se întâlnește pe liniile 11 (autobuz) și 102 (troleibuz).

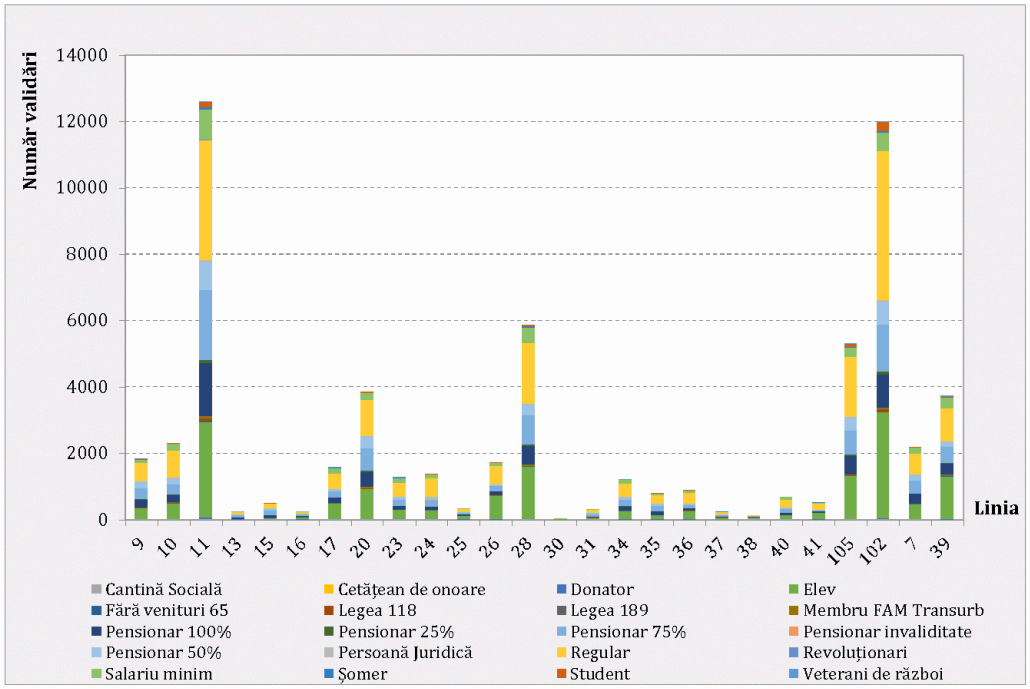


***Figura 2.26**. Numărul de validări pe tip de utilizator, zi lucrătoare. Sursa datelor: Municipiul Galați.*

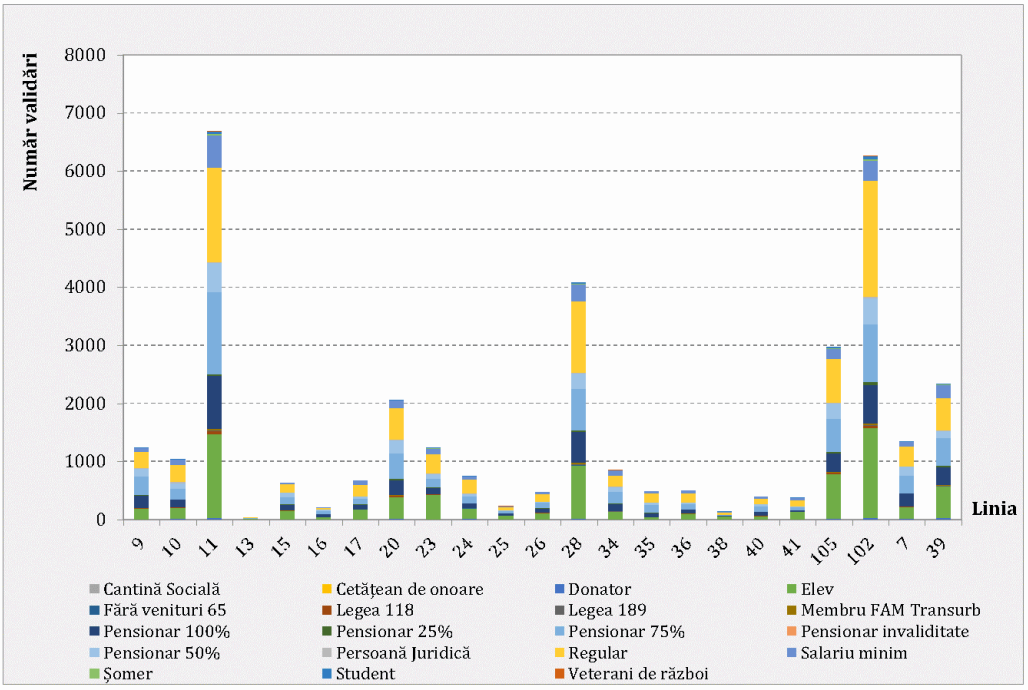


***Figura 2.27**. Numărul de validări pe tip de utilizator, zi nelucrătoare.*
Sursa datelor: Municipiul Galați.

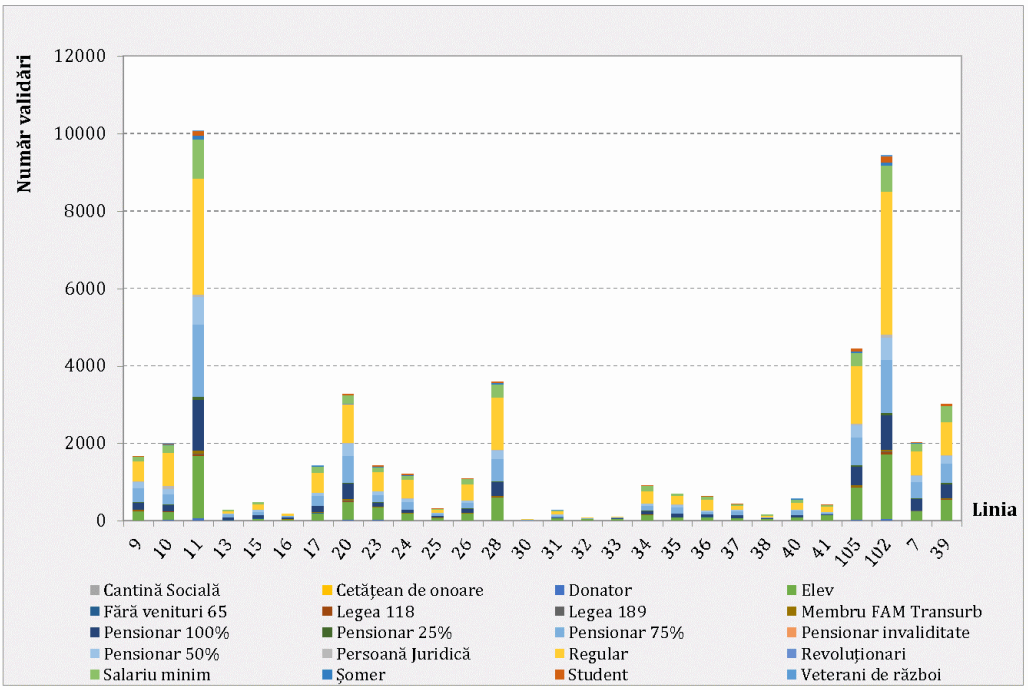


***Figura 2.28**. Numărul de validări pe tip de utilizator, zi de vacanță.*
Sursa datelor: Municipiul Galați.

2.3. Intermodalitate

La nivelul teritoriului de analiză, transportul public local de călători se află în relație de intermodalitate cu transportul public județean, transportul feroviar și cel naval. Serviciul de transport în regim de taxi este de asemenea, complementar transportului public local.

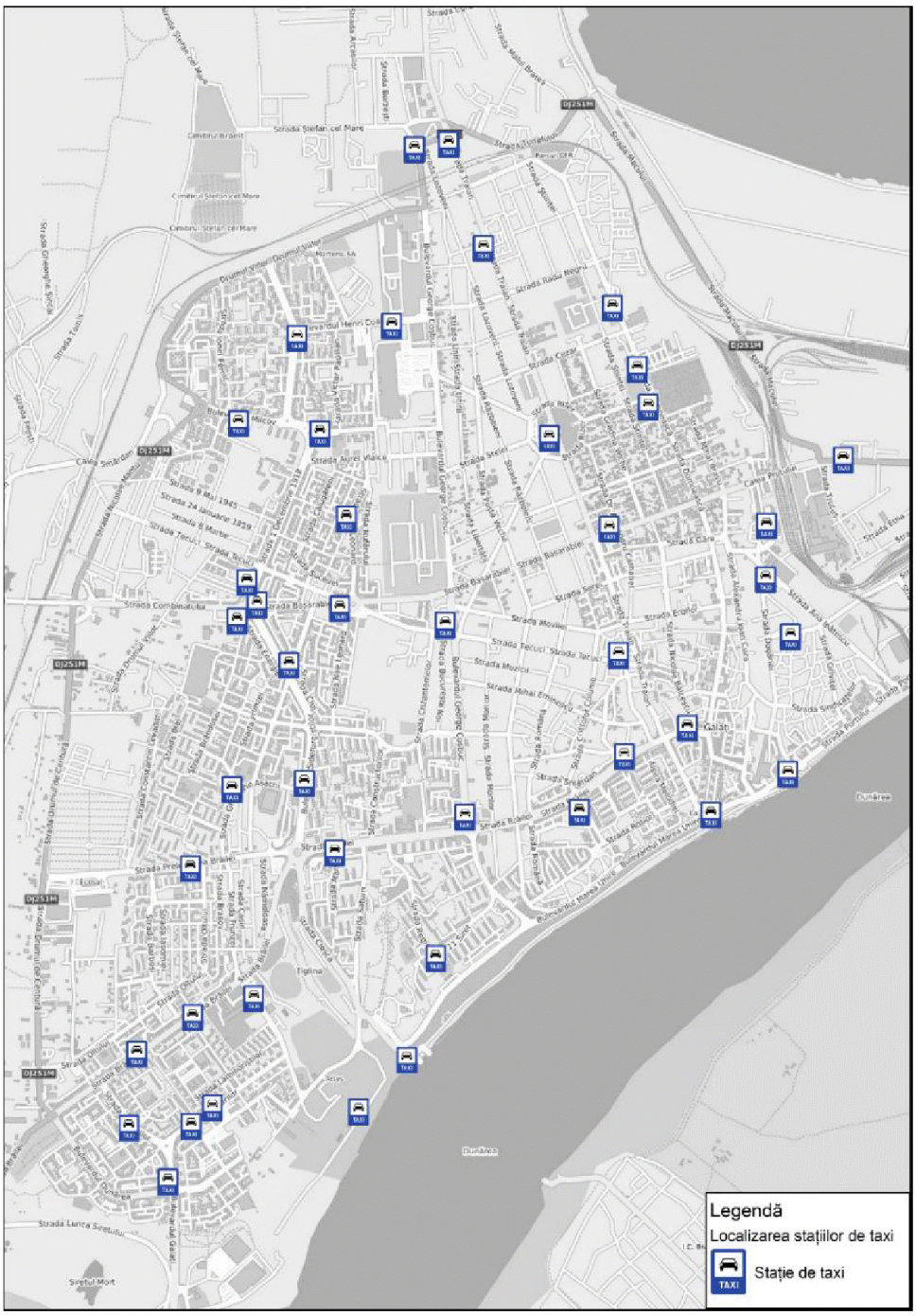


***Figura 2.29**. Amplasarea stațiilor de taxi în Municipiul Galați.*

Transportul public în regim de taxi este gestionat de Compartimetul Transport Urban, care funcţionează la nivelul Primăriei Municipiului Galaţi. Conform datelor furnizate de acest compartiment, pe raza Municipiului Galați sunt autorizate să funcţioneze 45 staţii de taxi, cu o capacitate de 334 de autovehicule. Numărul de autorizaţii emise pentru staţiile de taxi este de 1050. Funcționarea serviciului este reglementată prin Regulamentul de organizare și executare a transportului în regim de taxi în municipiul Galaţi, aprobat prin HCL nr. 243/ 2021. Tariful de distanță maximal pentru transportul de persoane în regim de taxi aprobat prin aceeași hotărâre este de 2,70 lei/km.

Din figura de mai sus se observă că stațiile sunt amplasate pe arterele principale de circulație, în zonele cu densitate ridicată de locuire și în vecinătatea obiectivelor socio-economice și administrative, asigurând o bună accesibilitate teritorială. Itermodalitatea cu transportul feroviar și cel fluvial este asigurată prin stațiile C.F.R Galați (10 locuri), Gara Fluvială (6 locuri) și Trecere Bac (10 locuri). În celelalte localități din ZM Galați nu este funcțional sistemul de transport în regim de taxi.

Transportul public județean

Sistemul de transport public judeţean prin servicii regulate se regăseşte pe teritoriul de analiză operând curse care îşi au originea/ destinaţia în localităţile cuprinse în Zona Metropolitană Galaţi sau care tranzitează aceaste localităţi. Acest serviciu de transport public este gestionat de Consiliul Judeţean Galaţi, având operatori privaţi.

Conform actualului program de transport publicat de Consiliul Judeţean Galaţi, în decursul unei zile lucrătoare numărul total de curse care deservesc cererea de transport generată/ atrasă de Zona Metropolitană Galaţi este 276, acestea fiind distribuite pe 38 trasee (tabelul 2.2).

***Tabelul 2.2**. Trasee de transport public județean. Sursa datelor: Consiliul Județean Galați.*

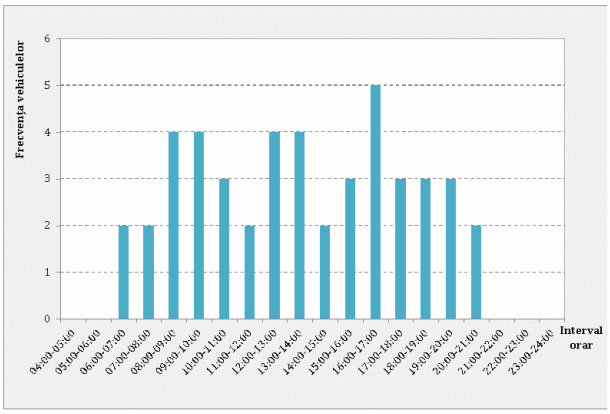
Nr. crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate intermediară	Localitate Destinație	Lungime traseu [km/sens]	Nr. Curse/ zi	Capacitate minimă de transport [locuri]
1	01	Stoicani	Tulucești	Galați	30	20	10
2	02	Galați	Folteşti	Tg. Bujor	55	10	10
3	03	Galați	Tg. Bujor-Crăieşti	Măcișeni	89	2	10
4	04	Chiraftei	Drăculești	Galați	43	4	40
5	05	Galați	Tg. Bujor	Roșcani	69	4	10
6	06	Drăgușeni	Tg. Bujor	Galați	86	4	10
7	07	Galați	Tg. Bujor	Zărnești	75	2	10
8	08	Galați	Folteşti	Măstăcani	44	4	10
9	09	Galați	Folteşti	Oancea	58	5	10
10	10	Galați	Oancea	Băneasa	76	4	10

Nr. crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate intermediară	Localitate Destinație	Lungime traseu [km/sens]	Nr. Curse/ zi	Capacitate minimă de transport [locuri]
11	11	Galați	Oancea-Suceveni	Tg. Bujor	101	2	23
12	12	Aldești	Oancea	Galați	94	2	23
13	13	Galați	Tg. Bujor	Berești	87	3	23
14	14	Galați	Berești	Vădeni	115	3	10
15	15	Galați	Scânteiești	Fântânele	38	8	10
16	16	Galați	Cuca	Băleni	48	7	10
17	17	Măcișeni	Cuca	Galați	73	2	10
18	18	Galați	Cuca-Adam	Ciurești	104	2	10
19	19	Galați	Smârdan	Cișmele	17	22	23
20	20	Negrea	Scheia	Galați	29	11	10
21	21	Galați	Smârdan	Pechea	38	46	10
22	22	Rediu	Pechea	Galați	49	9	10
23	23	Galați	Pechea	Valea Mărului	68	9	10
24	24	Galați	Smârdan	Pechea	38	6	23
25	25	C. Negri	Pechea	Galați	49	3	23
26	26	Galați	Pechea	Călmățui	58	3	23
27	28	Galați	Pechea	Cotoroaia	110	1	23
28	29	Galați	Pechea	Adam	94	1	10
29	30	Galați	V. Mărului	Cerțești	89	1	10
30	31	Galați	V. Mărului	Smulți	78	1	23
31	32	Vasile Alecsandri	Braniștea	Galați	24	24	10
32	33	Galați	Nănești	Nămoloasa	68	1	10
33	34	Galați	Independența	Tecuci	80	36	10
34	35	Galați	Independența	Tecuci	86	3	23
35	36	Tecuci	Pechea	Galați	85	1	10
36	57	Galați	Tg. Bujor	Ciurești	110	2	10
37	58	Galați	Vârlezi	Rădești	90	1	10
38	59	Galați	Vânători	Pădurea Gârboavele	13	7	10

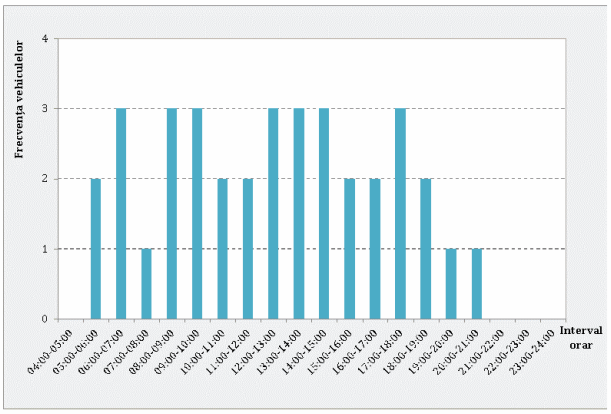
Din datele prezentate în tabelul de mai sus, se observă că traseele pe care se circulă cu frecvența cea mai ridicată sunt:

- ***Galați - Smârdan – Pechea*** *(46 curse);*
- ***Galați*** *– Independența – Tecuci (36 curse).*

Distribuția orară a ofertei de transport asigurată pe aceste trasee este prezentată grafic în figura 2.30. Se observă ce frecvența cea mai ridicată este de 5 vehicule pe oră, ofertă care este întâlnită în intervalul orar 16:00-17:00 pe traseul Galați – Smârdan – Pechea.



a). traseul Galați – Smârdan – Pechea



b). traseul Galați – Independența – Tecuci

***Figura 2.30**. Frecvența de circulație transport județean. Sursa datelor: Consiliul Județean Galați.*

Pe traseul Galați – Independența - Tecuci, frecvența cea mai ridicată este de 3 vehicule pe oră, ofertă care este întâlnită în intervalele 06:00-07:00, 08:00-10:00, 12:00-15:00 și 17:00-18:00.

În lipsa unor terminale intermodale de călători amplasate la periferia zonei urbane, vehiculele de transport public județean staționează pe partea carosabilă, în zone neamenjate, generând probleme de siguranța circulației și asigurând un confort redus pentru călători (figura 2.31).

***Figura 2.31**. Stație terminus de public județean.*

Cursele asociate Municipiului Galați au capăt de traseu Autogara Metropoli. Pe lângă autogară, pe raza administrativ-teritorială a Municipiului Galați vehiculele care deservesc

traseele de transport public județean pot utiliza următoarele stații publice pentru îmbarcarea/ debarcarea călătorilor (figura 2.32):

- → spre Braniștea: Piața Micro 19, Str. Brăilei nr. 350, Str. Brăilei(la cca 50 metri de sensul giratoriu spre Tecuci);
- → dinspre Braniștea: Str. Brăilei nr. 263;
- → spre Pechea: Piața Energiei (la 300 metri de intersecție spre viaduct), Mittal Steel (Poarta Principală), Mittal Steel (Poarta Comercială), Fabrica de var, S.C. Atlas S.A., S.C. Atlas – Service;
- → spre Tg. Bujor (DN 26): Fabrica de pâine „Arcada" (Str. Traian).

Stațiile au o bună amplasare în teritoriu, însă prezintă deficiențe majore de amenajare și integrare cu celelalte moduri de transport dispobibile la nivel local.

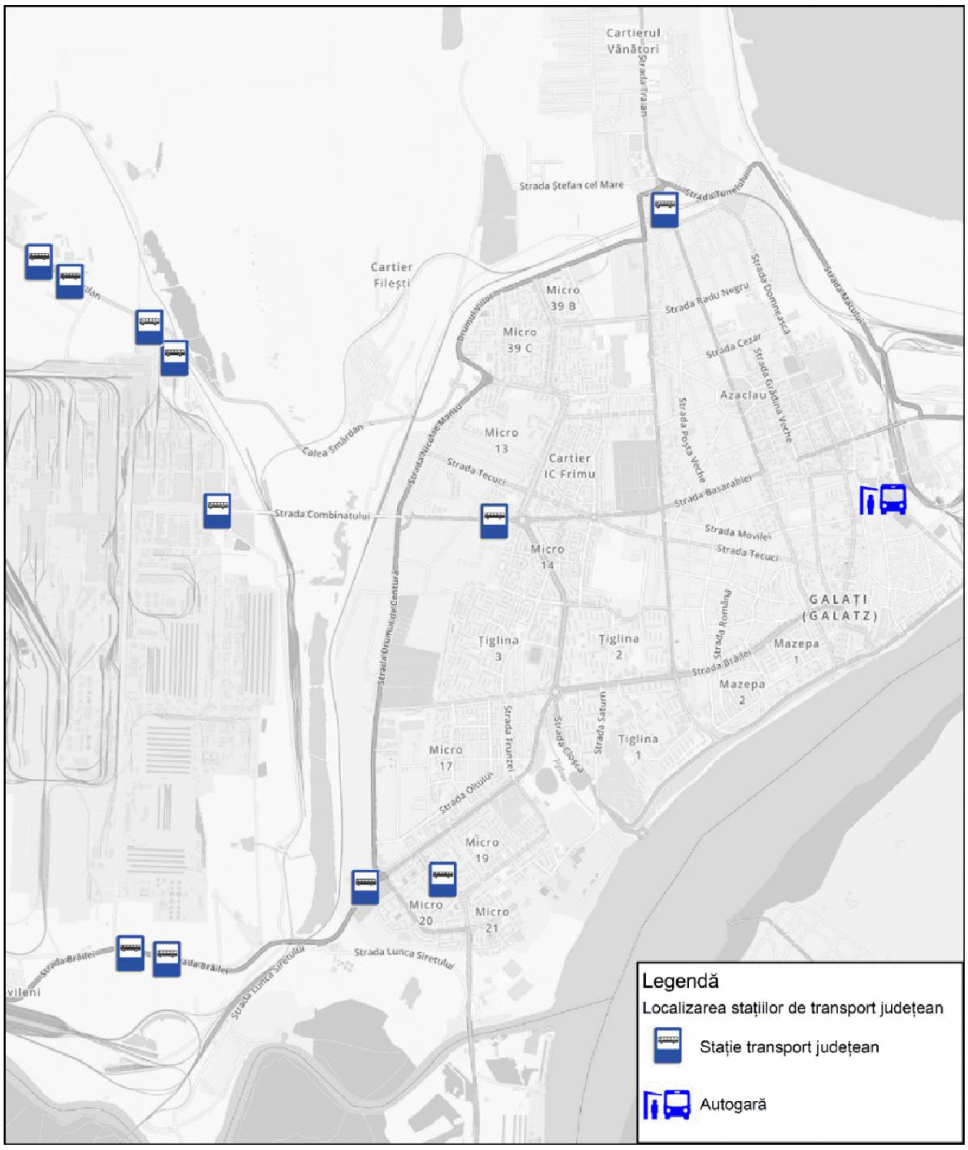


***Figura 2.32**. Amplasarea stațiilor de transport public județean în Municipiul Galați.*
Sursa datelor: Consiliul Județean Galați.

Diminuarea disfuncțiilor menționate mai sus se poate realiza prin construirea de puncte intermodale și / sau extinderea transportului public local în localitățile din ZM Galați și operarea cu mijloace de transport ecologice. O astfel de soluție va permite integrarea tarifară a serviciului de transport public la nivelul întregului areal al ZM Galați, contribuind la creșterea atractivității acestui mod de transport, cu rezultate în reducerea numărului de autoturisme care utilizează rețeaua stradală a Municipiului Galați și implicit în diminuarea efectelor externe (poluare atmosferică, zgomot, emisii de gaze cu efect de seră).

Transportul feroviar

Localitatea Galați este racordată la rețeaua națională de cale ferată în trei stații: stația Galați amplasată pe linia magistrală 700: București – Brăila – Galați și linia secundară 703: Galați – Bârlad, stația Filești amplasată pe linia magistrală 700 și stația Bărboși amplasată pe linia magistrală 700 și linia secundară 704: Galați – Tecuci – Mărășești.

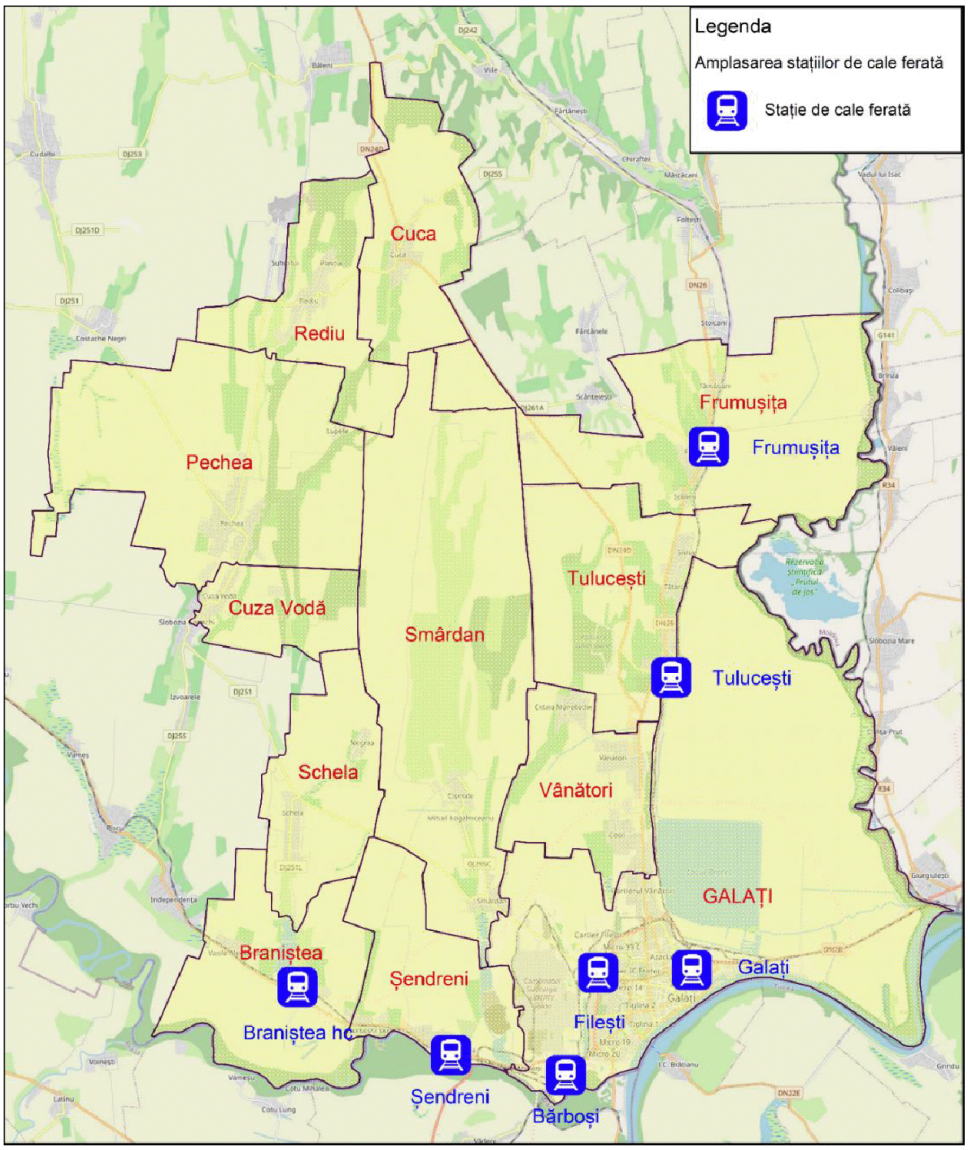


***Figura 2.33**. Localizarea stațiilor de cale ferată în Zona Metropolitană Galați.*

Dintre cele 11 comune cuprinse în Zona Metropolitană Galați, 4 sunt racordate la rețeaua feroviară: Braniștea și Șendreni amplasate pe linia secundară 704, respectiv Frumușița și Tulucești amplasate pe linia secundară 703. Aceste tronsoane de cele ferată fac parte din rețeaua Trans Europeană de Transport (TEN-T) centrală.

În decursul unei zile lucrătoare, în intervalul orar 00:00 - 23:59, stația Galați reprezintă punct de plecare/ sosire pentru 55 de trenuri operate de CFR Călători și Transferoviar Călători. Acestea sunt încadrate în rangurile Regio (R, 39 cazuri), Interregio (IR, 12 cazuri) și Regio Expres (RE, 4 cazuri).

Variația orară a ofertei de transport în stația Galați este prezentată în figura 2.34. Se detașează intervalalul de vârf de trafic de dimineață 06:00 - 07:00, în care oferta este reprezentată de 4 trenuri Regio și 2 Interregio.

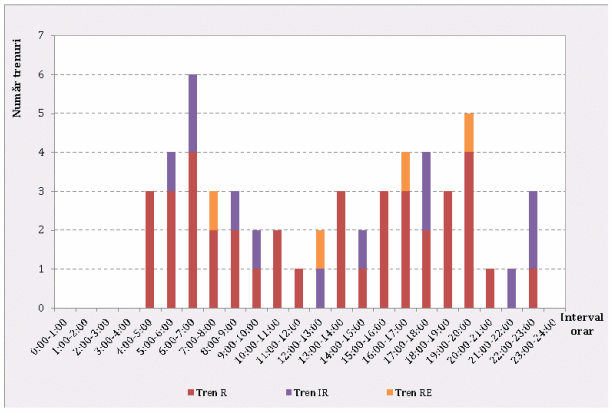


***Figura 2.34**. Distribuția ofertei de transport, stația Galați. Sursa datelor: CFR Călători.*

Stația Bărboși reprezintă punct de plecare / sosire pentru 37 de trenuri (21 Regio, 12 Interregio și 4 Regio Expres), în timp ce stația Filești este tranzitată doar de trenuri din categoria Regio (21). Variația orară a ofertei de transport în cele două stații este prezentată în figurile 2.35 și 2.36.

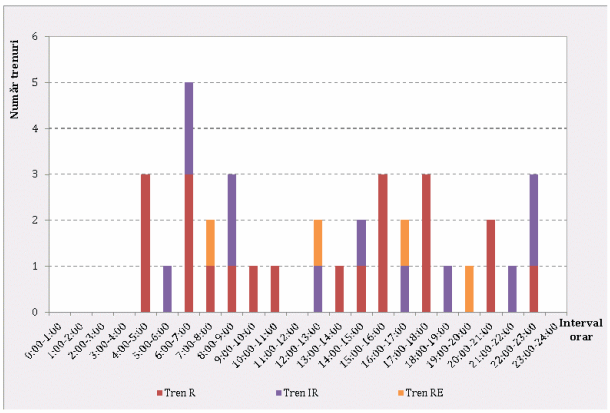


***Figura 2.35**. Distribuția ofertei de transport, stația Bărboși. Sursa datelor: CFR Călători.*

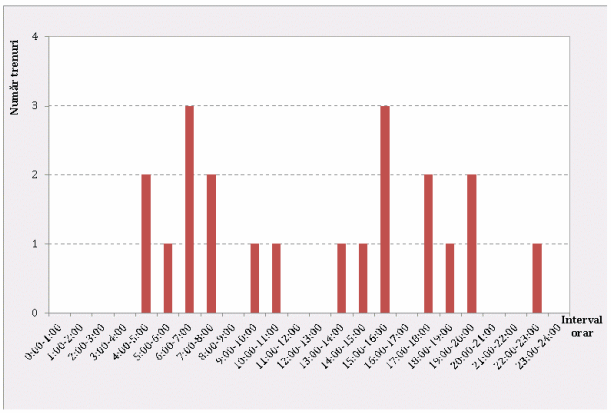


***Figura 2.36**. Distribuția ofertei de transport, stația Filești. Sursa datelor: CFR Călători.*

În ceea ce privește cererea de transport, conform datelor furnizate de CFR Călători, în perioada 2018-2021 în stația Galați au fost înregistrați 2.955.196 călători urcați și coborâți. Variația anuală anumărului de călători transportați este prezentată în figura 2.37. Se observă

că valoarea maximă a fost înregistrată în anul 2018, iar cea minimă în anul 2020, situație generată de restricțiile impuse în contextul pandemiei de COVID-19.

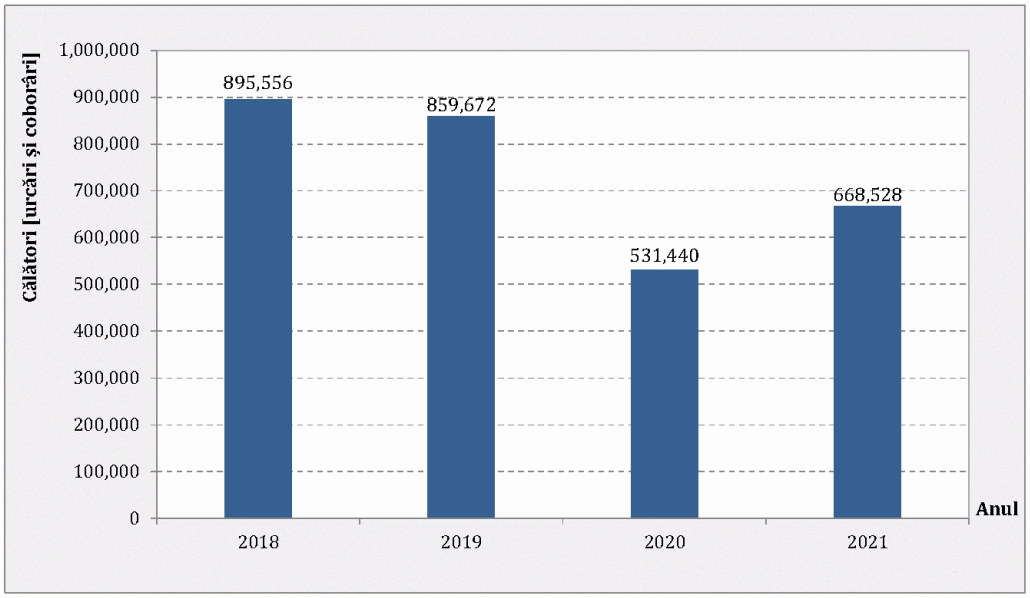


Figura 2.37. *Variația anuală a numărului de călători – stația Galați. Sursa datelor: CFR Călători.*

Variația lunară a numărului de călători înregistrați în stația Galați în anul 2021 este reprezentată în figura 2.38. Se observă că numărul maxim de călători care a tranzitat această stație s-a înregistrat în luna iulie (77.542 călători), în timp ce numărul minim de călători corespunde lunii ianuarie (39.200 călători).

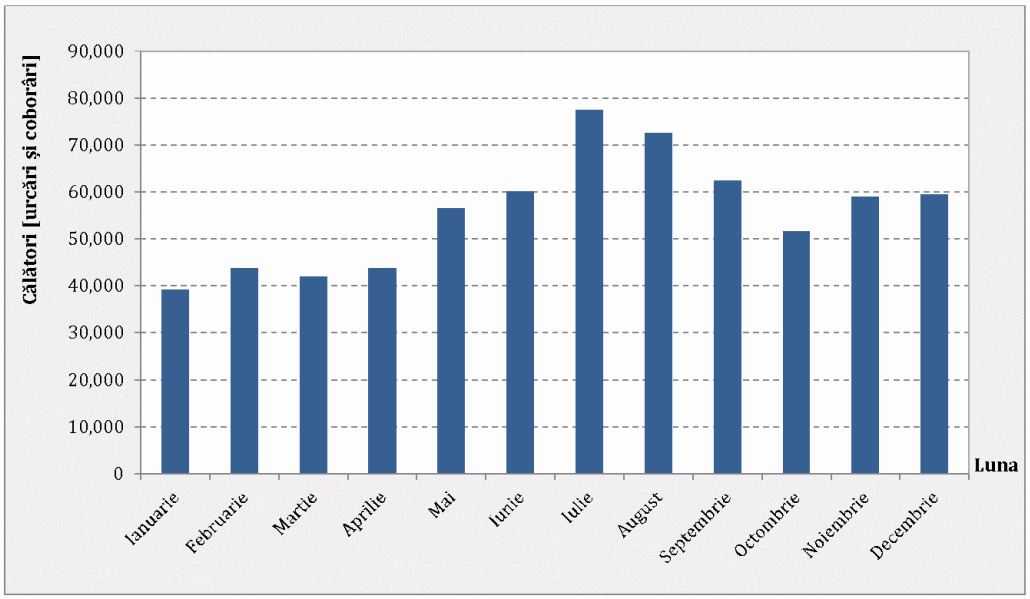


Figura 2.38. *Variația lunară a numărului de călători – stația Galați, 2021. Sursa datelor: CFR Călători.*

La nivel local, stația de cale ferată Galați prezintă conexiune bună cu rețeaua de transport public. Cinci linii de transport public local (9, 15, 20, 26, 36) au punct terminus în vecinătatea

stației de cale ferată. Deficiențe din punct de vedere al intermodalității sunt date de slaba conexiune cu zonele în care sunt amenajate piste pentru biciclete.

Variația orară a ofertei de transport în celelalte stații amplasate în comunele din Zona Metropolitană este prezentată în figurile 2.39 - 2.42. Se remarcă faptul că stațiile sunt tranzitate numai de trenuri de rang Regio (Braniștea hc și Șendreni – 10 trenuri, Frumușița și Tulucești – 18 trenuri).

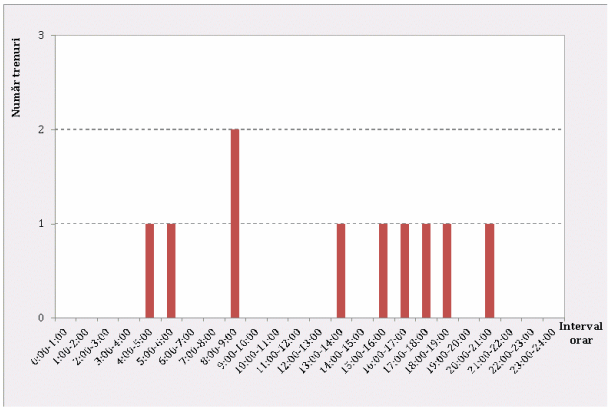


***Figura 2.39**. Distribuția ofertei de transport, stația Braniștea hc. Sursa datelor: CFR Călători.*

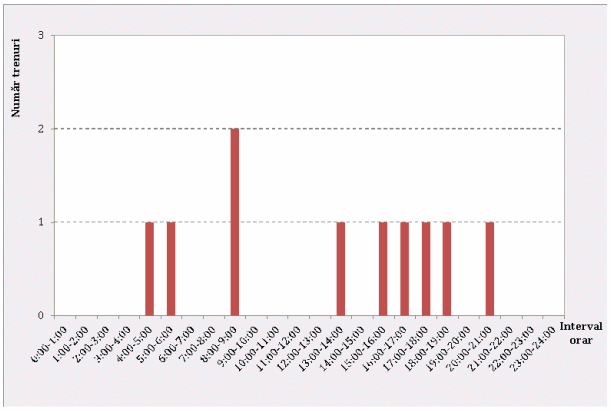


***Figura 2.40**. Distribuția ofertei de transport, stația Șendreni. Sursa datelor: CFR Călători.*

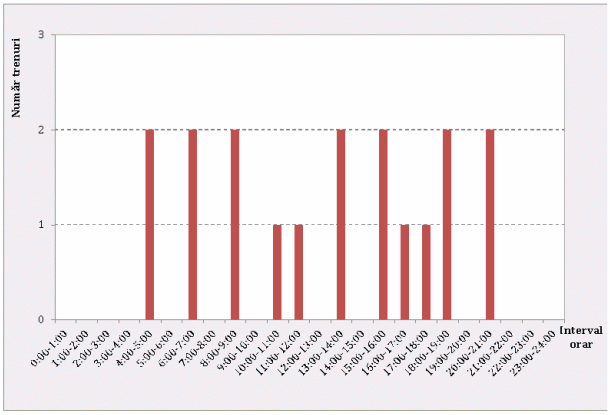


***Figura 2.41**. Distribuția ofertei de transport, stația Șendreni. Sursa datelor: CFR Călători.*

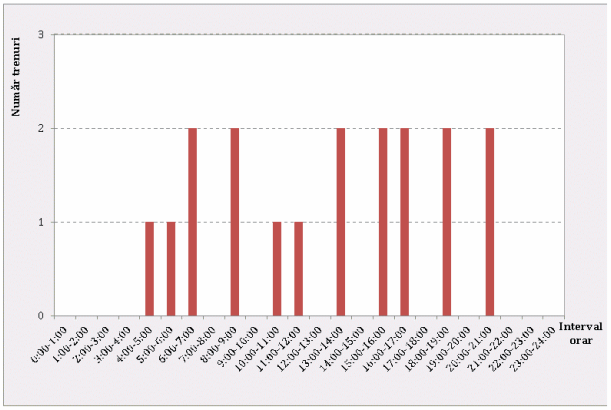


***Figura 2.42**. Distribuția ofertei de transport, stația Șendreni. Sursa datelor: CFR Călători.*

Studiul privind introducerea trenurilor metropolitane la nivelul municipiilor reședință de județ din România, realizat în cadrul Planului Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030, care a fost elaborat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în anul 2020, indică situarea Municipiului Galați pe locul 10 (34,6 puncte) în lista prioritizată la nivel național, în care se regăsesc 41 de municipii. Trenul metropolitan reprezintă un exemplu de bună practică în ceea ce privește multimodalitatea transportului de pasageri, în care se utilizează un transport de masă prietenos cu mediul înconjurător, la care transportul rutir constituie complementaritatea în sistemul de transport de navetă.

Transportul naval

Fluviul Dunărea delimitează teritoriul administrativ al Municipiului Galați în zona de Sud-Est, pe o lungime de aproximativ 10 km. De-a lungul acestui sector fluvial este amplasat Portul Galați, care face parte din Coridorul Rin – Dunăre trasat în cadrul rețelei internaționale TEN-T.

Transportul fluvial din Municipiul Galați este operat de S.C. NAVROM BAC S.R.L., companie care oferă servicii de transbordare fluvială între cele două maluri ale Fluviului Dunărea, prin punctul de trecere bac – Faleza Dunării și I.C. Brătianu. La nivelul rețelei majore de circulație, sectorul de traversare a zonei fluviale face parte din traseul DN 22E.

Traversarea se efectuează din jumătate în jumătate de oră, din ambele puncte terminus, în intervalul 06:00 – 22:00. În intervalul 22:00 – 05:30 se efectuează traversări în regim de curse speciale.

Începând cu 01.06.2022 se efectueaza treceri cu bacul și noaptea, cu plecare din Galați la orele 24:00, 02:00 și 04:00 și cu plecare din I.C. Bratianu (județul Tulcea) la orele 23:00, 01:00, 03:00 și 05:00, la aceleași tarife de zi.

Compania NAVROM BAC S.R.L. are următoarele dotări:

- 2 feriboturi de 300 tone (58 autoturisme + 300 pasageri);
- un feribot de 25 de tone (8-10 autoturisme + 40 pasageri);
- 5 pontoane de acostare;
- 4 dane de acostare;
- Platforme modernizate pentru ambarcarea pe ambele maluri;
- Rampă modernă pentru lansarea la apă a ambarcațiunilor de agrement sau utilitare.

Sistemul de tarifare în funcție de categoria transportată este prezentat în tabelul 2.3.

***Tabelul 2.3**. Sistem de tarifare. Sursa datelor: http://navrombac.ro/servicii-si-tarife/.*

Nr. crt.	Denumirea categoriei de transportat	Tarif unitar, Lei
1.	Pasageri	2,00
2.	Abonament persoană fizică / lună, reducere 25%	60,00
3.	Autoturism (inclusiv conducătorul auto)	30,00
4.	Marfa > 1 To (tarif / to marfă suplimentar la tariful pentru auto gol)	15,00/To
5.	Marfă transportată 100 kg – 1 To	12,00
6.	Auto < 2 To (gol capacitate max. de încărcare)	40,00
7.	Auto 2-4 To (gol capacitate max. de încărcare)	50,00
8.	Auto 4-10 To (gol capacitate max. de încărcare)	60,00
9.	Auto 10-15 To (gol capacitate max. de încărcare)	60,00

Nr. crt.	Denumirea categoriei de transportat	Tarif unitar, Lei
10.	Auto 15-20 To (gol capacitate max. de încărcare)	70,00
11.	Autoremorcher + trailer	85,00
12.	Tractor	50,00
13.	Pavilion apicol	90,00
14.	Pavilion apicol + Tractor	110,00
15.	Pavilion apicol + Auto 4-10 To	130,00
16.	Remorcă stupi	50,00
17.	Remorcă	35,00
18.	Semiremorcă, Rulotă	28,00
19.	Vehicule agabaritice (screpere, combine, trailere, TIR-uri, etc.)	85,00
20.	Autobuz, Autocar	70,00
21.	Autoturism M1 (microbuz) 8+1 locuri – fără pasageri	40,00
22.	Autoturism M2 (microbuz) 15+1 locuri – fără pasageri	50,00
23.	Moto solo, Scutere	20,00
24.	Moto cu ataș, ATV	25,00
25.	Căruță	20,00
26.	Bicicletă (inclusiv biciclist)	5,00
27.	Animale mari (bovine, cabaline)	5,00
28.	Ovine, porcine, caprine	5,00
29.	Taxă lansare ambarcațiune < 6 m lungime	20,00
	Taxă lansare ambarcațiune 6-9 m lungime	30,00
	Taxă lansare ambarcațiune 9-12 m lungime	40,00
	Taxă lansare ambarcațiune > 12 m lungime	50,00
30.	Cursă specială bac mic tarif / mașină – 1 mașină = tarif de bază +	120,00
	Cursă specială bac mic tarif / mașină – 2 mașini = tarif de bază +	80,00
	Cursă specială bac mic tarif / mașină – min. 3 mașini = tarif de bază +	40,00
31.	Cursă specială bac mare tarif / mașină – 1 mașină = tarif de bază +	150,00
32.	Cursă specială bac mare tarif / mașină – 2 mașini = tarif de bază +	100,00
	Cursă specială bac mare tarif / mașină – min. 3 mașini = tarif de bază +	50,00
33.	Autoturism (microbuz) 19+1 locuri – fără pasageri	55,00
34.	Autoturism (microbuz) 6+1 locuri – fără pasageri	55,00

Conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Galați, în perioada 2015-2018 s-a instalat o tendință generală de reducere a numărului de pasageri, concomitent cu

creșterea numărului de autovehicule ce au traversat Dunărea cu bacul. Variația anuală pentru cele două categorii de utilizatori este reprezentată în figurile următoare.

În ceea ce privește transportul de călători se observă ca valoarea maximă a fost atinsă în anul 2015 (780.382 pasageri), după care s-a instalat o reducere cu aproximativ 2% pe an. În cazul autovehiculelor tendința de variație este pozitivă, în anul 2018 atingând valoarea maximă de 464.324 autovehicule.

Conexiunea cu rețeaua de transportul public local este asigurată prin linia de autobuz 16, care are punct terminus în Piața Centrală.

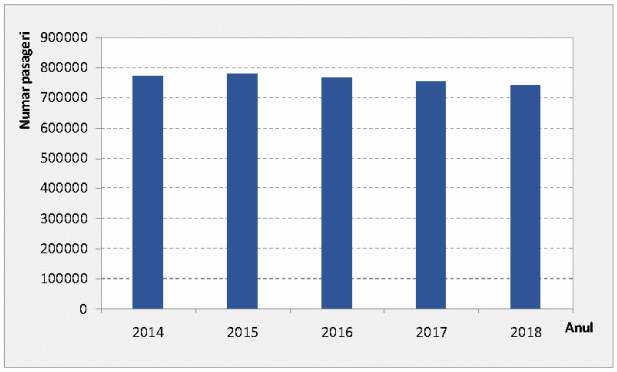


Figura 2.43. *Variația anuală a numărului de pasageri transportați cu bacul.*
Sursa datelor: PMUD 2020.

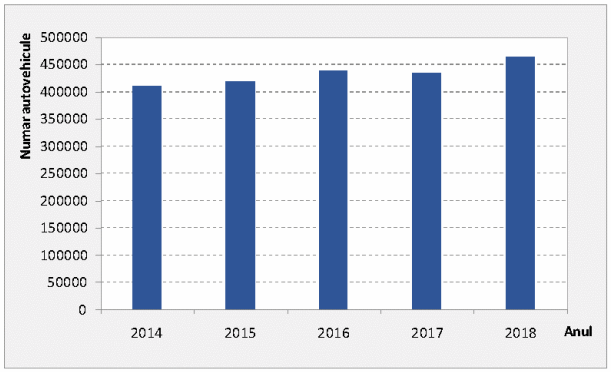


Figura 2.44. *Variația anuală a numărului de autovehicule transportate cu bacul.*
Sursa datelor: PMUD 2020.

Organizarea circulației în zona trecere Bac prezintă deficiențe din punct de vedere al siguranței circulației. Adesea, se întâlmesc situații în care fluxurile de pietoni (pasageri) se intersectează cu cele de autovehicule grele de marfă (figura 2.45). Prezența acestei categorii de autovehicule generează efecte negative externe – emisii de substanțe poluante, zgomot, care sunt resimțite atât de locuitorii Municipiului Galați, cât și de pasagerii care utilizează transportul fluvial.

Figura 2.45*. Fluxuri de pietoni și autovehicule – trecere Bac (exemplificare).*

2.4. Calitatea serviciului (nivelul de serviciu asigurat, percepția utilizatorilor)

În domeniul transportului public de călători, calitatea seviciului este reflectată de percepția pasagerilor asupra performanţelor serviciului de transport. Indicatorii caracteristici performanţelor serviciului care descriu aceste percepţii sunt diferiţi de indicatorii economici utilizaţi de companiile de transport, dar şi de cei utilizaţi de proiectanţi. Calitatea serviciilor depinde în mare măsură de deciziile strategice, tactice şi operative aplicate în sistemul de transport public.

Aceste decizii se referă în special la stabilirea traseelor de transport public, la frecvenţa şi perioada din zi în care sunt oferite serviciile, la tipul serviciilor oferite. Calitatea serviciului este un indicator al succesului unui operator de transport public, ceea ce are implicaţii directe asupra călătorilor.

În domeniul transporturilor publice de călători, calitatea serviciului este puternic marcată de percepţia pasagerilor asupra performanţelor serviciului de transport. Această analiză este prezentată în Anexa 1, în care sunt centralizate răspunsurile înregistrate cu ocazia completării chestionarului pus la dispoziție în cadrul procesului participativ derulat pe parcursul elaborării strategiei.

Transportul public este selectat pentru efectuarea unei deplasări când serviciul de transport este accesibil în punctul de origine, în momentul în care se doreşte realizarea călătoriei, dacă există o staţie în apropierea punctului de plecare, dacă există capacitate suficientă de transport în momentul respectiv şi dacă persoana decidentă cunoaşte acel serviciu şi ştie cum să îl utilizeze. Dacă una din aceste condiţii nu este satisfacută, atunci transportul public nu va fi selectat şi ca urmare călătoria va fi efecutuată utilizând un alt mod de transport, va fi făcută într-un moment mai puţin convenabil sau nu va fi efectuată deloc[2]. Transportul public poate fi selectat pentru efectuarea unei deplasări când există o staţie în apropierea originii şi a destinaţiei, respectiv atunci când distanţa de parcurs pe jos până la cea mai apropiată staţie este rezonabilă. Astfel, pentru evaluarea accesibilității se găsesc relevanți indicatori care exprimă accesibilitatea teritorială și accesibilitatea temporală a serviciului.

Accesibilitatea teritorială este analizată prin prisma izocronelor de 5 minute reprezentate în jurul stațiilor de autobuz și troleibuz și izocronelor de 7,5 minute reprezentate în jurul stațiilor de tramvai. În figura 2.46 sunt reprezentate zonele de deservire ale stațiilor, suprafețele delimitate de locul geometric al deplasărilor efectuate pe jos, cu o viteză medie de deplasare de 4 km/h, pe o distantă de 333 metri față de stațiile de autobuz și troleibuz și pe o distanță de 500 metri față de stațiile de tramvai. Se observă că sistemul de transport prezintă accesibilitate ridicată la nivelul municipiului, cu excepția zonei de vest. În zona de sud-vest a Cartierului Micro 13 și pe teritoriul secționat de Drumul de Centură se regăsesc atât locuințe, cât și unități economice care nu sunt deservite de serviciul de transport public

[2] Transit Capacity and Quality of Service Manual – 2nd Edition, TRB 2003.

local. De asemenea, platforma industrială Vest, nu este racordată la rețeaua de transport public local. Lipsa transportului public susține deplasarea cu autovehicule personale, contrar principiilor de mobilitate de durabilă.

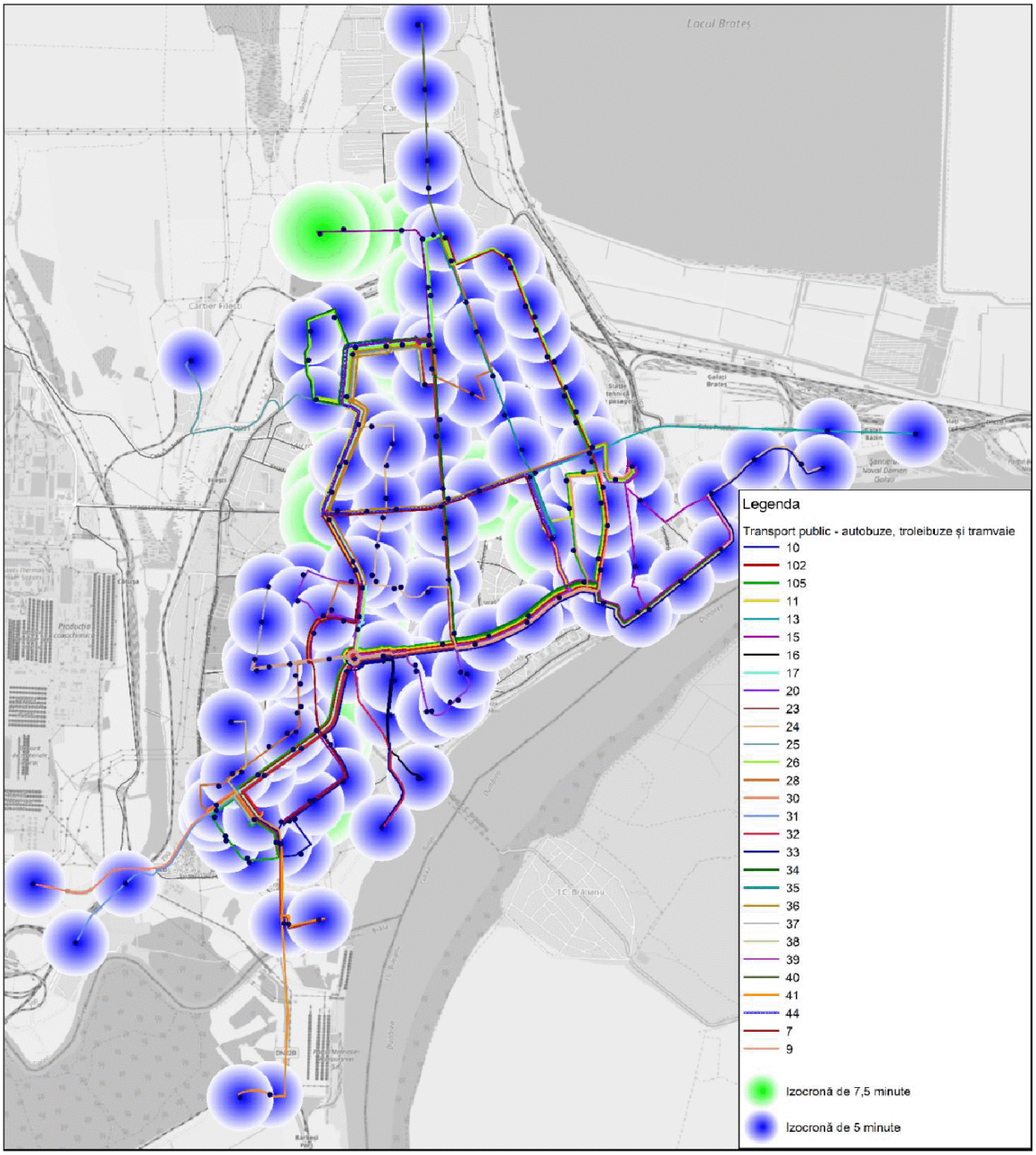


Figura 2.46. *Accesibilitate teritorială.*

Operarea serviciului de transport public, în zilele lucrătoare este realizată în intervalul orar 04:50-23:05. Linia 11 operată cu autobuze este cea care oferă cea mai ridicată frecvență de circulație de-a lungul întregii zile. În intervalul 07:00-18:00, pe acestă linie vehicule au un interval de succedare de 5-6 minute, în restul zilei acesta variază între 7 și 14 minute. Liniile 23, 31, 36, 37, 38 au o frecvență constantă de 2 vehicule pe oră în intervalul 05:00-22:00 și 1 vehicul în intervalul 22:00-23:00. Traseele 1, 2 și 3 circulă doar pe durata anului școlar. La

nivel de zi nelucrătoare, tot linia 11 oferă cea mai ridicată frecvență de circulație. Pe liniile 16, 31, 33, 35, 36, 37, 38 și 41 sunt menținute frecvențele de circulație specifice zilelor lucrătoare. În cazul tramvaielor, cea mai ridicată frecvență de circulație se înregistrează pe linia 39.

Variația orară a frecvenței de circulație a vehiculelor, la nivel de zi lucrătoare și zi nelucrătoare, este reprezentată în figurile de mai jos.

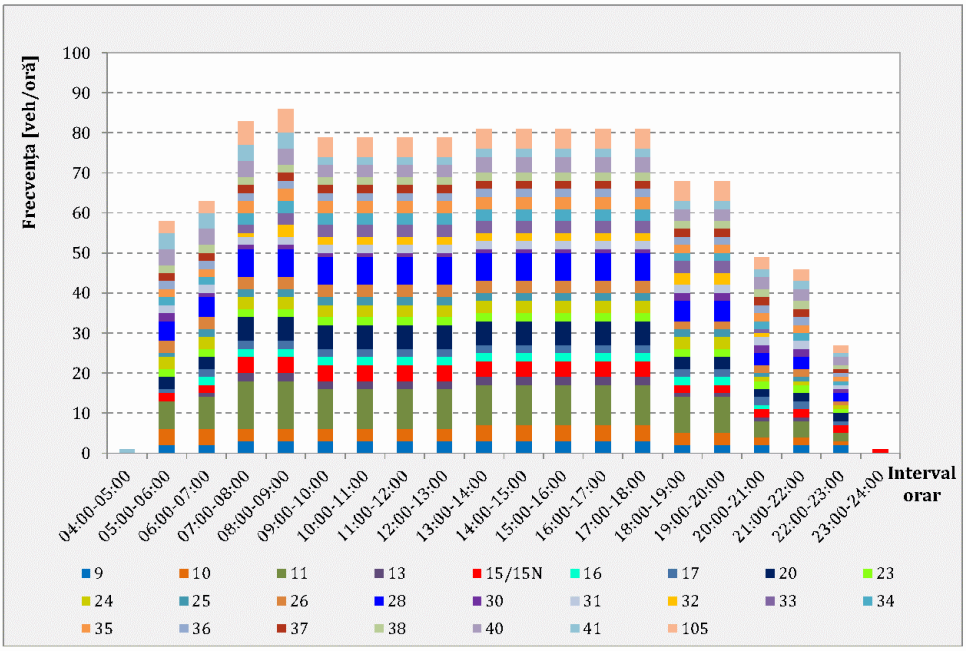


***Figura 2.47**. Frecvența de circulație orară a liniilor de autobuz - zi lucrătoare.*
Sursa datelor: Transurb S.A.

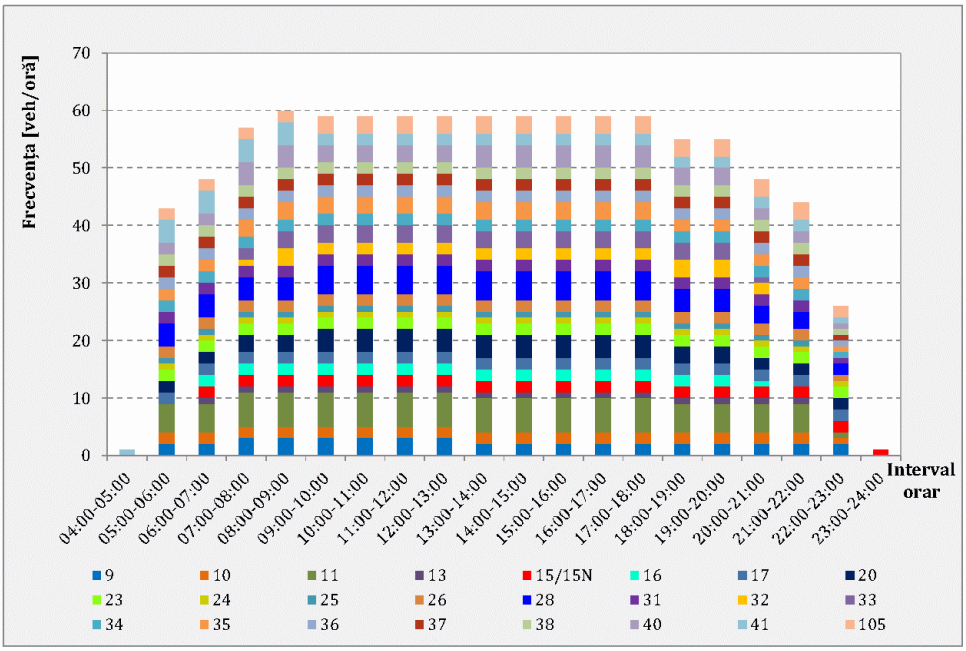


***Figura 2.48**. Frecvența de circulație orară a liniilor de autobuz - zi nelucrătoare.*
Sursa datelor: Transurb S.A.

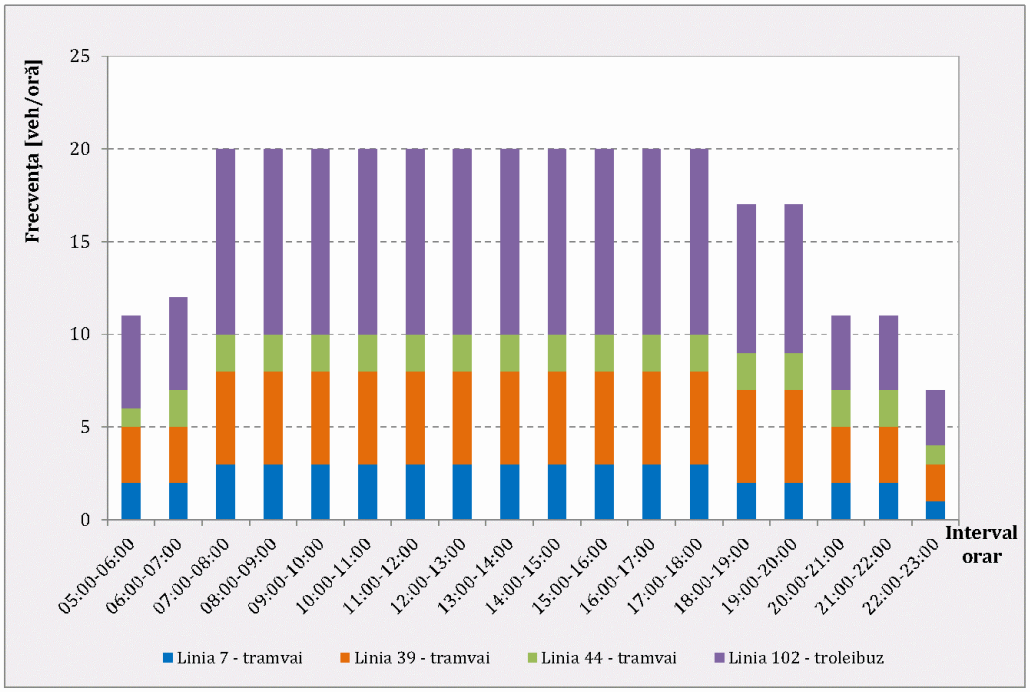


***Figura 2.49**. Frecvența de circulație orară a liniilor de tramvai și troleibuz - zi lucrătoare.*
Sursa datelor: Transurb S.A.

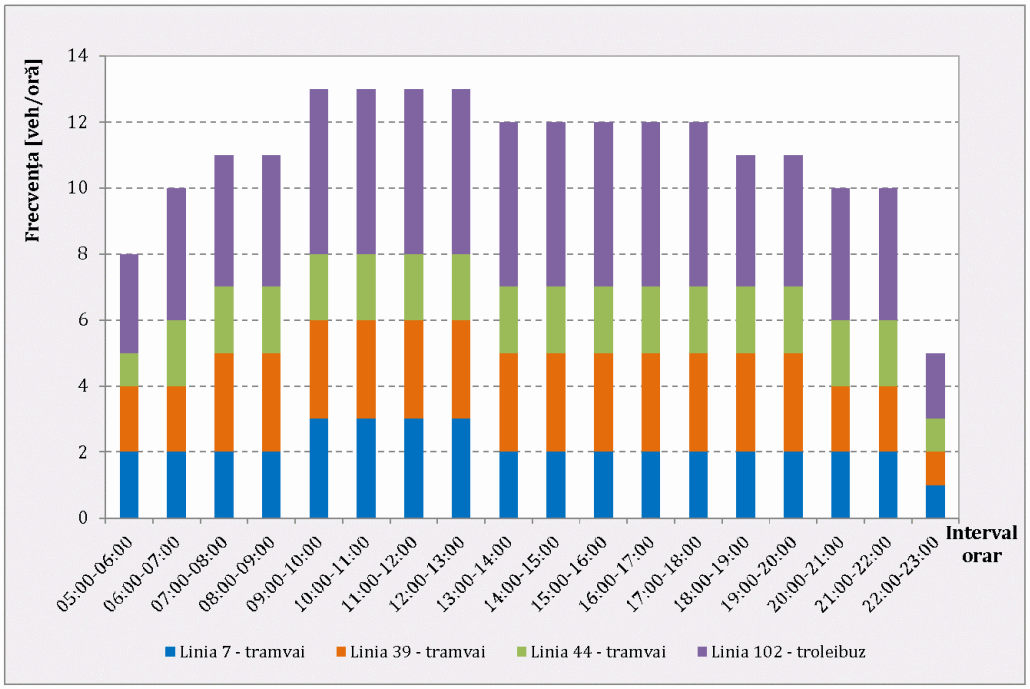


***Figura 2.50**. Frecvența de circulație orară a liniilor de tramvai și troleibuz - zi nelucrătoare.*
Sursa datelor: Transurb S.A.

Distribuția teritorială a frecvenței de circulației, reprezentând numărul de curse efectuate zilnic de mijloacele de transport public care operează programul de transport în zile lucrătoare și nelucrătoare, pe fiecare segment al rețelei, este prezentată în figurile

următoare. Se observă concentrarea ofertei de transport pe arterele principale de circulație, care asigură legătura dintre cartierele de locuințe și zona centrală. Segmentul Str. Brăilei cuprins între Str. Domnească și B-dul Siderurgiștilor coagulează cel mai mare număr de vehicule care deservesc serviciul de transport public, fiind alocate liniilor care asigură legătura dintre cartierele amplasate pe latura de vest și sud-vest a orașului și zona centrală, repsectiv zona industrială est. Acest sector include și linia de troleibuz. În cazul sistemului de transport pe șine, se observă o frecvență aproximativ constată pe sectorul care alimentează latura de vest a teritoriului (Comat – Piața Energiei – Frunzei – Micro 19) și pe legătura cu Piața Centrală. Valori mai reduse ale frecvenței de circulație se înregistrează pe sectorul Cimitirul Israelit – Comat, reprezentat de linia 39.

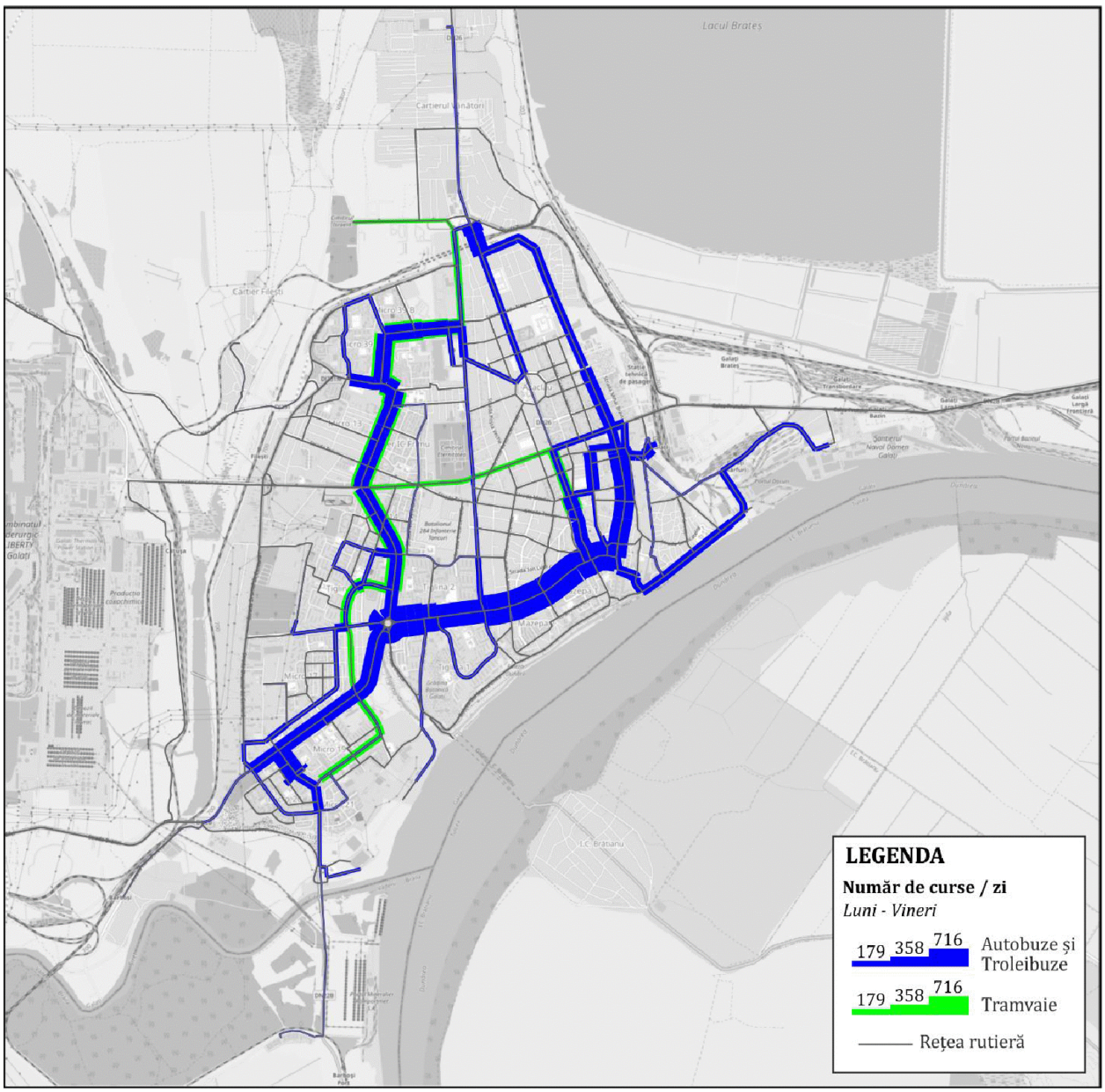


***Figura 2.51**. Frecvența de circulație zilnică a mijloacelor de transport, zi lucrătoare.*
Sursa datelor: Transurb S.A.

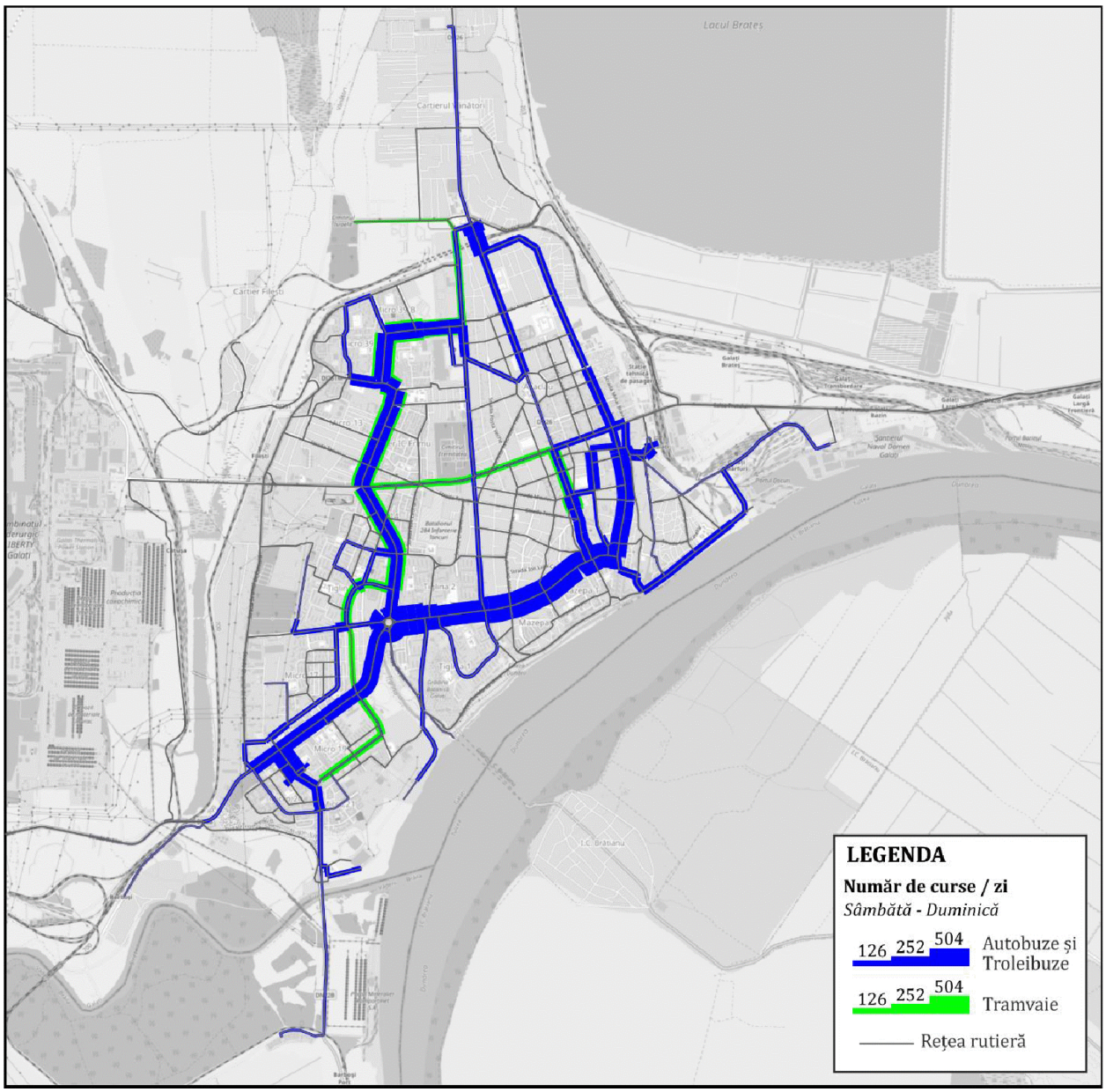


***Figura 2.52**. Frecvența de circulație zilnică a mijloacelor de transport, zi nelucrătoare.*
Sursa datelor: Transurb S.A.

Accesibilitatea serviciului din punct de vedere al disponibilității în decursul unei zile poate fi evaluată prin intermediul nivelului de serviciu. În literatura de specialitate sunt definite clase ale nivelului de serviciu[3] în funcție de frecvența de circulație a mijloacelor de transport care deservesc un traseu (tabelul 2.4). Nivelul cel mai bun corespunde unui interval mediu între vehicule de cel mult 10 minute, în timp ce nivelul cel mai slab se atinge când intervalul de succedare depășește 60 de minute.

[3] Transit Capacity and Quality of Service Manual – 2nd Edition, TRB 2003.

Tabelul 2.4. *Nivel de serviciu în raport cu frecvența de circulație.*

Nivel de serviciu	Interval mediu între vehicule, minute	Frecvența de circulație, vehicule/ oră	Observații
A	< 10	> 6	Nu este necesar un plan de circulație
B	10 – 14	5 – 6	Serviciul este frecvent, dar pasagerii au nevoie de consultarea unui plan de circulație
C	15 – 20	3 – 4	Timp de așteptare maxim acceptat
D	21 – 30	2	Serviciu neatractiv pentru persoanele care au la dispoziție alte alternative
E	31 – 60	1	Servicii disponibile la interval de o oră
F	> 60	< 1	Servicii neatractive pentru toți pasagerii

Prin raportare la frecvența de circulatie stabilită în programul de transport a fost determinat nivelul de serviciu pentru fiecare linie în intervalele orare din perioada 04:00-24:00 (tabelul 2.5).

Tabelul 2.5. *Nivelul de serviciu în raport cu frecvența de circulație a liniilor de transport public local.*

Intervalul orar	Linia														
	9	10	11	13	15/ 15N	16	17	20	23	24	25	26	28	30	31
04:00-05:00	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
05:00-06:00	D	C	A	F	D	F	E	C	D	C	E	C	B	D	D
06:00-07:00	D	C	A	E	D	D	D	C	D	C	D	C	B	E	D
07:00-08:00	C	C	A	D	C	D	D	B	D	C	D	C	A	E	D
08:00-09:00	C	C	A	D	C	D	D	B	D	C	D	C	A	E	D
09:00-10:00	C	C	A	D	C	D	D	B	D	C	D	C	A	E	D
10:00-11:00	C	C	A	D	C	D	D	B	D	C	D	C	A	E	D
11:00-12:00	C	C	A	D	C	D	D	B	D	C	D	C	A	E	D
12:00-13:00	C	C	A	D	C	D	D	B	D	C	D	C	A	E	D
13:00-14:00	C	C	A	D	C	D	D	B	D	C	D	C	A	E	D
14:00-15:00	C	C	A	D	C	D	D	B	D	C	D	C	A	E	D
15:00-16:00	C	C	A	D	C	D	D	B	D	C	D	C	A	E	D
16:00-17:00	C	C	A	D	C	D	D	B	D	C	D	C	A	E	D
17:00-18:00	C	C	A	D	C	D	D	B	D	C	D	C	A	E	D
18:00-19:00	D	C	A	E	D	D	D	C	D	C	D	D	B	D	D
19:00-20:00	D	C	A	E	D	D	D	C	D	C	D	D	B	D	D
20:00-21:00	D	D	C	E	D	E	D	D	D	E	E	D	C	D	D

Intervalul orar	Linia														
	9	10	11	13	15/ 15N	16	17	20	23	24	25	26	28	30	31
21:00-22:00	D	D	C	E	D	F	D	D	D	E	E	D	C	D	D
22:00-23:00	D	E	D	F	D	F	E	D	E	E	F	E	D	E	E
23:00-24:00	F	F	F	F	E	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F

-continuare-

Intervalul orar	Linia													
	32	33	34	35	36	37	38	40	41	105	7	39	44	102
04:00-05:00	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	-	-	-	-
05:00-06:00	F	F	D	D	D	D	D	C	C	C	D	C	E	B
06:00-07:00	F	F	D	D	D	D	D	C	C	C	D	C	D	B
07:00-08:00	E	D	C	C	D	D	D	C	C	B	C	B	D	A
08:00-09:00	C	C	C	C	D	D	D	C	C	B	C	B	D	A
09:00-10:00	D	C	C	C	D	D	D	C	D	B	C	B	D	A
10:00-11:00	D	C	C	C	D	D	D	C	D	B	C	B	D	A
11:00-12:00	D	C	C	C	D	D	D	C	D	B	C	B	D	A
12:00-13:00	D	C	C	C	D	D	D	C	D	B	C	B	D	A
13:00-14:00	D	C	C	C	D	D	D	C	D	B	C	B	D	A
14:00-15:00	D	C	C	C	D	D	D	C	D	B	C	B	D	A
15:00-16:00	D	C	C	C	D	D	D	C	D	B	C	B	D	A
16:00-17:00	D	C	C	C	D	D	D	C	D	B	C	B	D	A
17:00-18:00	D	C	C	C	D	D	D	C	D	B	C	B	D	A
18:00-19:00	C	C	D	D	D	D	D	C	D	B	D	B	D	A
19:00-20:00	C	C	D	D	D	D	D	C	D	B	D	B	D	A
20:00-21:00	E	E	D	D	D	D	D	C	D	C	D	C	D	C
21:00-22:00	F	F	D	D	D	D	D	C	D	C	D	C	D	C
22:00-23:00	F	F	E	E	E	E	E	D	E	D	E	D	E	C
23:00-24:00	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	-	-	-	-

Distribuția nivelurilor de serviciu pe linii este evidențiată în figura 2.53. Se observă că există linii 10, 11, 24, 40, 39, și 102 pentru care în peste 70% din intervalele orare analizate se atinge nivel de serviciu A, B sau C, încadrându-se în timpul de așteptare maxim acceptat de utilizatori în cazul unui serviciu atractiv, conform literaturii de specialitate. Dintre liniile menționate, se detașează linia 11 cu 15 intervale orare încadrate în nivelul de serviciu A, 2 încadrate în nivelurile de serviciu C și F și unul încadrat în nivelul de serviciu D. Linia de troleibuz 102 are, de asemenea, frecvențe bune de circulație, încadrându-se în nivelul A în 13 intervale orare, în nivelul B în 2 intervale orare și în nivelul C în 3 cazuri.

La polul opus, se identifică liniile 13, 16, 17, 23, 25, 30, 31, 36, 37, 38 și 44 a căror frecvență de circulație nu se înscrie în niciunul dintre nivelurile de serviciu A-C, specifice unei calități bune a serviciului.

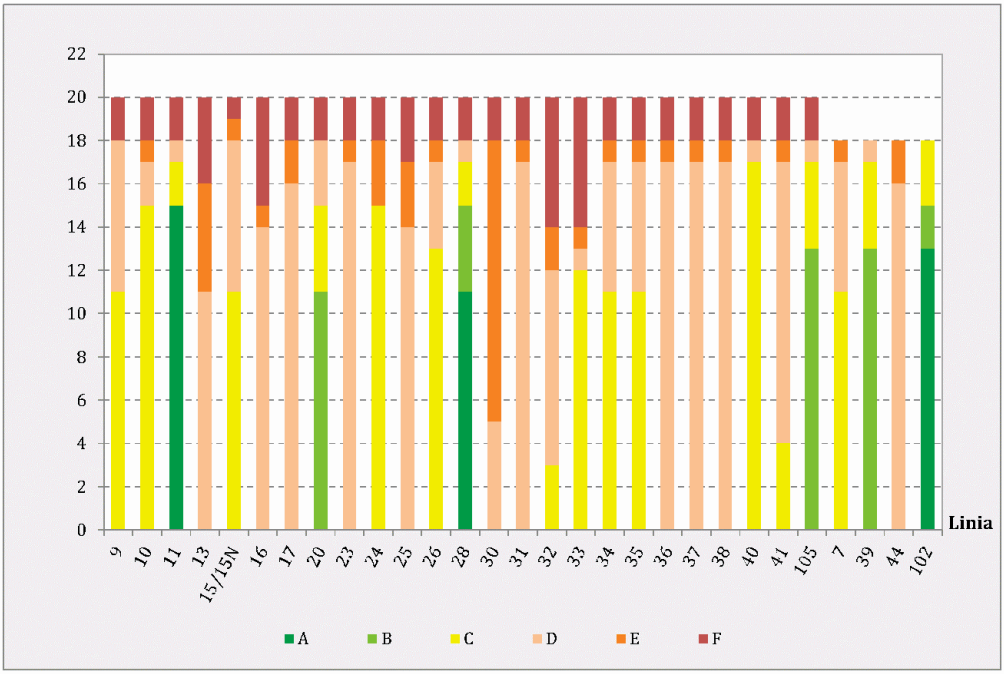


Figura 2.53. *Distribuția nivelurilor de serviciu pe linii.*

Varaiația anuală a ofertei de transport înregistrată în perioada 2018 – 2021 este prezentată în figura 2.54. După o scădere de 8% în anul 2019 comparativ cu anul 2018, s-a înregistrat o creștere progresivă a ofertei de transport până în anul 2021.

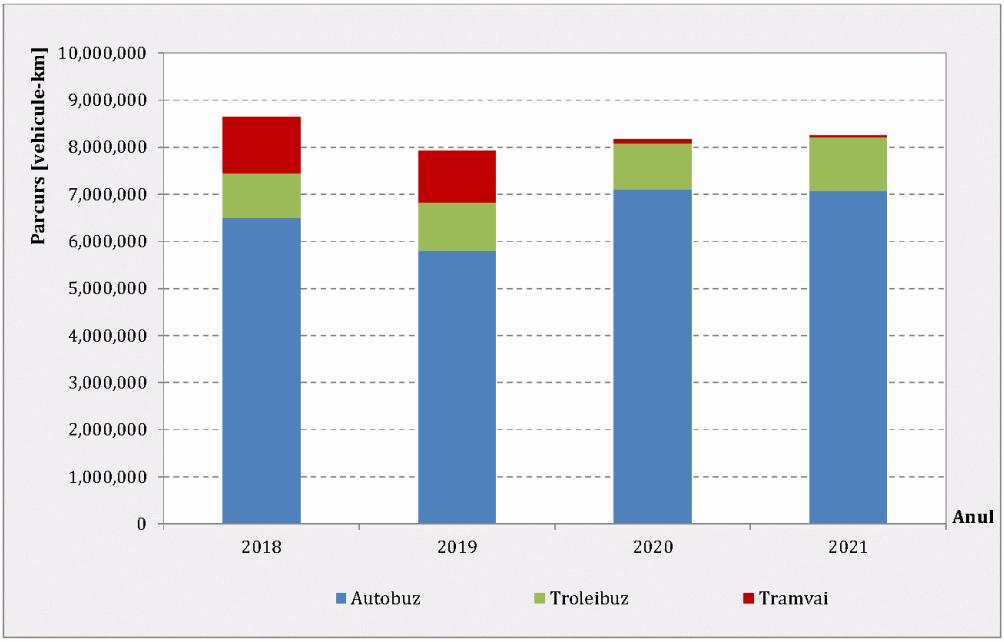


Figura 2.54*. Variația parcursului anual al mijloacelor de transport. Sursa datelor: Transurb S.A.*

Pentru satisfacerea programului de circulație, în anul 2021 mijloacele de transport din parcul operatorului au planificat un parcurs total de 8.250.910 km, din care 14% corespunde celor prietenoase cu mediul (troleibuze și tramvaie), cu precizarea că tramvaiele au circulat doar în lunile noiembrie și decembrie.

2.5. Contractul de transport

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Galați funcționează în baza contractului de delegare a gestiunii nr. 91.780/ 04.05.2022, încheiat între Municipiul Galați și operatorul de transport S.C. Transurb S.A și actualizat conform Actului adițional nr. 1 aprobat prin HCL nr. 416/ 29.06.2022. Prin contract operatorul de transport se obligă să îndeplinească Serviciul de transport public local cu respectarea următoarelor obligații de serviciu public:

- *aplicarea tarifelor de călătorie aprobate de Entitatea Contractantă și prestarea serviciilor de transport pentru categoriile sociale de călători care beneficiază de reduceri / gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport și cu hotărârile adoptate de către Consiliul Local Galați;*
- *prestarea Serviciului public de transport călători în conformitate cu pincipiile continuității, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;*
- *prestarea Serviciului de transport călători în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuți în Contract;*
- *respectarea standardelor și cerințelor de siguranță și securitate prevazute în Contract și în legislația din domeniul transportului public de călători;*
- *prestarea Serviciului public de transport călători cu vehiculele prevazute în Contract.*

Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local a fost încheiat pentru o perioadă de 5 ani. Prevederile acestui contract sunt stabilite în conformitate cu 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.

În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor publice puse la dispoziție de către proprietarul bunurilor, Operatorul se obligă să plătească Entității contractante o redevență calculată anual similar amortizării totale anuale rămase a bunurilor puse la dispoziție, ponderată cu indicele gradului de suportabilitate calculate pentru trimestrul 3 al anului precedent. La data semnării Contractului redevența anuală datorată de Operator era în valoare de 129.320 lei.

Pentru acoperirea costurilor de exploatare plus un profit rezonabil Entitatea contractantă a asumat prin Contract plata unei comsații. Estimarea anuală a Compensației conform Contractului, este prezentată în tabelul 2.6.

***Tabelul 2.6.** Estimarea anuală a Compensației. Sursa: Primăria Municipiului Galați.*

Indicator	Anul 2022	Anul 2023	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027
Număr total de kilometri estimate (km)	*5.545.000*	*8.077.938*	*8.000.000*	*7.900.000*	*7.800.000*	*2.543.657*
Cost unitar/ kilometru (c unitar)	*11,00*	*11,02*	*11,03*	*11,04*	*11,10*	*11,15*
Cheltuieli Totale pentru Serviciu = (Km) x (c unitar) (Ch)	*60.995.000*	*89.018.877*	*88.240.000*	*87.216.000*	*86.580.000*	*28.361.776*
Profit rezonabil - 3 % din (Ch) (Pr)	*1.829.850*	*2.670.566*	*2.647.200*	*2.616.480*	*2.597.400*	*850.853*
Total venituri obținute (V=V1+V2), din care:	*10.251.000*	*14.750.124*	*15.081.696*	*15.660.661*	*15.679.188*	*6.299.592*
Venituri obținute strict din titluri de călătorie (vânzarea de bilete și abonamente plătite de utilizatorii sistemului) (V1)	*7.670.667*	*11.686.000*	*12.036.580*	*12.638.409*	*12.678.083*	*4.887.052*
Venituri din diferențele de tarif cuvenite Operatorului (V2)	*2.580.333*	*3.064.124*	*3.045.116*	*3.022.252*	*3.001.105*	*1.412.540*
Compensația =(Ch)+(Pr)-(V), din care:	*52.573.850*	*76.939.319*	*75.805.504*	*74.171.819*	*73.498.212*	*22.913.037*
Diferențe de tarif cuvenite operatorului, inclusiv asociate gratuităților (D)	*2.580.333*	*3.064.124*	*3.045.116*	*3.022.252*	*3.001.105*	*1.412.540*

Din datele estimate privind veniturile și cheltuielile anuale asociate funcționării serviciului pe durata contractului, se determină că valoarea compensației reprezintă ponderi cuprinse între 82% și 87% din totalul veniturilor.

Indicatorii de evaluare a performanței serviciului de transport public stabiliți prin contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin curse regulate în Municipiul Galați sunt:

1. Curse neregulate din culpa operatorului
2. Curse neefectuate din culpa operatorului
3. Trasee neefectuate/anulate din culpa Operatorului pentru o durată mai mare de 24 ore
4. Reclamații de la călători privind dotările de confort și calitatea serviciului:
   - Fundamentate
   - Rezolvate
   - Nerezolvate

5. Protecția mediului. Respectarea standardelor de poluare
6. Vehicule. Vechimea medie a vehiculelor
7. Sancțiuni și penalități
8. Respectarea prevederilor legale
9. Accidente de trafic

În ceea ce privește parcul de vehicule, începând cu anul 2017 au fost achiziționate o serie de mijloace de transport reprezentând bunuri de retur (bunurile puse la dispoziție de către Entitatea contractantă), după cum urmează:

- → Anul 2017: 14 troleibuze tip SKODA;
- → Anul 2018: 2 troleibuze tip SKODA;
- → Anul 2019: 1 troleibuz tip SKODA + 60 autobuze (20 Karsan Jest și 40 BMC);
- → Anul 2020: 2 autobuze tip Solaris Urbino Hybrid;
- → Anul 2021: 18 autobuze tip Solaris Urbino Hybrid + 8 tramvaie tip Autentic Astra.

Restul parcului auto este format din mijloace de transport care aparțin operatorului.

Tot în categoria bunurilor de retur intră și infrastructura aferentă mijloacelor de transport, și anume: Depoul de tramvaie nr. 1 situat pe Str. Siderurgiștilor, nr. 45J, Depoul de tramvaie nr. 2 situat pe B-dul George Coșbuc, nr. 261, Lot 1 și Autobaza nr. 1 situată pe B-dul George Coșbuc, nr. 259, Lot 2/1.

Sistemul de tarifare prevede valabilitatea legitimației de călătorie numai pentru călătoria în cauză. Tipurile de legitimații și caracteristicile acestora stabilite prin contract sunt prezentate în tabelul 2.7.

***Tabelul 2.7**. Legitimații de călătorie.*
Sursa datelor: Act aditional nr 1 la Contract Nr. 91.780/ 04.05.2022.

Titluri de călătorie		Număr călătorii	Valoare (lei)	Valabilitate călătorii
Bilet călătorie cu durată de 60 minute		1	2	-
Abonament după perioada de valabilitate	Plus Nominal 1	Nelimitat	90	1 lună
	Plus Nominal 3	Nelimitat	260	3 luni
	Plus Nominal 6	Nelimitat	500	6 luni
Abonament după numărul de călătorii	Abonament Basic 25	25	45	1 lună
	Abonament Basic 45	45	55	1 lună
	Abonament Basic 60	60	95	2 luni
	Abonament Basic 135	135	155	3 luni
	Abonament Basic 270	270	300	6 luni

Titluri de călătorie	Număr călătorii	Valoare (lei)	Valabilitate călătorii
Extra - Portofel electronic	10	19	3 luni
Plată prin SMS bilet călătorie cu durata de 60 minute	1	0,50 euro+TVA	-
Tarif emitere card de călătorie: -pentru cardul nenominal, începând de la primul card eliberat; -pentru cardul nominal, începând cu al doilea card eliberat	1	5	-
Bilet special de călătorie cu durată de 60 minute	1	30	-

Nota:
PLUS NOMINAL - abonament cu număr nelimitat de călătorii în intervalul de valabilitate al abonamentului
BASIC - abonament cu număr limitat de călătorii în intervalul de valabilitate al abonamentului

Toate abonamentele includ card ce are și facilitate de portofel electronic reîncărcabil.

Pentru persoanele care nu dețin titlu de călătorie valabil și validat sau documente care atestă gratuitatea, există bilet special de călătorie emis în momentul controlului. În cazul achitării biletului special, agenții de control nu mai întocmesc proces-verbal de contravenție.

Copii cu vârsta de până la 7 ani călătoresc fără titluri de călătorie.

Categoriile sociale care beneficiază de gratuități și reduceri la transportul în comun sunt încadrate astfel:

→ Reducere de 100%:
- Pensionari care cumulează venituri din pensie până la 1.386 lei net/lună (Ordin nr. 272/2007);
- Elevi din învățământul preuniversitar acreditat/autorizat, din municipiul Galați (Legea 1/2011);
- Șomeri indemnizați (Legea nr. 76/2002);
- Persoane care beneficiază de salariul de bază minim pe țară garantat în plată (Legea nr. 92/2007);
- Veterani și văduve de razboi (Legea nr. 44/1994, OUG nr. 71/2008);
- Persoane beneficiare a Decretului-lege nr. 118/1990 - *decontarea contravalorii abonamentului se va face 100% din bugetul casei județene de pensii Galați, prin operatorul Tansurb S.A.* (Decretul lege nr. 118/1990);

→ Reducere de 75%:
- Pensionari care cumulează venituri din pensie cuprinse între 1.387 și 2.500 lei net/lună (Ordin nr. 272/2007);

→ Reducere de 50%:
- Pensionari care cumulează venituri din pensie cuprinse între 2.501și 4.000 lei net/lună (Ordin nr. 272/2007);

- Studenții înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență, în instituțiile de învățământ superior acreditate din municipiul Galați, în vârstă de până la 26 de ani (Legea 1/2011);
- Donatorii de sânge (HG nr. 1364/2006);

→ Reducere de 25%:

- Pensionari care cumulează venituri din pensie peste 4.000 lei net/lună (Ordin nr. 272/2007).

Beneficiarii Legii nr. 448/2006, republicată, privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap călătoresc fără titluri de călătorie, pe baza legitimației eliberate de direcțiile generale de asistență socială și protecția copilului.

Beneficiarii Legii recunoștinței pentru victoria Revoluției Române din Decembrie 1989, pentru revolta muncitorească anticomunistă de la Brașov din noiembrie 1987 și pentru revolta muncitorească anticomunistă din Valea Jiului - Lupeni - august 1977**) nr. 341/2004, au dreptul la transportul urban gratuit cu mijloacele de transport în comun pe baza legitimației de revoluționar și a documentului de identitate.

Cetățenii de onoare beneficiază de gratuitate la transportul în comun conform Hotărârii Consiliului Local al Municipiului Galați nr. 129/2021.

Biletele de călătorie se pot achiziționa prin următoarele modalități:

→ din punctele de vânzare bilete/abonamente TRANSURB S.A. Galați (figura 2.53);

→ de la automatele de vânzare din stațiile de autobuz (figura 2.53);

→ prin aplicatia: Google Play/ Transport Galati;

→ prin SMS la nr. 7530.

În total funcționează 25 de chioșcuri pentru vânzarea legitimațiilor de călătorie și 89 de automate amplasate în stațiile de transport public. Din figura 2.55 se observă că este asigurată o bună deservire a teritoriului.

Conform contractului, operatorul este obligat la plata de despăgubiri către Entitatea Contractantă pentru neîndeplinirea obligațiilor asumate prin Contract, după cum urmează:

→ de la 5.000 la 7.500 lei pentru neîndeplinirea măsurilor de conformare impuse de către Entitatea Contractantă în termenul prevăzut, ca urmare a controalelor efectuate privind modul de executare a Contractului sau evaluării modului de realizare a operării;

→ de la 2.000 la 4.000 lei pentru nerespectarea altor termene prevăzute în Contract, altele decât cele de mai sus;

→ de la 1.500 la 2.000 lei pentru nerespectarea programului de vânzare a Titlurilor de călătorie;

→ 1.000 lei pentru nerespectarea condițiilor de salubrizare a mijlocului de transport și a mediului (păstrarea curățeniei la capetele de traseu și în stațiile de îmbarcare/ debarcare).

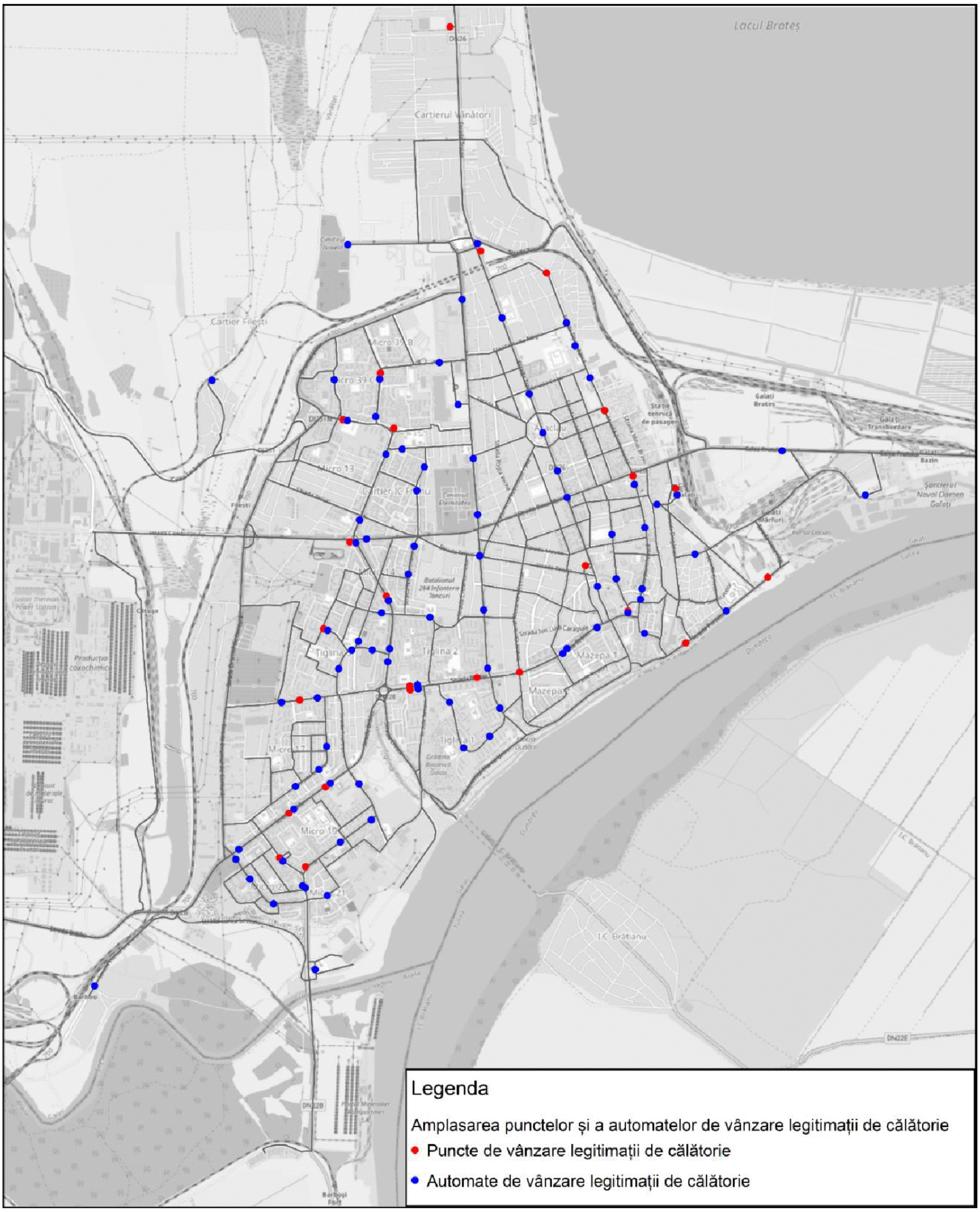


Figura 2.55. *Puncte/ Automate de vânzare legitimații de călătorie.*
Sursa datelor: Act aditional nr 1 la Contract Nr. 91.780/ 04.05.2022.

2.6. Operatorul de transport

Operatorul de transport care deservește transportul public local în Municipiul Galați este societatea Transurb S.A. Societatea al cărei acționar unic este Consiliul Local Galați, are ca principal obiect de activitate "Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători" (cod CAEN 4931).

Variația anuală a cifrei de afaceri înregistrată de operatorul de transport, în perioada 2010-2021 este reprezentată în figura 2.56. Se observă faptul că valoarea maximă a fost atinsă în anul 2020 (73.436.814 lei), urmând o tendință generală de creștere. Reducerea ușoară din anul 2021 poate fi asociată funcționării perturbate de pandemia de COVID-19.

Conform Contractului de transport, în situația actuală, operatorul are următoarea structură de personal:

- Personal administrativ: 51 angajați (tesa);
- Personal direct implicat în activitatea de Transport Public: 507 angajați (conducători auto, vatmani, controlori, casieri, dispeceri, inspectori exploatare trafic, operatori monitorizare);
- Personal pentru alte activități: 148 angajați (personal muncitor service auto și STE, intervenții fir, stații redresare, gestionari, operatori FAZ).

În perioada 2010-2021 numărul de angajați ai societății a variat în plaja 619 – 813 persoane, valori specifice anilor 2015 (număr minim), respectiv 2017 (număr maxim), figura 2.57.

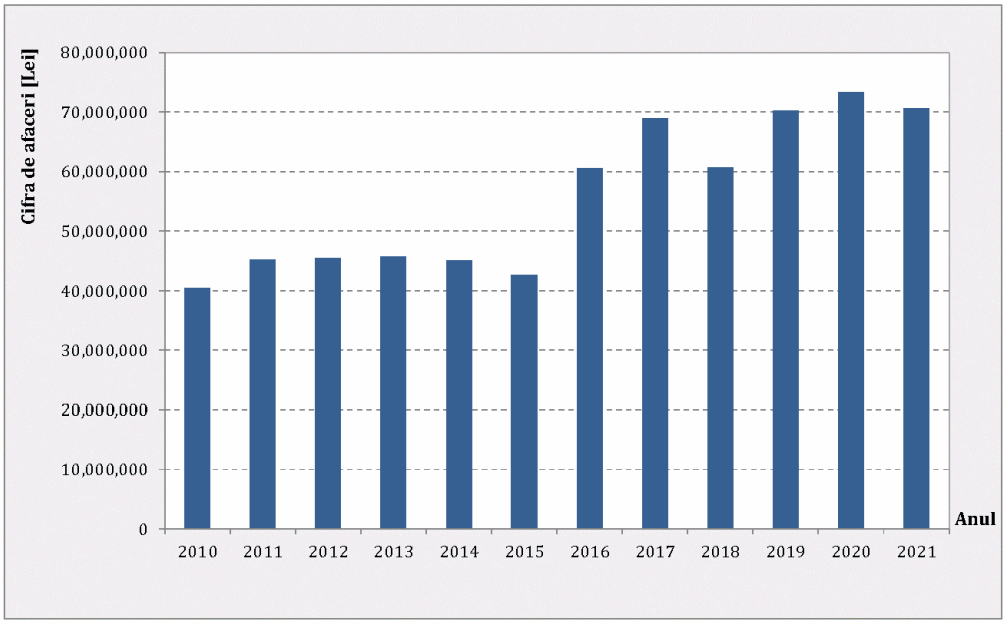


***Figura 2.56**. Cifra de afaceri, Transurb S.A., 2010-2021. Sursa datelor: www.topfirme.com.*

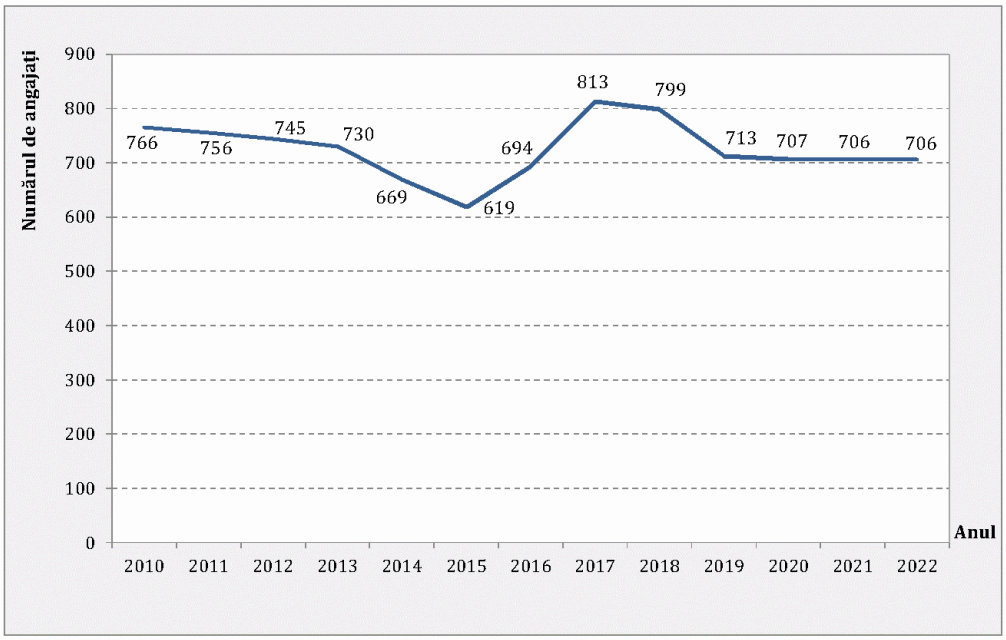


***Figura 2.57**. Număr de angajați, Transurb S.A., 2010-2022.*
Sursa datelor: www.topfirme.com, Contract transport Transurb S.A.

Analiza privind numărul de angajați ai operatorului de transport public care deservește 1000 de locuitori situează Municipiul Galați pe primele poziții într-un clasament în care s-a ținut seama de valorile acestui indicator înregistrate de orașe de dimensiuni similare sau mai mari din România și Europa (figura 2.58). Cu un număr de 706 salariați, Transurb S.A. are o alocare de 2,31 salariați/ 1000 locuitori, în timp ce orașe de dimensiuni similare din România au valori cu 7% până la 119% mai mari.

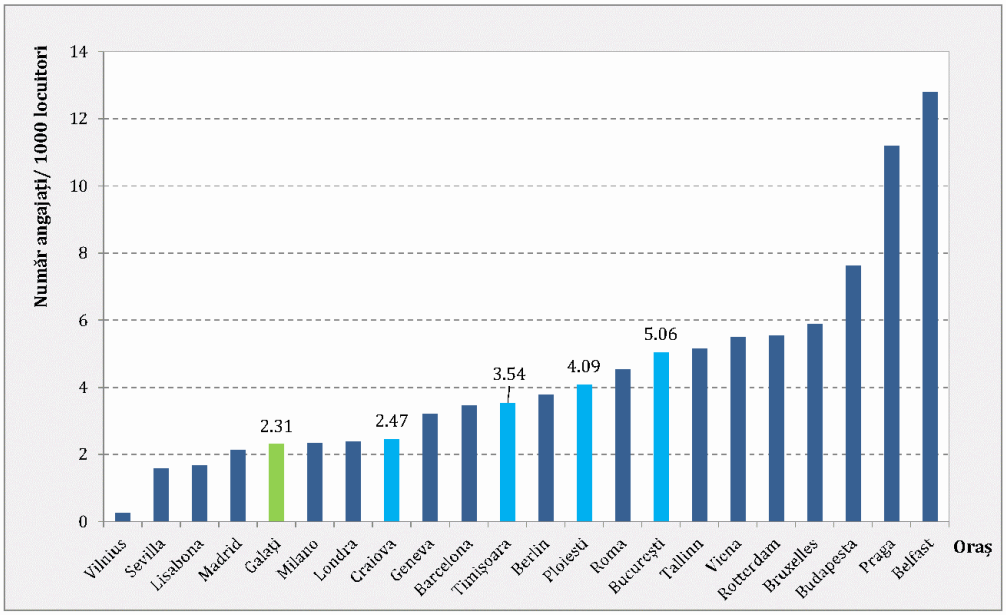


***Figura 2.58**. Număr de angajați, Transurb S.A., 2010-2022.*
Sursa datelor: www.topfirme.com, Contract transport Transurb S.A.

În ceea ce privește situația financiară, analizele privind veniturile și cheltuielile anuale aferente operatorului au fost realizate pe baza datelor specifice perioadei 2017-2021, furnizate de către acesta. În perioada 2017 - 2021 s-a instalat o tendință generală de reducere a veniturilor, ajungând în anul 2021 să se înregistreze o scădere de 73% comparativ cu anul 2017.

Variația anuală a veniturilor totale și veniturilor din vânzarea de titluri de călătorie este reprezentată în figura alăturată.

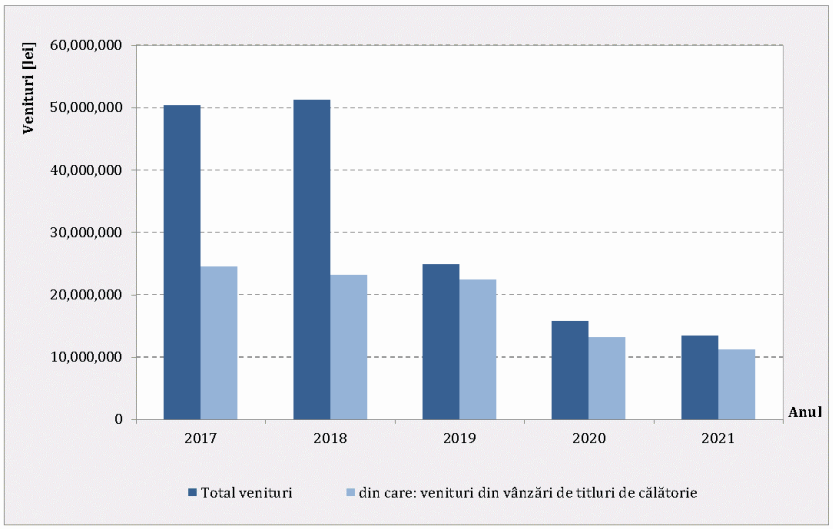


Figura 2.59. *Variația anuală a veniturilor, 2017 – 2021. Sursa datelor: S.C. Transurb S.A.*

Variațiile lunare ale veniturilor la nivelul aceleiași perioade sunt reprezentate în figura 2.60. La nivelul întregii perioade analizate valoarea maximă a încasărilor s-a înregistrat în luna octombrie (14.034.834 lei), în timp ce valoarea minimă este specifică lunii decembrie (10.573.819 lei).

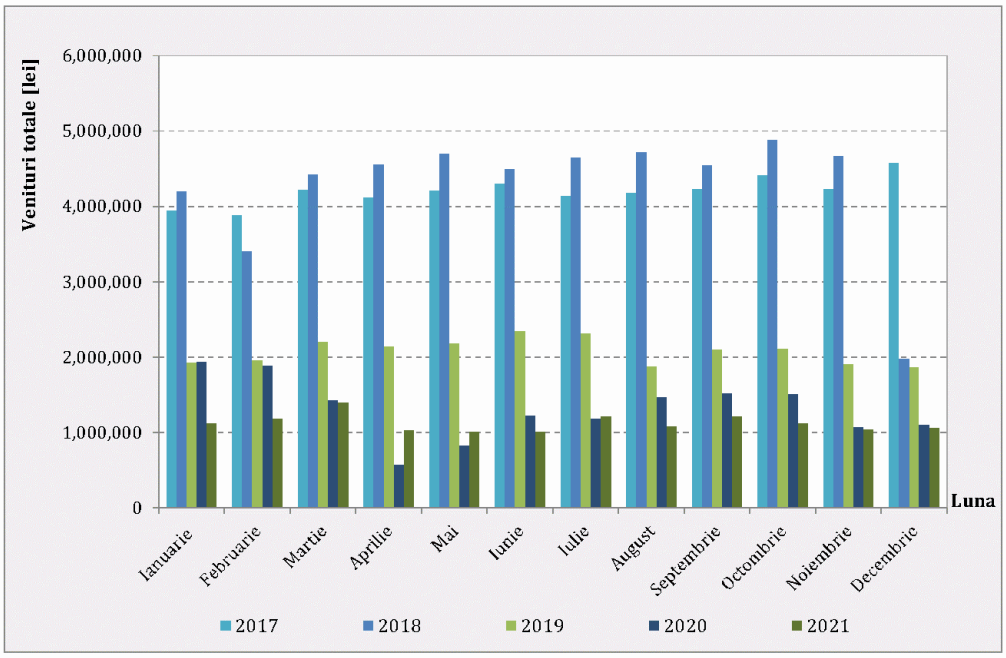


Figura 2.60. *Variația lunară a veniturilor, 2017 - 2021. Sursa datelor: S.C. Transurb S.A.*

Referitor la cheltuielile realizate pentru efectuarea serviciului, se observă că după o creșterea susținută înregistrată în perioada 2017-2019, în următorii 2 ani s-a menținut o valoarea cvasiconstantă (figura 2.61).

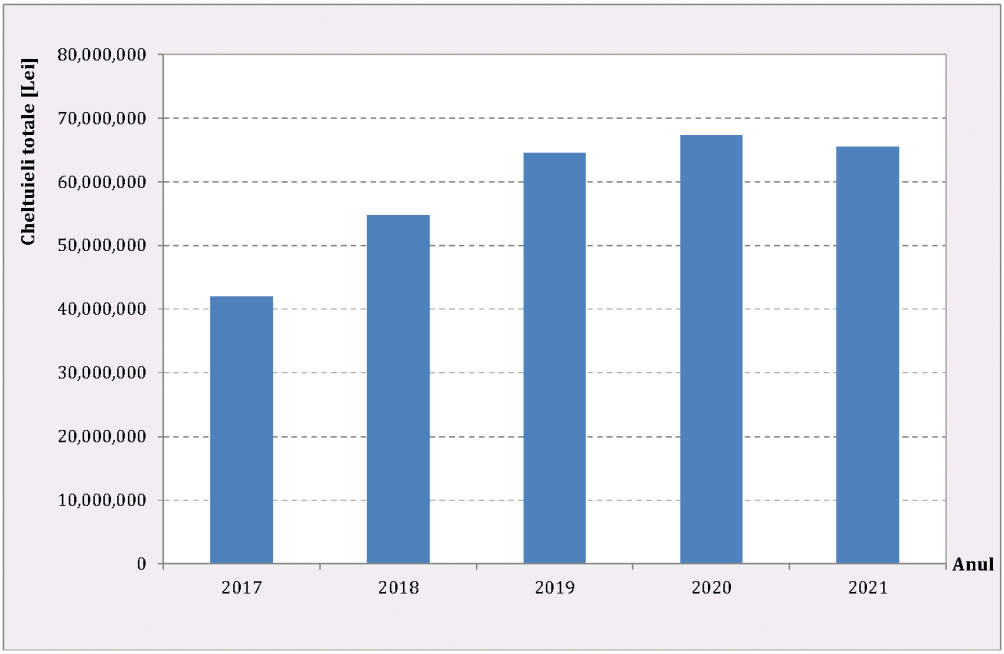


Figura 2.61. *Variația anuală a cheltuielilor, 2017 – 2021. Sursa datelor: S.C. Transurb S.A.*

În ceea ce privește distribuția pe elemente de cheltuieli, în figura următoare sunt prezentate variațiile anuale ale componentelor principale, pentru perioada 2019 – 2021 conform *Studiului de oportunitate privind stabilirea modalității de gestiune a serviciului de transport public local de persoane, prin curse regulate, pe raza administrativ-teritorială a municipiului Galați.*

În perioada analizată cheltuielile de personal au reprezentat ponderi cuprinse între 63% (anul 2019) și 77% (anul 2021) din totalul cheltuielilor, urmate de cheltuieli materiale (ponderi cuprinse între 23% - 29%), alte cheltuieli (4% - 6%) și cheltuieli cu taxe/ impozite/ autorizații/ licențe (2%), figura 2.62.

Pentru acoperirea cheltuilelilor și a unui profit rezonabil, în ultimii 3 ani Municipiul Galați a acordat compensație anuală (inclusiv diferențe de tarif), reprezentând între 63% și 80% din veniturile totale (tabelul 2.8).

Tabelul 2.8*. Compensație anuală, 2019-2021.*
Sursa datelor: Studiu de oportunitate 2022.

Anul	Venituri totale, Lei	Compensație, Lei	Compensație, %
2019	66.508.127	41.607.738	63%
2020	69.423.078	53.722.230	77%
2021	67.963.936	54.495.978	80%

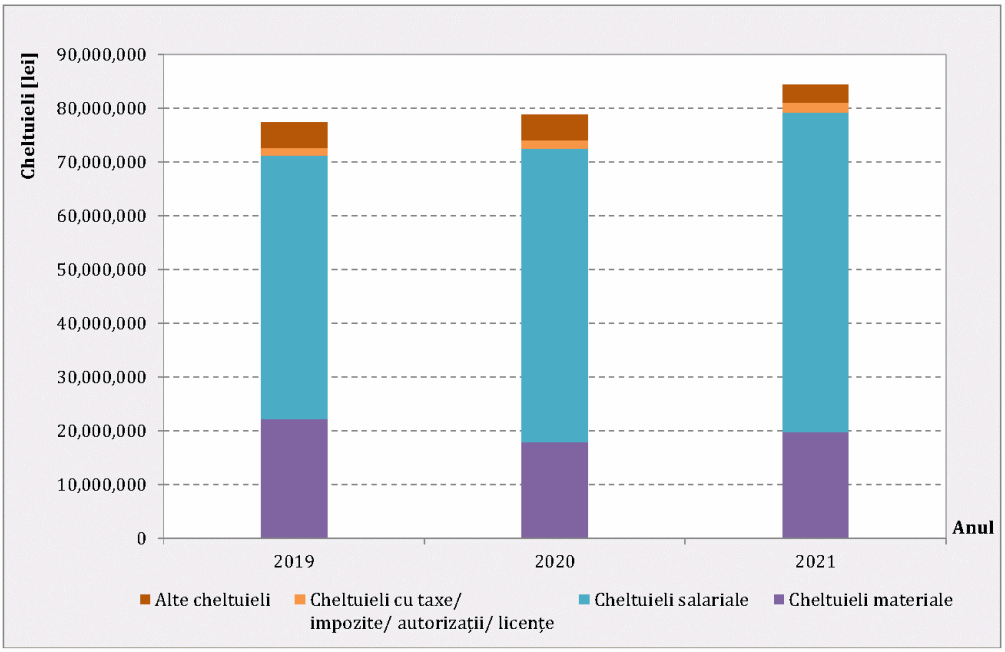


Figura 2.62. *Variația anuală a cheltuielilor. Sursa datelor: Studiu de oportunitate.*

Având în vedere că activitatea de transport din perioada 2020-2021 a fost afectată de restricțiile impuse de pandemia de COVID-19, în analize se consideră reprezenative valorile specifice anului 2019.

Prin comparație cu servicii de transport public din alte zone urbane în care se regăsesc modurile autobuz, troleibuz și/sau tramvai, se constată că ponderea compensației din veniturile totale ale operatorului Transurb S.A. are valori similare cu cele înregistrate de alți operatori de transport public.

Tabelul 2.9*. Analiză comparativă compensație 2019.*

UAT	Venituri totale, Lei	Compensație, Lei	Compensație, %
Municipiul Galați	**66.508.127**	**41.607.738**	**63%**
Municipiul Arad	46.633.690	27.286.725	59%
Municipiul Timișoara	111.878.230	73.730.607	66%
Municipiul Craiova	70.148.332	37.314.547	53%

Sursa datelor:

- Compania de Transport Public Arad – Raport de activitate 2019
  https://ctparad.ro/wp-content/uploads/2021/12/01.3-raport-2019.pdf
- Societatea de Transport Public Timisoara
  http://www.stpt.ro/arhiva_com/bilant_12.2019.pdf
- Municipiul Craiova, HOTĂRÂREA NR.187 privind aprobarea situațiilor financiare anuale ale R.A.T. SRL, aferente anului 2019
  http://www.eprim.ro/portal/Craiova/2020/Hotarari.nsf/D260F8CAD731BABCC22585930035186C/$FILE/anexa.pdf

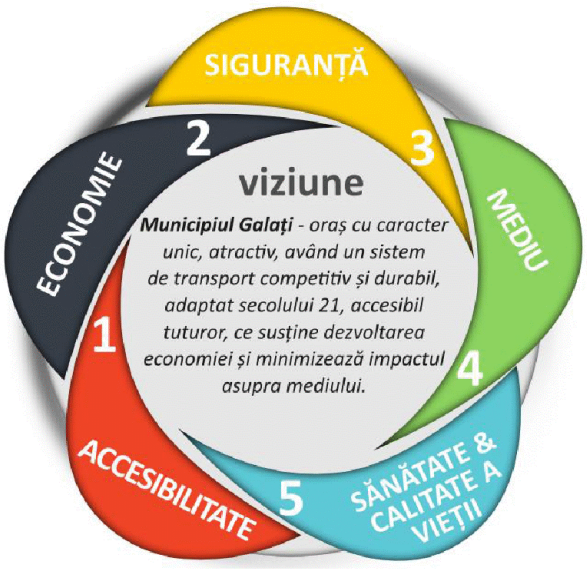
3. Viziunea și obiectivele de dezvoltare a serviciului de transport public

Viziunea și obiectivele de dezvoltare a serviciului de transport public din Municipiul Galați sunt stabilite în concordanță cu prevederile documentațiilor de planificare strategică la nivel european, național, regional și local.

Aprecierile formulate de Comitetul European al Regiunilor cu privire la Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, evidențiază faptul că tranziția către mobilitate durabilă necesită o schimbare de comportament, în care elementul central este utilizatorul. Un rol esențial în acest sens revine autorităților locale care se pot implica activ în promovarea modurilor de transport prietenoase cu mediul și întreprinderea tuturor acțiunilor necesare pentru îmbunătățirea accesibilității pentru toți. În contextul proiectării și al amenajării urbane, precum și în cadrul planificării climatice și energetice se recomandă ca spațiile publice să fie considerate un bun comun. Astfel, Comitetul, pledează pentru conceptul de „oraș la 15 minute", în care toate lucrurile de care au nevoie oamenii și multe din cele pe care și le doresc sunt localizate la o distanță ce poate fi parcursă în 15 minute. Totodată, recomandă acordarea de stimulente, precum extinderea transportului public local, avantaje fiscale pentru achiziționarea de vehicule cu emisii zero (biciclete, scutere și autoturisme) și un transport feroviar funcțional, fiabil și la prețuri accesibile.

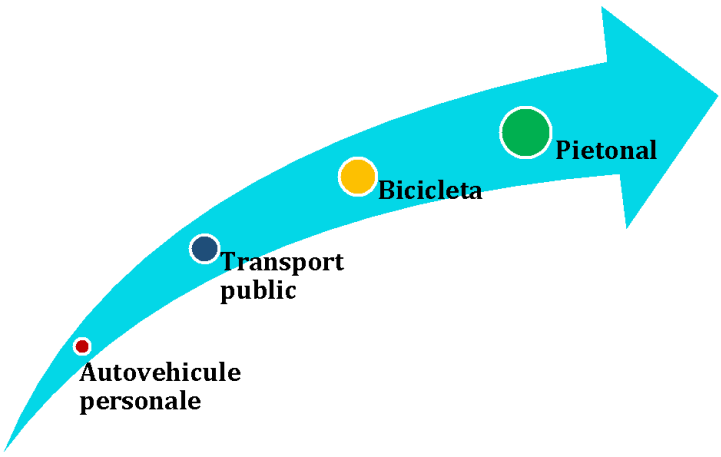
În plan local, acțiunile propuse prin Strategia de dezvoltare teritorială zonală periurbană / metropolitană a municipiului Galați sunt conturate în jurul viziunii: *În 2027, municipiul Galați și zona sa periurbană reprezintă un teritoriu coeziv, promotor al cooperării interjurisdicționale, ce permite întregii zone să se remarce prin nivelul ridicat de bunăstare și specializare inteligentă, facilitând accesul la un sistem modern de servicii publice și utilități, precum și la oportunități diverse de dezvoltare economică și de petrecere a timpului liber.* Aceasta înglobează propunerile care se regăsesc în planul de acțiune al PMUD pentru Municipiul Galați, a cărui viziune este: *Orașul Galați – oraș cu caracter unic, atractiv, având un sistem de transport competitiv și durabil, adaptat secolului 21, accesibil tuturor, ce susține dezvoltarea economiei și minimizeaza impactul asupra mediului*. Pentru atingerea viziunii asumate, în PMUD au fost identificate următoarele obiective strategice: *accesibilitate, eficiență economică, siguranță, protejarea mediului, calitatea vieții.*

Intervențiile propuse pentru atingerea viziunii, asociate obiectivelor strategice identificate, sunt integrate în cadrul scenariului preferat *„Către un nou management al mobilității - Orientat pe un transport public puternic și pe politici severe pentru un transport durabil”*, care pune accent pe extinderea sistemului de transport public ecologic și pe promovarea unei politici de mobilitate cu moduri nemotorizate.



Pentru a încuraja utilizarea modurilor de transport durabile, proiectarea dezvoltării rețelelor intermodale trebuie să ia în considerare o ierarhie a ponderilor de utilizare a principalelor moduri și să asigure facilități relaționate acestora.

Majoritatea călătoriile încep și se termină pe jos. Suplimentar față de cei care merg pe jos pentru întreaga călătorie, utilizatorii serviciului de transport public se deplasează pe jos la/ de la stația de transport public, iar utilizatorii vehiculelor personale (conducători auto și pasageri) adesea se deplasează pe jos între zona de parcare și punctele de interes (zone comerciale, administrative, locuri de muncă). Prin urmare, pietonul este plasat în vârful ierarhiei utilizatorilor.



O prioritate mare trebuie acordată și intervențiilor care susțin utilizarea bicicletelor, deoarece călătoriile cu aceste mijloace au un potențial mare de a înlocui călătoriile cu autovehiculul personal, în special pentru deplasări pe distanțe scurte și medii, dar din ce în ce mai mult și pentru deplasări mai lungi, în contextul creșterii parcului de bicicletele electrice.

Carateristicile date de capacitatea ridicată de transport și impactul redus asupra mediului specifice transportului public, proiectele și măsurile de intervenție planificate pentru acest mod de transport vor avea prioritate față de cele pentru susținerea autovehiculelor personale.

În ultimul deceniu Municipiul Galați a adoptat treptat principiile de planificare a mobilității urbane descrise mai sus, promovând o serie de proiecte care vizează investiții în infrastructură și mijloace de transport public:

- Modernizare linii tramvai și carosabil străzile Siderurgiștilor și 1 Decembrie 1918
  - perioada de implementare: aprilie 2014 – martie 2022
  - valoare totală: 104.373.966,18 Lei
  - sursa de finanțare: POR 2014-2020, Prioritatea de investiții 4.1
- Achiziționare mijloace de transport nepoluante (8 tramvaie noi)
  - perioada de implementare: ianuarie 2015 – aprilie 2022
  - valoare totală: 53.629.016,00 Lei
  - sursa de finanțare: POR 2014-2020, Prioritatea de investiții 4.1
- Achiziție de mijloace de transport nepoluante (17 troleibuze noi)
  - perioada de implementare: ianuarie 2015 – martie 2022
  - valoare totală: 31.530.186,74 Lei
  - sursa de finanțare: POR 2014-2020, Prioritatea de investiții 4.1
- Modernizare StradaTraian între Metro și Strada Brăilei
  - perioada de implementare: decembrie 2018 – mai 2019
  - valoare totală: 17.900.158,57 Lei
  - sursa de finanțare: POR 2014-2020, Prioritatea de investiții 4.1
- Achiziție mijloace de transport public – tramvaie 18 m – 10 buc., Galați, în parteneriat cu MDRAP
  - perioada de implementare: ianuarie 2019 – decembrie 2022
  - valoare totală: 95.223.800,00 Lei
  - sursa de finanțare: POR 2014-2020, Prioritatea de investiții 4.1
- Modernizare linii tramvai și carosabil străzile Traian Vuia, Henri Coandă, George Coșbuc „tronson Henri Coandă – str. Alexandru Măcelaru”
  - perioada de implementare: ianuarie 2018 – decembrie 2023
  - valoare totală: 104.746.875,96 Lei
  - sursa de finanțare: POR 2014-2020, Prioritatea de investiții 4.1
- Furnizarea, Operarea și Mentenanța unui Sistem de Taxare Automată, a unui Sistem de Informare a Pasagerilor și a unui Sistem de Management al Flotei pentru Municipiul Galați
  - perioada de implementare: ianuarie 2015 – decembrie 2022
  - valoare totală: 26.189.365,90 Lei
  - sursa de finanțare: POR 2014-2020, Prioritatea de investiții 4.1
- „Sprijin la nivelul Regiunii Sud - Est pentru pregătirea de proiecte finanțate din perioada de programare 2021-2027 pe domeniile: mobilitate urbană, regenerare urbană”: Dezvoltarea urbană a municipiului prin modernizarea

infrastructurii transportului public cu tramvaiul, modernizarea depoului de tramvaie nr. 1, a bulevardului Siderurgiștilor, tronson 2 și a strazii Stefan cel Mare; Reabilitare și refuncționalizare teren degradat Valea Țiglinei
  - perioada de implementare: iulie 2020 – decembrie 2022
  - valoare totală: 4.771.090,75 Lei
  - sursa de finanțare: POAT 2014-2020

- Achiziție de autobuze nepoluante (ce au zero emisii gaze de eșapament) – electrice, 20 buc. de 12 metri și a unui microbuz nepoluant (parteneriat cu UAT Comuna Vânători)
  - perioada de implementare: în evaluare
  - valoare totală: 72.434.330,75 Lei
  - sursa de finanțare: PNRR, Componenta 10, Investiția I.1.1. Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public
- Prioritizarea circulației tramvaielor în municipiul Galați
  - perioada de implementare: în evaluare
  - valoare totală: 6.297.363,98 Lei
  - sursa de finanțare: PNRR, Componenta 10, Investiția I.1.2. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local)
- Achiziția a 10 troleibuze cu emisii zero sau cu baterii și 2 microbuze nepoluante (parteneriat cu UAT Comuna Vânători)
  - perioada de implementare: în evaluare
  - valoare totală: 32.865.253,40 Lei
  - sursa de finanțare: PNRR, Componenta 10, Investiția I.1.1. Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public
- Achiziția a 10 tramvaie de 18 metri și 2 microbuze nepoluante (parteneriat cu UAT Comuna Vânători)
  - perioada de implementare: în evaluare
  - valoare totală: 120.089.266,50 Lei
  - sursa de finanțare: PNRR, Componenta 10, Investiția I.1.1. Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public
- Achiziția a 22 autobuze nepoluante electrice de 10 metri și 2 microbuze nepoluante (parteneriat cu UAT Comuna Vânători)
  - perioada de implementare: în evaluare
  - valoare totală: 65.562.881.50 Lei
  - sursa de finanțare: PNRR, Componenta 10, Investiția I.1.1. Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public

De asemenea, în scopul susținerii mobilității urbane, Municipiul Galați are în diferite faze de implementare următoarele proiecte:

- Extindere și modernizare variantă ocolitoare a Municipiului Galați (parteneriat cu CJ Galați)
  - perioada de implementare: septembrie 2017– octombrie 2023
  - valoare totală: 354.620,00 Lei
  - sursa de finanțare: POR 2014-2020, Prioritatea de investiții 6.1
- Amplasare stații reîncărcare vehicule electrice
  - perioada de implementare: aprilie 2020 – august 2022
  - valoare totală: 3.336.755,54 Lei
  - sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
- Extinderea Sistemului Inteligent de Management al Traficului – includerea intersecțiilor aflate pe str. Traian (pe segmentul cuprins între str. Tecuci și str. Cetățianul Ioan)
  - perioada de implementare: în evaluare
  - valoare totală: 12.782.184,37Lei
  - sursa de finanțare: PNRR, Componenta 10, Investiția I.1.2. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local)
- Amplasare stații de reîncărcare în Municipiul Galați (25 stații de încărcare cu 2 puncte de încărcare)
  - perioada de implementare: în evaluare
  - valoare totală: 6.590.264,62 Lei
  - sursa de finanțare: PNRR, Componenta 10, Investiția Investiția I.1. Mobilitatea urbană verde, I.1.3
- Amplasare stații reîncărcare autovehicule electrice
  - perioada de implementare: în evaluare
  - valoare totală: 5.107.561,06 Lei
  - sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu

Din analiza proiectelor în domeniul mobilității (în valoare totală de 763,78 milioane Lei, aproximativ 152 milioane Euro) implementate și a celor care se află în diferite faze de implementare, se constată că majoritatea se referă la transportul public sustenabil: modernizarea infrastructurii de tramvai, achiziționarea de mijloace de transport nepoluante (autobuze și microbuze electrice, troleibuze, tramvaie), sistem de taxare automată, sistem de informare a pasagerilor și sistem de management al flotei, modernizarea depoului de tramvaie, prioritizarea circulației tramvaielor. De asemenea, se remarcă inițierea procesului de extindere a transportului public către localitățile învecinate, prin dezvoltarea în parteneriat cu UAT Comuna Vânători a unor proiecte ale căror obiective vizează achiziția de mijloace de transport nepoluante.

În continuare, se va avea în vedere că succesul planificării transportului public prin raportare la satisfacerea nevoilor societății necesită o integrare strânsă a investițiilor

propuse în acest domeniu cu cele de amenajare a teritoriului, pentru a ghida direcția dezvoltării viitoare.

În contextul prezentat, viziunea de dezvoltare a serviciului de transport public la nivelul anului 2027, precum și obiectivele specifice care vor conduce la atingerea acesteia, sunt următoarele:

Accesibilitatea reprezintă uşurinţa cu care oamenii pot ajunge dintr-un punct de origine într-un punct de destinație utilizând modurile de transport disponibile la nivelul teritoriului, a căror conexiune în raport cu criteriul ales este favorabilă intereselor beneficiarului transferului sau ale exploatării sistemului. Prin acest obiectiv strategic, se urmărește ca sistemul de transport din Municipiul Galați să asigure accesibilitate ridicată pentru toate categoriile de utilizatori.

Eficiența economică a serviciului de transport public se reflectă în sprijinul financiar acordat de autoritatea publică locală. Un serviciu de transport public eficient economic implică un nivel redus al compensației suportate de Municipiul Galați.

Siguranța reprezintă noțiunea inversă vulnerabilității participanților la trafic la implicare în accidente de circulație. Prin Cadrul de politică al Uniunii Europene privind siguranța rutieră 2021-2030 - Următorii pași în direcția „Viziunii zero", UE și-a reafirmat ambițiosul obiectiv pe termen lung de a ajunge la aproape zero decese până în 2050. Suplimentar, s-a stabilit obiectivul de reducere la jumătate a numărului de vătămări grave în UE până în 2030, față de nivelul de referință din 2020. Atingerea acestor ținte asumate la nivelul statelor membre este posibilă prin transpunerea obiectivelor la nivel local și cuantificarea rezultatelor.

Protejarea mediului și dezvoltarea durabilă se referă la desfășurarea activității de transport prin asigurarea unui echilibru între satisfacerea nevoilor de mobilitate și impactul asupra mediului. Obiectivul privind protecția mediului, care se exprimă prin reducerea valorilor indicatorilor asociați (emisii de substanțe poluante, gaze cu efect de seră, zgomot) contribuie la atingerea dezvoltării urbane durabile și implicit la creșterea calității vieții.

4. Planul de acțiune

În urma desfășurării de analize specifice și a procesului de consultare a comunității locale, au fost stabilite priorități de intervenție aliniate problemelor, necesităților și constrângerilor identificate, precum și documentelor programatice naționale, regionale, județene și locale.

Acțiunile orientative propuse în vederea indeplinirii obiectivelor strategice sunt intervenţii hard și soft identificate ca fiind necesare a se derula pe termen scurt, mediu și lung. În identificarea proiectelor s-a avut în vedere asigurarea coerenței, conformității și priorităților din politicile și programele naționale și europene (programe operaționale, programe de cooperare europeană, etc). Aceste propuneri au fost cristalizate plecând de la planul de acțiune aferent Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Galați adoptat în anul 2020.

Strategia este un document de planificare, nivelul de detaliere a propunerilor (măsuri și acțiunile de intervenție) fiind adaptat în consecință. Astfel, în faza de implementare a propunerilor va fi necesară realizarea de documentații tehnico-economice, conform legislației și standardelor în vigoare, inclusiv în ceea ce privește amplasamentul exact și soluția tehnică optimă, respectiv analiza impactului asupra mediului pentru proiectele relevante.

Având în vedere aspectele pozitive relaționate transportului public, orientarea către o mobilitate durabilă implică dezvoltarea sistemului de transport public local și creșterea ponderii acestuia în distribuția modală a călătoriilor în defavoarea transportului cu autovehiculul personal. În acest sens, în prezenta Strategie sunt propuse măsuri care să conducă la funcționarea unui serviciu de transport public local:

- *cu acoperire ridicată din punct de vedere al teritoriului deservit;*
- *gestionat de un sistem integrat de management informatizat;*
- *armonizat din punct de vedere al transferului intermodal;*
- *operat cu vehicule ecologice și accesibile pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale.*

Măsurile prin care este transpus fiecare obiectiv specific sunt prezentate în cele ce urmează:

Obiectiv specific 1. Accesibilitate crescută a sistemului de transport public	
Măsuri	1.1. Dezvoltarea serviciului de transport public urban
	1.2. Extinderea rețelei de transport public la nivelul zonei periurbane/ metropolitane
Obiectiv specific 2. Eficiență economică îmbunătățită a serviciului de transport public	
Măsuri	2.1. Modernizarea infrastructurii de circulație a mijloacelor de transport
	2.2. Modernizarea infrastructurii necesare pentru funcționarea serviciului de transport public
	2.3. Dezvoltarea sistemelor de transport inteligente (ITS)
	2.4. Dezvoltarea instituțională și îmbunătățirea corporativă a operatorului de transport public
Obiectiv specific 3. Siguranță și confort crescute pentru deplasările efectuate cu transportul public	
Măsuri	3.1. Amenajarea infrastructurii pentru călători și dotarea cu echipamente specifice pentru creșterea siguranței și confortului
	3.2. Creșterea capacității de circulație
	3.3. Dezvoltarea de aplicații informatice pentru utilizatori
Obiectiv specific 4. Calitate a mediului urban îmbunătățită	
Măsuri	4.1. Utilizarea unui parc de vehicule ecologice
	4.2. Aplicarea de soluții pentru reducerea consumului de energie la nivelul operatorului

4.1. Necesarul de investiții

Măsurile prin care se urmărește atingerea rezultatelor aferente obiectivelor specifice sunt transpuse într-un set coerent de proiecte care formează planul de acțiune al Strategiei. În portofoliul de proiecte se regăsesc inclusiv propuneri privind reproiectarea configurației rețelei de transport necesarul de investiții pentru perioada 2021 - 2027 (vehicule, infrastructura, mijloace fixe etc.).

Pentru fiecare proiect sunt indicate informații precum:

- descriere, cu indicarea gradului de maturitate;
- costuri estimate pentru implementare;
- perioada de implementare propusă;
- surse posibile de finanțare.

Prezentarea sintetică a planului de acțiune este inclusă în Anexa 2.

Obiectiv specific 1. Accesibilitate crescută a sistemului de transport public

Măsura 1.1. Dezvoltarea serviciului de transport public urban

Proiect: 1.1.1. Actualizarea programului de transport public local din zona urbană în scopul creșterii accesibilității teritoriale

Scurtă descriere: Având în vedere situația actuală, în care se identifică zone urbane slab deservite de rețeaua de transport public, se propune introducerea unor trasee noi, astfel încât noul program de transport să conducă la reducerea disfuncțiilor privind accesibilitatea teritorială. Acestea vor asigura legătura între:

- Bariera Traian și Piața Energiei (Bariera Traian - B-dul George Coșbuc- Str. Drumul Viilor - B-dul Milcov - Str. Nicolae Mantu - B-dul Siderurgiștilor - Piața Energiei și retur);
- Micro 19 și Piața Energiei (Micro 19 - Str. Oțelarilor - B-dul Galați - B-dul Dunărea - Drumul de Centură - Str. Siderurgiștilor - Liberti Galați - B-dul Siderurgiștilor - Piața Energiei și retur);
- Țiglina I și INTFOR (Țiglina I - Str. Saturn - B-dul Marea Unire - Str. Portului - INTFOR și retur). Prin introducerea noilor trasee se va asigura prezența ofertei de transport public în zone de locuințe, pentru obiective în care se desfășoară activități de producție și servicii și în zonele cu potențial turistic, areale nedeservite în prezent.

Rețeaua de transport propusă, în care sunt evidențiate cele trei trasee noi, este prezentată în figura 4.1. Aceasta asigură o bună deservire a teritoriului, inclusiv pe latura de vest și în zona de sud, arele care în situația actuală prezintă deficiențe în acest sens (figura 46). Îmbunătățirea accesibilității se poate obeserva din figura 4.2, în care sunt reprezentate izocronele de 5 minute jurul stațiilor de autobuz și troleibuz, respective de 7,5 minute în jurul stațiilor de tramvai.

Din reprezentarea

Cost total: 10.000 Euro

Perioada de implementare: 2022-2023

Surse de finanțare posibile: Buget local, Alte surse

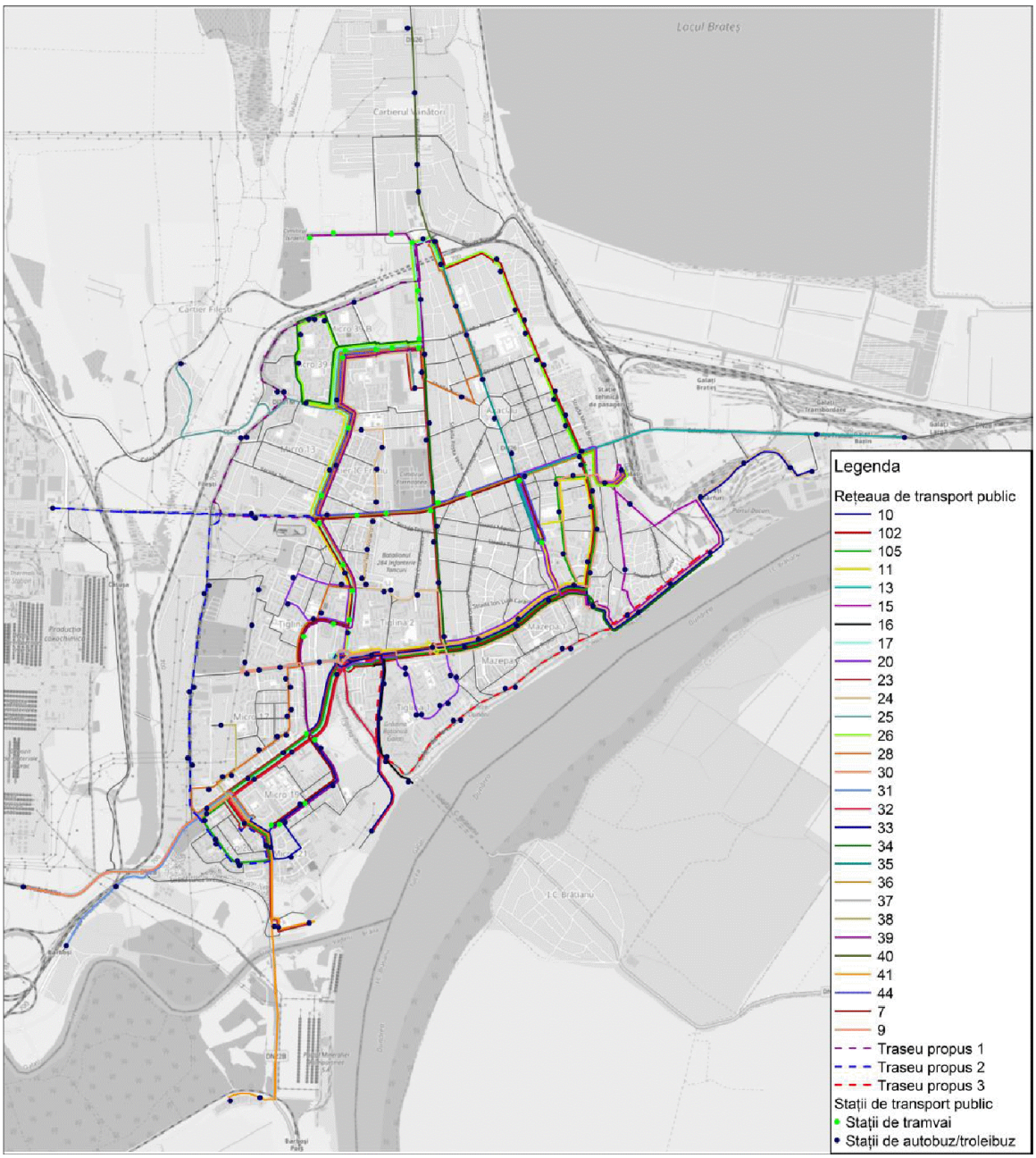


Figura 4.1. *Trasee de transport public propuse.*

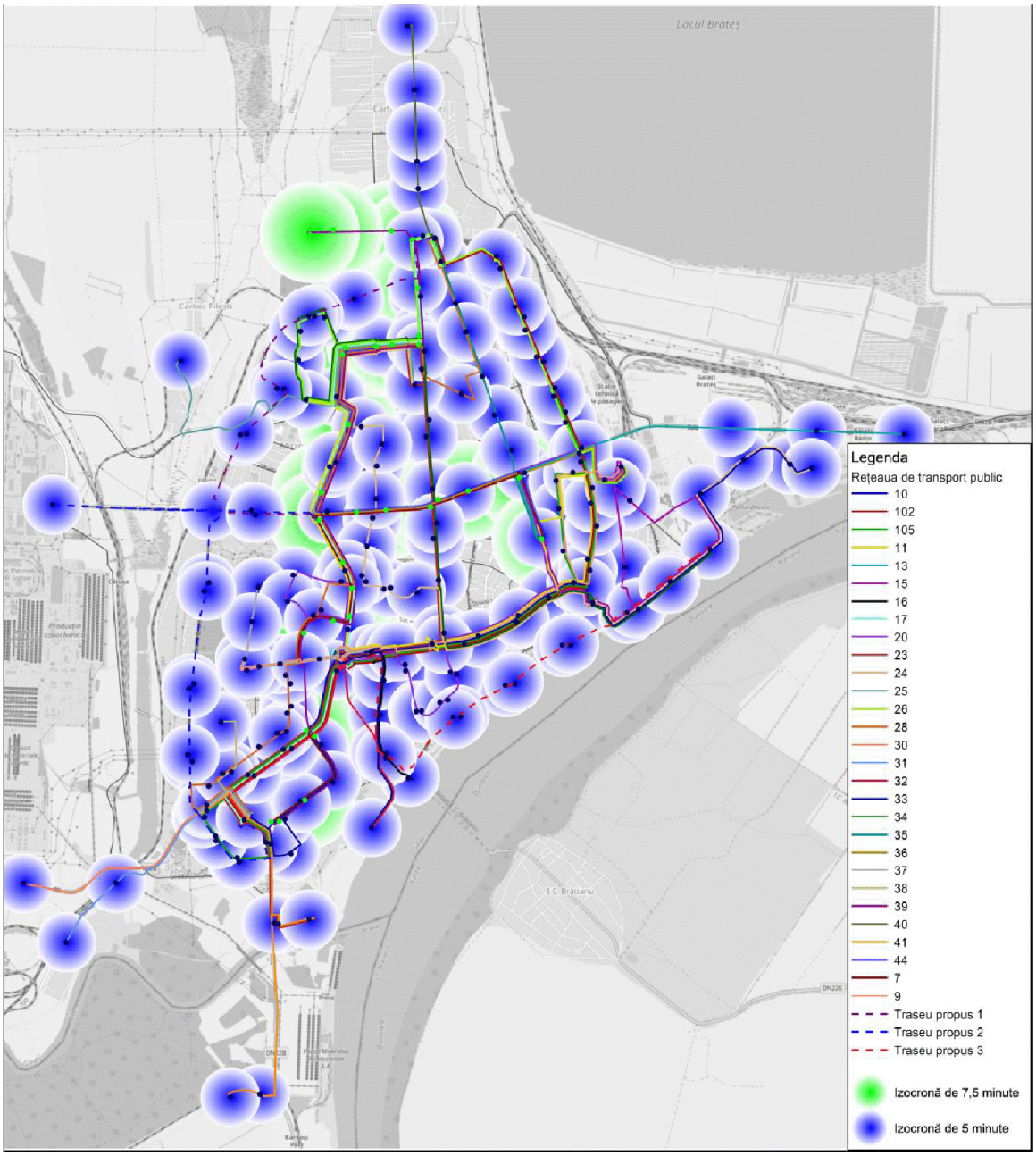


Figura 4.2. *Accesibilitate teritorială – situația propusă.*

Proiect: 1.1.2. Actualizarea programului de transport public local din zona urbană în scopul creșterii capacității de transport

Scurtă descriere: Un serviciu de transport public accesibil implică inclusiv asigurarea echilibrului între cererea și oferta de transport din punct de vedere al distribuție orare. Astfel, pentru creșterea accesibilității serviciului se propune adaptarea permanentă a graficelor de circulației aferente traselor incluse în programul de transport. Totodată, se are în vedere creșterea capacității de circulație

prin sporirea frecvenței mijloacelor de transport public. Aplicarea acestei soluții se va realiza etapizat, în funcție de disponibilitatea mijloacelor de transport în parcul circulat al operatorului.

Cost total: 50.000 Euro

Perioada de implementare: 2023-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, Alte surse

Proiect: 1.1.3. Dezvoltarea de servicii de transport la cerere de tip MaaS

Scurtă descriere: În scopul creșterii accesibilității și atractivității transportului public, se propune introducerea unor noi servicii de transport la cerere pentru categoriile de utilizatori cu mobilitate redusă de tip MaaS (Mobility as a service). Pentru derularea acestui proiect este necesară dezvoltarea unei platforme informatice în care utilizatorii să își planifice călătoriile între origine și destinație în funcție de propriile nevoi. Prin promovarea acestui tip de serviciu, transportul public din Municipiul Galați se îndreaptă spre paradigma de mobilitate centrată pe utilizator.

Cost total: 50.000 Euro

Perioada de implementare: 2023-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, POR 2021-2027, Alte surse

Măsura 1.2. Extinderea rețelei de transport public la nivelul zonei periurbane/ metropolitane

Proiect: 1.2.1. Extinderea rețelei de transport public la nivelul zonei periurbane/ metropolitane - Etapa I

Scurtă descriere: Din analiza cadrului socio-economic și demografic a rezultat faptul că Municipiul Galați împreună cu localitățile situate în imediata vecinătate polarizează locuirea și activitățile economice de la nivelul Zonei Metropolitane Galați. În ultimii 10 ani aceste unități administrativ-teritoriale au înregistrat creșteri ale numărului de locuitori, consolidându-și potențialul pentru deplasările în regim de navetă în scop de a merge la serviciu, activități educaționale, cumpărături ori pentru a rezolva nevoi personale. Totodată, în aceste localități au fost dezvoltate activități industriale sau de servicii, care au condus la creșterea numărului de salariați, generând călătorii pentru acest scop. Astfel, pentru a satisface nevoile de mobilitate, cu impact redus asupra mediului, se impune dezvoltarea serviciului de transport local între Municipiul Galați și unitățile administrativ-teritoriale din zona periurbană. Într-o primă etapă se propune extinderea serviciului în Comuna Vânători. La nivel administrativ au fost demarate acțiunile pentru acest obiectiv, fiind încheiate

parteneriate pentru derularea în comun a unor proiecte privind achiziția de mijloace de transport nepoluante.

Cost total: 10.000 Euro

Perioada de implementare: 2022-2023

Surse de finanțare posibile: Buget local, Alte surse

Proiect: 1.2.2. Extinderea rețelei de transport public la nivelul zonei periurbane/ metropolitane - Etapa II

Scurtă descriere: Din analiza cadrului socio-economic și demografic a rezultat faptul că Municipiul Galați împreună cu localitățile situate în imediata vecinătate polarizează locuirea și activitățile economice de la nivelul Zonei Metropolitane Galați. În ultimii 10 ani aceste unități administrativ-teritoriale au înregistrat creșteri ale numărului de locuitori, consolidându-și potențialul pentru deplasările în regim de navetă în scop de a merge la serviciu, activități educaționale, cumpărături ori pentru a rezolva nevoi personale. Totodată, în aceste localități au fost dezvoltate activități industriale sau de servicii, care au condus la creșterea numărului de salariați, generând călătorii pentru acest scop. Astfel, pentru a satisface nevoile de mobilitate, cu impact redus asupra mediului, se impune dezvoltarea serviciului de transport local între Municipiul Galați și unitățile administrativ-teritoriale din zona periurbană. În această etapă se propune extinderea serviciului în Comunele Smârdan, Șendreni, Braniștea și Schela prin introducerea de trasee cu originea/ destinația în terminalele de transport public din Municipiul Galați.

Cost total: 30.000 Euro

Perioada de implementare: 2023-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, Alte surse

Proiect: 1.2.3. Dezvoltarea serviciului de tren metropolitan

Scurtă descriere: În scopul extinderii transportului în comun cu mijloace ecologice se propune dezvoltarea unui serviciu de tren metropolitan în jurul Municipiului Galați pe infrastructura feroviară existentă (grafic cadențat, regim de distanțe scurte - cu stații și puncte de oprire dese, amplasate în special la intersecția cu drumurile principale sau la convergența cu alte mijloace de transport public). Pentru operaționalizarea acestui proiect sunt necesare lucrări de amenajare a stațiilor intermediare și achiziția de mijloace de transport. Studiul privind introducerea trenurilor metropolitane la nivelul municipiilor reședință de județ din România, realizat în cadrul Planului Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030, care a fost elaborat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în anul 2020, indică situarea Municipiului Galați pe

locul 10 (34,6 puncte) în lista prioritizată la nivel național, în care se regăsesc 41 de municipii.

Cost total: 30.000 Euro

Perioada de implementare: 2025-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, POT 2021-2027, PNRR, Alte surse

Obiectiv specific 2. Eficiență economică îmbunătățită a serviciului de transport public

Măsura 2.1. Modernizarea infrastructurii de circulație a mijloacelor de transport

Proiect: 2.1.1. Dezvoltarea urbană a municipiului prin modernizarea infrastructurii transportului public cu tramvaiul, modernizarea depoului de tramvaie nr. 1, a bulevardului Siderurgiștilor, tronson 2 și a strazii Stefan cel Mare - componenta de modernizare a infrastructurii de circulație pentru tramvai

Scurtă descriere: În scopul creșterii vitezei comerciale și îmbunătățirii siguranței circulației se propune modernizarea infrastructurii de circulație pentru tramvai. În complementaritate cu proiecte realizate recent și cu cele care se află în implementare, în această etapă se propune modernizarea sectoarelor reprezentate de B-dul Siderurgiștilor (tronson 2) și Str. Stefan cel Mare. Intervenția se află într-o stare avansată de maturitate, fiind elaborată documentația tehnico-economică, în cadrul proiectului „Sprijin la nivelul Regiunii Sud - Est pentru pregătirea de proiecte finanțate din perioada de programare 2021-2027 pe domeniile: mobilitate urbană, regenerare urbană", pentru care Municipiul Galați a obținut finanțare prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2014-2020.

Cost total: 20.000.000 Euro

Perioada de implementare: 2022-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, POR 2021-2027, Alte surse

Proiect: 2.1.2. Modernizarea infrastructurii rutiere utilizate de mijloacele de transport public

Scurtă descriere: În scopul creșterii vitezei comerciale și îmbunătățirii siguranței circulației se propune modernizarea infrastructurii rutiere pe care circulă mijloacele de transport public. În acestă etapă se au în vedere artera reprezentată de Str. Domnească - Str. Prutului, care este utilizată de liniile de transport public ce asigură legătura între carterele orașului și zona istorică, respectiv Piața Gării și Str. Prelungirea Brăilei, sector care alimentează coridorul reprezentat de Str. Brăilei și

care asigură conexiunea dintre liniile de autobuz, troleibuz și tramvai, în zona intersecției cu Str. Frunzei.

Cost total: 5.500.000 Euro

Perioada de implementare: 2022-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, POR 2021-2027, Alte surse

Proiect: 2.1.3. Amenajarea de culoare cu benzi dedicate pentru transport public

Scurtă descriere: În scopul prioritizării mijloacelor de transport public în detrimetul transportului cu autovehicule personale, se propune amenajarea de benzi dedicate pe Str. Brăilei (între B-dul Siderurgistilor și Str. Domnească), sector pe care se concentrează cea mai mare ofertă de transport de la nivelul rețelei. Implementarea proiectului va conduce la creșterea vitezei comerciale a transportului public și implicit la creșterea atractivității pentru acest mod de transport.

Cost total: 4.200.000 Euro

Perioada de implementare: 2022-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, POR 2021-2027, Alte surse

Proiect: 2.1.4. Modernizarea punctelor de oprire a mijloacelor de transport

Scurtă descriere: În scopul creșterii vitezei comerciale pentru eficientizarea serviciului și creșterea atractivității acestuia, se propune modernizarea infrastructurii din stații prin realizarea de amenajări specifice (alveole, semnalizare orizontală și verticală), care să conducă la reducerea timpilor de oprire în stații.

Cost total: 500.000 Euro

Perioada de implementare: 2023-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, Alte surse

Măsura 2.2. Modernizarea infrastructurii necesare pentru funcționarea serviciului de transport public

Proiect: 2.2.1. Dezvoltarea urbană a municipiului prin modernizarea infrastructurii transportului public cu tramvaiul, modernizarea depoului de tramvaie nr. 1, a bulevardului Siderurgiștilor, tronson 2 și a strazii Stefan cel Mare - componenta de modernizare a depoului de tramvaie nr. 1

Scurtă descriere: În scopul creșterii eficienței economice a serviciului de transport public, se propune modernizarea infrastructurii de întreținere și reparații pentru tramvaie. Investiția implică modernizarea clădirilor și a căilor de acces pentru tramvaie, respectiv dotarea/echiparea cu utilaje specifice a depoului de tramvaie nr.

1, amplasat pe Str. Siderurgiștilor. Intervenția se află într-o stare avansată de maturitate, fiind elaborată documentația tehnico-economică, în cadrul proiectului „Sprijin la nivelul Regiunii Sud - Est pentru pregătirea de proiecte finanțate din perioada de programare 2021-2027 pe domeniile: mobilitate urbană, regenerare urbană", pentru care Municipiul Galați a obținut finanțare prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2014-2020.

Cost total: 20.000.000 Euro

Perioada de implementare: 2022-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, POR 2021-2027, Alte surse

Proiect: 2.2.2. Modernizare autobază

Scurtă descriere: În scopul creșterii eficienței economice a serviciului de transport public, se propune modernizarea infrastructurii de întreținere și reparații pentru autobuze și troleibuze. Proiectul are ca obiectiv modernizarea autobazei pentru mijloacele de transport public amplasată în zona de nord a localității (B-dul George Coșbuc).

Cost total: 10.000.000 Euro

Perioada de implementare: 2023-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, POR 2021-2027, Alte surse

Proiect: 2.2.3. Modernizare infrastructură de troleibuz

Scurtă descriere: Proiectul are ca obiectiv modernizarea infrastructurii de troleibuz (stații redresare, fideri alimentare, fir contact, stâlpi, accesorii aprindere etc.) în scopul eficientizării serviciului. Sectoarele propuse sunt: Str Domneasca (Str. Vasile Alecsandri - Str. Brailei), Str. Brăilei (Str. Domnească - Str. Oțelarilor), Str. Oțelarilor (Str. Brăilei - capat traseu), Str. Prelungirea Brăilei (Str. Brăilei - Str. Doctor C-tin Leveditti).

Cost total: 4.980.000 Euro

Perioada de implementare: 2023-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, POR 2021-2027, Alte surse

Proiect: 2.2.4. Extindere infrastructură de troleibuz

Scurtă descriere: În scopul eficientizării serviciului de transport și reducerii impactului asupra mediului, se propune extinderea infrastructurii necesare pentru circulația troleibuzelor pe următoarele sectoare: Str. Gării (Str. Domnească - Stația CFR Galați), B-dul Dunărea (Str. Brăilei - B-dul Galați), B-dul Galați (B-dul Dunărea - Str. Oțelarilor), Str. Oțelarilor (B-dul Galați - Str. Oțelarilor cap traseu), Str. Prelungirea Traian (B-dul Marea Unire - Str. Brăilei), Str. Traian (Str Brăilei - limita

intravilan). Sectoarele propuse formează o rețea complementară celei de transport electric de mare capacitate cu tramvaie.

Cost total: 6.680.000 Euro

Perioada de implementare: 2023-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, POR 2021-2027, Alte surse

Măsura 2.3. Dezvoltarea sistemelor de transport inteligente (ITS)

Proiect: 2.3.1. Extinderea Sistemului Inteligent de Management al Traficului - includerea intersecțiilor aflate pe str. Traian (pe segmentul cuprins între str. Tecuci și str. Cetățianul Ioan)

Scurtă descriere: În scopul creșterii vitezei comerciale și îmbunătățirii eficienței economice a serviciului de transport public local, se propune extinderea sistemului inteligent de management al traficului prin integrarea de noi intersecții aflate pe str. Traian (pe segmentul cuprins între str. Tecuci și str. Cetățianul Ioan). Intervenția constituie un proiect matur pentru care a fost depusă cerere de finanțare în cadrul PNRR - Componenta locală 10.

Cost total: 2.500.000 Euro

Perioada de implementare: 2022-2024

Surse de finanțare posibile: Buget local, PNRR, Alte surse

Proiect: 2.3.2. Prioritizarea circulației tramvaielor în municipiul Galați

Scurtă descriere: În scopul creșterii vitezei comerciale și îmbunătățirii eficienței economice a serviciului de transport public local pe traseele de tramvai, se propune modernizarea sistemului inteligent de management al traficului prin integrarea de soluții pentru prioritizarea circulației tramvaielor. Intervenția constituie un proiect matur pentru care a fost depusă cerere de finanțare în cadrul PNRR - Componenta locală 10.

Cost total: 1.250.000 Euro

Perioada de implementare: 2022-2024

Surse de finanțare posibile: Buget local, PNRR, Alte surse

Proiect: 2.3.3. Modernizarea și extinderea sistemului de management al parcului de vehicule

Scurtă descriere: În scopul eficientizării serviciului de transport public, se propune modernizarea și extinderea sistemului de management al parcului de vehicule în acord cu dezvoltarea serviciului și cu progresul tehnologic specific domeniului.

Cost total: 500.000 Euro

Perioada de implementare: 2023-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, POR 2021-2027, Alte surse

Proiect: 2.3.4. Modernizarea și extinderea sistemului de e-ticketing

Scurtă descriere: În scopul eficientizării serviciului de transport public, se propune modernizarea și extinderea sistemului de e-ticketing în acord cu dezvoltarea teritorială. Implementarea sistemului va facilita orientarea călătorilor către utilizarea serviciilor de transport public, prin ușurarea achiziționării legitimației de călătorie. În plus, acesta va conduce la generarea de instrumente care să asigure informații obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport și fluxurile de călători, în vederea asistării procesului de management decizional cu informații actualizate.

Cost total: 2.000.000 Euro

Perioada de implementare: 2023-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, POR 2021-2027, Alte surse

Proiect: 2.3.5. Integrarea tarifară a modurilor de transport public

Scurtă descriere: În scopul eficientizării serviciului de transport public, ca urmare a creșterii numărului de utilizatori, se propune implementarea unui sistem de integrare tarifară pentru modurile de transport public care vor opera în Municipiul Galați (transport local, transport județean, transport naval, transport feroviar metropolitan).

Cost total: 500.000 Euro

Perioada de implementare: 2025-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, POR 2021-2027, Alte surse

Măsura 2.4. Dezvoltarea instituțională și îmbunătățirea corporativă a operatorului de transport public

Proiect: 2.4.1. Constituirea unei Asociații de Dezvoltare Comunitară de transport public

Scurtă descriere: În acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului de transport public local, se propune constituirea unei Asociații de Dezvoltare Comunitară de transport public (ADI Transport Public), în scopul înființării, organizării, reglementării, exploatării, monitorizării și gestionarii în comun a serviciului de transport public pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și pentru realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional

destinate înființării, modernizării şi/sau dezvoltării, după caz a sistemelor de utilităţi publice aferente serviciului.

Cost total: 10.000 Euro

Perioada de implementare: 2023

Surse de finanțare posibile: Buget local, Alte surse

Proiect: 2.4.2. Încheierea unui nou contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători

Scurtă descriere: Având în vedere că operarea serviciului de transport public de călători la nivelul ADI Transport Public trebuie să se realizeze în baza unui contract de servicii publice care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370, se propune întocmirea documentațiilor de fundamentare (studiu de oportunitate privind soluția optimă de delegare a serviciului, proiectul contractului de delegare și anexele acestuia) și obținerea avizelor necesare.

Cost total: 50.000 Euro

Perioada de implementare: 2023

Surse de finanțare posibile: Buget local, Alte surse

Proiect: 2.4.3. Derularea unor programe de formare profesională a personalului operatorului

Scurtă descriere: În scopul eficientizării activităților de exploatare și creșterii performanțelor manageriale se propune derularea unor programe anuale de formare profesională care să asigure dezvoltarea completă, personalizată a angajaților. Pe lângă subiectele tehnice legate direct de operațiunile de zi cu zi, formarea diferitelor categorii de personal trebuie să abordeze şi competențe transversale precum: managementul conflictelor, managementul stresului, comunicare, consiliere / mentorat.

Cost total: 500.000 Euro

Perioada de implementare: 2023-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, Alte surse

Proiect: 2.4.4. Introducerea unei politici de stimulare și motivare a personalului la nivelul operatorului

Scurtă descriere: În scopul eficientizării şi îmbunătățirea calității generale a serviciului, se propune crearea unui sistem de management al performanței, care să includă un set transparent de indicatori de performanță, un plan de carieră și o metodologie pentru progresia pe bază de performanță. Aplicarea unui astfel de sistem

implică definirea unui plan de carieră și a unui cadru de competențe prin care sunt stabilite cunoștințele, abilitățile și însușirile necesare pentru ca oamenii să îndeplinească un anumit rol în cadrul organizației. Fiecare rol individual va avea propriul său set de competențe necesare pentru a îndeplini funcția în mod eficient. Implementarea progresiei pe bază de performanță va facilita procesul în care angajații au la dispoziție toate instrumentele și resursele necesare pentru a deveni performanți, oferind astfel o calitate mai înaltă a serviciilor, aspect care ca conduce la îmbunătățirea imaginii și la sporirea veniturile operatorului.

Cost total: 500.000 Euro

Perioada de implementare: 2023-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, Alte surse

Proiect: 2.4.5. Realizarea și aplicarea unei politici de marketing pentru transportul public

Scurtă descriere: În scopul creșterii veniturilor aferente operării serviciului de transport public, se propune elaborarea și aplicarea unei politici de marketing, care să includă un plan de acțiune orientat către: (i) îmbunătățirea imaginii companiei în general, (ii) targetarea nevoilor specifice ale fiecărui segment de clienți și (iii) accesarea unor noi segmente de clienți, contribuind în același timp la eforturile naționale de combatere a emisiilor de gaze cu efect de seră. Derularea acțiunilor se va realiza în mod continuu, pe toată durata de implementare a strategiei. În cadrul acțiunilor se vor regăsi inclusiv activități de tip campanii de informare publică referitoare la beneficiile asociate utilizării transportului public.

Cost total: 500.000 Euro

Perioada de implementare: 2023-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, Alte surse

Obiectiv specific 3. Siguranță și confort crescute pentru deplasările efectuate cu transportul public

Măsura 3.1. Amenajarea infrastructurii pentru călători și dotarea cu echipamente specifice pentru creșterea siguranței și confortului

Proiect: 3.1.1. Amenajarea stațiilor de transport public pe întreaga rețea de transport public

Scurtă descriere: Propunerea are ca obiectiv amenajarea stațiilor de transport public existe și crearea de noi stații, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului.

Amenajarea corespunzătoare a staţiilor de transport public şi dotarea cu echipamente "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creşterea atractivităţii şi siguranţei acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilităţii persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficienţe de vedere şi/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influenţat direct de amenajările care vor exista în staţiile de transport public.

Cost total: 1.500.000 Euro

Perioada de implementare: 2023-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse

Proiect: 3.1.2. Amenajarea de terminale intermodale de călători

Scurtă descriere: Proiectul are ca obiectiv realizarea unor terminale de transport intermodal, de schimb între transportul public local și cel regional/ metropolitan, care asigură preluarea fluxurilor de călători care sosesc în terminal și reîmbarcarea acestora în mijloacele de transport ecologice, în vederea reducerii impactului negativ al propulsiei bazate pe combustibili fosili asupra mediului urban. Într-o primă etapă, se recomandă ca astfel de facilități sa se realizeze la periferia zonei urbane, cu acces din DN 26 (nord) și DN 2B (sud-vest). Se va avea în vedere ca în vecinătatea acestora să se realizeze facilități complementare, precum parcări de tip park&ride și centre de închiriere biciclete, astfel încât să se obțină un număr cât mai mare de călători la transportul public, segment al unui lanț intermodal.

Cost total: 1.500.000 Euro

Perioada de implementare: 2023-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, POR 2021-2027, Alte surse

Măsura 3.2. Creșterea capacității de circulație

Proiect: 3.2.1. Adaptarea programului de circulație

Scurtă descriere: În scopul îmbunătățirii nivelului de confort în mijloacele de transport public, se propune creșterea capacității pe transport pe linii cele mai solicitate, fie prin introducerea în circulație a unor mijloace de transport de capacitate mai mare, fie prin creșterea frecvenței de circulație. Aplicarea acestei soluții se va realiza etapizat, în funcție de disponibilitatea mijloacelor de transport în parcul circulat al operatorului.

Cost total: 50.000 Euro

Perioada de implementare: 2023-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, Alte surse

Măsura 3.3. Dezvoltarea de aplicații informatice pentru utilizatori

Proiect: 3.3.1. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes

Scurtă descriere: În scopul îmbunătățirii nivelului de confort perceput de utilizatori, cu efecte în creșterea accesibilității și atractivității transportului public, se propune dezvoltarea și actualizarea periodică a unei aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes la nivel local.

Cost total: 200.000 Euro

Perioada de implementare: 2023-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, POR 2021-2027, Alte surse

Obiectiv specific 4. Calitate a mediului urban îmbunătățită

Măsura 4.1. Utilizarea unui parc de vehicule ecologice

Proiect: 4.1.1. Achiziție de autobuze nepoluante (ce au zero emisii gaze de eșapament) - electrice, 20 buc. de 12 metri și a unui microbuz nepoluant (parteneriat cu UAT Comuna Vânători)

Scurtă descriere: În scopul îmbunătățirii calității aerului în mediul urban se propune intensificarea utilizării modurilor de transport nepoluante. Introducerea în circulație a vehiculelor de transport public electrice va conduce la reducerea impactului asupra mediului. Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule vor crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, aspect care va contribui la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport. În acest sens se propune achiziția unui număr de 20 autobuze electrice din categoria 12 metri și a unui microbuz electric, dotate cu stații de încărcare cu energie electrică.. Propunerea va conduce la conformarea cu prevederile documentului Cartea Alba a Transporturilor 2011, care prevede înjumătățirea utilizării autovehiculelor „alimentate în mod convențional" în transportul urban până în anul 2030, respectiv dispariția lor progresivă din orașe până în anul 2050. Intervenția constituie un proiect matur pentru care a fost depusă cerere de finanțare în cadrul PNRR - Componenta locală 10, în parteneriat cu UAT Comuna Vânători.

Cost total: 14.500.000 Euro

Perioada de implementare: 2022-2024

Surse de finanțare posibile: Buget local, PNRR, Alte surse

Proiect: 4.1.2. Achiziția a 22 autobuze nepoluante electrice de 10 metri și 2 microbuze nepoluante

Scurtă descriere: În scopul îmbunătățirii calității aerului în mediul urban se propune intensificarea utilizării modurilor de transport nepoluante. Introducerea în circulație a vehiculelor de transport public electrice va conduce la reducerea impactului asupra mediului. Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule vor crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, aspect care va contribui la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport. În acest sens se propune achiziția unui număr de 22 autobuze electrice din categoria 10 metri și a 2 microbuze electrice, dotate cu stații de încărcare cu energie electrică.. Propunerea va conduce la conformarea cu prevederile documentului Cartea Alba a Transporturilor 2011, care prevede înjumătățirea utilizării autovehiculelor „alimentate în mod convențional" în transportul urban până în anul 2030, respectiv dispariția lor progresivă din orașe până în anul 2050. Intervenția constituie un proiect matur pentru care a fost depusă cerere de finanțare în cadrul PNRR - Componenta locală 10, în parteneriat cu UAT Comuna Vânători.

Cost total: 13.000.000 Euro

Perioada de implementare: 2022-2024

Surse de finanțare posibile: Buget local, PNRR, Alte surse

Proiect: 4.1.3. Achiziția a 10 troleibuze cu emisii zero sau cu baterii și 2 microbuze nepoluante

Scurtă descriere: În scopul îmbunătățirii calității aerului în mediul urban se propune intensificarea utilizării modurilor de transport nepoluante. Introducerea în circulație a vehiculelor de transport public electrice va conduce la reducerea impactului asupra mediului. Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule vor crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, aspect care va contribui la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport. În acest sens se propune achiziția unui număr de 10 troleibuze și a 2 microbuze electrice, dotate cu stații de încărcare cu energie electrică. Propunerea va conduce la conformarea cu prevederile documentului Cartea Alba a Transporturilor 2011, care prevede înjumătățirea utilizării autovehiculelor „alimentate în mod convențional" în transportul urban până în anul 2030, respectiv dispariția lor progresivă din orașe până în anul 2050. Intervenția constituie un proiect matur pentru care a fost depusă cerere de finanțare în cadrul PNRR - Componenta locală 10, în parteneriat cu UAT Comuna Vânători.

Cost total: 6.500.000 Euro

Perioada de implementare: 2022-2024

Surse de finanțare posibile: Buget local, PNRR, Alte surse

Proiect: 4.1.4. Achiziția a 10 tramvaie de 18 metri și 2 microbuze nepoluante

Scurtă descriere: În scopul îmbunătățirii calității aerului în mediul urban se propune intensificarea utilizării modurilor de transport nepoluante. Introducerea în circulație a vehiculelor de transport public electrice va conduce la reducerea impactului asupra mediului. Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule vor crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, aspect care va contribui la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport. În acest sens se propune achiziția unui număr de 10 tramvaie din categoria 18 metri și a 2 microbuze electrice, dotate cu stații de încărcare cu energie electrică. Propunerea va conduce la conformarea cu prevederile documentului Cartea Alba a Transporturilor 2011, care prevede înjumătățirea utilizării autovehiculelor „alimentate în mod convențional" în transportul urban până în anul 2030, respectiv dispariția lor progresivă din orașe până în anul 2050. Intervenția constituie un proiect matur pentru care a fost depusă cerere de finanțare în cadrul PNRR - Componenta locală 10, în parteneriat cu UAT Comuna Vânători.

Cost total: 24.000.000 Euro

Perioada de implementare: 2022-2024

Surse de finanțare posibile: Buget local, PNRR, Alte surse

Proiect: 4.1.5. Achiziția de autobuze și microbuze ecologice pentru transportul periurban/metropolitan

Scurtă descriere: În scopul extinderii operării transportului public în zona periurbană/ metropolitană, se propune achiziționarea de autobuze și microbuze ecologice (electric-hibride, electrice, alimentate cu hidrogen) și infrastructură de încărcare aferentă (după caz, stații de încărcare cu energie electrică sau hidrogen, stație de producere hidrogen).

Cost total: 18.000.000 Euro

Perioada de implementare: 2023-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, PNRR, POR 2021-2027, AFM, Alte surse

Măsura 4.2. Aplicarea de soluții pentru reducerea consumului de energie la nivelul operatorului

Proiect: 4.2.1. Instruirea conducătorilor în domeniul condusului ecologic

Scurtă descriere: În scopul reducerii consumului de energie, se propune formarea profesională a conducătorilor auto în domeniul EcoDriving.

Cost total: **25**0.000 Euro

Perioada de implementare: 2023-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, Alte surse

Proiect: 4.2.2. Soluții de diminuarea consumului de energie în activitățile de întreținere, reparații, exploatare

Scurtă descriere: Pentru reducerea impactului asupra mediului, se propune realizarea de acțiuni care să conducă al reducerea consumului de energie din surse convenționale la nivelul operatorului pentru activitățile de întreținere, reparații, exploatare: instalarea de panouri fotovoltaice pentru producerea de energie verde, modernizarea sistemului de iluminat existent prin achiziționarea și montarea de corpuri de iluminat cu tehnologie LED, achiziționarea de utilaje și echipamente eficiente energetic.

Cost total: 1.000.000 Euro

Perioada de implementare: 2023-2027

Surse de finanțare posibile: Buget local, Alte surse

4.2. Activități pentru implementarea Strategiei

Pentru implementarea Strategie sunt necesare o serie de activități specifice, identificate prin relaționare cu mecanismele de accesare a posibilelor sursele de finanțare care vor fi disponibile pentru domeniul mobilității urbane în perioada de programare 2021-2027. Totodată, acestea sunt corelate cu etapele planificate pentru implementarea Strategiei de dezvoltare teritorială zonală periurbană/ metropolitană privind Zona Urbană Funcțională a municipiului Galați 2021-2027, care include și politica de dezvoltarea a transportului metropolitan sustenabil. Astfel, după aprobarea Strategiei se propune derularea următoarelor activități:

- Formularea și depunerea cererilor de finanțare:
  - selecția proiectelor prioritare spre a fi depuse pentru finanțare, pe baza cerințelor programelor de finanțare și ale ghidurilor specifice;
  - constituirea parteneriatelor pentru implementarea proiectelor, în cazul în care acestea se vor conține obiective de investiție care implică operarea sau dezvoltarea de infrastructură pe teritoriul UAT-urilor din zona periurbană/ metropolitană;

- stabilirea planului de lucru, monitorizare și evaluare a proiectelor (tipul activității, responsabilități, sarcini, termen, conformitate, etc) de la faza de demarare a procesului de achiziții publice până la aprobarea documentațiilor tehnice;
- identificarea resurselor financiare necesare pentru asigurarea cofinanțării, după caz;
- elaborarea cererilor de finanțare;
- urmărirea stadiului procesului de evaluare a proiectelor aflate în procedura de evaluare pentru pregătirea de activități necesare îndeplinirii condițiilor de admisibilitate;
- stabilirea căilor de comunicare/raportare cu Autoritatea de Management, între beneficiarii finali locali ai proiectelor depuse spre finanțare și a formatului de raportare semestrială/ anuală.

- Semnarea contractelor de finanțare și derularea procesului de achiziții publice pentru realizarea de lucrări și servicii:
  - semnarea contractelor de finanțare;
  - demararea achizițiilor publice pentru realizarea de lucrări și servicii;
  - raportare periodică, în funcție de proiect.
- Realizarea și finalizarea lucrărilor și serviciilor contractate :
  - monitorizarea procesului de achiziții publice pentru realizarea de lucrări și servicii prevăzute în contractul de finanțare;
  - urmărirea implementării lucrărilor și a serviciilor contractate conform graficului din planul de lucru;
  - recepția lucrărilor și serviciilor realizate în cadrul proiectului;
  - raportare periodică, în funcție de proiect.

În ceea ce privește cadrul instituțional pentru dezvoltarea serviciului de transport public metropolitan, la nivel național Legea 92/ 2007 cu modificările și actualizările ulterioare stabilește cadrul juridic și instituțional unitar, obiectivele, competențele, atribuțiile și instrumentele specifice necesare înființării, organizării, autorizării, gestionării, finanțării, exploatării, monitorizării și controlului funcționării serviciilor publice de transport în comune, orașe, municipii, județe, asociații de dezvoltare intercomunitară și alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale.

Conform legii, unitățile administrativ-teritoriale se pot asocia între ele în vederea asigurării și dezvoltării serviciilor publice de transport local de persoane prin curse regulate, precum și pentru exploatarea în interes comun a sistemului serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate în condiții stabilite prin prezenta lege și prin Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

În contextul prezentat, pentru aplicarea măsurii *2.4. Dezvoltarea instituțională și îmbunătățirea corporativă a operatorului de transport public,* este necesară constituirea unei Asociații de Dezvoltare Comunitară de transport public și încheierea unui nou contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători.

Pentru operaționalizarea serviciului de transport public local în aria de competență a UAT-urilor membre, Asociația va avea responsabilități în stabilirea modalității de administrare a serviciului și în atribuirea acestuia.

Potrivit cadrul legal, serviciul public de transport local se poate administra prin atribuirea acestuia în următoarele modalități:

a) gestiune directă;
b) gestiune delegată.

În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale își asumă nemijlocit prestarea serviciului public de transport local și județean și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului public de transport local și județean, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferente.

Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, cu modificările și completările ulterioare, care pot fi:

i. servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale ori consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective.

   Această soluție nu poate fi aplicată în cazul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară.

ii. societăți reglementate de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, la al căror capital social nu există participare privată directă, cu excepția formelor de participare a capitalului privat al altor persoane juridice controlate de respectiva unitate administrativ-teritorială care nu oferă controlul sau dreptul de veto.

iii. operatori regionali, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. h) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Corespunzător cazurilor *i)* și *ii)* de mai sus, contractele de servicii publice care se încheie în modalitatea gestiunii directe, sunt contracte de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local.

Gestiunea delegată se realizează în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. b) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, efectuate cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie, se stabilește de Asociație conform prevederilor Legii nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, sau ale Legii nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare, după caz.

La încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de concesiune de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. a) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, indiferent de mijlocul de transport public de călători utilizat: autobuz, troleibuz, tramvai, tren sau metrou, sunt incidente prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007.

Documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători se întocmește de autoritatea de transport și se aprobă prin hotărâre a autorității locale competente. Aceasta include, în mod obligatoriu, următoarele:

- formularele tipizate, care să faciliteze elaborarea și prezentarea ofertei și a documentelor care o însoțesc;
- programul de transport;
- criteriile de calificare și selecție a ofertelor;
- criteriul de atribuire a contractului;
- modelul de contract de delegare a gestiunii serviciului;
- valoarea estimată a contractului.

Pentru îndeplinirea cerinței privind experiența similară, ce reprezintă criteriu de calificare și selecție cu privire la capacitatea tehnică și profesională, ofertanții pot face dovada fie prin prezentarea unei liste cu principalele contracte similare de servicii publice de transport călători prestate în ultimii 3 ani, cu indicarea valorilor contractelor, fie prin prezentarea unei liste cu licența/licențele de traseu din care să reiasă vechimea pe traseu în ultimii 3 ani, cu indicarea veniturilor realizate din prestarea respectivelor servicii.

La stabilirea traseelor și constituirea grupelor de trasee care fac obiectul procedurii de atribuire a contractului de servicii publice de transport călători se au în vedere gruparea echilibrată a traseelor, evitarea suprapunerii traseelor sau a mai multor operatori pe același traseu, posibilitatea aplicării unei politici tarifare unitare și a unui sistem de taxare integrat, facilitarea folosirii unitare a titlurilor de călătorie, distribuirea echitabilă a traseelor între operatori, precum și utilizarea eficientă a fondurilor publice, cu respectarea criteriilor economice și geografice și a normelor aplicabile compensației de serviciu public, prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007.

Durata încredințării gestiunii serviciului public de transport local trebuie să fie corelată cu durata necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului, dar nu mai mult de:

a) 10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare; 15 ani, în cazul în care contractul de delegare are ca obiect și transportul

pe șine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a acestui mod de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului;

b) 15 ani, în cazul transportului pe șine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou.

Referitor la posibilitatea de dezvoltare a serviciului de tren metropolitan, prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 107/ 2022 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/ 1998, se specifică faptul că transportul feroviar de călători are caracter de transport public de călători.

Potrivit reglementărilor în vigoare, Asociația poate încheia contracte de servicii publice cu operatorii de transport feroviar, în cadrul cărora se stabilesc obligațiile de serviciu public de transport feroviar de călători de interes local, diferențiate, dacă este cazul, în raport de segmentele de piață relevante.

Asociația poate modifica serviciul public de transport feroviar de călători de interes local cu avizul prealabil privind disponibilitatea capacităților de infrastructură necesară emis de administratorul sau gestionarii de infrastructură feroviară, după caz.

Pentru stabilirea obligațiilor de serviciu public de transport feroviar de călători de interes local, Asociația trebuie să realizeze studii de specialitate, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007, care să conțină pentru fiecare segment de piață relevant, următoarele elemente:

a) principalele caracteristici ale categoriilor de servicii de transport feroviar de călători care fac obiectul obligațiilor de serviciu public de transport feroviar de călători de interes local;

b) cerințe minimale privind serviciile conexe și dotările care trebuie asigurate pentru fiecare dintre categoriile de servicii de transport feroviar prevăzute la lit. a);

c) rutele care fac obiectul obligațiilor de serviciu public de transport feroviar de călători de interes local și categoriile de servicii de transport feroviar de călători necesare pe fiecare rută;

d) numărul zilnic de trenuri pentru fiecare rută și categorie de servicii de transport feroviar, precum și principalele repere orare recomandabile în vederea asigurării unor servicii publice adecvate de transport feroviar al călătorilor;

e) materialul rulant pus la dispoziție de autoritatea locală competentă în vederea realizării obligațiilor de serviciu public de transport feroviar de călători de interes local;

f) cerințele de performanță măsurabile, transparente și verificabile ale serviciilor prevăzute la lit. a), cel puțin în ceea ce privește viteza comercială, punctualitatea serviciilor, capacitatea de transport și calitatea materialului rulant, precum și sistemul de stimulente care trebuie aplicat operatorilor de servicii publice pentru îndeplinirea acestor cerințe;

g) tarifele care pot fi percepute de operatorii de servicii publice pentru serviciile de transport furnizate în cadrul obligațiilor de serviciu public de transport feroviar de

călători de interes local , inclusiv regulile privind reducerile care pot fi acordate pentru fidelizarea clienților;

h) stabilirea costurilor țintă necesare pentru realizarea obligațiilor de serviciu public de transport feroviar de călători de interes local;

i) condițiile în care autoritatea locală competentă compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public de transport feroviar de călători de interes local.

Asociația atribuie contractele de servicii publice în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007. Prin contractele de servicii publice sunt stabilite condițiile în care poate compensa în condițiile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007, operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și, după caz, acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public de transport feroviar de călători de interes local.

Completările aduse prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 107/ 2022, permit constituirea de parteneriate între unitățile administrativ-teritoriale sau asociațiile de dezvoltare intercomunitară și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pentru implementarea de proiecte privind:

a) serviciu public de transport feroviar de călători de interes local.

b) infrastructura feroviară publică;

c) regenerarea urbană;

d) producerea, gestionarea inteligentă, distribuția și utilizarea de energie din surse regenerabile;

e) sistemele inteligente de transport.

Pentru implementarea proiectelor, Asociația – în calitate de partener, poate derula următoarele categorii de activități:

- elaborarea, modificarea, revizuirea, completarea, actualizarea documentațiilor tehnicoeconomice si supunerea spre aprobare conform legii, după caz;
- derularea procedurilor de achiziție publică si încheierea contractelor de achiziție publică, în calitate de autoritate contractantă;
- monitorizarea și implementarea proiectelor;
- elaborarea și depunerea cererilor de prefinanțare, plată sau rambursare a cheltuielilor rezultate din implementarea proiectelor;
- întocmirea a proceselor-verbale de recepție la terminarea lucrărilor în condițiile prevăzute de lege;
- alte categorii de activități care sunt necesare pentru a asigura implementarea proiectelor.

4.3. Cadrul parteneriat pentru implementarea Strategiei

În etapa de implementare a Strategiei se recomandă constituirea unui cadru parteneriat în care să se regăsească, alături de Municipiul Galați, actori locali relevanți pentru domeniul mobilității, astfel încât soluțiile finale adoptate pentru dezvoltarea proiectelor din planul de acțiune să fie corelate în timp real cu nevoile tuturor categoriilor de utilizatori. Astfel, se vor coopta în activitățile de analiză și consultare publică a documentațiilor tehnico-economice aferente proiectelor:

- *Reprezentanți ai Primăriei Municipiului Galați*

  Personalul tehnic din cadrul departamentului responsabil cu desfășurarea activității de transport la nivel urban și din direcții care interacționează cu mobilitatea (Instituția Arhitect – Șef, Direcția Dezvoltare Infrastructură și Lucrări Publice).
  Reprezentanții acestor departamente vor participa la culegerea datelor pentru cuantificarea indicatorilor. De asemenea, vor oferi informații cu privire la stadiile de implementare ale proiectelor și măsurilor la momentul întocmirii rapoartelor de monitorizare.

- *Reprezentanți ai Poliției Municipiului Galați/ Poliției Locale Galați*

  Unul dintre obiectivele specifice ale Strategiei se referă la siguranță și confort crescute pentru deplasările efectuate cu transportul public. Prin participarea activă în cadrul activităților de implementare și monitorizare a Strategiei, reprezentanții Poliției Municipiului Galați / Poliției Locale Galați vor putea indica aspecte care necesită adaptarea soluțiilor tehnice aferente proiectelor/ campaniilor, astfel încât să se atingă un nivel cât mai ridicat de siguranță și securitate pentru călători.

- *Reprezentanți ai operatorilor de transport public (local, județean, feroviar, naval)*

  Operatorul serviciului de transport public local va avea un rol semnificativ în implementarea propunerilor din planul de acțiune. Acesta va furniza informații tehnice și date financiare pentru fundamentarea documentațiilor tehnico-economice și a cererilor de finanțare aferente proiectelor. Ceilalți operatori de transport vor avea un rol esențial în pregătirea și monitorizarea proiectelor care vizează intermodalitatea la nivel local.

- *Reprezentanți ai mediului educațional*

  Reprezentanții unităților de învățământ (elevi, studenți, cadre didactice) vor avea un rol esențial în derularea campaniilor care vor fi derulate în cadrul politicii de marketing.

- *Reprezentanți ai societății civile*

  Vor participa la analizele privind evoluția mobilității în Municipiul Galați.

5. Monitorizarea și evaluarea Strategiei

Componente ale procesului de planificare strategică, monitorizare și evaluarea constau în colectarea şi analiza de informaţii în scopul formulării unor concluzii asupra modului în care anumite intervenţii de politici publice ating obiectivele scontate.

Activitățile de monitorizare și evaluare a Strategiei privind transportul public în Municipiul Galați pentru perioada 2021-2027 sunt corelate cu etapele planificate pentru implementarea Strategiei de dezvoltare teritorială zonală periurbană/ metropolitană privind Zona Urbană Funcţională a municipiului Galați 2021-2027. Astfel, se propune ca rapoartele de evaluare și să se realizeze după următorul plan:

- Evaluarea ex-ante

  În cadrul acestui raport se vor selecta proiectele propuse pentru finanțare pe termen scurt, având în vedere oportunitățile de finanțare disponibile pentru investiții în domeniul mobilității.
- Evaluarea intermediară 1

  Activitatea se va realiza în scopul stabilirii dacă strategia își atinge obiectivele, iar dacă se va găsi necesar, se vor propune modificări ale planului de acțiune, astfel să se obțină maximizarea impactului general al Strategiei. Această evaluare va include analiza complementarității cu alte politici publice la nivel local, județean și regional. Se propune ca această etapă să se realizeze în primul semestru din anul 2023.
- Evaluarea intermediară 2

  Activitatea se va realiza în scopul stabilirii dacă strategia își atinge obiectivele, iar dacă se va găsi necesar, se vor propune modificări ale planului de acțiune, astfel să se obțină maximizarea impactului general al Strategiei. La finalul perioadei de programare se va evalua gradul de îndeplinire a indicatorilor propuși pentru orizontul de timp 2027, iar pe baza informațiilor disponibile privind următorul ciclu financiar multianual al UE se vor propune eventuale modificări ale viziunii și obiectivelor specifice.
- Evaluarea ex-post

  În cadrul acestui raport se va urmări determinarea gradului de utilizarea eficientă a resurselor, analizând în același timp factorii care au contribuit la succesul strategiei punctele slabe, impactul strategiei asupra grupului țintă, precum și gradul de

satisfacere a așteptărilor beneficiarilor direcți și indirecți. Acestă etapă se propune să se realizeze în primul semestru al anului 2028.

Pentru monitorizarea Strategiei se propune urmărirea gradului de îndeplinire a țintelor asociate următorilor indicatori:

Tabelul 5.1. *Indicatori de monitorizare a implementării Strategiei.*

Nr. crt.	Indicator	Valoare de referință, 2021	Valoare țintă, 2027
1.	Areal de operare a serviciului de transport public local	Municipiul Galați	Municipiul Galați și UAT-uri din zona metropolitană
2.	Mijloace de transport ecologice (electrice, electric-hibride, alimentate cu hidrogen/ GNC – autobuze, microbuze, troleibuze, tramvaie eficiente energetic)	45	144
3.	Campanii de informare publica referitoare beneficiile asociate utilizării transportului public	0	5
4.	Depou/ autobază modernizată	0	2
5.	Sistem de prioritizare a circulației tramvaielor	0	1
6.	Terminal intermodal de călători	0	2
7.	Programe de formare profesională a conducătorilor auto în domeniul condusului ecologic	0	1
8.	Parcursul mediu zilnic al autoturismelor	1.190.409	1.377.303 (Valoare de referință 2027 – situația fără proiecte: 1.547.532)
9.	Pasageri transportați în transportul public urban	22,300 mil.	25,029 mil.
10.	Emisii GES provenite din transportul rutier	97,19	109,48 (Valoare de referință 2027 – situația fără proiecte: 124,41)

Pentru evaluarea valorilor indicatorilor de monitorizare se vor utiliza date și informații extrase din: rapoartele de monitorizarea a activității de transport întocmite de autoritatae publică locală, rapoartele anuale de activitate ale operatorilor de transport, documente de implementare a obiectivelor de investiție.

Anexa 1. Raport chestionare

Percepția populației asupra Municipiului Galați a fost conturată pe baza chestionarului aplicat în etapa de realizare a studiilor de fundamentare. Acesta a fost completat de un număr de 2729 cetățeni.

Distribuția pe clase de vârstă a respondenților este prezentată în figura A1.1.

Se observă că cele mai active persoane se încadrează în categoriile 36-45 ani (28%) și <18 ani (24%).

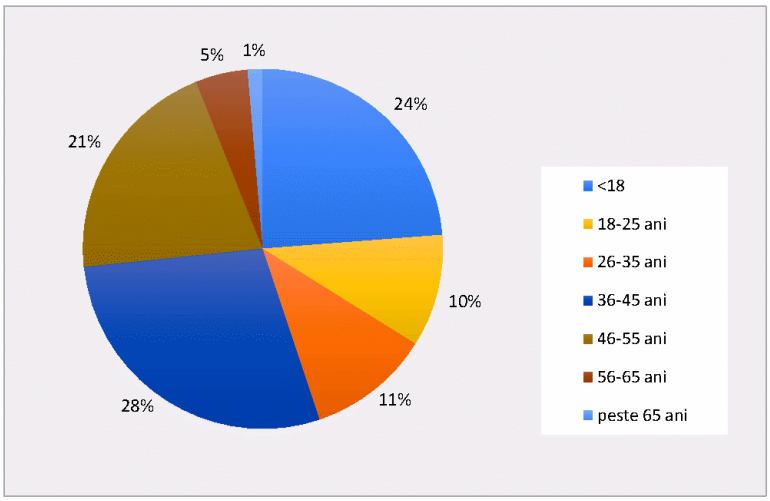


Figura A1.1. *Distribuția pe clase de vârstă.*

Din totalul persoanelor chestionate, majoritatea sunt de gen feminin (figura A1.2).

Răspunsurile referitoare la ultimele studii absolvite au fost încadrate în 4 categorii după cum urmează:

- ☐ nivel primar sau gimnazial
- ☐ nivel liceal
- ☐ nivel universitar
- ☐ nivel post-universitar

Din totalul respondenților, 40% sunt încadrați la nivelul liceal, iar pentru 30% din cazuri nivelul universitar reprezintă ultima formă de învățământ absolvită (figura A1.3).

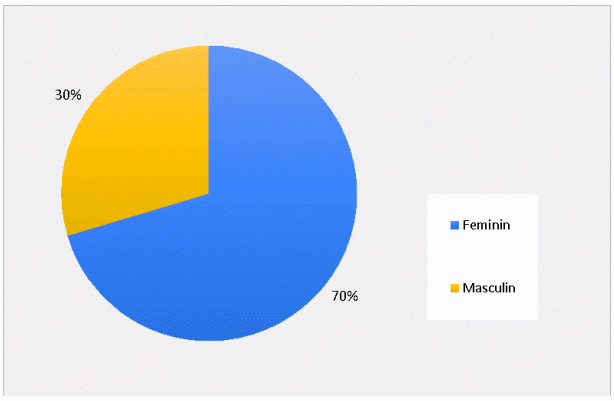


Figura A1.2. *Genul persoanelor respondente.*

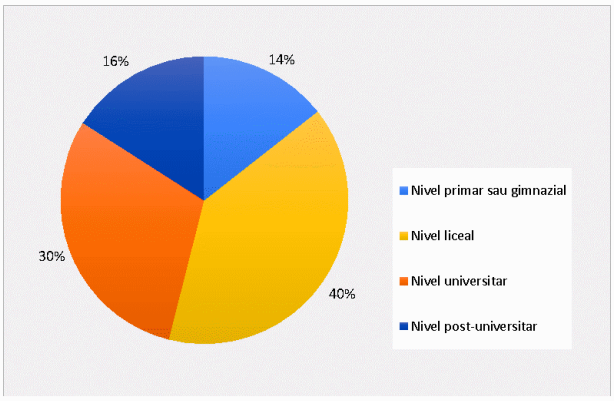


Figura A1.3. *Ultimele studii absolvite.*

În ceea ce privește ocupația respondenților, din eșantionul anchetat aproximativ 53% reprezintă persoane active în câmpul muncii (figura A1.4).

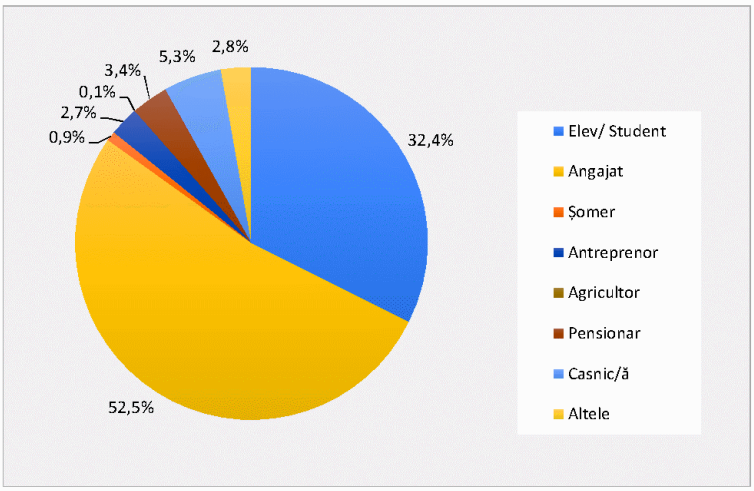


Figura A1.4. *Ocupația persoanelor respondente.*

Solicitarea de a aprecia calitatea și eficiența serviciilor de transport public actuale din Municipiul Galați a arătat că 40% din totalul persoanelor chestionate consideră că sunt destul de mulțumite de aceste aspecte (figura A1.5).

În cadrul chestionarului efectuat s-a solicitat respondenților să estimeze durata deplasării de la reședință până la cea mai apropiată stație de transport public.

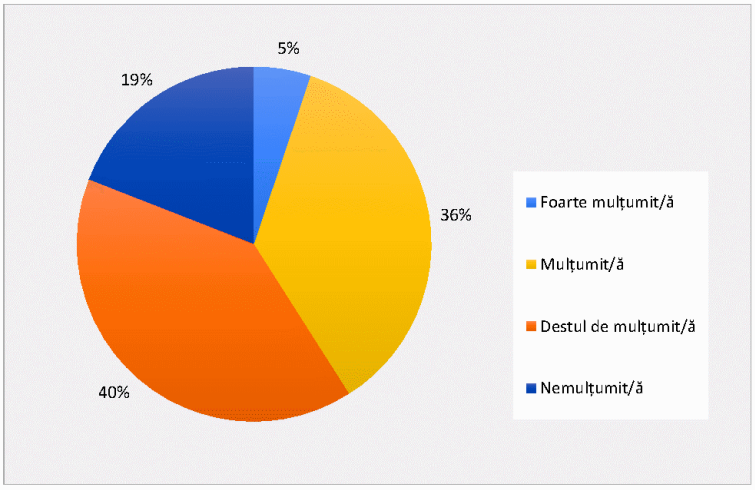


Figura A1.5. *Aprecierea calității și eficienței serviciilor de transport public.*

Valoarea medie rezultată la nivelul întregului eşantion este de 6,6 minute, în timp ce valoarea maximă declarată a fost de 30 minute.

Respondenţii au fost rugaţi să menţioneze cât de des folosesc următoarele mijloace de transport pentru deplasarea în Municipiul Galaţi: autobuz/ troleibuz/ tramvai, autoturism, motocicletă/ scuter, bicicletă/ trotinetă (inclusiv electric) sau taxi.

Din totalul celor anchetaţi, în proporţie de 57% au menţionat că folosesc deseori autobuzul/ troleibuzul/ tramvaiul şi 36% preferă să utilizeze autoturismul ca mijloc de transport. Dintre respondenţi, aproape jumătate (48%) au menţionat că utilizează rareori ca mijloc de transport taxiul, în plus, există două mijloace pe care respondenţii nu le utilizează niciodată, şi anume motocicleta/ scuterul (88%) şi bicicleta/ trotineta (67%) (figurile A1.6-A1.10).

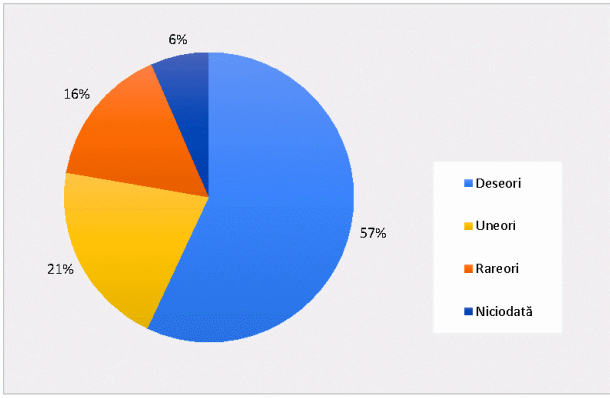


Figura A1.6. *Utilizarea autobuzului/ troleibuzului/ tramvaiului.*

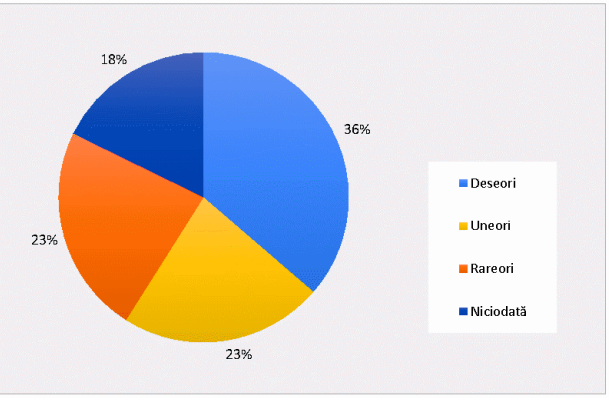


Figura A1.7. *Utilizarea autoturismului.*

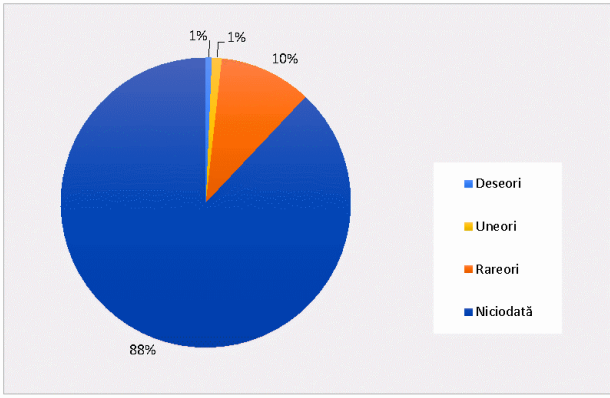


Figura A1.8. *Utilizarea motocicletei/ scuterului*

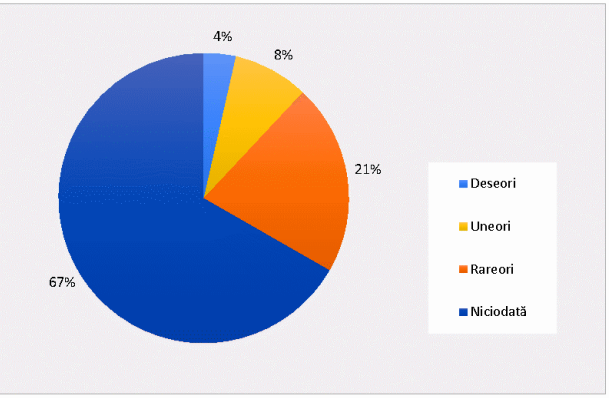


Figura A1.9. *Utilizarea bicicletei/ trotinetei.*

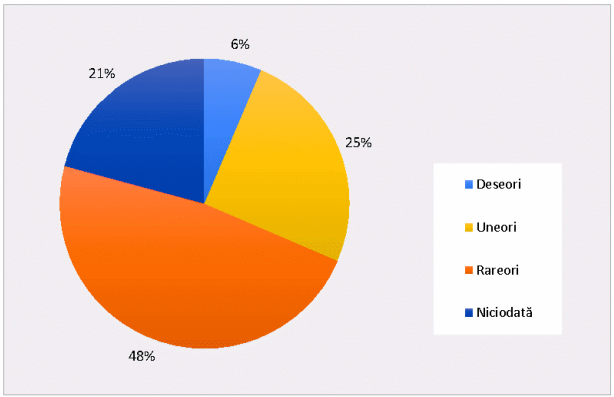


Figura A1.10. *Utilizarea taxiului.*

Întrebați care mijloc de transport consideră că trebuie dezvoltat în mod prioritar, 79% dintre respondenți au considerat că în perspectiva modernizării transportului public autobuzele au prioritate (figura A1.11).

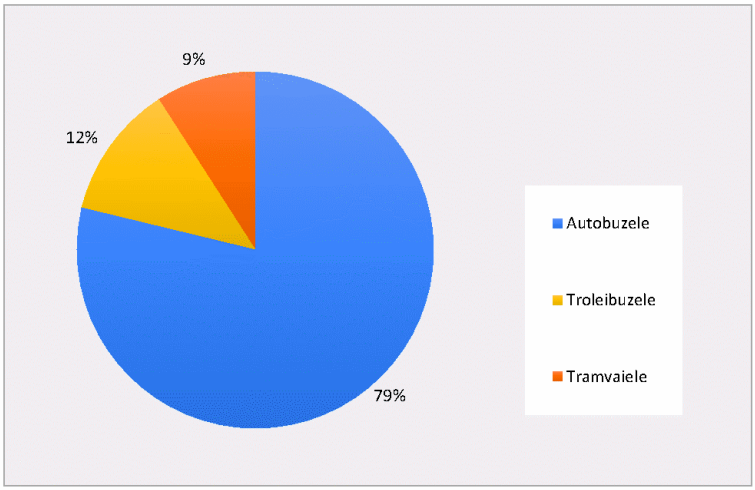


Figura A1.11. *Dezvoltarea în mod prioritar a mijloacelor de transport.*

Persoanelor chestionate li s-a solicitat să menționeze cât de des obișnuiesc să se deplaseze folosind transportul public pentru următoarele scopuri (figurile A1.12 – A1.16):

- serviciu;
- școală/ liceu/ facultate;
- școala/ grădinița copilului/ copiilor (nepoților);
- cumpărături;
- alte deplasări în oraș.

Majoritatea respondenților au declarat că utilizează transportul public deseori către serviciu (34%), către școală/ liceu/ facultate (34%) și pentru alte deplasări în oraș (38%).

Dintre respondenți, 28% au răspuns că se deplasează uneori pentru cumpărături utilizând transportul public și 42% au răspuns că nu este cazul să utilizele mijloacele de transport în comun către școala/ grădinița copilului/ copiilor (nepoților).

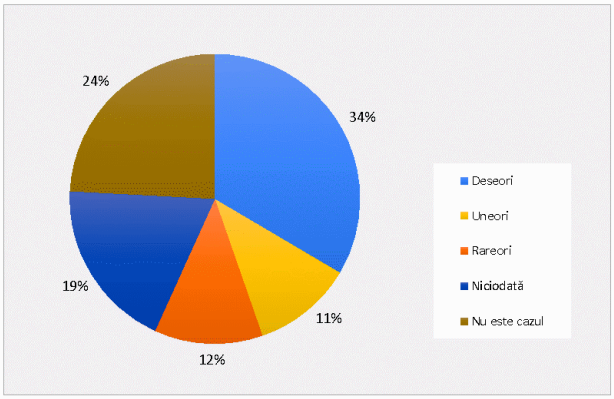


Figura A1.12. *Deplasarea folosind transportul public către serviciu.*

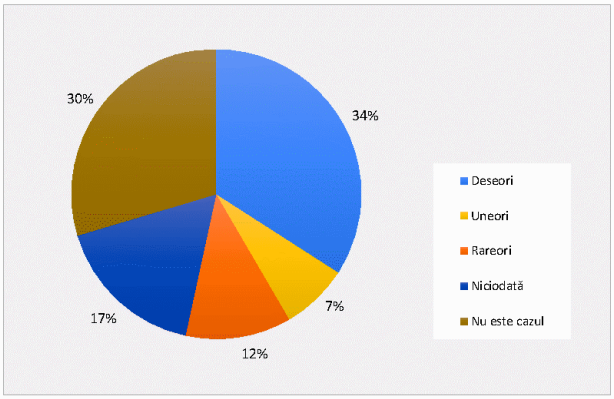


Figura A1.13. *Deplasarea folosind transportul public către școală/ liceu/ facultate.*

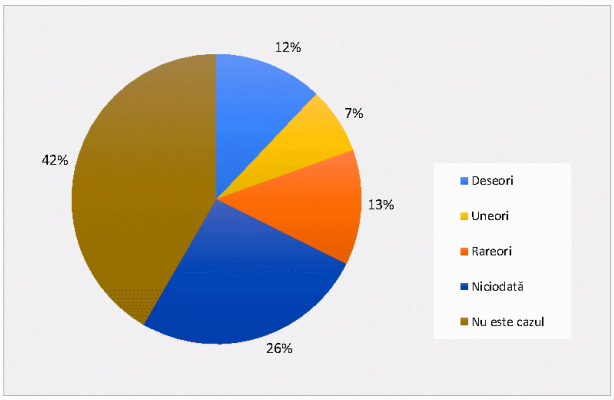


Figura A1.14. *Deplasarea folosind transportul public către școala/ grădinița copilului/ copiilor (nepoților).*

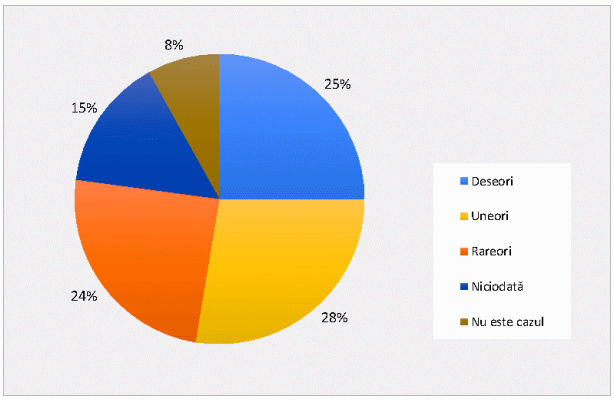


Figura A1.15. *Deplasarea folosind transportul public pentru cumpărături.*

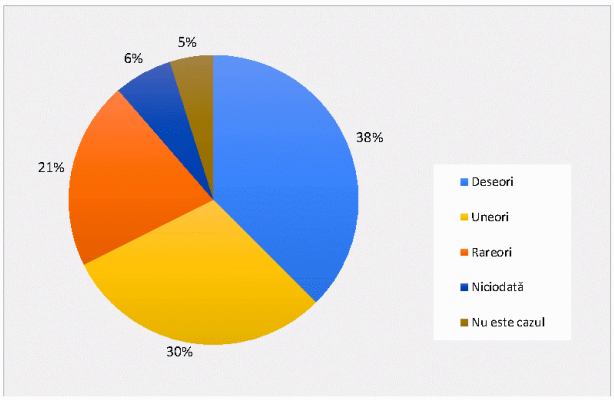


Figura A1.16. *Deplasarea folosind transportul public pentru alte deplasări în oraș.*

În ceea ce privește transportul public, persoanele chestionate au trebuit să evalueze următoarele aspecte: serviciile de transport public local se realizează în condiții de siguranță și de confort, numărul autobuzelor/ troleibuzelor/ tramvaielor care circulă în Municipiul Galați satisface necesarul populației, transportul public a suferit modernizări substanțiale,

transportul public este accesibil din punct de vedere al costului, raportat la veniturile populatiei (figurile A1.17 – A1.20).

Respondenții consideră că unele aspecte trebuie să fie îmbunătățite, de exemplu, în proporție de 54% au menționat că serviciile de transport public local se realizează parțial în condiții de siguranță și control, iar numărul de autobuze/ troileibuze/ tramvaie satisface parțial necesarul populației. Pe de altă parte, persoanele chestionate consideră că transportul public este accesibil din punct de vedere al costului și că în ultimii ani au fost realizate modernizări substanțiale.

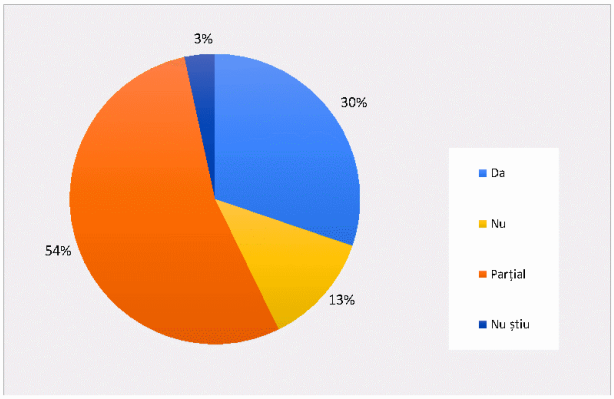


Figura A1.17. *Realizarea serviciilor de transport public local în condiții de siguranță și confort.*

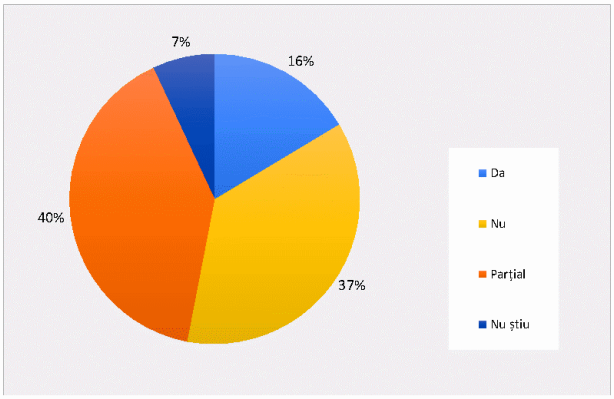


Figura A1.18. *Satisfacerea necesarului de autobuze/ troleibuze/ tramvaie.*

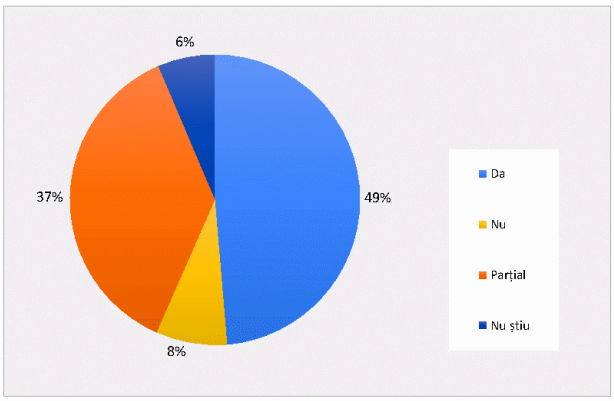


Figura A1.19. *Modernizarea substanțială a transportului public.*

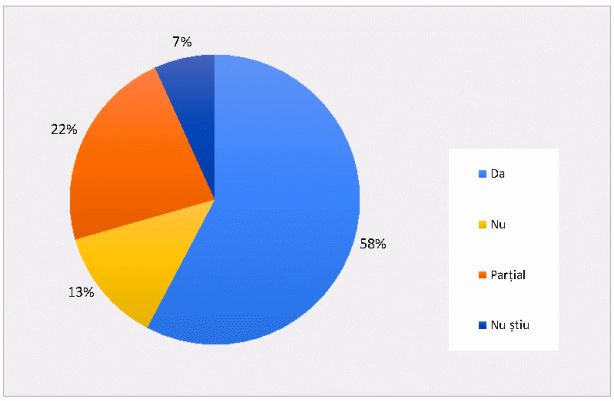


Figura A1.20. *Accesibilitatea transportului public din punct de vedere al costului.*

O altă întrebare adresată cetățenilor a fost legată de aprecierea unor aspecte generale cu privire la transportul public la nivelul Municipiului Galați, și anume: accesibilitatea transportului public, accesibilitatea transportului public pentru persoane cu mobilitate redusă/ dizabilități, frecvența mijloacelor de transport, locurile disponibile în transportul public, durata medie petrecută în mijloace de transport public, facilități: aer condiționat/ încălzire/ curățenie/ preț sau tarife (figurile A1.21 – A1.29).

Se poate observa că toate persoanele chestionate se arată destul de mulțumite de aspectele menționate mai sus, ponderile cele mai mari fiind înregistrate pentru accesibilitatea transportului (60%) și durata medie petrecută în mijloacele de transport (54%).

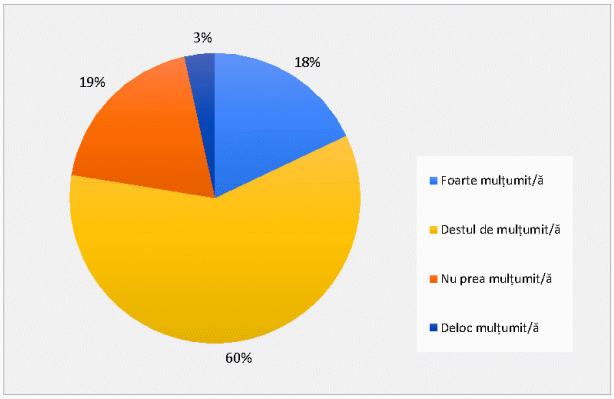


Figura A1.21. *Accesibilitatea transportului public.*

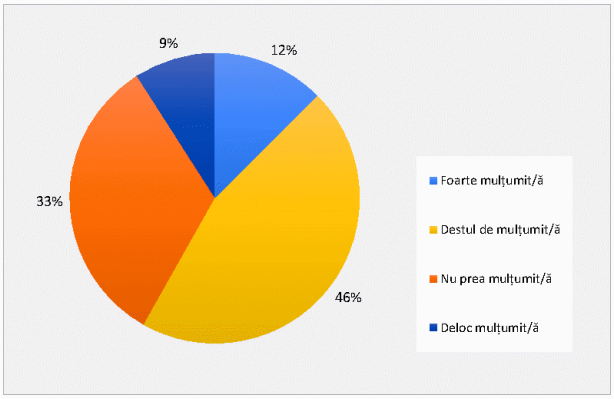


Figura A1.22. *Accesibilitatea transportului public pentru persoanele cu mobilitate redusă/ dizabilități.*

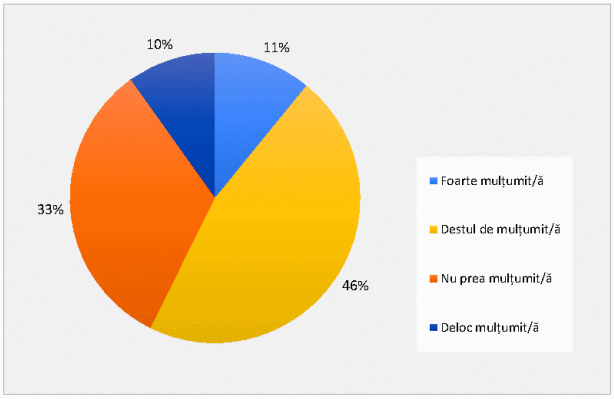


Figura A1.23. *Frecvența mijloacelor de transport.*

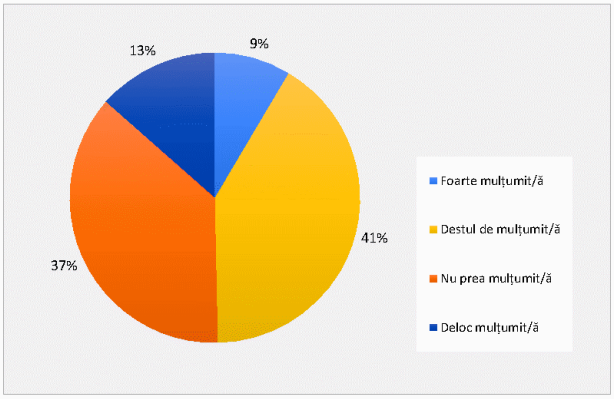


Figura A1.24. *Locurile disponibile în transportul public.*

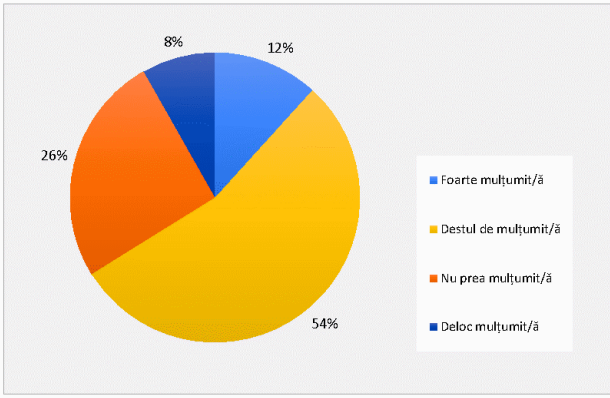


Figura A1.25. *Durata medie petrecută în mijloacele de transport public.*

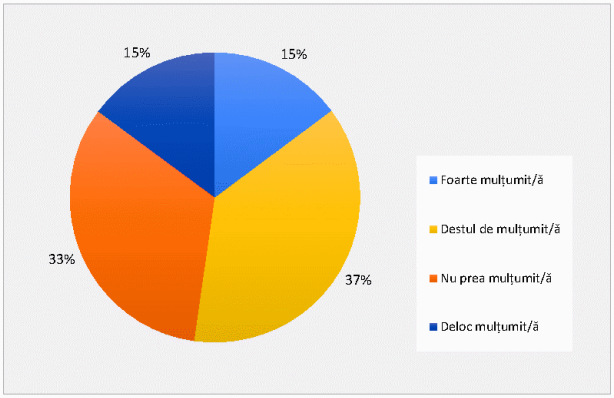


Figura A1.26. *Aerul condiționat din mijloacele de transport.*

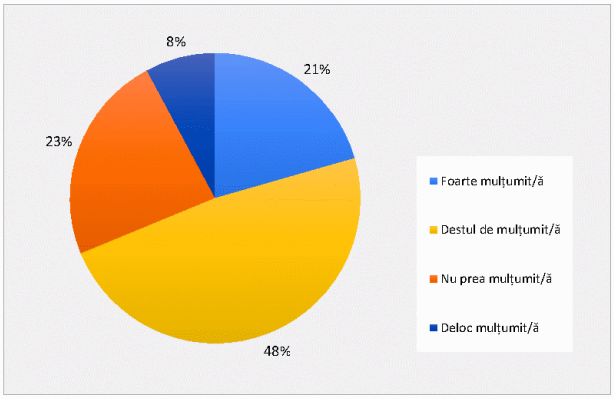


Figura A1.27. *Încălzirea din mijloacele de transport.*

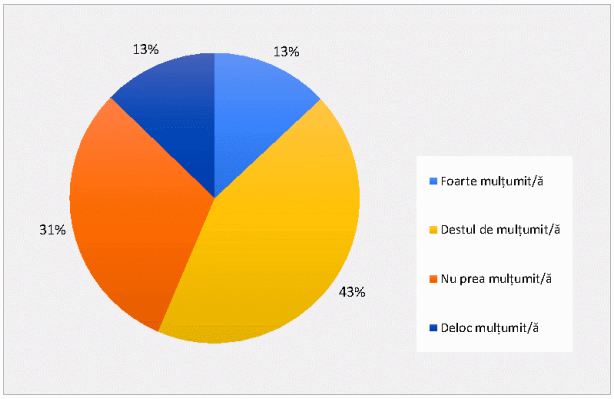


Figura A1.28. *Curățenia din mijloacele de transport.*

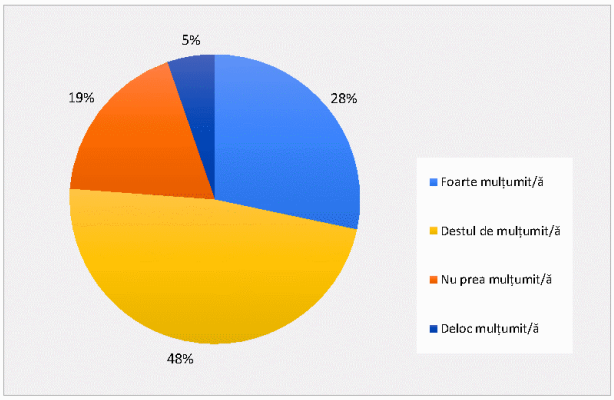


Figura A1.29. *Prețul/ tarifele.*

Întrebați dacă sunt mulțumiti de serviciile de transport persoane sau bunuri în regim de taxi la nivelul Municipiul Galați, majoritatea respondenților au răspuns pozitiv (49%) (figura A1.30). Persoanele chestionate au fost întrebate în ce măsură practică mersul pe bicicletă ca mijloc de transport, mai mult de jumătate dintre acestea au răspuns "niciodată" (67%) (figura A1.31).

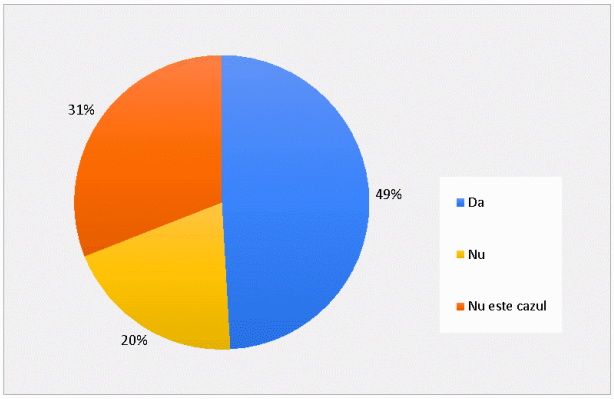


Figura A1.30. *Aprecierea serviciilor de transport persoane sau bunuri în regim de taxi.*

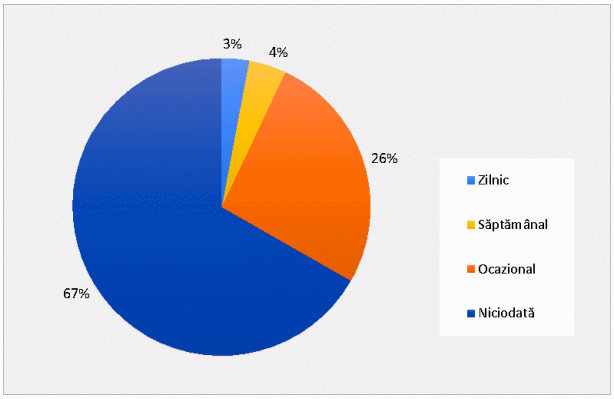


Figura A1.31. *Practicarea mersului pe bicicletă ca mijloc de transport.*

Solicitarea de a preciza dacă sunt dispuși să renunțe la folosirea autovehiculului personal în situația în care transportul public le-ar satisface standardele și nevoile a arătat că 44% din totalul persoanelor chestionate au răspuns afirmativ (figura A1.32).

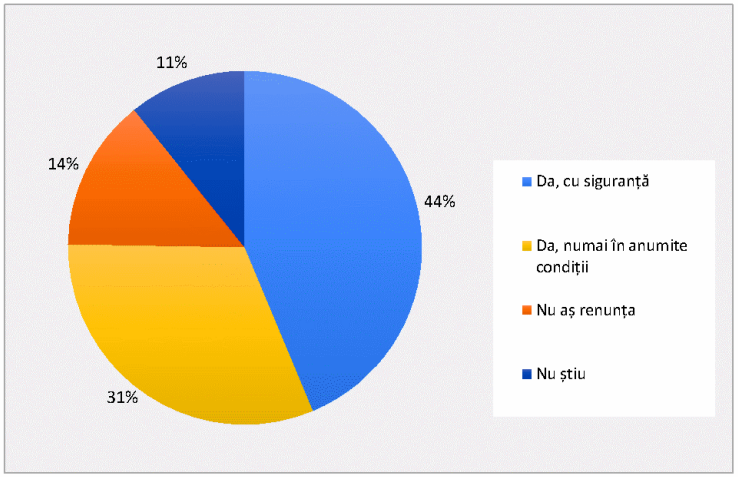


Figura A1.32. *Utilizarea transportului public în schimbul folosirii autovehiculului personal.*

Principalele trei aspecte positive ale transportului public în Municipiul Galați sunt următoarele:

- Existența mijloacelor de transport moderne;
- Curățenia din mijloacele de transport;
- Respectarea programului de circulație.

Principalele trei aspecte deficitare ale transportului public în Municipiul Galați sunt următoarele:

- Aglomerația care se creează în mijloacele de transport;
- Atitudinea și comportamentul necorespunzătoare ale șoferilor;
- Numărul insuficient de mijloace de transport/ locuri insuficiente în mijloacele de transport.

În concordanță cu întrebările anterioare, respondenții au fost chestionați cu privire la cât de des au întâmpinat următoarele situații: mijloacele de transport nu au respectat orarul de plecare de la capăt de linie, mijloacele de transport nu au venit o perioadă lungă de timp/ nu au mai ajuns deloc în stație, mijlocul de transport a rămas blocat în trafic, nu au avut loc în mijlocul de transport și a trebuit să îl aștepte pe următorul, au avut sentimente de nesiguranță în transportul public, au fost hărțuiți în transportul public și/ sau în stațiile de așteptare, au mers fără bilet, au asistat la discuții între pasageri fără bilet și controlori (figurile A1.33 – A1.40).

Din răspunsurile formulate se observă că 36% dintre respondenți au întâmpinat deseori situația de a nu avea loc în mijlocul de transport, fiind nevoiți să-l aștepte următorul. În ceea ce privește hărțuirea în transportul public și/ sau în stațiile de așteptare și deplasarea fără bilet mai mult de jumătate dintre persoanele chestionate au răspuns că nu au întâlnit niciodată aceste situații.

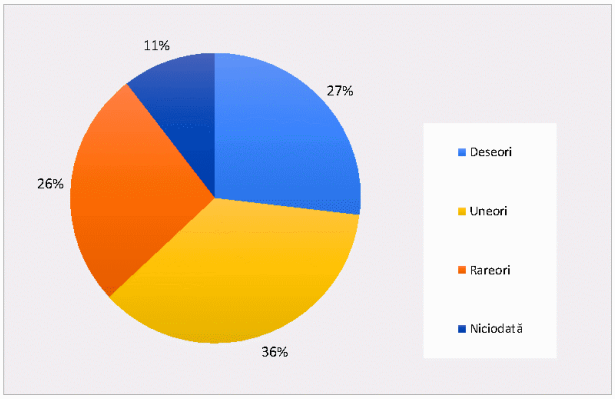


Figura A1.33. *Nerespectarea orarului de plecare de la capăt de linie.*

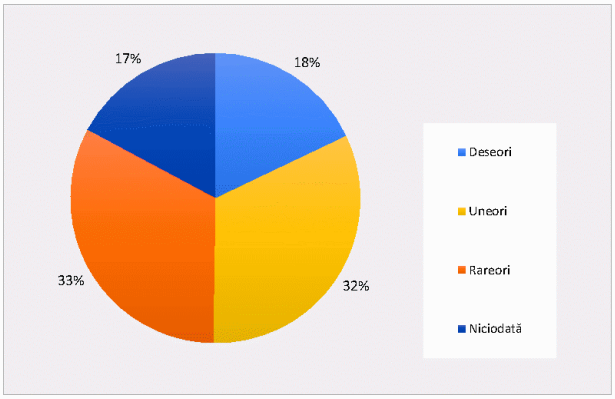


Figura A1.34. *Întârzierea mijloacelor de transport pe o periadă mai lungă/ nu au mai ajuns deloc în stație.*

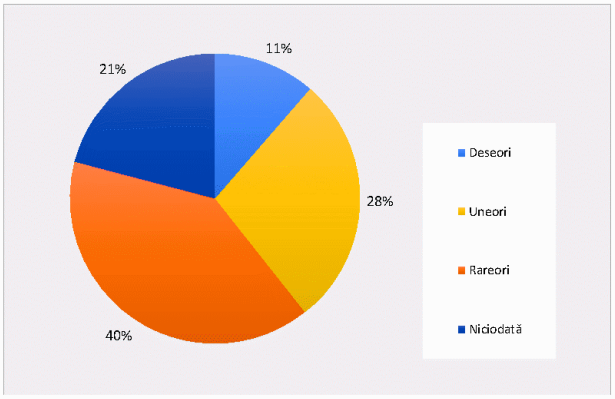


Figura A1.35. *Blocarea în trafic a mijlocului de transport.*

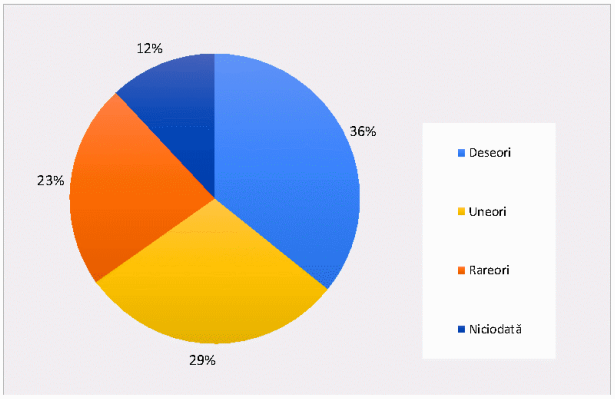


Figura A1.36. *Lipsa spațiului din mijlocul de transport.*

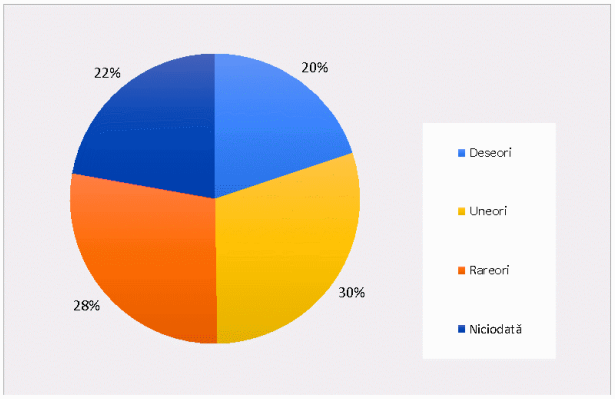


Figura A1.37. *Existența sentimentului de nesiguranță în transportul public.*

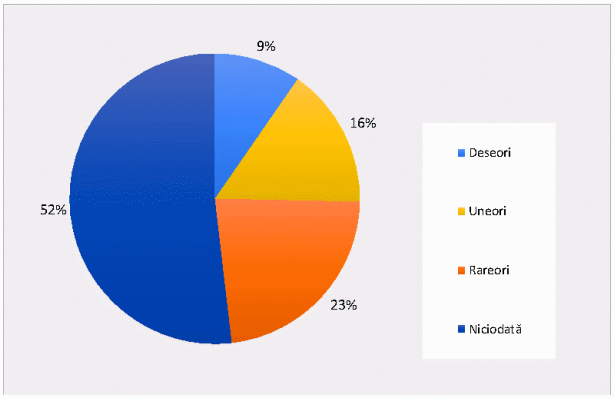


Figura A1.38. *Hărțuirea în transportul public și/ sau în stațiile de așteptare.*

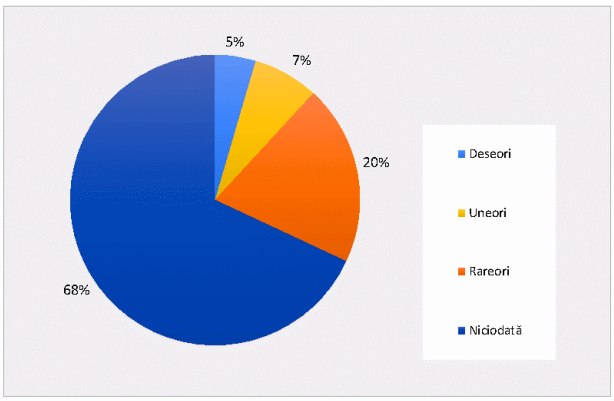


Figura A1.39. *Deplasarea fără bilet.*

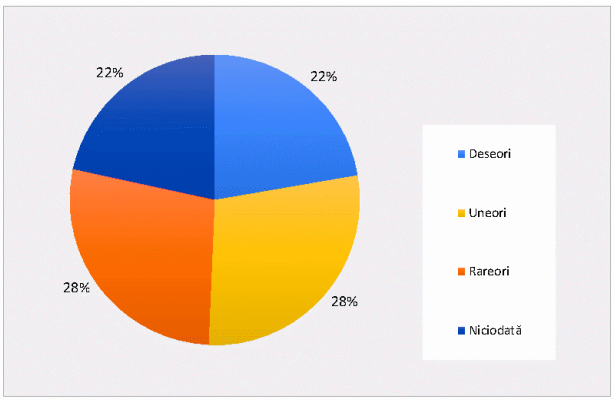


Figura A1.40. *Asistarea la discuții între pasagerii fără bilet și controlori.*

Respondenții au fost rugați să exprime în ce măsură sunt de acord cu anumite situații ținând cont de experiența rezultată din utilizarea transportului public: dacă sunt dispuși să plătească mai mult pe bilet pentru mijloace de transport mai frecvente, să fie introduse benzi speciale pentru transportul public, să fie anunțat timpul de sosire în stație a următorului transport în comun, să fie ridicate autoturismele parcate pe trotuar, să fie taxat accesul autoturismelor în zona centrală a orașului (figurile A1.41-A1.45).

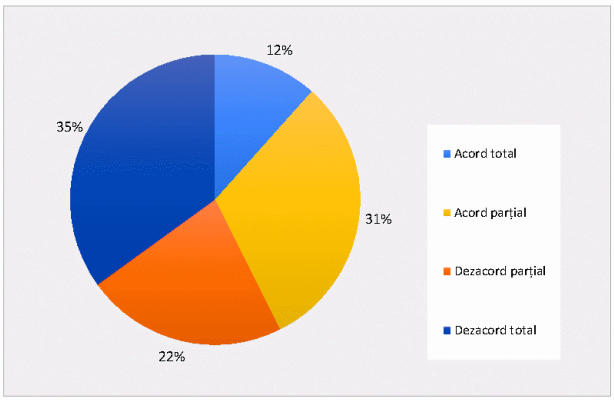


Figura A1.41. *Prețul mai mare al biletului pentru mijloace de transport mai frecvente.*

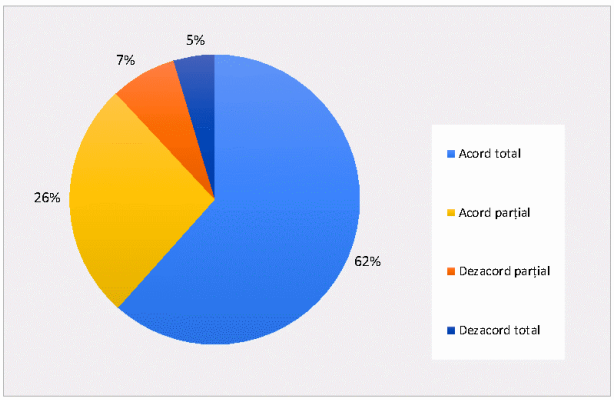


Figura A1.42. *Introducerea de benzi speciale pentru transportul public.*

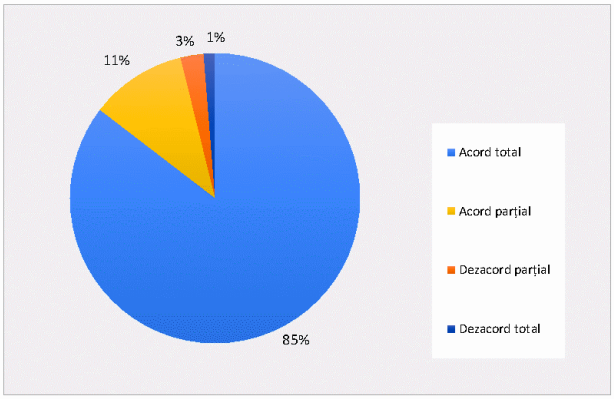


Figura A1.43. *Anunțarea timpului de sosire în stație a următorului transport în comun.*

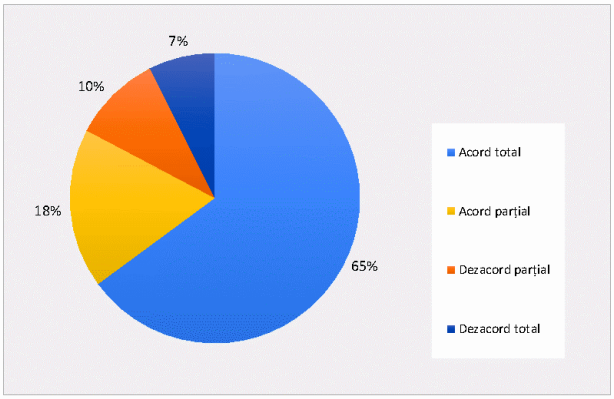


Figura A1.44. *Ridicarea autoturismelor parcate pe trotuar.*

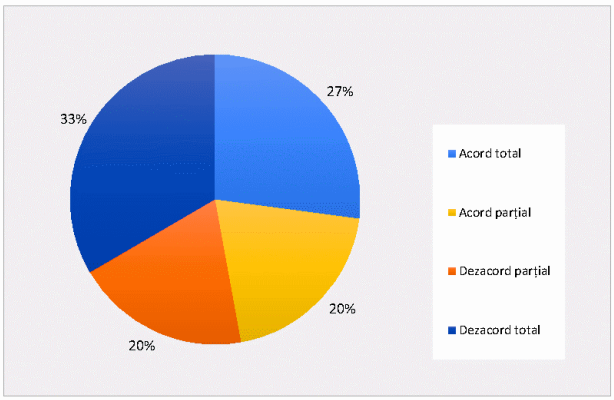


Figura A1.45. *Taxarea accesului autoturismelor în zona centrală a orașului.*

Din analiza răspunsurilor primite reiese că persoanele anchetate își dau acordul în totalitate cu privire la 3 situații, și anume: 85% pentru anunțarea timpului de sosire în stație a următorului mijloc de transport, 65% pentru ridicarea autoturismelor parcare pe trotuar și 62% pentru introducerea de benzi speciale pentru transportul public.

Privind dezacordul total, în proporție de 35%, respondenții nu sunt dispuși să plătească mai mult pe bilet în schimbul unei frecvențe mai ridicate a mijloacelor de transport și 33% nu sunt de acord cu taxarea accesului în zona centrală a orașului.

În ceea ce privește principalele cinci sugestii care pot duce la îmbunătățirea transportului public, cele mai multe persoane chestionate au răspuns următoarele:

- Existența unui număr mai mare de mijloace de transport;
- Soferi mai disciplinați, responsabili și care să aibă un comportament/ limbaj adecvat;
- Îmbunătățirea mijloacelor de transport;
- Introducerea de benzi speciale pentru autobuze;
- Frecvența crescută a mijloacelor de transport.

Anexa 2. Plan de acțiune

PLANUL DE ACȚIUNE
AFERENT STRATEGIEI PRIVIND TRANSPORTUL PUBLIC ÎN MUNICIPIUL GALAȚI PENTRU PERIOADA 2021-2027

Obiectiv specific	Măsură	Proiect	Scurtă descriere	Cost total [EUR]	Perioada de implementare	Surse de finanțare posibile
1. Accesibilitate crescută a sistemului de transport public	1.1. Dezvoltarea serviciului de transport public urban	1.1.1. Actualizarea programului de transport public local din zona urbană în scopul creșterii accesibilității teritoriale	Având în vedere situația actuală, în care se identifică zone urbane slab deservite de rețeaua de transport public, se propune introducerea unor trasee noi, astfel încât noul program de transport să conducă la reducerea disfuncțiilor privind accesibilitatea teritorială. Acestea vor asigura legătura între: Bariera Traian și Piața Energiei (Bariera Traian - B-dul George Coșbuc- Str. Drumul Viilor - B-dul Milcov - Str. Nicolae Mantu - B-dul Siderurgiștilor - Piața Energiei și retur), Micro 19 și Piața Energiei (Micro 19 - Str. Oțelarilor - B-dul Galați - B-dul Dunărea - Drumul de Centură - Str. Siderurgiștilor - Liberti Galați - B-dul Siderurgiștilor - Piața Energiei și retur), Țiglina I și INTFOR (Țiglina I - Str. Saturn - B-dul Marea Unire - Str. Portului - INTFOR și retur).	10.000	2022-2023	Buget local, Alte surse
		1.1.2. Actualizarea programului de transport public local din zona urbană în scopul creșterii capacității de transport	Un serviciu de transport public accesibil implică inclusiv asigurarea echilibrului între cererea și oferta de transport din punct de vedere al distribuție orare. Astfel, pentru creșterea accesibilității serviciului se propune adaptarea permanentă a graficelor de circulației aferente traselor incluse în programul de transport. Totodată, se are în vedere creșterea capacității de circulație prin sporirea frecvenței mijloacelor de transport public. Aplicarea acestei soluții se va realiza etapizat, în funcție de disponibilitatea mijloacelor de transport în parcul circulat al operatorului.	50.000	2023-2027	Buget local, Alte surse
		1.1.3. Dezvoltarea de servicii de transport la cerere de tip MaaS	În scopul creșterii accesibilității și atractivității transportului public, se propune introducerea unor noi servicii de transport la cerere pentru categoriile de utilizatori cu mobilitate redusă de tip MaaS (Mobility as a service). Pentru derularea acestui proiect este necesară dezvoltarea unei platforme informatice în care utilizatorii să își planifice călătoriile între origine și destinație în funcție de propriile nevoi. Prin promovarea acestui tip de serviciu, transportul public din Municipiul Galați se îndreaptă spre paradigma de mobilitate centrată pe utilizator.	50.000	2023-2027	Buget local, POR 2021-2027, Alte surse

Obiectiv specific	Măsură	Proiect	Scurtă descriere	Cost total [EUR]	Perioada de implementare	Surse de finanțare posibile
	1.2. Extinderea rețelei de transport public la nivelul zonei periurbane/ metropolitane	1.2.1. Extinderea rețelei de transport public la nivelul zonei periurbane/ metropolitane - Etapa I	Din analiza cadrului socio-economic și demografic a rezultat faptul că Municipiul Galați împreună cu localitățile situate în imediata vecinătate polarizează locuirea și activitățile economice de la nivelul Zonei Metropolitane Galați. În ultimii 10 ani aceste unități administrativ-teritoriale au înregistrat creșteri ale numărului de locuitori, consolidându-și potențialul pentru deplasările în regim de navetă în scop de a merge la serviciu, activități educaționale, cumpărături ori pentru a rezolva nevoi personale. Totodată, în aceste localități au fost dezvoltate activități industriale sau de servicii, care au condus la creșterea numărului de salariați, generând călătorii pentru acest scop. Astfel, pentru a satisface nevoile de mobilitate, cu impact redus asupra mediului, se impune dezvoltarea serviciului de transport local între Municipiul Galați și unitățile administrativ-teritoriale din zona periurbană. Într-o primă etapă se propune extinderea serviciului în Comuna Vânători. La nivel administrativ au fost demarate acțiunile pentru acest obiectiv, fiind încheiate parteneriate pentru derularea în comun a unor proiecte privind achiziția de mijloace de transport nepoluante.	10.000	2022-2023	Buget local, Alte surse
		1.2.2. Extinderea rețelei de transport public la nivelul zonei periurbane/ metropolitane - Etapa II	Din analiza cadrului socio-economic și demografic a rezultat faptul că Municipiul Galați împreună cu localitățile situate în imediata vecinătate polarizează locuirea și activitățile economice de la nivelul Zonei Metropolitane Galați. În ultimii 10 ani aceste unități administrativ-teritoriale au înregistrat creșteri ale numărului de locuitori, consolidându-și potențialul pentru deplasările în regim de navetă în scop de a merge la serviciu, activități educaționale, cumpărături ori pentru a rezolva nevoi personale. Totodată, în aceste localități au fost dezvoltate activități industriale sau de servicii, care au condus la creșterea numărului de salariați, generând călătorii pentru acest scop. Astfel, pentru a satisface nevoile de mobilitate, cu impact redus asupra mediului, se impune dezvoltarea serviciului de transport local între Municipiul Galați și unitățile administrativ-teritoriale din zona periurbană. În această etapă se propune extinderea serviciului în Comunele Smârdan, Șendreni, Braniștea și Schela prin introducerea de trasee cu originea/ destinația în terminalele de transport public din Municipiul Galați.	30.000	2023-2027	Buget local, POR 2021-2027, Alte surse

Obiectiv specific	Măsură	Proiect	Scurtă descriere	Cost total [EUR]	Perioada de implementare	Surse de finanțare posibile
		1.2.3. Dezvoltarea serviciului de tren metropolitan	În scopul extinderii transportului în comun cu mijloace ecologice se propune dezvoltarea unui serviciu de tren metropolitan în jurul Municipiului Galați pe infrastructura feroviară existentă (grafic cadențat, regim de distanțe scurte - cu stații și puncte de oprire dese, amplasate în special la intersecția cu drumurile principale sau la convergența cu alte mijloace de transport public). Pentru operaționalizarea acestui proiect sunt necesare lucrări de amenajare a stațiilor intermediare și achiziția de mijloace de transport. Studiul privind introducerea trenurilor metropolitane la nivelul municipiilor reședință de județ din România, realizat în cadrul Planului Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030, care a fost elaborat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în anul 2020, indică situarea Municipiului Galați pe locul 10 (34,6 puncte) în lista prioritizată la nivel național, în care se regăsesc 41 de municipii.	30.000.000	2025-2027	Buget local, POT, PNRR, Alte surse
2. Eficiență economică îmbunătățită a serviciului de transport public	2.1. Modernizarea infrastructurii de circulație a mijloacelor de transport	2.1.1. Dezvoltarea urbană a municipiului prin modernizarea infrastructurii transportului public cu tramvaiul, modernizarea depoului de tramvaie nr. 1, a bulevardului Siderurgiștilor, tronson 2 și a strazii Stefan cel Mare - componenta de modernizare a infrastructurii de circulație pentru tramvai	În scopul creșterii vitezei comerciale și îmbunătățirii siguranței circulației se propune modernizarea infrastructurii de circulație pentru tramvai. În complementaritate cu proiecte realizate recent și cu cele care se află în implementare, în această etapă se propune modernizarea sectoarelor reprezentate de B-dul Siderurgiștilor (tronson 2) și Str. Stefan cel Mare. Intervenția se află într-o stare avansată de maturitate, fiind elaborată documentația tehnico-economică, în cadrul proiectului „Sprijin la nivelul Regiunii Sud - Est pentru pregătirea de proiecte finanțate din perioada de programare 2021-2027 pe domeniile: mobilitate urbană, regenerare urbană", pentru care Municipiul Galați a obținut finanțare prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2014-2020.	20.000.000	2022-2027	Buget local, POR 2021-2027, Alte surse
		2.1.2. Modernizarea infrastructurii rutiere utilizate de mijloacele de transport public	În scopul creșterii vitezei comerciale și îmbunătățirii siguranței circulației se propune modernizarea infrastructurii rutiere pe care circulă mijloacele de transport public. În acestă etapă se au în vedere artera reprezentată de Str. Domnească - Str. Prutului, care este utilizată de liniile de transport public ce asigură legătura între carterele orașului și zona istorică, respectiv Piața Gării și Str. Prelungirea Brăilei, sector care alimentează coridorul reprezentat de Str. Brăilei și care asigură	5.500.000	2022-2027	Buget local, POR 2021-2027, Alte surse

Obiectiv specific	Măsură	Proiect	Scurtă descriere	Cost total [EUR]	Perioada de implementare	Surse de finanțare posibile
			conexiunea dintre liniile de autobuz, troleibuz și tramvai, în zona intersecției cu Str. Frunzei.			
		2.1.3. Amenajare de culoare cu benzi dedicate pentru transport public	În scopul prioritizării mijloacelor de transport public în detrimetul transportului cu autovehicule personale, se propune amenajarea de benzi dedicate pe Str. Brăilei (între B-dul Siderurgiștilor și Str. Domnească), sector pe care se concentrează cea mai mare ofertă de transport de la nivelul rețelei. Implementarea proiectului va conduce la creșterea vitezei comerciale a transportului public și implicit la creșterea atractivității pentru acest mod de transport.	4.200.000	2022-2027	Buget local, POR 2021-2027, Alte surse
		2.1.4. Modernizarea punctelor de oprire a mijloacelor de transport	În scopul creșterii vitezei comerciale pentru eficientizarea serviciului și creșterea atractivității acestuia, se propune modernizarea infrastructurii din stații prin realizarea de amenajări specifice (alveole, semnalizare orizontală și verticală), care să conducă la reducerea timpilor de oprire în stații.	500.000	2023-2027	Buget local, Alte surse
	2.2. Modernizarea infrastructurii necesare pentru funcționarea serviciului de transport public	2.2.1. Dezvoltarea urbană a municipiului prin modernizarea infrastructurii transportului public cu tramvaiul, modernizarea depoului de tramvaie nr. 1, a bulevardului Siderurgiștilor, tronson 2 și a strazii Stefan cel Mare - componenta de modernizare a depoului de tramvaie nr. 1	În scopul creșterii eficienței economice a serviciului de transport public, se propune modernizarea infrastructurii de întreținere și reparații pentru tramvaie. Investiția implică modernizarea clădirilor și a căilor de acces pentru tramvaie, respectiv dotarea/echiparea cu utilaje specifice a depoului de tramvaie nr. 1, amplasat pe Str. Siderurgiștilor. Intervenția se află într-o stare avansată de maturitate, fiind elaborată documentația tehnico-economică, în cadrul proiectului „Sprijin la nivelul Regiunii Sud - Est pentru pregătirea de proiecte finanțate din perioada de programare 2021-2027 pe domeniile: mobilitate urbană, regenerare urbană", pentru care Municipiul Galați a obținut finanțare prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2014-2020.	20.000.000	2022-2027	Buget local, POR 2021-2027, Alte surse
		2.2.2. Modernizare autobază	În scopul creșterii eficienței economice a serviciului de transport public, se propune modernizarea infrastructurii de întreținere și reparații pentru autobuze și troleibuze. Proiectul are ca obiectiv modernizarea autobazei pentru mijloacele de transport public amplasată în zona de nord a localității (B-dul George Coșbuc).	20.000.000	2023-2027	Buget local, POR 2021-2027, Alte surse
		2.2.3. Modernizare infrastructură de troleibuz	Proiectul are ca obiectiv modernizarea infrastructurii de troleibuz (stații redresare, fideri alimentare, fir contact, stâlpi, accesorii aprindere etc.) în scopul eficientizării serviciului. Sectoarele propuse sunt: Str Domneasca (Str. Vasile Alecsandri - Str. Brailei), Str. Brăilei (Str.	4.980.000	2023-2027	Buget local, POR 2021-2027, Alte surse

Obiectiv specific	Măsură	Proiect	Scurtă descriere	Cost total [EUR]	Perioada de implementare	Surse de finanțare posibile
			Domnească - Str. Oțelarilor), Str. Oțelarilor (Str. Brăilei - capat traseu), Str. Prelungirea Brăilei (Str. Brăilei - Str. Doctor C-tin Leveditti).			
		2.2.4. Extindere infrastructură de troleibuz	În scopul eficientizării serviciului de transport și reducerii impactului asupra mediului, se propune extinderea infrastructurii necesare pentru circulația troleibuzelor pe următoarele sectoare: Str. Gării (Str. Domnească - Stația CFR Galați), B-dul Dunărea (Str. Brăilei - B-dul Galați), B-dul Galați (B-dul Dunărea - Str. Oțelarilor), Str. Oțelarilor (B-dul Galați - Str. Oțelarilor cap traseu), Str. Prelungirea Traian (B-dul Marea Unire - Str. Brăilei), Str. Traian (Str Brăilei - limita intravilan). Sectoarele propuse formează o rețea complementară celei de transport electric de mare capacitate cu tramvaie.	6.880.000	2023-2027	Buget local, POR 2021-2027, Alte surse
	2.3. Dezvoltarea sistemelor de transport inteligente (ITS)	2.3.1. Extinderea Sistemului Inteligent de Management al Traficului - includerea intersecțiilor aflate pe str. Traian (pe segmentul cuprins între str. Tecuci și str. Cetățianul Ioan)	În scopul creșterii vitezei comerciale și îmbunătățirii eficienței economice a serviciului de transport public local, se propune extinderea sistemului inteligent de management al traficului prin integrarea de noi intersecții aflate pe str. Traian (pe segmentul cuprins între str. Tecuci și str. Cetățianul Ioan). Intervenția constituie un proiect matur pentru care a fost depusă cerere de finanțare în cadrul PNRR - Componenta locală 10.	2.500.000	2022-2024	Buget local, PNRR, Alte surse
		2.3.2. Prioritizarea circulației tramvaielor în municipiul Galați	În scopul creșterii vitezei comerciale și îmbunătățirii eficienței economice a serviciului de transport public local pe traseele de tramvai, se propune modernizarea sistemului inteligent de management al traficului prin integrarea de soluții pentru prioritizarea circulației tramvaielor. Intervenția constituie un proiect matur pentru care a fost depusă cerere de finanțare în cadrul PNRR - Componenta locală 10.	1.250.000	2022-2024	Buget local, PNRR, Alte surse
		2.3.3. Modernizarea și extinderea sistemului de management al parcului de vehicule	În scopul eficientizării serviciului de transport public, se propune modernizarea și extinderea sistemului de management al parcului de vehicule în acord cu dezvoltarea serviciului și cu progresul tehnologic specific domeniului.	500.000	2024-2027	Buget local, POR 2021-2027, Alte surse
		2.3.4. Modernizarea și extinderea sistemului de e-ticketing	În scopul eficientizării serviciului de transport public, se propune modernizarea și extinderea sistemului de e-ticketing în acord cu dezvoltarea teritorială. Implementarea sistemului va facilita orientarea călătorilor către utilizarea serviciilor de transport public, prin ușurarea achiziționării legitimației de călătorie. În plus, acesta va conduce la generarea de instrumente care să	2.000.000	2023-2027	Buget local, POR 2021-2027, Alte surse

Obiectiv specific	Măsură	Proiect	Scurtă descriere	Cost total [EUR]	Perioada de implementare	Surse de finanțare posibile
			asigure informații obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport și fluxurile de călători, în vederea asistării procesului de management decizional cu informații actualizate.			
		2.3.5. Integrarea tarifară a modurilor de transport public	În scopul eficientizării serviciului de transport public, ca urmare a creșterii numărului de utilizatori, se propune implementarea unui sistem de integrare tarifară pentru modurile de transport public care vor opera în Municipiul Galați (transport local, transport județean, transport naval, transport feroviar metropolitan).	500.000	2025-2027	Buget local, POR 2021-2027, Alte surse
	2.4. Dezvoltarea instituțională și îmbunătățirea corporativă a operatorului de transport public	2.4.1. Constituirea unei Asociații de Dezvoltare Comunitară de transport public	În acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului de transport public local, se propune constituirea unei Asociații de Dezvoltare Comunitară de transport public (ADI Transport Public), în scopul înființării, organizării, reglementării, exploatării, monitorizării și gestionarii în comun a serviciului de transport public pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și pentru realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz a sistemelor de utilități publice aferente serviciului.	10.000	2023	Buget local, Alte surse
		2.4.2. Încheierea unui nou contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători	Având în vedere că operarea serviciului de transport public de călători la nivelul ADI Transport Public trebuie să se realizeze în baza unui contract de servicii publice care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370, se propune întocmirea documentațiilor de fundamentare (studiu de oportunitate privind soluția optimă de delegare a serviciului, proiectul contractului de delegare și anexele acestuia) și obținerea avizelor necesare.	50.000	2023	Buget local, Alte surse
		2.4.3. Derularea unor programe de formare profesională a personalului operatorului	În scopul eficientizării activităților de exploatare și creșterii performanțelor manageriale se propune derularea unor programe anuale de formare profesională care să asigure dezvoltarea completă, personalizată a angajaților. Pe lângă subiectele tehnice legate direct de operațiunile de zi cu zi, formarea diferitelor categorii de personal trebuie să abordeze și competențe transversale precum: managementul conflictelor, managementul stresului, comunicare, consiliere / mentorat.	500.000	2023-2027	Buget local, Alte surse

Obiectiv specific	Măsură	Proiect	Scurtă descriere	Cost total [EUR]	Perioada de implementare	Surse de finanțare posibile
		2.4.4. Introducerea unei politici de stimulare și motivare a personalului la nivelul operatorului	În scopul eficientizării și îmbunătățirea calității generale a serviciului, se propune crearea unui sistem de management al performanței, care să includă un set transparent de indicatori de performanță, un plan de carieră și o metodologie pentru progresia pe bază de performanță. Aplicarea unui astfel de sistem implică definirea unui plan de carieră și a unui cadru de competențe prin care sunt stabilite cunoștințele, abilitățile și însușirile necesare pentru ca oamenii să îndeplinească un anumit rol în cadrul organizației. Fiecare rol individual va avea propriul său set de competențe necesare pentru a îndeplini funcția în mod eficient. Implementarea progresiei pe bază de performanță va facilita procesul în care angajații au la dispoziție toate instrumentele și resursele necesare pentru a deveni performanți, oferind astfel o calitate mai înaltă a serviciilor, aspect care ca conduce la îmbunătățirea imaginii și la sporirea veniturile operatorului.	500.000	2023-2027	Buget local, Alte surse
		2.4.5. Realizarea și aplicarea unei politici de marketing pentru transportul public	În scopul creșterii veniturilor aferente operării serviciului de transport public, se propune elaborarea și aplicarea unei politici de marketing, care să includă un plan de acțiune orientat către: (i) îmbunătățirea imaginii companiei în general, (ii) targetarea nevoilor specifice ale fiecărui segment de clienți și (iii) accesarea unor noi segmente de clienți, contribuind în același timp la eforturile naționale de combatere a emisiilor de gaze cu efect de seră. Derularea acțiunilor se va realiza în mod continuu, pe toată durata de implementare a strategiei. În cadrul acțiunilor se vor regăsi inclusiv activități de tip campanii de informare publică referitoare la beneficiile asociate utilizării transportului public.	500.000	2023-2027	Buget local, Alte surse
3. Siguranță și confort crescute pentru deplasările efectuate cu transportul public	3.1. Amenajarea infrastructurii pentru călători și dotarea cu echipamente specifice pentru creșterea siguranței și confortului	3.1.1. Amenajarea stațiilor de transport public pe întreaga rețea de transport public	Propunerea are ca obiectiv amenajarea stațiilor de transport public existe și crearea de noi stații, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public și dotarea cu echipamente "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.).	1.500.000	2023-2027	Buget local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse

Obiectiv specific	Măsură	Proiect	Scurtă descriere	Cost total [EUR]	Perioada de implementare	Surse de finanțare posibile
			Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.			
		3.1.2. Amenajarea de terminale intermodale de călători	Proiectul are ca obiectiv realizarea unor terminale de transport intermodal, de schimb între transportul public local și cel regional/ metropolitan, care asigură preluarea fluxurilor de călători care sosesc în terminal și reîmbarcarea acestora în mijloacele de transport ecologice, în vederea reducerii impactului negativ al propulsiei bazate pe combustibili fosili asupra mediului urban. Într-o primă etapă, se recomandă ca astfel de facilități sa se realizeze la periferia zonei urbane, cu acces din DN 26 (nord) și DN 2B (sud-vest). Se va avea în vedere ca în vecinătatea acestora să se realizeze facilități complementare, precum parcări de tip park&ride și centre de închiriere biciclete, astfel încât să se obțină un număr cât mai mare de călători la transportul public, segment al unui lanț intermodal.	1.500.000	2023-2027	Buget local, POR 2021-2027, Alte surse
	3.2. Creșterea capacității de circulație	3.2.1. Adaptarea programului de circulație	În scopul îmbunătățirii nivelului de confort în mijloacele de transport public, se propune creșterea capacității pe transport pe linii cele mai solicitate, fie prin introducerea în circulație a unor mijloace de transport de capacitate mai mare, fie prin creșterea frecvenței de circulație. Aplicarea acestei soluții se va realiza etapizat, în funcție de disponibilitatea mijloacelor de transport în parcul circulat al operatorului.	50.000	2023-2027	Buget local, Alte surse
	3.3. Dezvoltarea de aplicații informatice pentru utilizatori	3.3.1. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes	În scopul îmbunătățirii nivelului de confort perceput de utilizatori, cu efecte în creșterea accesibilității și atractivității transportului public, se propune dezvoltarea și actualizarea periodică a unei aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes la nivel local.	200.000	2023-2027	Buget local, POR 2021-2027, Alte surse
4. Calitate a mediului urban îmbunătățită	4.1. Utilizarea unui parc de vehicule cu zero emisii	4.1.1. Achiziție de autobuze nepoluante (ce au zero emisii gaze de eșapament) - electrice, 20 buc. de 12 metri și a unui microbuz nepoluant (parteneriat cu UAT Comuna Vânători)	În scopul îmbunătățirii calității aerului în mediul urban se propune intensificarea utilizării modurilor de transport nepoluante. Introducerea în circulație a vehiculelor de transport public electrice va conduce la reducerea impactului asupra mediului. Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule vor crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, aspect care va contribui la îmbunătățirea	14.500.000	2022-2024	Buget local, PNRR, Alte surse

Obiectiv specific	Măsură	Proiect	Scurtă descriere	Cost total [EUR]	Perioada de implementare	Surse de finanțare posibile
			atractivității acestui mod de transport. În acest sens se propune achiziția unui număr de 20 autobuze electrice din categoria 12 metri și a unui microbuz electric, dotate cu stații de încărcare cu energie electrică.. Propunerea va coduce la conformarea cu prevederile documentului Cartea Alba a Transporturilor 2011, care prevede înjumătățirea utilizării autovehiculelor „alimentate în mod convențional" în transportul urban până în anul 2030, respectiv dispariția lor progresivă din orașe până în anul 2050. Intervenția constituie un proiect matur pentru care a fost depusă cerere de finanțare în cadrul PNRR - Componenta locală 10, în parteneriat cu UAT Comuna Vânători.			
		4.1.2. Achiziția a 22 autobuze nepoluante electrice de 10 metri și 2 microbuze nepoluante	În scopul îmbunătățirii calității aerului în mediul urban se propune intensificarea utilizării modurilor de transport nepoluante. Introducerea în circulație a vehiculelor de transport public electrice va conduce la reducerea impactului asupra mediului. Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule vor crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, aspect care va contribui la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport. În acest sens se propune achiziția unui număr de 22 autobuze electrice din categoria 10 metri și a 2 microbuze electrice, dotate cu stații de încărcare cu energie electrică.. Propunerea va conduce la conformarea cu prevederile documentului Cartea Alba a Transporturilor 2011, care prevede înjumătățirea utilizării autovehiculelor „alimentate în mod convențional" în transportul urban până în anul 2030, respectiv dispariția lor progresivă din orașe până în anul 2050. Intervenția constituie un proiect matur pentru care a fost depusă cerere de finanțare în cadrul PNRR - Componenta locală 10, în parteneriat cu UAT Comuna Vânători.	13.000.000	2022-2024	Buget local, PNRR, Alte surse

Obiectiv specific	Măsură	Proiect	Scurtă descriere	Cost total [EUR]	Perioada de implementare	Surse de finanțare posibile
		4.1.3. Achiziția a 10 troleibuze cu emisii zero sau cu baterii și 2 microbuze nepoluante	În scopul îmbunătățirii calității aerului în mediul urban se propune intensificarea utilizării modurilor de transport nepoluante. Introducerea în circulație a vehiculelor de transport public electrice va conduce la reducerea impactului asupra mediului. Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule vor crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, aspect care va contribui la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport. În acest sens se propune achiziția unui număr de 10 troleibuze și a 2 microbuze electrice, dotate cu stații de încărcare cu energie electrică. Propunerea va conduce la conformarea cu prevederile documentului Cartea Alba a Transporturilor 2011, care prevede înjumătățirea utilizării autovehiculelor „alimentate în mod convențional" în transportul urban până în anul 2030, respectiv dispariția lor progresivă din orașe până în anul 2050. Intervenția constituie un proiect matur pentru care a fost depusă cerere de finanțare în cadrul PNRR - Componenta locală 10, în parteneriat cu UAT Comuna Vânători.	6.500.000	2022-2024	Buget local, PNRR, Alte surse
		4.1.4. Achiziția a 10 tramvaie de 18 metri și 2 microbuze nepoluante	În scopul îmbunătățirii calității aerului în mediul urban se propune intensificarea utilizării modurilor de transport nepoluante. Introducerea în circulație a vehiculelor de transport public electrice va conduce la reducerea impactului asupra mediului. Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule vor crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, aspect care va contribui la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport. În acest sens se propune achiziția unui număr de 10 tramvaie din categoria 18 metri și a 2 microbuze electrice, dotate cu stații de încărcare cu energie electrică. Propunerea va conduce la conformarea cu prevederile documentului Cartea Alba a Transporturilor 2011, care prevede înjumătățirea utilizării autovehiculelor „alimentate în mod convențional" în transportul urban până în anul 2030, respectiv dispariția lor progresivă din orașe până în anul 2050. Intervenția constituie un proiect matur pentru care a fost depusă cerere de finanțare în cadrul PNRR - Componenta locală 10, în parteneriat cu UAT Comuna Vânători.	24.000.000	2022-2024	Buget local, PNRR, Alte surse

Obiectiv specific	Măsură	Proiect	Scurtă descriere	Cost total [EUR]	Perioada de implementare	Surse de finanțare posibile
		4.1.5. Achiziția de autobuze și microbuze ecologice pentru transportul periurban/metropolitan	În scopul extinderii operării transportului public în zona periurbană/ metropolitană, se propune achiziționarea de autobuze și microbuze ecologice (electric-hibride, electrice, alimentate cu hidrogen) și infrastructură de încărcare aferentă (după caz, stații de încărcare cu energie electrică sau hidrogen, stație de producere hidrogen).	30.000.000	2023-2027	Buget local, PNRR, POR 2021-2027, AFM, Alte surse
	4.2. Aplicarea de soluții pentru reducerea consumului de energie la nivelul operatorului	4.2.1. Instruirea conducătorilor în domeniul conducului ecologic	În scopul reducerii consumului de energie, se propune formarea profesională a conducătorilor auto în domeniul EcoDriving.	250.000	2023-2027	Buget local, Alte surse
		4.2.2. Soluții de diminuarea consumului de energie în activitățile de întreținere, reparații, exploatare	Pentru reducerea impactului asupra mediului, se propune realizarea de acțiuni care să conducă al reducerea consumului de energie din surse convenționale la nivelul operatorului pentru activitățile de întreținere, reparații, exploatare: instalarea de panouri fotovoltaice pentru producerea de energie verde, modernizarea sistemului de iluminat existent prin achiziționarea și montarea de corpuri de iluminat cu tehnologie LED, achiziționarea de utilaje și echipamente eficiente energetic.	1.000.000	2023-2027	Buget local, Alte surse

PRESEDINTE DE SEDINTA,