

ANEXA nr. 1 la HCL nr. 485 din 13.10.2022 Model F

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Titlu proiect: „Achiziția de vehicule nepoluante necesare îmbunătățirii transportului public de călători în zona Timișoara – Runda 2”

Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local

Apel proiect: I.1 Mobilitate urbană durabilă I.1.1 – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)

➤ Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară “Societatea Metropolitană de Transport Timișoara” (ADI SMTT) a fost constituită în anul 2009 în scopul înființării, organizării, reglementării, exploatării, monitorizării și gestionării în comun a serviciului de transport public local, pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și 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, pe baza strategiei de dezvoltare a Serviciului. Interesul comun ce stă la baza constituirii Asociației de Dezvoltare Intercomunitară este interesul general al locuitorilor de pe raza unităților administrativ-teritoriale membre pentru îmbunătățirea calității Serviciului, în condițiile unor tarife și/sau taxe care să respecte limitele de suportabilitate ale populației și principiul “poluatorul plătește”, atingerea și respectarea standardelor europene privind protecția mediului, precum și creșterea capacității de atragere a fondurilor pentru finanțarea investițiilor necesare în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului. ADI SMTT gestionează, prin gestiune delegată, serviciile de transport public de călători pentru localitățile membre.

Infrastructura rutieră existentă conferă municipiului Timișoara un nivel ridicat de conectivitate interurbană, chiar dacă pe anumite segmente de drum încă pot exista situații de congestie.

Configurația rețelei de drumuri naționale este radială având în centru Municipiul Timișoara, principalul pol de dezvoltare al județului și al regiunii de vest. Rețeaua de drumuri secundare se țese pe suportul drumurilor naționale asigurând relațiile de trafic local către orașele, comunele și satele din județ.

Întrucât Timișoara nu are o centură ocolitoare, cele două drumuri europene străbat municipiul Timișoara și introduc în traficul local disconfort și aglomerări suplimentare prin traficul greu de tranzit, Municipiul Timișoara fiind traversat de două drumuri europene, unul principal E70 Serbia - Moravița - Timișoara – Craiova – București – Giurgiu - Bulgaria și unul secundar E671 Timișoara - Arad.

Conform analizei MPGT (Master Plan General de Transport), problemele sectorului rutier sunt complexe: *întreținerea inadecvată, deficitul de infrastructură, siguranța traficului și guvernanta.*

Sistemul de transport public local și cel metropolitan funcționează în baza contractului de delegare de gestiune nr. 1812/2020, atribuit în conformitate cu Regulamentul CE nr. 1370/2007 către operatorul Societatea de Transport Public Timișoara (STPT).

La sfârșitul anului 2021, parcul auto al RATT se compune din 231 vehicule, astfel:

- 105 autobuze, din care 20 autobuze de capacitate mică;
- 48 troleibuze;
- 71 tramvaie;
- 7 nave de pasageri pentru voiaje de zi.
- 7 nave de pasageri pentru voiaje de zi.

Timișoara deține o rețea dezvoltată de linii de transport în comun, dispunând de trasee care deservește toate cartierele orașului. În oraș transportul în comun se intersectează cu circulația grea, centura ocolitoare nefiind finalizată, ceea ce produce deseori aglomerări de trafic pe porțiuni foarte încărcate și staționări pe trasee, mai ales în centrul orașului. Transportul în comun deservește majoritatea populației, transportul electric fiind majoritar în mod tradițional și concentrat înspre centrul municipiului. Nu există cartiere sau zone de locuințe fără acces la rețeaua de transport public a municipiului, distanța maximă de acces fiind de 1 km.

Lungimea traseelor de transport public urban este de 665,38 km, deservind un total de 46 linii urbane, din care:

- autobuze: 32 linii – 480,55 km
- Troleibuze: 7 linii – 76,16 km
- Tramvaie: 7 linii – 101,47 km
- Vaporetto: 1 traseu – 7,2 km

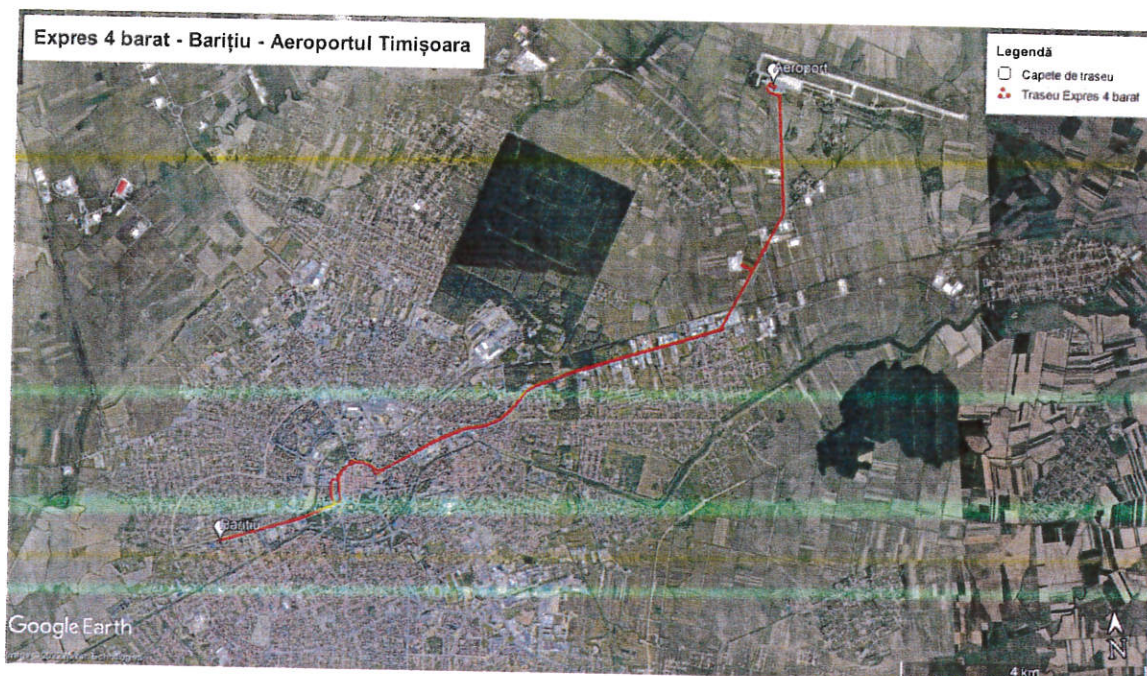
Pentru funcționarea integrată a Timișoarei cu localitățile din jur, pentru asigurarea accesibilității tuturor localităților și creșterea gradului de mobilitate în trafic al cetățenilor, municipiul Timișoara a dezvoltat și dezvoltă în continuare, proiecte de infrastructură în scopul extinderii infrastructurii de transport, a extinderii și modernizării sistemului de transport public în comun către comunele din jur, aflate în expansiune, precum și în scopul îmbunătățirii legăturilor între zonele limitrofe sau defavorizate cu zonele bine dezvoltate.

Astfel, la finele anului 2021, STPT asigură transport metropolitan pe un număr de 21 trasee cu o lungime totală de 871,08 km, din care : au funcționat 19 linii metropolitane de transport cu o lungime a traseelor de 782,58 km care au efectuat 257 curse/zi, respectiv 7.539.837 călători/an, din care:

- troleibuze: 2 trasee/42,45 km/60 curse pe zi;
- autobuze: 19 trasee/828,63 km/235 curse pe zi;

Linia E4 B

- Deservește Municipiul Timișoara și are următorul traseu: Gara de Nord - Bastion – Badea Cârțan – Virgil Economu – Aeroport



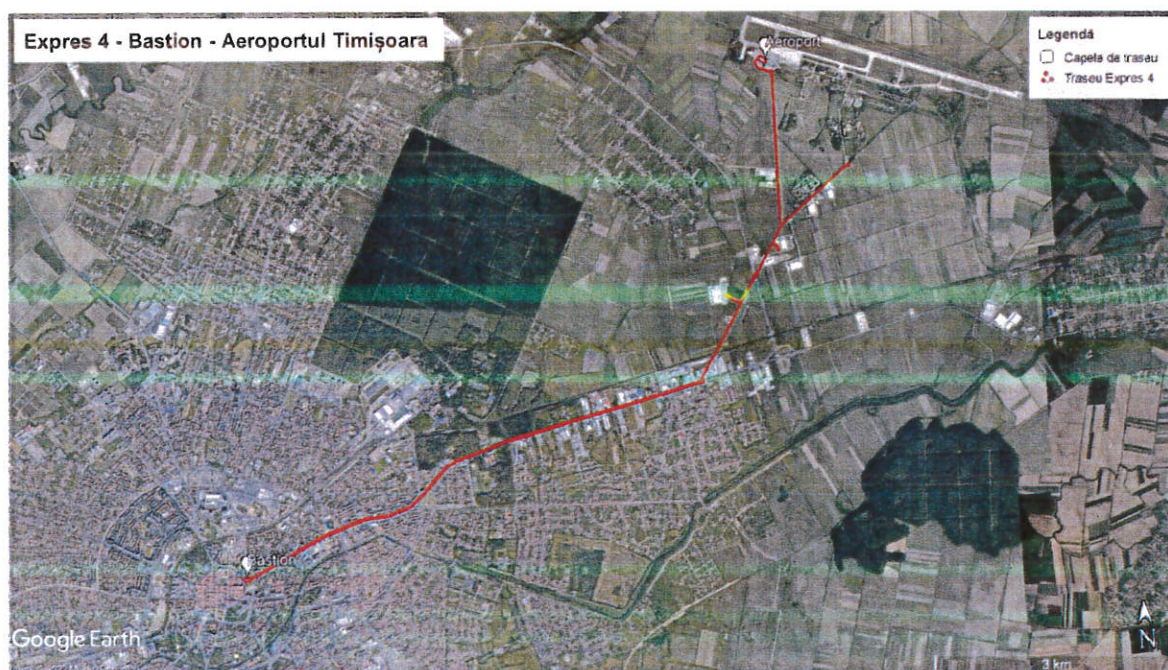
- Numărul de mijloace de transport utilizate atât în zilele lucrătoare cât și în zilele nelucrătoare este de 1 unitate
- Numărul de curse este de 14 în zilele lucrătoare și de 11 în zilele nelucrătoare
- Mijlocul de transport utilizat pe acest traseu este un autobuz scurt cu capacitatea de 106 locuri pe scaune și în picioare, fabricat în anul 2005 cu o normă de poluare Euro 3
- Având în vedere faptul că această linie asigură legătura dintre Aeroportul Internațional „Traian Vuia”, zona centrală a Municipiului Timișoara (Bastion) și Gara de Nord se impune înlocuirea mijlocului de transport existent precum și o creștere a numărului de mijloace de transport de la 1 la 2 în zile lucrătoare și implicit a frecvenței de circulație

Componenta 1 – 30 autobuze electrice 10 m

În vederea înnoirii parcului auto prin achiziția de autobuze electrice, au fost analizate următoarele trasee din aria Municipiului Timișoara precum și cele din zona periurbană: E4, E4 B, L 32, L 33 B, E 6, L 46, E1, E2, E3, E7, E8, L 40, M 22 și M 45.

Linia E4

- Deservește Municipiul Timișoara și are următorul traseu: Bastion – Badea Cârțan – Virgil Economu – Cartier Aeroport – Aeroport



- Numărul de mijloace de transport utilizate atât în zilele lucrătoare cât și în zilele nelucrătoare este de 1 unitate
- Numărul de curse este de 17 atât în zilele lucrătoare cât și în zilele nelucrătoare
- Mijlocul de transport utilizat pe acest traseu este un autobuz scurt cu capacitatea de 106 locuri pe scaune și în picioare, fabricat în anul 2005 cu o normă de poluare Euro 3
- Având în vedere faptul că această linie asigură legătura dintre Aeroportul Internațional „Traian Vuia”, Cartierul Aeroport și zona centrală a Municipiului Timișoara (Bastion) se impune înlocuirea mijlocului de transport existent cu unul nepoluant precum și o creștere a numărului de mijloace de transport de la 1 la 2 în zile lucrătoare și implicit a frecvenței de circulație

[Handwritten signature]

Linia 33 B

- Deservește Municipiul Timișoara și are următorul traseu: Catedrală – Piața Mocioni – Piața Iuliu Maniu – Ovidiu Cotruș – Metro



- Numărul de mijloace de transport utilizate atât în zilele lucrătoare este de 2 unități iar în zilele nelucrătoare este de 1 unitate
- Numărul de curse este de 28 în zilele lucrătoare și de 15 în zilele nelucrătoare
- Mijlocele de transport utilizate pe acest traseu sunt autobuze scurte cu capacitatea de 106 locuri pe scaune și în picioare, fabricat în anul 2005 cu o normă de poluare Euro 3
- Având în vedere faptul că această linie asigură legătura dintre zona Șagului și zona centrală a Municipiului Timișoara se impune înlocuirea mijloacelor de transport precum și o creștere a numărului de mijloace de transport de la 2 la 3 în zile lucrătoare și implicit a frecvenței de circulație. Totodată este necesară o prelungire a traseului în zona de interes (zona industrială) pentru a elimina transbordarea.

Linia 32

- Deservește Municipiul Timișoara și are următorul traseu: Piața Mocioni – Liviu Rebreanu – Chișodei – Bujorilor – Gara de Sud



- Numărul de mijloace de transport utilizate atât în zilele lucrătoare cât și în zilele nelucrătoare este de 1 unitate
- Numărul de curse este de 24 în zilele lucrătoare și de 20 în zilele nelucrătoare
- Mijlocul de transport utilizat pe acest traseu este un autobuz scurt cu capacitatea de 106 locuri pe scaune și în picioare, fabricat în anul 2005 cu o normă de poluare Euro 3
- Având în vedere faptul că această linie asigură legătura dintre zona de sud a Municipiului (zona Steaua) și zona Sinaia se impune înlocuirea mijlocului de transport existent precum și o creștere a numărului de mijloace de transport de la 1 la 2 în zile lucrătoare și implicit a frecvenței de circulație. Totodată este necesară o prelungire a traseului în zona de interes (zona centrală) pentru a elimina transbordarea.

Linia 46

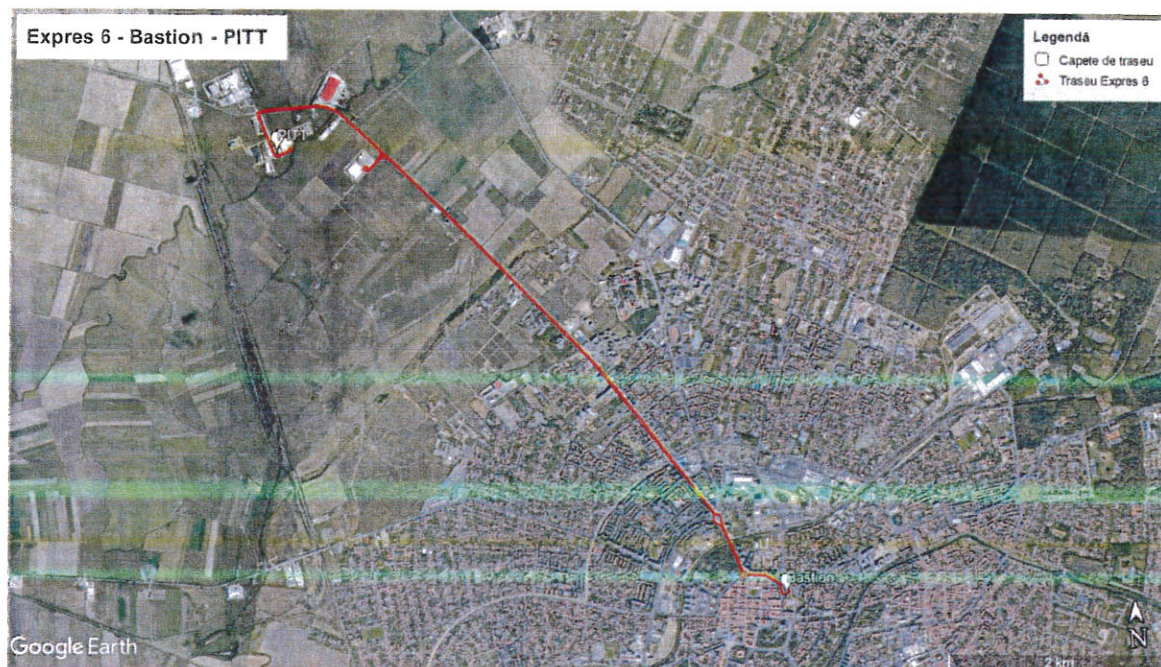
- Deservește Municipiul Timișoara și are următorul traseu: Bastion – Gara de Est – UMT – Muzeul Satului



- Numărul de mijloace de transport utilizate atât în zilele lucrătoare cât și în zilele nelucrătoare este de 1 unitate
- Numărul de curse este de 21 în zilele lucrătoare și de 18 în zilele nelucrătoare
- Mijlocele de transport utilizate pe acest traseu sunt autobuze scurte cu capacitatea de 106 locuri pe scaune și în picioare, fabricat în anul 2005 cu o normă de poluare Euro 3
- Având în vedere faptul că această linie asigură legătura dintre zona UMT și zona centrală a Municipiului Timișoara se impune înlocuirea mijlocului de transport existent precum și a numărului de mijloace de transport de la 1 la 2 în zile lucrătoare și implicit o creștere a frecvenței de circulație.

Linia E6

- Deservește Municipiul Timișoara și are următorul traseu: Bastion – Piața Consiliul Europei – Grigore Alexandrescu – P.I.T.T.

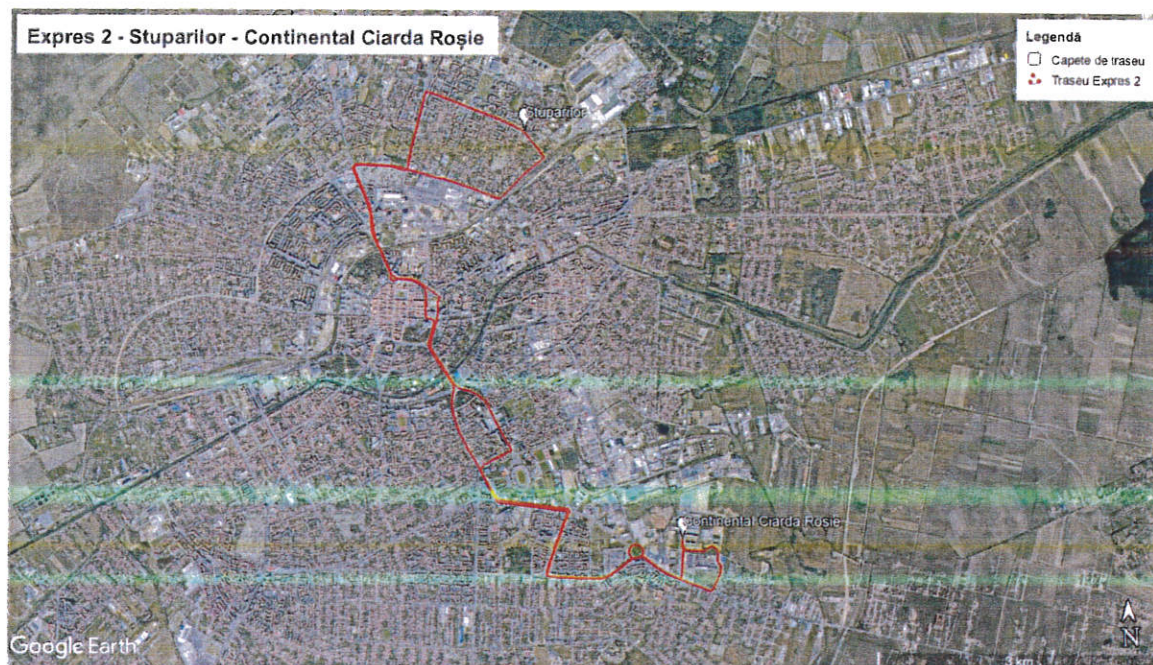


- Numărul de mijloace de transport utilizate atât în zilele lucrătoare cât și în zilele nelucrătoare este de 1 unitate
- Numărul de curse este de 21 în zilele lucrătoare și de 18 în zilele nelucrătoare
- Mijloacele de transport utilizate pe acest traseu sunt autobuze scurte cu capacitatea de 106 locuri pe scaune și în picioare, fabricat în anul 2005 cu o normă de poluare Euro 3
- Având în vedere faptul că această linie asigură legătura dintre zona centrală a Municipiului Timișoara, zona de Nord și o importantă platformă industrială se impune înlocuirea mijlocului de transport existent precum și o creștere a numărului de mijloace de transport de la 1 la 2 în zile lucrătoare și implicit o creștere a frecvenței de circulație.

[Handwritten signature]

Linia E2

- Deservește Municipiul Timișoara și are următorul traseu: Calea Buziașului – Bulevardul Sudului Complexul Studențesc – Divizia 9 Cavalerie – Holdelor



- Numărul de mijloace de transport utilizate atât în zilele lucrătoare este de 5 unități iar în zilele nelucrătoare este de 2 unități
- Numărul de curse este de 51 în zilele lucrătoare și de 31 în zilele nelucrătoare
- Mijlocele de transport utilizate pe acest traseu sunt autobuze scurte cu capacitatea de 106 locuri pe scaune și în picioare, fabricate în anul 2005 cu o normă de poluare Euro 3 și autobuze articulate cu capacitatea de 143 locuri pe scaune și în picioare, fabricate în anul 2010 cu o normă de poluare Euro 4
- Având în vedere faptul că această linie asigură legătura dintre cartierul Buziașului, zona centrală a Municipiului Timișoara și zona de nord se impune suplimentarea numărului de unități de la 5 la 6 în zilele lucrătoare, de la 2 la 3 în zilele nelucrătoare și implicit o creștere a frecvenței de circulație. Pe acest traseu urmând a fi utilizate 5 autobuze articulate și un autobuz scurt în zilele lucrătoare respectiv 2 autobuze articulate și 1 scurt în zilele nelucrătoare.

Linia E1

- Deservește Municipiul Timișoara și are următorul traseu: Calea Șagului – Gara de Nord – Consiliul European – Calea Aradului



- Numărul de mijloace de transport utilizate atât în zilele lucrătoare este de 4 unități iar în zilele nelucrătoare este de 2 unități
- Numărul de curse este de 47 în zilele lucrătoare și de 25 în zilele nelucrătoare
- Mijloacele de transport utilizate pe acest traseu sunt autobuze scurte cu capacitatea de 106 locuri pe scaune și în picioare, fabricate în anul 2005 cu o normă de poluare Euro 3 și autobuze articulate cu capacitatea de 143 locuri pe scaune și în picioare, fabricate în anul 2010 cu o normă de poluare Euro 4
- Având în vedere faptul că această linie asigură legătura dintre zona de sud a Municipiului Timișoara și zona de nord se impune suplimentarea numărului de unități de la 4 la 6 în zilele lucrătoare, de la 2 la 3 în zilele nelucrătoare și implicit o creștere a frecvenței de circulație. Pe acest traseu urmând a fi utilizate 4 autobuze articulate și două autobuze scurte în zilele lucrătoare respectiv 2 autobuze articulate și 1 scurt în zilele nelucrătoare.

9

Linia E7

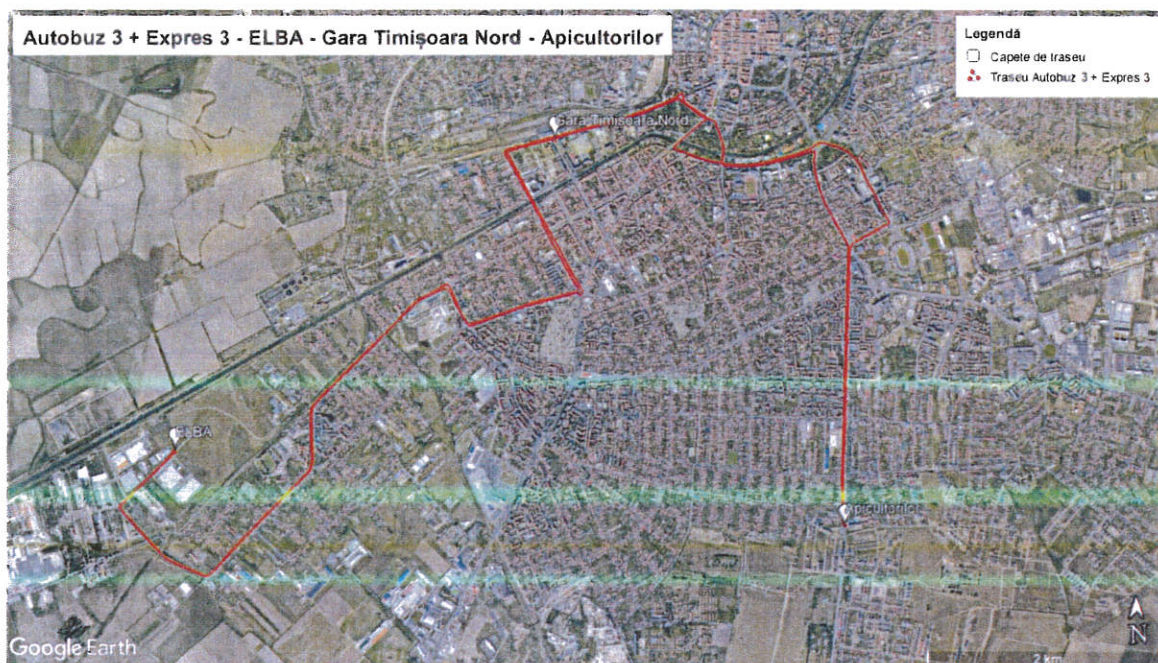
- Deservește Municipiul Timișoara și are următorul traseu: Fabrica de Zahăr – Dâmbovița – Piața Mocioni – UVT – Poșta Mare



- Numărul de mijloace de transport utilizate atât în zilele lucrătoare este de 5 unități iar în zilele nelucrătoare este de 3 unități
- Numărul de curse este de 54 în zilele lucrătoare și de 41 în zilele nelucrătoare
- Mijlocele de transport utilizate pe acest traseu sunt autobuze scurte cu capacitatea de 106 locuri pe scaune și în picioare, fabricate în anul 2005 cu o normă de poluare Euro 3 și autobuze articulate cu capacitatea de 143 locuri pe scaune și în picioare, fabricate în anul 2010 cu o normă de poluare Euro 4
- Având în vedere faptul că această linie asigură legătura dintre cartierul Freidorf, cartierul Dâmbovița și zona centrală a Municipiului Timișoara se impune suplimentarea numărului de unități de la 5 la 6 în zilele lucrătoare, de la 3 la 4 în zilele nelucrătoare și implicit o creștere a frecvenței de circulație. Pe acest traseu urmând a fi utilizate 5 autobuze articulate și un autobuz scurt în zilele lucrătoare, respectiv 3 autobuze articulate și 1 scurt în zilele nelucrătoare.

Linia E3

- Deservește Municipiul Timișoara și are următorul traseu: Apicultorilor – Calea Martirilor - Catedrală – Gara de Nord



- Numărul de mijloace de transport utilizate atât în zilele lucrătoare este de 3 unități iar în zilele nelucrătoare este de 1 unitate
- Numărul de curse este de 26 în zilele lucrătoare și de 9 în zilele nelucrătoare
- Mijlocele de transport utilizate pe acest traseu sunt autobuze scurte cu capacitatea de 106 locuri pe scaune și în picioare, fabricate în anul 2005 cu o normă de poluare Euro 3
- Având în vedere faptul că această linie asigură legătura dintre cartierul Girocului, zona centrală a Municipiului Timișoara și Gara de Nord se impune suplimentarea numărului de unități de la 3 la 5 în zilele lucrătoare, de la 1 la 3 în zilele nelucrătoare și implicit o creștere a frecvenței de circulație. Pe acest traseu urmând a fi utilizate 3 autobuze articulate și două autobuze scurte în zilele lucrătoare respectiv 2 autobuze articulate și 1 scurt în zilele nelucrătoare.

Linia 40

- Deservește Municipiul Timișoara și are următorul traseu: Poșta Mare – Popa Șapcă – Divizia 9 Cavalerie – Stuparilor



- Numărul de mijloace de transport utilizate în zilele lucrătoare este de 4 unități iar în zilele nelucrătoare este de 2 unități
- Numărul de curse este de 81 în zilele lucrătoare și de 62 în zilele nelucrătoare
- Mijlocele de transport utilizate pe acest traseu sunt autobuze scurte cu capacitatea de 106 locuri pe scaune și în picioare, fabricate în anul 2005 cu o normă de poluare Euro 3 și autobuze articulate cu capacitatea de 143 locuri pe scaune și în picioare, fabricate în anul 2010 cu o normă de poluare Euro 4
- Având în vedere faptul că această linie asigură legătura dintre cartierul Lipovei și zona centrală a Municipiului Timișoara se impune suplimentarea numărului de unități de la 4 la 6 în zilele lucrătoare, de la 2 la 4 în zilele nelucrătoare și implicit o creștere a frecvenței de circulație. Pe acest traseu urmând a fi utilizate 4 autobuze articulate și două autobuze scurte în zilele lucrătoare respectiv 2 autobuze articulate și două scurte în zilele nelucrătoare

Linia E8

- Deservește Municipiul Timișoara și are următorul traseu: Calea Șagului – Dâmbovița – Piața Bălcescu - UVT - Albăstrelelor – Plopi



- Numărul de mijloace de transport utilizate în zilele lucrătoare este de 4 unități iar în zilele nelucrătoare este de 3 unități
- Numărul de curse este de 47 în zilele lucrătoare și de 34 în zilele nelucrătoare
- Mijlocele de transport utilizate pe acest traseu sunt autobuze scurte cu capacitatea de 106 locuri pe scaune și în picioare, fabricate în anul 2005 cu o normă de poluare Euro 3
- Având în vedere faptul că această linie asigură legătura dintre cartierul Șagului, cartierul Plopi și zona centrală a Municipiului Timișoara se impune suplimentarea numărului de unități de la 4 la 6 în zilele lucrătoare și implicit o creștere a frecvenței de circulație. Pe acest traseu urmând a fi utilizate 6 autobuze scurte în zilele lucrătoare respectiv 3 autobuze scurte în zilele nelucrătoare

Linia M 22 C

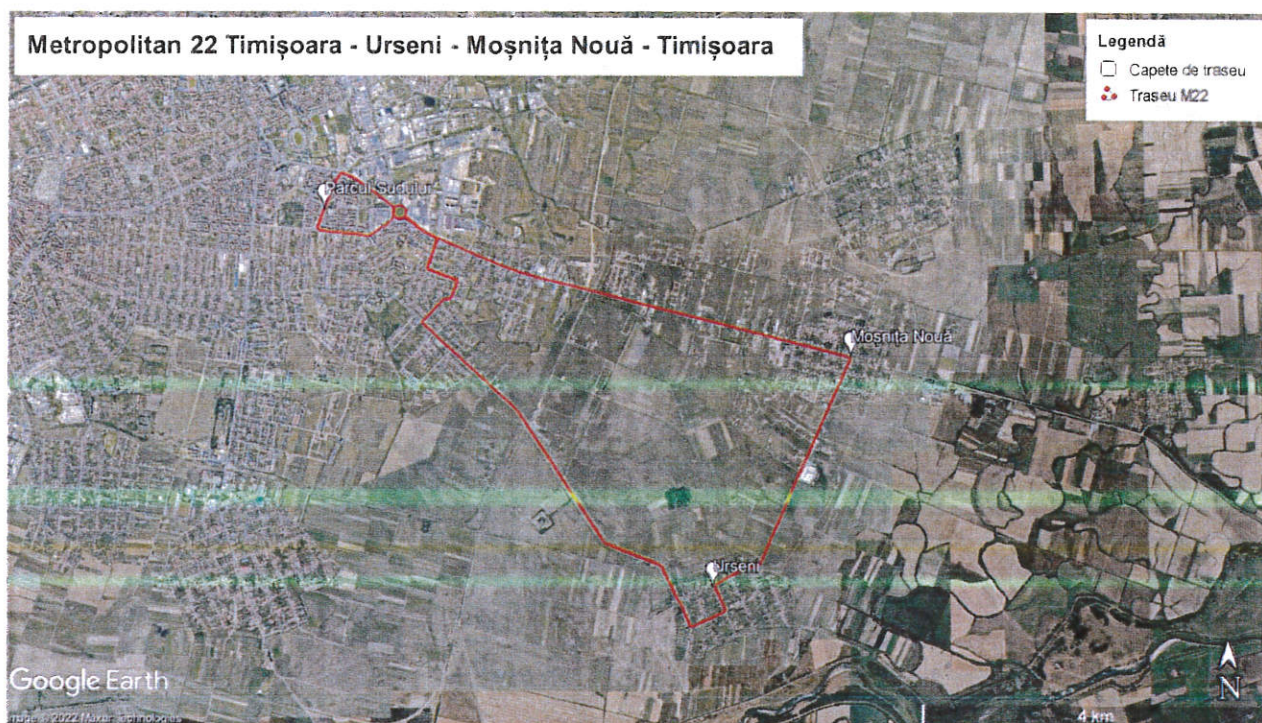
- Deservește Municipiul Timișoara și comuna Moșnița Nouă (sat Albina) cu următorul traseu:
B-dul Sudului – Electrotimiș – Moșnița Nouă – Albina



- Numărul de mijloace de transport utilizate atât în zilele lucrătoare cât și în zilele nelucrătoare este de 1 unitate
- Numărul de curse este de 10 în zilele lucrătoare și de 8 în zilele nelucrătoare
- Mijlocul de transport utilizat pe acest traseu este un autobuz scurt cu capacitatea de 106 locuri pe scaune și în picioare, fabricat în anul 2005 cu o normă de poluare Euro 3
- Având în vedere faptul că această linie asigură legătura dintre UAT Moșnița Nouă (sat Albina) – Moșnița Nouă și Municipiul Timișoara se impune înlocuirea mijlocului de transport existent cu un altul nepoluant de capacitate similară.

Linia M 22 B

- Deservește Municipiul Timișoara și comuna Moșnița Nouă (sat Urseni) cu următorul traseu:
B-dul Sudului – Electrotimiș – Rudicica – Urseni – Moșnița Nouă

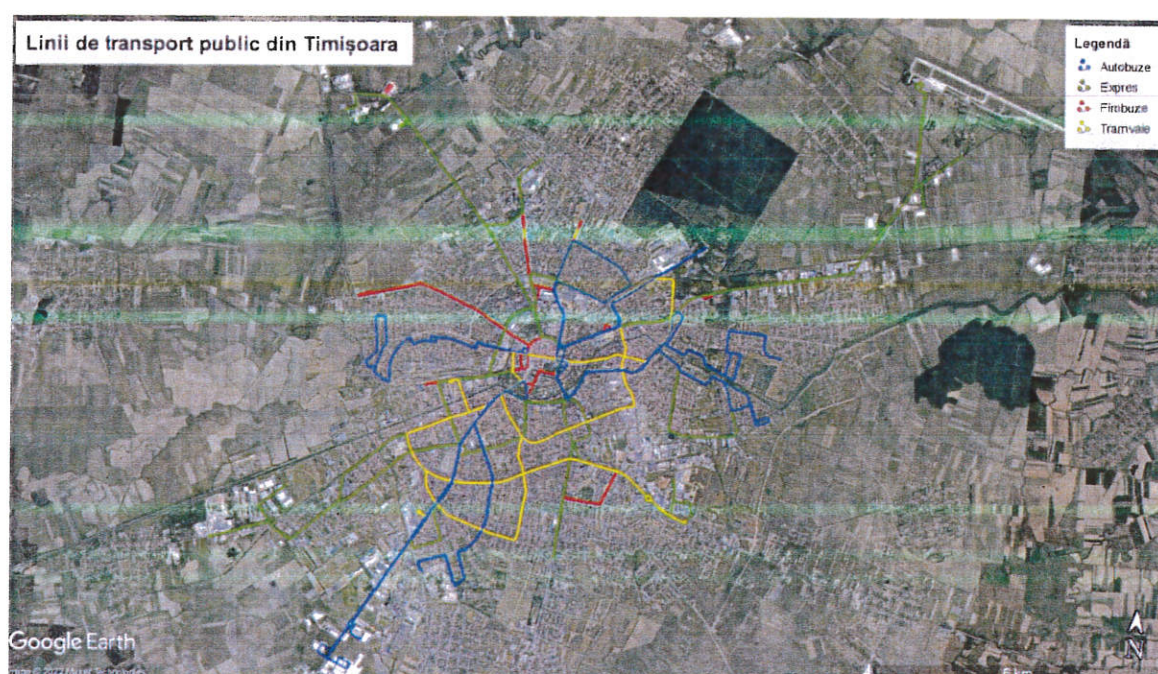


- Numărul de mijloace de transport utilizate în zilele lucrătoare este de 1 unitate
- Numărul de curse este de 16 în zilele lucrătoare și de 8 în zilele nelucrătoare
- Mijlocul de transport utilizat pe acest traseu este un autobuz scurt cu capacitatea de 106 locuri pe scaune și în picioare, fabricat în anul 2005 cu o normă de poluare Euro 3
- Având în vedere faptul că această linie asigură legătura dintre UAT Moșnița Nouă (sat Urseni), Calea Urseni și Municipiul Timișoara se impune înlocuirea mijlocului de transport existent cu un altul nepoluant de capacitate similară.

Componenta 2 – 17 tramvaie

Timișoara deține o rețea dezvoltată de linii de transport în comun, dispunând de trasee care deservesc toate cartierele orașului. Timișoara are a treia rețea de tramvai ca lungime din țară, după cele din București și Arad.

Transportul în comun deservește majoritatea populației, transportul electric fiind majoritar, în mod tradițional, și concentrat înspre centrul municipiului. Majoritatea liniilor de transport în comun fac legătura între cartierele Timișoarei și centrul orașului. Nu există cartiere sau zone de locuințe fără acces la rețeaua de transport public a municipiului, distanța maximă de acces fiind de aproximativ 1 km.



Transportul public este la concurență cu autoturismele private, care reușesc să ofere deplasare aproape până în punctul de destinație pentru majoritatea călătorilor, singurele limitări ținând de locurile de parcare.

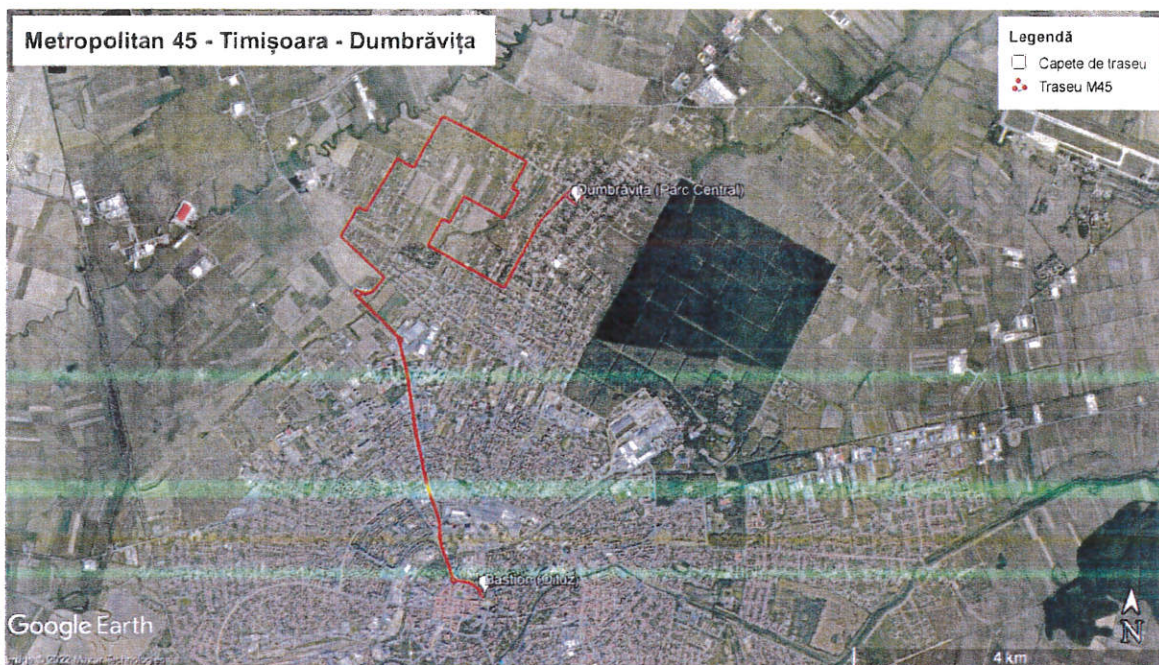
Tramvaiele și troleibuzele sunt bine utilizate și este evident că orașul a evoluat profitând de mobilitatea pe care o oferă acestea.

Societatea de Transport Public Timișoara este operatorul de transport public pentru municipiul Timișoara, operând curse cu tramvaie, troleibuze, autobuze și naval pe raza orașului, dar și pe 20 rute care deservesc comunele din Asociația Metropolitană de Transport.

Rețeaua de transport cu tramvaiul:

Linia M 45

- Deservește Municipiul Timișoara și comuna Dumbrăvița cu următorul traseu: Bastion – Consiliul Europei – Institutul Agronomic – IKEA – Parc Central (comuna Dumbrăvița)



- Numărul de mijloace de transport utilizate în zilele lucrătoare este de 1 unitate
- Numărul de curse este de 12 în zilele lucrătoare și de 7 în zilele nelucrătoare
- Mijlocul de transport utilizat pe acest traseu este un minibuz cu capacitatea de 41 locuri pe scaune și în picioare, fabricat în anul 2017 cu o normă de poluare Euro 5
- Având în vedere faptul că această linie asigură legătura dintre UAT Dumbrăvița, nordul Municipiului Timișoara (zonă aflată într-o continuă dezvoltare) și zona centrală a Municipiului Timișoara se impune suplimentarea/înlocuirea mijlocului de transport existent cu un altul nepoluant de o mai mare capacitate.

[Handwritten signature]

- 10 tramvaie planificate conform programelor de mentenanță, respectiv imobilizate ca urmare a lucrărilor accidentale și a incidentelor de circulație.

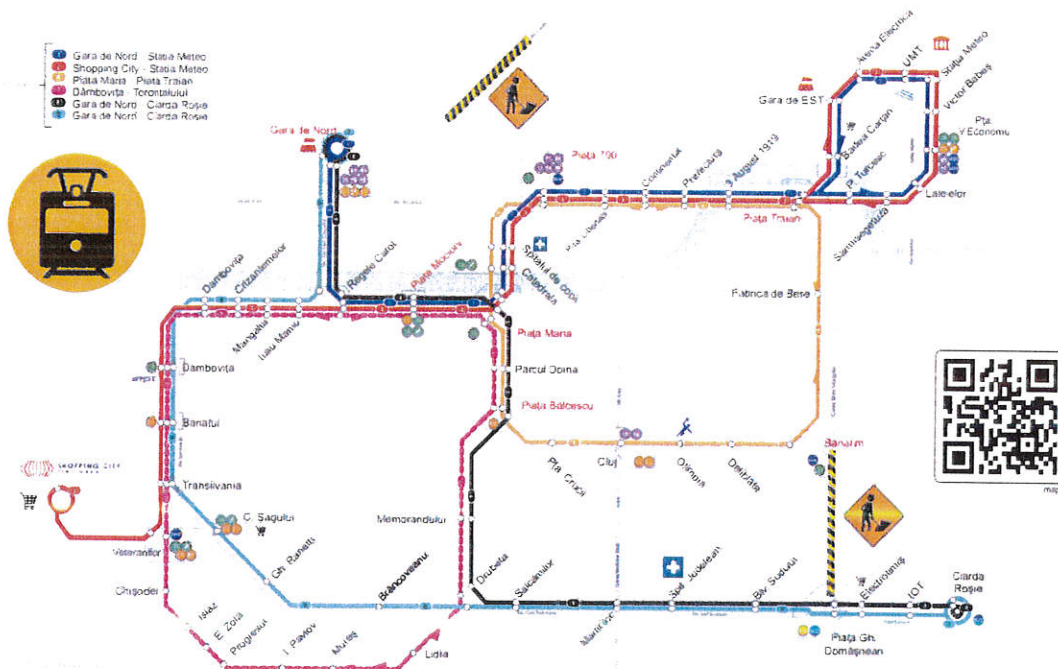
Rezultă, astfel, un coeficient de stare tehnică a parcului, planificat a se realiza, de cel puțin 85%, mult mai mare față de cel existent, de aproximativ 50%.

Necesarul de tramvaie pentru a opera traseele din municipiul Timișoara este următorul:

Linie	Traseu	Lungime traseu (km)	Număr de tramvaie necesare pe traseu
1	Gara de Nord – Pădurea Verde	14,665	5
2	Bd.Dâmbovița – Pădurea Verde	15,855	5
3	Gara de Est - Freidorf	24,400	7
4	Cl.Torontalului – Ciarda Roșie	17,552	7
5	Ronaț – Pădurea Verde	15,594	4
6a	P-ța Sf.Maria – Banatim - P-ța Traian	7,696	2
6b	P-ța Sf.Maria – P-ța Bălcescu - P-ța Traian	7,724	2
7	Bd.Dâmbovița – Cl.Torontalului	20,365	5
8	Gara de Nord - AEM	13,729	7
9	AEM – Gara de Nord	16,02	5
10	AEM – Cl.Torontalului	17,842	6
TOTAL			55

Pentru asigurarea parcului necesar de 70 de tramvaie, Municipiul Timișoara a încheiat un acord-cadru pe 4 ani (2015-2019) pentru modernizarea a 30 de tramvaie de tipul GT4d, rezultând tramvaiele Armonia.

Înnoirea flotei de tramvaie este prognozată în mai multe etape, în funcție de resursele financiare disponibile. Prin implementarea Componentei 2 a proiectului „Achiziția de vehicule nepoluante necesare îmbunătățirii transportului public de călători în zona Timișoara” (achiziția a 17 tramvaie noi), pentru care se solicită finanțare prin PNRR, Componenta 10 Fond local, 11.1 se completează proiectul „Înnoirea flotei de tramvaie”, pentru finanțarea căruia au fost accesate fonduri nerambursabile prin POR 2014-2020 (etapele 1,2 și 3) și pentru finalizarea căruia mai sunt necesare 17 tramvaie care să completeze parcul existent.



În municipiul Timișoara transportul public cu tramvaiul se realizează pe 9 linii comerciale, ale căror trasee au lungimea totală de 142,02 km, viteza medie de exploatare fiind de 14,61 km/h, iar cu tramvaiul se asigură 53,29% din totalul călătorilor transportați. Parcul de tramvaie în circulație al Societății de Transport Public Timișoara este alcătuit din 71 de tramvaie, din care 30 sunt tramvaie modernizate - Armonia. Durata de serviciu a restului flotei de tramvaie este depășită, iar STP Timișoara are mari dificultăți în asigurarea mentenanței acestora din lipsă de piese de schimb și subansamble necesare reparațiilor pentru a asigura siguranța în exploatarea tehnică și comercială a tramvaielor. De asemenea, tramvaiele second-hand aflate în exploatare nu asigură confortul și siguranța călătorilor și nici egalitatea de șanse în ceea ce privește utilizarea serviciului de transport public de persoane. Nu este asigurată accesibilitatea persoanelor cu dizabilități locomotorii și a cărucioarelor pentru copii, înălțimea podelei tramvaielor vechi, inclusiv Armonia, fiind de 85 cm față de suprafața șinei.

În perioada 2002-2008 infrastructura rețelei de linii de tramvai a fost modernizată în proporție de peste 50% - 40,118 km linie cale simplă - cu finanțare printr-un credit BEI. Reabilitarea restului rețelei de linii de tramvai este considerată prioritară în PMUD, cu scopul de a permite dezvoltarea sustenabilă a mobilității în municipiul Timișoara și creșterea volumului de călători transportați, în special cu mijloace de transport cu tracțiune electrică.

Stabilirea numărului și capacității tramvaielor noi, numărul de tramvaie necesar este de 70:

- 55 de tramvaie puse în circulație zilnic, pentru a asigura o frecvență rezonabilă, de aproximativ 15 minute, pe traseele de transport public cu tramvaiul;
- 5 tramvaie pentru a asigura rezervele necesare zilnic, dispuse în următoarele locații: zona Gara de Nord, Bd. Dâmbovița, Calea Buziașului, Gara de Est, Calea Torontalului;



Fig. 1 Rețeaua de transport cu troleibuze în Municipiul Timișoara

Parcul actual de troleibuze este format dintr-un inventar de 50 buc. troleibuze Skoda 26Tr, achiziționate de RATT (actuala STPT-Societatea de Transport Public Timișoara), în anul 2008, prin credit BRD. Troleibuze sunt în lungime de 12m, cu podea coborâtă pe toată lungimea, acționate cu motor de curent alternativ (asincron) și inverter de putere controlat digital prin microprocesoare. Invertorul de putere, alături de un choper de frânare, asigură frânarea "electrică" cu recuperare de energie prin transformarea energiei cinetice a mobilului în energie electrică, care devine utilizabilă de proprii consumatori auxiliari (HVAC, compresor aer, servodirecție, etc) precum și de alte troleibuze aflate pe același sector de alimentare al rețele fizice de tensiune. Prin frânarea "electrică" pe cel mai mare domeniu de turații al motorului de curent alternativ rezultă minimizarea uzurilor în sistemul de frânare pe discuri și tamburi. Troleibuzele sunt echipate cu grup motor Diesel - generator electric prin care se asigură deplasarea vehiculului în regim autonom până la 200 km cu un plin de carburant. Pentru confortul călătorilor funcționează un sistem HVAC controlat în regim climatronic. Sistemul de captare curent (trolee) este echipat cu dispozitive de retragere și ridicare automată pentru reducerea posibilităților de producere deranjamente în rețeaua de alimentare, respectiv creșterea siguranței în circulație a celorlalți coparticipanți. După retragerea troleelor de pe fire pornește automat grupul Diesel-electric și troleibuzul poate continua deplasarea neobservat că s-a schimbat sursa de alimentare

Componenta 3 – 8 troleibuze

Prima linie de transport cu troleibuze din România, a fost pusă în funcțiune în Municipiul Timișoara începând cu data de 15 noiembrie 1942. Până în prezent acest modul de transport s-a dezvoltat continuu, într-o rețea urbană cu 7 linii (rute) iar începând cu anul 2015 au fost inaugurate și adăugate rețelei, încă două linii de transport metropolitan. Liniile de transport metropolitat M11 și M14 se suprapun în zona urbană, pentru o frecvență urbană mai ridicată, cu liniile urbane 11 și 14, și alături de celelalte linii de transport urban realizează o topologie radială de conectare a zonelor orașului prin centrul (vezi Fig.1). Rețeaua de transport cu troleibuze a ajuns în prezent la o sumă de peste 114 km, deservită zilnic de 36 buc. troleibuze, care însumează un parcurs total de peste 7400 Km zilnic (vezi Tab.1). Pornind de la randamentul de 9 călătorii pe km pentru modul de transport cu troleibuze, (valoare obținut din măsurători de trafic pe luna ianuarie 2022) rezultă un număr zilnic de călătorii de peste 66.000 călătorii/zi sau de peste 24.000.000 călătorii pe an

Lini e	Stații capăt/Sens deplasare	Lungi me sens (km)	Lungi me tură comple tă (Km)	Durată sens	Durată tură	Nr. Vehicu le /linie/zi lucrato are	Total ture linie/ zi lucrăt oare	Total Km /zi
11	Baritiu-Arena Aqua	6,612	13,355	0:29	0:58	5	65	868,075
	Arena Aqua-Baritiu	6,743		0:29				
13	Baritiu-Pasaj CF Ovidiu Balea	4,399	8,310	0:27	0:53	2	34	282,540
	Pasaj CF Ovidiu Balea-Baritiu	3,911		0:26				
14	Baritiu-I.I.Brad	5,77	11,482	0:23	0:45	6	83	953,006
	I.I.Brad-Baritiu	5,712		0:22				
15	Mureș-T. Grozăvescu	3,132	6,169	0:14	0:28	5	92	567,548
	Traian-Grozăvescu-Mureș	3,037		0:14				
16	Bd Sudului-Traian Grozăvescu	4,43	8,78	0:19	0:37	5	89	781,420
	Traian Grozăvescu-Bd. Sudului	4,35		0:18				
17	Baader -Agronomie	4,432	8,945	0:17	0:33	4	78	697,710
	Agronomie-Baader	4,513		0:16				
18	Baritiu-Agronomie	5,476	11,173	0:22	0:44	3	56	625,688
	Agronomie-Baritiu	5,697		0:22				
M11	Baritiu-Pod Ghiroda	12,48	23,78	0:41	1:20	3	57	1355,460
	Pod Ghiroda-Baritiu	11,3		0:39				
M14	Baritiu-Giratie Dumbravita	11,232	22,404	0:30	1:00	3	58	1299,432
	Giratie Dumbravita-Baritiu	11,172		0:30				
Total			114,398			36		7430,879

➤ **Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică**

Necesitatea și oportunitatea investiției în vehicule de transport călători nepoluante este subliniată de necesitatea creării unui transport ecologic, prietenos cu mediu și a creșterii mobilității la nivelul zonei metropolitane Timișoara prin:

- reducerea poluării locale cauzate de emisiile de gaze de eșapament ale motoarelor cu ardere internă ce funcționează cu combustibili fosili
- reducerea poluării fonice și a vibrațiilor cauzate de funcționarea vehiculelor dotate cu motoare cu ardere internă ce funcționează cu combustibili fosili
- creșterea calității procesului de transport public urban de călători și a ponderii acestuia în utilizare de către cetățeni.

La nivelul Uniunii Europene, o treime din cantitatea totală de energie finală se consumă în sectorul transporturilor, iar cea mai mare parte a acestei energii provine din petrol. Aceasta înseamnă că transporturile sunt răspunzătoare de o parte importantă din emisiile de gaze cu efect de seră ale UE, fiind un factor cu contribuție majoră la schimbările climatice. Majoritatea celorlalte sectoare economice, precum producerea de energie electrică și industria, și-au redus emisiile începând din 1990, în schimb emisiile provenite din transporturi au crescut. În prezent, acestea reprezintă peste un sfert din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din UE și nu se întrevide o inversare a acestei tendințe. Din această cauză, sectorul transporturilor este un obstacol major în calea obiectivelor UE în materie de protejare a climei: autoturismele, camioanele și autobuzele produc peste 70 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră asociate transporturilor (restul provine, în principal, din transportul maritim și din cel aerian).

Mobilitatea durabilă este expresia dezvoltării unui sistem de transport solid, ecologic și eficient, prietenos cu mediu, dar în același timp statornic și tradițional, asigurând un echilibru între valorificarea modurilor și infrastructurii de transport tradiționale cu necesitatea de modernizare și asigurare a consumului eficient de resurse și promovarea modurilor de transport nepoluante.

În vederea dezvoltării orașului și creșterii calității vieții locuitorilor este necesară asigurarea unui sistem de transport eficient și durabil, accesibil geografic și economic. Rețeaua de transport dezvoltată va susține mobilitatea persoanelor, creând astfel cadrul pentru îmbunătățirea calității vieții, un mediu urban atractiv, modern, ecologic și accesibil pentru locuitorii săi, pentru turiști și pentru locuitorii zonei urbane funcționale.

Dezvoltarea serviciului de transport public răspunde principalelor probleme de mobilitate identificate în PMUD, prin satisfacerea nevoilor de deplasare a populației, dar și necesității de reducere a poluării fonice și a aerului, aspecte ce vor permite atât creșterea performanței serviciului de transport, îmbunătățirea calității vieții populației, cât și îmbunătățirea calității mediului înconjurător.

Dezideratul este ca până în 2030 flota de transport public care circulă în zona metropolitană Timișoara (liniile urbane și peri-urbane) să fie alcătuită din mijloace de transport nepoluante.

Din analiza documentelor existente și a datelor culese din teren au rezultat principalele probleme legate de sistemul de transport public:

- Eficiența redusă a transportului public urban, din cauza necorelării graficului de circulație și al capacității mijloacelor de transport public utilizate cu cererea de transport public reală;
- Existența unor zone neacoperite de traseele de transport public;

cu energie. Acolo unde există ghidaje specifice instalate în rețeaua de alimentare, troleele se pot ridica și cupla la linie fără deplasarea șoferului.

Expansiunea urbană și degradarea semnificativă a mediului au condus la creșterea preocupărilor pentru asigurarea unei mobilități urbane durabile. Proiectul presupune achiziția de troleibuze destinate transportului public de persoane din Municipiul Timișoara pe traseele echipate cu rețea catenară de alimentare cu energie electrică precum și pe tronsoane noi sau pe trasee neechipate cu fire de alimentare (de ex. liniile 13, 15 și 16), prin funcționare în regim autonom fără utilizarea de combustibili fosili. Autonomia de deplasare și reducerea consumului specific de energie electrică se pot obține prin baterii de tractare care permit deplasarea parțială folosind energie de la rețeaua catenară și parțial energia acumulată în timpul mersului (in-motion charging) sau prin reutilizarea unui procent cât mai ridicat din energia electrică regenerată în regim de frânare electrodinamică prin stocarea energiei în unități de stocare formate din supercapacitori și baterii de acumulatori, precum și pentru consumatorii auxiliari proprii (HVAC, servodirecție, aer comprimat, etc).

Prin implementarea sistemelor de baterii în troleibuze se obține independența parțială față de linia aeriană, ceea ce înseamnă o mai mare eficiență economică și un pas înainte spre un transport public mai dinamic, eficient și durabil.

Componenta 3 (achiziția a 8 troleibuze) se corelează și completează proiectul „Achiziția de vehicule mai puțin poluante (troleibuze) necesare îmbunătățirii transportului public de călători în zona Timișoara”, proiect pentru care a fost solicitată finanțare prin PNRR, Componenta 10 Fond local, 11.1 – runda 1.



- Creșterea vitezei de circulație a mijloacelor de transport public;
- Creșterea eficienței operării transportului public;
- Creșterea confortului, atractivității și accesibilității deplasărilor cu transportul public;
- Reducerea valorilor ridicate ale traficului general și traficului de tranzit;
- Reducerea cotei modale ridicate a transportului auto;
- Reducerea emisiilor de carbon la nivelul Zonei Metropolitane Timișoara prin reducerea cotei modale a deplasărilor motorizate și încurajarea utilizării modurilor de transport alternative: transport public.

În urma implementării proiectului de investiție, se vor obține următorii **indicatori de rezultat**, conform specificului și obiectivelor proiectului de investiție:

- Creșterea numărului de pasageri transport public la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (estimat 2026);
- Creșterea numărului de mijloace de transport achiziționate până la finalizarea implementării proiectului (estimat 2025);
- Creșterea numărului de stații de încărcare pentru mijloace de transport electrice achiziționate până la finalizarea implementării proiectului (estimat 2025).

Prin urmare, din prezentarea necesității și oportunității proiectului, precum și a beneficiilor estimate ca urmare a implementării acestuia, rezultă în mod evident corelarea și contribuția la îndeplinirea viziunii de dezvoltare a mobilității urbane, trasată prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.

- Starea de uzura a unei părți a parcului de vehicule de transport public și încadrarea motoarelor acestora în norme de poluare ridicate;
- Existența unui sistem de tarificare care nu prezintă accesibilitate și atractivitate ridicate pentru utilizatori;
- Lipsa informațiilor în timp real asupra transportului public
- Inexistența unor stații intermodale, care să faciliteze transferul între alte moduri de transport și transportul public
- Gradul de atractivitate redus al transportului public
- Existența unor intervale de timp care nu sunt deservite corect de mijloacele de transport existente, în care există un număr mare de persoane aflate în stație care așteaptă mijlocul de transport potrivit
- Evoluția inegală a gradului de încărcare de-a lungul zilei, existând perioade în care gradul de încărcare al vehiculelor este foarte redus, dar și perioade în care s-a constatat supraaglomerarea vehiculelor

Transportul public este întotdeauna o bună alternativă la folosirea autoturismului privat. Însă pentru ca sistemul de transport public să fie preferat în locul autoturismului personal de cât mai mulți oameni, este important ca acesta să fie ușor accesibil, confortabil și omniprezent. Numărul mare de călători poate asigura o profitabilitate înaltă a companiilor de transport public, de aceea, măsurile care sporesc atractivitatea sistemului de transport public vor veni cu impact pozitiv atât pentru creșterea economiei, cât și pentru îmbunătățirea calității vieții. Însă pentru a se putea implementa măsuri cât mai eficiente, se recomandă colectarea de informații referitoare la mobilitatea cetățenilor.

Astfel, Municipiul Timișoara are în implementare o serie de proiecte integrate finanțate prin Programul Operațional Regional 2014-2020, cu efect asupra parametrilor de mobilitate urbană (reducerea traficului, impactul asupra reducerii emisiilor de echivalent CO₂, etc.) care au drept scop încurajarea transportului în comun, reducerea emisiilor de CO₂ și translatarea către mijloace de transport alternative, implementarea unor sisteme inteligente de transport asociate (ticketing, informare călători, managementul flotei), cât și realizarea de trasee dedicate transportului în comun. Aceste proiecte sunt prezentate în capitolul referitor la proiectele în curs de implementare. Prin aceste proiecte se va asigura inclusiv prioritizarea și promovarea transportului public prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate, precum și implementarea unui sistem inteligent de management al traficului.

Astfel, investiția propusă urmărește operaționalizarea transportului public, prin îmbunătățirea ofertei de transport public ce va conduce la creșterea nivelului de utilizare a acestui mod de transport în detrimentul autovehiculelor personale. Totodată, investiția propusă conduce la îndeplinirea obiectivelor strategice și operaționale stabilite prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Timișoara, privind reducerea emisiilor de CO₂ și a gazelor cu efect de seră datorate utilizării autoturismului personal. Modernizarea parcului de vehicule de transport public și asigurarea infrastructurii de alimentare electrică vor conduce la amplificarea efectelor pozitive ale proiectelor complementare, având o contribuție importantă la creșterea gradului de atractivitate și siguranță al deplasărilor cu transportul public, cu efect direct asupra creșterii cotei modale a acestui tip de deplasări și la reducerea deplasărilor cu vehiculul personal.

Astfel, proiectul analizat propune implementarea unor **măsuri** care să conducă la diminuarea disfuncționalităților menționate, respectiv la:



➤ **Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare**

<i>Denumire proiect</i>	<i>Descriere</i>
Coridor de mobilitate „Magistrala verde” în Timișoara, Bd. 16 Decembrie 1989 - Calea Șagului	Activități: Prioritizarea transportului public prin crearea de benzi dedicate Sursa de finanțare: buget local/POR 2021-2027
Bandă rapidă de transport public - Centru - Spitalul Județean	Activități: Prioritizarea transportului public prin crearea de benzi dedicate Sursa de finanțare: buget local/POR 2021-2027
Trafic management și supraveghere video (etapa II)	Investiția presupune continuarea proiectului implementat în perioada 2007-2013 Activități: extinderea sistemului de trafic management la nivelul zonei metropolitane. Sursa de finanțare: buget local/POR 2021-2027

➤ **Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții**

Obiectivul general: Obiectivul general al proiectului este asigurarea unui serviciu eficient și ecologic de transport public de călători la nivelul municipiului Timișoara în vederea reducerii emisiilor de echivalent CO₂ din transport.

Proiectul vine în întâmpinarea obiectivului PNRR, *Pilonul IV Coeziune socială și teritorială, Componenta 10 Fondul Local*, prin implementarea unor măsuri strategice, ce vor conduce la *promovarea mobilității urbane durabile și la reducerea emisiilor de CO₂, ca urmare a îmbunătățirii eficienței transportului public de călători la nivel peri-urban, a frecvenței și a timpilor săi de deplasare, accesibilității, transferului către acesta de la transportul privat cu autoturisme, precum și a transferului către modurile nemotorizate de transport, creșterea atractivității utilizării mijloacelor de transport public și a modurilor nemotorizate în detrimentul transportului cu autoturismele personale.*

De asemenea, proiectul contribuie la îndeplinirea următoarelor obiective specifice ale componentei specificate:

- Îmbunătățirea condițiilor de mobilitate urbană prin achiziția de vehicule de transport public ecologice în vederea dezvoltării serviciului de transport public urban și peri-urban;
- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi;

Astfel, îmbunătățirea transportului public la nivelul Municipiului Timișoara și a zonei urbane funcționale prin achiziția de vehicule de transport public electrice și stații de încărcare pentru acestea conduce în mod direct la îmbunătățirea condițiilor de mobilitate urbană, contribuind la creșterea atractivității, accesibilității și eficienței transportului public, cu efecte asupra creșterii cotei modale a acestui mod de deplasare, în defavoarea utilizării vehiculelor private.

➤ **Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local**

Modernizarea și dezvoltarea transportului public de persoane prin moduri de transport nepoluante, cu impact pozitiv în general pentru mediul înconjurător, este o prioritate pentru Municipiul Timișoara. În ultimul timp au fost realizate mai multe proiecte finanțate din fonduri nerambursabile de care a beneficiat transportul public cu tracțiune electrică. Tabelul de mai jos cuprinde denumirea proiectelor care au fost realizate de Municipiul Timișoara pentru transport public electric:

<i>Denumire proiect</i>	<i>Cod SMIS</i>
Extinderea rețea troleibuz Dumbrăvița (Accesibilizarea zonei prin extinderea rețelei de troleibuz Timișoara-Dumbrăvița)	40812
Extinderea rețea troleibuz Ghiroda (Accesibilizarea zonei prin extinderea rețelei de troleibuz Timișoara-Ghiroda)	48121
Trafic management și supraveghere video	

➤ **Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local**

În continuare sunt prezentate detalii asupra proiectelor investiții publice în curs de implementare și care se vor finaliza înainte de finalizarea proiectului analizat, proiecte ce sunt complementare cu actualul proiect.

<i>Denumire proiect</i>	<i>Cod SMIS/PNRR</i>
Înnoirea flotei de tramvaie Etapa 1	123654
Înnoirea flotei de tramvaie Etapa 2	129030
Înnoirea flotei de tramvaie Etapa 3	129031
Achiziție mijloace de transport public (autobuze electrice)	128114
Achiziția de vehicule mai puțin poluante (troleibuze) necesare îmbunătățirii transportului public de călători în zona Timișoara	C10-II.1-17

Proiectele prezentate reprezintă măsuri ale autorităților publice locale de asigurare a unor infrastructuri adecvate/corespunzătoare mobilității urbane moderne, aliniate prevederilor europene și de mediu, astfel încât să crească accesul, calitatea și atractivitatea transportului public ecologic și nemotorizat, contribuind astfel la creșterea numărului de persoane care utilizează aceste mijloace de transport și implicit la scăderea gazelor cu efect de seră.

b) Alinierea obligatorie a investițiilor cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă / Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Generale de Urbanism, aprobate sau în curs de actualizare

Necesitatea proiectului este fundamentată în *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Timișoara 2021-2030*. Intervenția propusă se regăsește la măsura 9.2.11 – Achiziție autobuze electrice articulate / nearticulate noi (50 bucăți) și infrastructura de încărcare – Etapa 1.

De asemenea, proiectul se regăsește în *Strategia Integrată De Dezvoltare Urbană Timișoara 2021-2027 (2027), Masura 1.3.2 Modernizarea flotei de transport public cu vehicule ecologice* și aflată în curs de elaborare.

c) Asigurarea serviciilor de transport public în zonele urbane funcționale și zonele peri-urbane, după caz. Asigurarea prioritizării și promovării transportului public prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate (pentru UAT care dețin străzi/bulevarde cu minim două benzi pe sens)

Asigurarea prioritizării și promovării transportului public este asigurată prin proiectele aflate în curs de implementare și finanțate prin *Programul Operațional Regional 2014-2020* derulate de Municipiul Timișoara, precum și proiectele care vor fi realizate din buget local și/sau din fonduri nerambursabile în exercițiul financiar 2021-2027 prezentate la capitolele anterioare, propuse prin *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Timișoara 2015-2030*.

Din descrierea intervențiilor incluse în aceste proiecte rezultă îndeplinirea condiției de asigurare a prioritizării vehiculelor de transport public local, prin intermediul funcțiilor sistemului de management inteligent al transportului public, precum și asigurarea de benzi și trasee dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate, prin proiectele de reabilitare și reamenajare a infrastructurii rutiere.

d) Deținerea unui contract de servicii publice cu operatori economici în concordanță cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007

Transportul public local din Municipiul Timișoara funcționează în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane nr. 1812 / 22.07.2020, încheiat între Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Societatea Metropolitană de Transport Timișoara” și operatorul de transport Societatea de Transport Public Timișoara, care respectă 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. Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local a fost încheiat pe o perioadă de 10 ani.

De asemenea, proiectele trebuie să respecte principiul DNSH (“Do not significant harm”), astfel cum este prevăzut la Articolul 17 din Regulamentul (UE) 2020/852 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile.

- ***Atenuarea și adaptarea la efectele schimbărilor climatice***

Investiția propusă în prezentul proiect vizează achiziția de autobuze cu emisii zero de gaze cu efect de seră (GES) destinat transportului public, contribuind în mod semnificativ la atenuarea schimbărilor climatice.

Totodată, investiția **nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind adaptarea la schimbările climatice**, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

- ***Protecția și utilizarea sustenabilă a resurselor de apă***

Prin reducerea deplasărilor cu vehiculul privat, datorită comutării spre deplasările cu transportul public, proiectul are un efect pozitiv asupra reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră generate de trafic și la reducerea impactului acestora asupra mediului.

Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule de transport public local, proiectul va contribui la creșterea confortului și siguranței pentru călători și, implicit, la creșterea gradului de atractivitate al acestui mod de transport, prin asigurarea de mijloace de transport public noi, moderne și nepoluante.

Rezultate estimate:

Componenta 1

- 30 autobuze electrice (10m)
- 30 stații de încărcare lente (la autobază)
- 15 stații de încărcare rapidă (pe trasee)

Componenta 2

- 17 tramvaie

Componenta 3

- 8 troleibuze

➤ **Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor**

Prin activitățile/măsurile sprijinite în cadrul *Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10-Fondul Local*, apel de proiecte *I.1 Mobilitate urbană durabilă I.1.1 – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)*, se urmărește în operaționalizarea transportului public, creșterea eficienței transportului public de călători, a frecvenței și a timpilor săi de parcurs, accesibilității și transferului către acesta de la transportul privat cu autoturisme. De asemenea, se urmărește ca utilizarea autoturismelor să devină o opțiune mai puțin atractivă din punct de vedere economic și al timpilor de parcurs, față de utilizarea transportului public de călători, creându-se în acest mod condițiile pentru reducerea emisiilor de echivalent CO₂ din transport.

Proiectul îndeplinește criteriile și condițiile pentru obiectivul de investiții, și anume:

a) Vehiculele vor fi omologate RAR/atestare AFER la momentul efectuării recepției. Se va asigura respectarea standardelor de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii;

Vehiculele achiziționate vor fi omologate la momentul efectuării recepției (de către RAR sau AFER, după caz), în conformitate cu prevederile regulamentelor europene și naționale. De asemenea, se va asigura ca anvelopele cu care sunt dotate vehiculele de transport respectă cerințele privind zgomotul exterior la rulare, stabilite în *Regulamentul CE 2020/740 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri*. Totodată, se va asigura conformarea vehiculelor, acolo unde este cazul, cu cerințele cele mai recente privind emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI), în conformitate cu *Regulamentul (CE) nr. 595/2009*.

Astfel, investiția de față **nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind prevenirea și controlul poluării aerului, apei și solului**, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.



În concluzie, investiția propusă nu are un impact asupra obiectivului de mediu privind protecția și refacerea biodiversității și ecosistemelor, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

➤ Descrierea procesului de implementare

Atingerea rezultatelor estimate implică:

- Activități de proiectare, obținere avize și autorizare (pentru stațiile de încărcare standard/rapide);
- Lucrări de asigurare a racordului la curent electric (energoalimentare) pentru amplasarea și instalarea stațiilor de încărcare rapidă pe traseul autobuzelor electrice;
- Lucrări de construcții pentru bransarea la rețeaua de alimentare cu energie electrică a punctelor/stațiilor de încărcare a autobuzelor electrice (energoalimentare);
- Lucrări de pregătire a terenului pentru amplasarea și instalarea stațiilor de încărcare standard în autobaza de transport public
- Activități de proiectare (pentru stațiile de încărcare vehicule electrice), racordare - cheltuieli
Lucrări de asigurare a racordului la curent electric (energoalimentare) pentru amplasarea și instalarea stațiilor de încărcare rapidă pe traseul autobuzelor electrice;
- Lucrări de construcții pentru bransarea la rețeaua de alimentare cu energie electrică a stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice (energoalimentare);
- Lucrări de construcții/montaj a stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice

Solicitantul face dovada capacității de cofinanțare a proiectului pentru cheltuielile neeligibile prin prezentarea în cadrul proiectului a *Declarației de Angajament*.

Echipa de implementare a proiectului

- **Manager de proiect:** coordonează activitățile proiectului, monitorizează planificarea acțiunilor proiectului, urmărește respectarea cerințelor de implementare, coordonează realizarea evaluării interne a proiectului, supervizează raportările solicitate de finanțator, verifică documentația transmisă la MDLPA; asigura întocmirea documentației în formatele interne/cele impuse de finanțator; verifică rapoarte/cererile de rambursare/cererilor de plată;
- **Asistent proiect:** menține relația cu finanțatorul; participă la întrunirile echipei de proiect/implementare; asigura interfața cu Consiliul Local pentru proiectele de Hotărâre și prezintă materiale în vederea aprobării; verifică elaborarea rapoartelor; asigură respectarea regulilor impuse de finanțator prin contractul de finanțare; verifică documentații întocmite de echipa de proiect;
- **Manager tehnic:** coordonează activitățile de execuție și furnizare în vederea implementării proiectului, organizează și participă la activitatea de recepție a vehiculelor livrate în conformitate cu cerințele tehnice contractate, organizează și participă la activitatea de recepție la terminarea lucrărilor și aprobă referatele de plată aferente facturilor emise, monitorizează implementarea contractelor de furnizare / execuție, după caz, și certifică necesitatea și oportunitatea plăților în proiect;

În ceea ce privește activitățile specifice prezentului proiect, acestea nu prejudiciază utilizarea durabilă și protejarea resurselor de apă în sensul în care nu sunt nocive pentru starea bună sau potențialul ecologic bun al corpurilor de apă, inclusiv al apelor de suprafață și subterane.

În concluzie, investiția are un impact previzibil nesemnificativ asupra acestui obiectiv de mediu, ținând seama atât de efectele directe, cât și de cele primare indirecte pe întreaga durată a ciclului de viață, nefiind identificate riscuri de degradare a mediului legate de protejarea calității apei și de stresul hidric.

- ***Economia circulară, prevenirea generării deșeurilor și reciclarea***

Se va avea în vedere ca activitățile specifice ce se vor derula în cadrul proiectului să nu prejudicieze în mod negativ economia circulară, inclusiv prevenirea generării de deșeuri și reciclarea acestora în cazul în care activitatea respectivă duce la ineficiențe în utilizarea materialelor sau a resurselor naturale, creșterii semnificative a generării, a incinerării sau a eliminării deșeurilor, sau în cazul în care eliminarea pe termen lung a deșeurilor poate cauza prejudicii semnificative și pe termen lung mediului.

Astfel, vor fi prevăzute măsuri de gestionare a deșeurilor atât în etapa de utilizare (întreținere), cât și la sfârșitul duratei de viață a flotei, inclusiv prin reutilizare și reciclare a bateriilor și a componentelor electronice:

- Pentru asigurarea mentenanței vehiculelor se va avea în vedere instruirea personalului operatorului de transport, sau încheierea de contracte cu firme specializate care să dețină un spațiu special amenajat pentru acest scop și care să asigure condițiile de siguranță necesare realizării serviciilor de mentenanță. Totodată, firma specializată va gestiona și deșeurile rezultate în conformitate cu prevederile legale în vigoare;
- Se va evita scoaterea din folosință a autobuzelor nepoluante cu care se poate presta în condiții bune serviciul de transport public de călători, acesta putând fi supus serviciilor de modernizare, reparații, schimbări de componente, astfel încât să se asigure o utilizare durabilă a resurselor.
- Bateriile și acumulatorii industriali (ce includ bateriile și acumulatorii folosiți de autobuzele electrice) vor fi colectate, tratate, reciclate și eliminate în conformitate cu prevederile legale în vigoare;
- Deșeurile de echipamente electrice și electronice (echipamente informatice și de telecomunicații de dimensiuni mici) vor fi gestionate în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

- ***Protecția și refacerea biodiversității și ecosistemelor***

Traseele ce vor fi operate nu se suprapun cu zone sensibile din punctul de vedere al biodiversității sau în apropierea acestora, respectiv: *Rețeaua de arii protejate Natura 2000*, siturile naturale înscrise pe *Lista patrimoniului mondial UNESCO* și principalele zone de biodiversitate, precum și alte zone protejate, etc.

Având în vedere faptul că vehiculele achiziționate au emisii zero de gaze cu efect de seră (GES), se consideră că nu prejudiciază în mod semnificativ protecția și refacerea biodiversității și a ecosistemelor, nefiind nocive în mod semnificativ pentru condiția bună și reziliența ecosistemelor, sau nocive pentru stadiul de conservare a habitatelor și a speciilor, inclusiv a celor de interes pentru Uniune.

- 4.2. Activitatea de pregătire, avizare și predare a Studiului de Fezabilitate;
- 4.3. Activitatea de pregătire, avizare și predare a Proiectului tehnic;
- 4.4. Livrarea echipamentelor și vehiculelor achiziționate;
- 4.5. Realizarea lucrărilor de construcție și branșare necesare pentru implementarea proiectului;

Vehiculele vor fi fabricate în conformitate cu documentele de standardizare în vigoare, cu reglementările naționale și internaționale privind condițiile tehnice care trebuie îndeplinite de autovehiculele rutiere, pentru a putea circula pe drumurile publice din România.

Totodată, acestea vor fi echipate complet pentru îndeplinirea condițiilor legate de fiabilitate, securitate, confort, protecție ambientală la nivelul normelor europene actuale și vor asigura o fiabilitate ridicată, o mentenanță scăzută și o accesibilitate ușoară la agregate.

Vehiculele de transport public vor fi omologate la momentul efectuării recepției. Totodată, *beneficiarul* va asigura respectarea standardelor de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii.

Implementarea proiectului va conduce la scăderea emisiilor de CO₂, atât ca urmare a investițiilor realizate în sistemul de transport public pentru asigurarea unui transport în comun eficient, rapid, modern și accesibil, cât și datorită investițiilor realizate prin proiecte complementare, cum ar fi: extinderea sistemului de management al transportului public, realizarea de platforme smart dedicate transportului public, asigurarea de benzi dedicate pentru transportul public, prioritizarea vehiculelor de transport public, asigurarea intermodalității între modurile de transport alternative, cât și a unor măsuri operaționale adiacente, precum acțiuni de informare, promovare și conștientizare pentru locuitorii din localitățile care fac parte din A.D.I. de transport metropolitan, derulate în scopul schimbării mentalităților privind deplasările zilnice către moduri de deplasare durabile, nepoluante.

- **Responsabil financiar:** monitorizează efectuarea cheltuielilor conform bugetului și le înregistrează în evidențele financiar contabile, corelând toate informațiile financiar contabile ale proiectului; asigura respectarea regulilor financiare, furnizează datele relevante pentru realizarea rapoartelor financiare periodice;
- **Responsabil tehnic:** monitorizează implementarea contractelor de furnizare a autobuzelor, de execuție a lucrărilor de construcții și instalare a stațiilor de încărcare, participă la recepția autobuzelor livrate în conformitate cu cerințele tehnice contractate, participă la recepția la terminarea lucrărilor și aprobă referatele de plată aferente facturilor emise.
- **Responsabil achiziții publice:** verifică documentația de atribuire pentru achizițiile realizate în cadrul proiectului; organizează, lansează și realizează procedurile de atribuire.

Echipa de proiect va asigura activitățile de comunicare, management financiar, monitorizarea rezultatelor și evaluarea proiectului pentru realizarea obiectivelor cu respectarea calendarului și bugetului.

Investiția propusă urmărește îndeplinirea obiectivelor strategice și operaționale stabilite prin *PMUD și SIDU* privind reducerea emisiilor de CO₂ și a gazelor cu efect de seră datorate utilizării autoturismului personal, concomitent cu încurajarea și dezvoltarea de infrastructuri pentru moduri de transport alternative și durabile, nepoluante – transportul public.

Etapile principale privind realizarea proiectului sunt:

1. Depunerea cererii de finanțare

- 1.1. Verificarea condițiilor de eligibilitate a Solicitantului și a proiectului în conformitate cu prevederile Ghidului Solicitantului;
- 1.2. Elaborarea documentelor suport obligatorii și specifice aferente cererii de finanțare, identificate ca atare în Ghidurile Solicitantului – Condiții specifice aferente apelurilor pe care se intenționează depunerea de aplicații de finanțare (nota de fundamentare, descrierea sumară a investiției);
- 1.3. Elaborarea cererii de finanțare cu respectarea cerințelor de fond și de formă stabilite de Autoritățile Finanțatoare în platforma dedicată PNRR).
- 1.4. Încărcarea cererii de finanțare în aplicația electronică MDLPA

2. Evaluarea dosarului aplicației de finanțare și formularea răspunsurilor la scrisorile de clarificare transmise de Autoritatea Finanțatoare

3. Semnarea contractului de finanțare

4. Implementarea proiectului:

- 4.1. Activitatea de pregătire a documentațiilor de achiziție și încheierea contractelor cu operatorii economici:
 - activități de proiectare (pentru stațiile de încărcare vehicule electrice) - cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații;
 - achiziție vehicule de transport public, inclusiv a stațiilor de încărcare aferente acestora;
 - achiziția de lucrări de construcții și lucrări necesare pentru bransarea punctelor/stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice;



➤ **Alte informații**

Documente prezentate în etapa de depunere a proiectului:

- **Contractul de delegare** a gestiunii serviciului de transport public local/ Hotărârea de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public local, inclusiv anexele aferente, avizele solicitate și documentele statutare ale operatorului;
- **Documentele statutare ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară** având ca scop serviciul de transport public de călători;

Beneficiarul își asumă prezentarea în etapa de implementare a următoarelor documente:

Raport privind asigurarea prioritizării și promovării transportului public prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate (pentru UAT care dețin străzi/bulevarde cu minim două benzi pe sens);

Documente care să ateste **omologarea mijloacelor de transport;**

Dovada funcționării mijloacelor de transport achiziționate (raport asumat de către beneficiar).

Raport privind numărul de pasageri care utilizează mijloacele de transport achiziționate și numărul total de pasageri care utilizează serviciul de transport public

Direcția Incubator Proiecte

Director executiv,
Adriana Deaconu

Șef Serviciu,
Daniela Ghinea

Fin
35

DESCRIEREA SUMARĂ A INVESTIȚIEI

„Achiziția de vehicule nepoluante necesare îmbunătățirii transportului public de călători în zona Timișoara” – Runda 2

Apel proiect: I.1 Mobilitate urbană durabilă I.1.1 – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)

Transportul public local din Municipiul Timișoara este asigurat în baza *contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane nr. 1812/22.07.2020*, încheiat între Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Societatea Metropolitană de Transport Timișoara” și operatorul de transport Societatea de Transport Public Timișoara, încheiat în baza Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători. Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local a fost încheiat pe o perioadă de 10 ani.

Timișoara deține o rețea dezvoltată de linii de transport în comun, dispunând de trasee care deservesc toate cartierele orașului. În oraș transportul în comun se intersectează cu circulația grea, centura ocolitoare nefiind finalizată, ceea ce produce deseori aglomerări de trafic pe porțiuni foarte încărcate și staționări pe trasee, mai ales în centrul orașului. Transportul în comun deserveste majoritatea populației, transportul electric fiind majoritar în mod tradițional și concentrat înspre centrul municipiului. Nu există cartiere sau zone de locuințe fără acces la rețeaua de transport public a municipiului, distanța maximă de acces fiind de 1 km.

La sfârșitul anului 2021, parcul auto al RATT se compune din 231 vehicule, astfel:

- 105 autobuze, din care 20 autobuze de capacitate mică;
- 48 troleibuze;
- 71 tramvaie;
- 7 nave de pasageri pentru voiaje de zi.
- 7 nave de pasageri pentru voiaje de zi.

Pentru asigurarea unei mobilități urbane durabile și a accesibilității atât a locuitorilor Timișoarei cât și a locuitorilor din zona urbană funcțională, în vederea creșterii gradului de mobilitate în trafic al cetățenilor, municipiul Timișoara a dezvoltat și dezvoltă în continuare, proiecte de infrastructură în scopul extinderii infrastructurii de transport, a extinderii și modernizării sistemului de transport public în comun către zonele nou construite din Timișoara și din comunele din jur aflate în expansiune, precum și în scopul îmbunătățirii legăturilor între zonele limitrofe sau defavorizate cu zonele bine dezvoltate.

Lungimea traseelor de transport public urban este de 665,38 km, deservind un total de 46 linii urbane, din care:

- autobuze: 32 linii – 480,55 km
- Troleibuze: 7 linii – 76,16 km

- Tramvaie: 7 linii – 101,47 km
- Vaporetto: 1 traseu – 7,2 km

La acestea se adaugă liniile metropolitane de transport, astfel:

- 21 trasee/871,08 km/295 curse pe zi, din care:
- troleibuze: 2 trasee/42,45 km/60 curse pe zi;
- autobuze: 19 trasee/828,63 km/235 curse pe zi;
- noi în 2021: 2 trasee autobuze/86,07 km/17 curse pe zi.

Dezvoltarea serviciului de transport public răspunde principalelor probleme de mobilitate identificate în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Timișoara (PMUD), prin satisfacerea nevoilor de deplasare a populației, dar și necesității de reducere a poluării fonice și a aerului, aspecte ce vor permite atât creșterea performanței serviciului de transport, îmbunătățirea calității vieții populației, cât și îmbunătățirea calității mediului înconjurător.

În acest context, a fost identificată oportunitatea accesării de fonduri nerambursabile în vederea implementării proiectului „Achiziția de vehicule nepoluante necesare îmbunătățirii transportului public de călători în zona Timișoara– Runda 2”

Obiectivul general al proiectului: Obiectivul general al proiectului este asigurarea unui serviciu eficient și ecologic de transport public de călători în vederea reducerii emisiilor de echivalent CO₂ din transport.

Obiectivul general al proiectului este în concordanță cu obiectivul PNRR, Pilonul IV Coeziune socială și teritorială, Componenta 10 Fondul Local, prin implementarea unor măsuri strategice, bazate pe datele din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Timișoara (PMUD), ce vor conduce la promovarea mobilității urbane durabile și la reducerea emisiilor de CO₂, ca urmare a îmbunătățirii eficienței transportului public de călători la nivel peri-urban, a frecvenței și a timpilor săi de deplasare, accesibilității, transferului către acesta de la transportul privat cu autoturisme, precum și a transferului către modurile nemotorizate de transport, creșterea atractivității utilizării mijloacelor de transport public și a modurilor nemotorizate în detrimentul transportului cu autoturismele personale.

De asemenea, proiectul contribuie la îndeplinirea următoarelor **obiective specifice** ale componentei specificate:

- Îmbunătățirea condițiilor de mobilitate urbană prin achiziția de vehicule de transport public ecologice în vederea dezvoltării serviciului de transport public urban și peri-urban (după caz);
- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi;

Rezultate estimate:

Componenta 1 – achiziția a 30 autobuze electrice 10m, inclusiv stații de încărcare

- Autobuze electrice (10m) achiziționate – 30 buc.
- Stații de încărcare la autobază – 30 buc.
- Stații de încărcare rapidă (pe traseu) – 15 buc.

Atingerea rezultatelor estimate implică:

- Lucrări pentru amplasarea și instalarea stațiilor de încărcare rapidă pe traseul autobuzelor electrice
- Lucrări pentru amplasarea și instalarea stațiilor de încărcare standard în autobaza de transport public
- Lucrări de construcții pentru bransarea la rețeaua de alimentare cu energie electrică a punctelor/stațiilor de încărcare a autobuzelor electrice
- Activități de proiectare (pentru stațiile de încărcare vehicule electrice) - cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații
- Atribuirea contractului de furnizare, livrarea și recepția autobuzelor electrice

Componenta 2 – achiziția a 17 tramvaie

- Tramvaie achiziționate – 17 buc.

Atingerea rezultatelor estimate implică:

- Atribuirea contractului de furnizare, livrarea și recepția tramvaielor

Componenta 3 – achiziția a 8 troleibuze

- Troleibuze achiziționate – 8 buc.

Atingerea rezultatelor estimate implică:

- Atribuirea contractului de furnizare, livrarea și recepția troleibuzelor

Astfel, îmbunătățirea condițiilor de transport public în Municipiul Timișoara și la nivelul zonei urbane funcționale prin achiziția de vehicule de transport public electrice și stații de încărcare pentru acestea conduce în mod direct la îmbunătățirea condițiilor de mobilitate urbană, contribuind la creșterea atractivității, accesibilității și eficienței transportului public, cu efecte asupra creșterii cotei modale a acestui mod de deplasare, în defavoarea utilizării vehiculelor private.

Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule de transport public local, proiectul va contribui la creșterea confortului și siguranței pentru călători și, implicit, la creșterea gradului de atractivitate al acestui mod de transport, prin asigurarea de mijloace de transport public noi, moderne și nepoluante.

Conform plafoanelor impuse prin ghidul solicitantului în ceea ce privește valoarea proiectului în funcție de tipul de vehicul solicitat, și în funcție de tipurile de activități eligibile pe tip de UAT, se propune achiziția următoarelor tipuri de vehicule:

Tip vehicul	Cantitate	Cost unitar (eur)	Cost total (eur)	Cost total (lei)	Valoare TVA (lei)	Valoare totală proiect (lei)
Autobuz nepoluant 10 m (inclusiv stații lente + rapide)	30	486.000,00	14.580.000,00	71.772.966,00	13.636.863,54	85.409.829,54
Tramvaie	17	2.000.000,00	34.000.000,00	167.371.800,00	31.800.642,00	199.172.442,00
Troleibuze cu	8	510.200,00	4.081.600,00	20.092.492,32	3.817.573,54	23.910.065,86

emisii zero de gaze de eșapament sau baterii						
TOTAL	55		52.661.600,00	259.237.258,32	49.255.079,08	308.492.337,40

Curs Infoeuro aferent lunii mai 2021, 1 euro=4,9227 lei – Conform ghid de finanțare

Stațiile de încărcare aferente, respectiv câte o stație pentru fiecare mijloc de transport achiziționat instalate la autobază, și una - trei stații de încărcare rapidă (pe traseul autobuzelor), sunt incluse în costul autobuzelor.

Solicitantul face dovada capacității de cofinanțare a proiectului pentru cheltuielile neeligibile prin prezentarea în cadrul proiectului a *Declarației de Angajament*.

Etapele principale privind realizarea proiectului sunt:

I. Depunerea cererii de finanțare

1.1. Verificarea condițiilor de eligibilitate a Solicitantului și a proiectului în conformitate cu prevederile Ghidului Solicitantului;

1.2. Elaborarea documentelor suport obligatorii și specifice aferente cererii de finanțare, identificate ca atare în Ghidurile Solicitantului – Condiții specifice aferente apelurilor pe care se intenționează depunerea de aplicații de finanțare (nota de fundamentare, Acord de parteneriat, descrierea sumară a investiției);

1.3. Elaborarea cererii de finanțare cu respectarea cerințelor de fond și de formă stabilite de Autoritățile Finanțatoare în platforma dedicată PNRR.

1.4. Încărcarea cererii de finanțare în aplicația electronică MDLPA

II. Etapa de evaluare a dosarului aplicației de finanțare și formularea răspunsurilor la scrisorile de clarificare transmise de Autoritatea Finanțatoare

III. Semnarea contractului de finanțare

IV. Implementarea proiectului:

1. Activitatea de pregătire a documentațiilor de achiziție și încheierea contractelor cu operatorii economici:

- activități de proiectare (pentru stațiile de încărcare vehicule electrice în cazul autobuzelor 10 m) - cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații;
- achiziții vehicule de transport public, inclusiv a stațiilor de încărcare aferente acestora;
- lucrări de construcții, după caz, inclusiv lucrări necesare pentru branșarea punctelor/stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice;
- servicii de management de proiect, dirigenție de șantier, informare-publicitate etc., dacă va fi cazul.

2. Livrarea echipamentelor și vehiculelor achiziționate;

3. Realizarea lucrărilor de construcție și branșare necesare pentru implementarea proiectului.

h

Vehiculele de transport public vor fi fabricate în conformitate cu documentele de standardizare în vigoare, cu reglementările naționale și internaționale privind condițiile tehnice care trebuie îndeplinite de autovehiculele rutiere, pentru a putea circula pe drumurile publice din România.

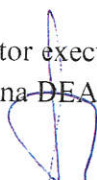
Totodată, acestea vor fi echipate complet pentru îndeplinirea condițiilor legate de fiabilitate, securitate, confort, protecție ambientală la nivelul normelor europene actuale și vor asigura o fiabilitate ridicată, o mentenanță scăzută și o accesibilitate ușoară la agregate.

Mijloacele de transport achiziționate trebuie să fie omologate (de către RAR sau AFER, după caz). Omologarea obligatorie a vehiculelor achiziționate se face în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) GSR 2019/2144 privind asigurarea siguranței generale a vehiculelor, care va fi pus în aplicare începând cu data de 6 iulie 2022. Totodată, se va asigura respectarea standardelor de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii.

Implementarea proiectului va conduce la scăderea emisiilor de CO₂, atât ca urmare a investițiilor realizate în sistemul de transport public pentru asigurarea unui transport în comun eficient, rapid, modern și accesibil, cât și datorită investițiilor realizate prin proiecte complementare, cum ar fi asigurarea de benzi dedicate pentru transportul public, prioritizarea vehiculelor de transport public, cât și a unor măsuri operaționale adiacente, precum acțiuni de informare, promovare și conștientizare, derulate în scopul schimbării mentalităților privind deplasările zilnice către moduri de deplasare durabile, nepoluante.

Direcția Incubator de Proiecte,

Director executiv,
Adriana DEACONU



Sef Serviciu ,
Daniela GHINEA

