

ROMANIA
JUDEȚUL GALAȚI
MUNICIPIUL GALAȚI
CONSILIUL LOCAL

HOTĂRÂREA nr. 381 **din 13.08.2019**

*privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici și a Studiului de oportunitate
pentru achiziționarea a 40 autobuze noi, EURO 6*

Inițiator: Consilier local, Apostol-Picu Roman

Numărul și data depunerii proiectului de hotărâre: 423/05.08.2019

*Consiliul Local al Municipiului Galați, întrunit în Ședință Extraordinară în data
de 13.08.2019;*

*Având în vedere Referatul de aprobare nr. 50918/05.08.2019 al inițiatorului –
consilier local, Apostol-Picu Roman;*

*Având în vedere Raportul de specialitate nr. 52258/09.08.2019 al Direcției
Servicii Comunitare de Utilități Publice;*

*Având în vedere raportul de avizare al Comisiei buget–finanțe, administrarea
domeniului public și privat al municipiului Galați;*

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

*Având în vedere dispozițiile art. 16 alin. (2) și art. 17 alin. (1) lit. f) din Legea nr.
92/2007 privind serviciile de transport public local;*

*Având în vedere dispozițiile art. 44 alin. (1) din Legea nr. 273/2006 privind
finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;*

*Având în vedere dispozițiile art. 129 alin. (1), alin. (2) lit. d), alin. (7) lit. n) din
OUG nr. 57/2019 privind Codul Administrativ;*

În temeiul art. 139 alin. (1) din OUG nr. 57/2019 privind Codul Administrativ,

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1 – *Se aprobă indicatorii tehnico-economici privind achiziționarea a 40 de autobuze noi, EURO 6, conform anexei 1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.*

Art. 2 - *Se aprobă Studiul de oportunitate privind achiziționarea a 40 de autobuze noi, EURO 6, conform anexei 2 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.*

Art. 3 – *Primarul Municipiului Galați se împuternicește cu ducerea la îndeplinire a prevederilor acestei hotărâri.*

Art. 4 – *Secretarul General al Municipiului Galați va asigura transmiterea și publicarea prezentei hotărâri.*

Președinte de ședință,

*Contrasemnează,
Secretar General,*

**Indicatorii tehnico-economici privind
achiziționarea a 40 de autobuze noi, EURO 6**

In stabilirea unei politici de transport se considera ca următoarele obiective sunt de mai mare importanta:

- *Realizarea unui transport public de persoane modern, performant, care sa asigure satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, prin servicii de calitate;*
- *Oferirea unui cadru de referința pe termen scurt sau mediu pentru ameliorarea mobilității;*
- *Încurajarea transportului public in dauna celui privat;*
- *O infrastructura de transport moderna, care sa permită circulația rutiera in siguranța;*
- *Operatori de transport rutier public performanți, care răspund prompt cerințelor publicului calator si exigentelor legislației aferente transportului public;*
- *Reducerea poluării mediului înconjurător prin folosirea de mijloace de transport ecologice;*
- *Autoritati publice, instituții locale implicate si responsabile in organizarea si derularea serviciului public de transport calatori;*

În Strategia privind transportul public in Municipiul Galati pentru perioada 2014 – 2020 unele dintre principalele obiective sunt

- *Imbunatatirea eficientei activității operatorului public de transport local prin creșterea performanțelor existente;*
- *Creșterea calitatii serviciilor de transport public oferite de operatorii de transport;*
- *Protejarea mediului înconjurător prin scăderea emisiilor poluante ale mijloacelor de transport si alte masuri specifice standardelor europene de mediu;*
- *Reducerea poluării chimice si fonice;*
- *Modernizarea sau înlocuirea parcului de vehicule;*

Autobuzele de mare capacitate, EURO 6, concepute și construite pentru transportul public local de persoane, cu locuri pe scaune și în picioare, vor trebui să îndeplinească condiții de fiabilitate, securitate, confort și protecție ambientală la nivelul normelor europene actuale și să asigure o mentenanță scăzută cu o accesibilitate ușoară la agregatele și subansamblurile componente.

Având în vedere cele prezentate, precum și necesitatea completării și înnoirii parcului auto al Transurb SA, propunem achiziționarea a 40 de autobuze noi, EURO 6.

Principali indicatori tehnico-economici

Capacități:

- 40 autobuze EURO 6 – 11,00 metri cu minim 85 de locuri (scaune+în picioare)

Valoarea investiției:

- 40 buc. autobuze EURO 6 : 656.150 x 40 = 26.246.000 lei fără TVA

- TVA

TOTAL : = **4.986.740 lei** .
31.232.740 lei cu TVA

Sursa de finanțare:

Bugetul local + credit bancar/fonduri europene

Președinte de ședință,

STUDIU DE OPORTUNITATE

Privind “Achiziționarea a 40 de autobuze noi, EURO 6, în municipiul Galați”

1. DATE GENERALE

Obiectul prezentei documentații îl constituie analizarea oportunitatii achizitionarii de catre Municipiul Galați a unui lot de 40 de autobuze noi, EURO 6, in vederea innoirii și completării parcului auto existent al operatorul public S.C. Transurb S.A. Galați.

2. SITUATIA EXISTENTA

2.1 Parcul de vehicule

La nivelul Municipiului Galati activitatea de transport public local de persoane este realizata ca urmare a Delegarii gestiunii serviciului de transport public local de transport persoane de catre UAT Galați în temeiul H.C.L. nr. 127/31.03.2016, a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, ce are ca obiect stabilirea cadrului juridic privind infiintarea si autorizarea, organizarea, exploatarea, gestionarea, finantarea si controlul functionarii serviciilor de transport public in comun in orase, municipii, judete si in zonele asociatiilor de dezvoltare comunitara si a Ordinului ANRSC 263/2007 referitor la aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

Serviciile de transport in comun se presteaza exclusiv in municipiul Galati, de catre societatea comerciala - Transurb SA - la care Consiliului Local Galati este unic acționar în baza Contractului de delegare nr. 49304/03.05.2016 și avizat de Consiliul Concurenței. Aceasta opereaza 3 trasee de tramvaie, cu o lungime de 49,5 km, 2 trasee de troleibuz cu o lungime de 30,9 km si 27 de trasee de autobuze cu o lungime de 467,63 km. In prezent, compania opereaza cu un numar de 15 tramvaie, 18 troleibuze si 98 de autobuze, parcul de vehicule fiind in scadere fata de anul 2017 pentru autobuze si tramvaie, ca urmare a casarii unor vehicule uzate.

Parcul de vehicule al operatorului Transurb S.A. Galați este unul extrem de învechit, ceea ce generează costuri ridicate cu mentenanța, blocaje in traseu care conduc la timpi lungi de asteptare in statii si pune in pericol siguranta pasagerilor. În ultima perioadă, conform rapoartelor zilnice cu parcul active de autobuze, reiese că zilnic sunt blocate cu defecțiuni circa 25 - 35 de autobuze, fapt care se reflectă în realizarea Planului de transport. De asemenea, vehiculele nu dispun, in general, de instalații de climatizare și au consum ridicat de combustibil.

Flota de autobuze second-hand, fabricate între 1998 - 2003, a fost achizitionata in urma cu 4-5 ani din Europa.

Cele mai noi autobuze din flota companiei sunt 28 unitati MAZ, cu o vechime de 12 ani, iar cele mai vechi au circa 22 de ani vechime.

2.2 Infrastructura

Prin Programul Operațional Regional 2007-2014, s-au reabilitat străzile Oțelarilor, Stadionului, Frunzei și Gheorghe Asachi până la intersecția cu strada str. Siderurgiștilor, reabilitare ce a condus la îmbunătățirea calității vieții cetățenilor municipiului Galați prin diminuarea timpului de călătorie și a creșterii confortului de transport cu autobuzul sau tramvaiul. Deasemenea strada Traian a fost modernizată,

realizându-se câte 2 benzi pe sens, de la un capăt la altul, aceasta reflectându-se și în siguranța transportului public dar și în scurtarea timpilor de deplasare a mijloacelor de transport în comun.

Concomitent cu achiziționarea de mijloace de transport public noi, se va aplica și pentru accesarea de fonduri pentru reabilitarea în continuare a infrastructurii, astfel încât cele două componente să fie realizate în paralel, conducând spre o eficientizare a transportului care la ora actuală este deficitar. Modernizarea infrastructurii în strânsă legătură cu modernizarea parcului de autobuze prin achiziționarea de autobuze EURO 6 noi, va conduce la o deplasare mai rapidă realizată cu autobuzele EURO 6, chiar decât una realizată cu autoturismele proprii, ceea ce va conduce la o ameliorare a costurilor/km actuale și va atrage public călător într-un număr mai mare, ducând implicit la creșterea încasărilor.

În prezent se are în vedere reabilitarea a două artere mari ale Galațiului: str. Siderurgiștilor și str. 1 Decembrie 1918, artere pe care transportul public are o importanță deosebită în mobilitatea cetățenilor, lucrările desfășurându-se concomitent cu înnoirea parcului auto a operatorului de transport public.

3. JUSTIFICAREA INVESTIȚIEI

3.1. Oportunitatea investiției

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

- Realizarea unui transport public de persoane modern, performant, care să asigure satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, prin servicii de calitate;
- Oferirea unui cadru de referință pe termen scurt sau mediu pentru ameliorarea mobilității;
- Încurajarea transportului public și descurajarea utilizării autoturismelor proprii;
- O infrastructură de transport modernă, care să permită circulația rutieră în siguranță;
- Operatori de transport rutier public performanți, care răspund prompt cerințelor publicului călător și exigențelor legislației aferente transportului public;
- Reducerea poluării mediului înconjurător prin folosirea de mijloace de transport EURO 6;
- Autoritățile publice și instituțiile locale să fie implicate și responsabile în organizarea și derularea serviciului public de transport calatori;

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

- Îmbunătățirea eficienței activității operatorului public de transport local prin creșterea performanțelor existente;
- Creșterea calității serviciilor de transport public oferite de operatorii de transport;
- Protejarea mediului înconjurător prin scăderea emisiilor poluante ale mijloacelor de transport și alte măsuri specifice standardelor europene de mediu;
- Reducerea poluării chimice și fonice;
- Modernizarea sau înlocuirea parcului de vehicule;

Un alt obiectiv al Strategiei de transport, vizează în principal menținerea calității serviciului de transport public local urban prin îmbunătățirea următorilor indicatori:

- reducerea cheltuielilor de exploatare;
- reducerea consumului de combustibil;

- reducerea poluării chimice și fonice;
- modernizarea infrastructurii;
- modernizarea sau înlocuirea parcului de vehicule.

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

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

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

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

Totodată, în mod complementar, se reduce și cheltuiala cu reparațiile și imobilizările. În acest sens, reducerea va fi de cca. 90 %, avându-se în vedere executarea proceselor tehnologice și reparațiile curente la parcul aflat în exploatare, adică economia lunară ar fi de cca. 850.000 lei/lună.

De menționat faptul că înnoirea parcului de autobuze va avea multe influențe pozitive, astfel:

- Crește atractivitatea serviciului public de transport în comun de persoane, în defavoarea folosirii autoturismelor personale, fapt care generează scăderea poluării generale, descongestionarea arterelor principale din municipiul Galați și implicit scăderea riscului de implicare în evenimente rutiere;
- Creșterea satisfacției pasagerilor, atât prin confortul sporit oferit pe durata deplasării, cât și prin scurtarea duratei călătoriei;
- Scad cheltuielile de exploatare, atât prin reducerea cheltuielilor materiale aferente reparațiilor și mentenanței, cât și prin reducerea cheltuielilor salariale generate de scăderea volumului de muncă din atelierele de reparații-întreținere;
- La încheierea exercițiului financiar, scăderea cheltuielii de producție va determina reducerea efortului bugetar local, în sensul că va scădea sau se va elimina necesitatea de a acoperi diferența dintre cheltuială și venit, potrivit prevederilor contractului de delegare a gestiunii încheiat între Primăria Municipiului Galați și S.C.Transurb SA.

3.2. Necesitatea investiției

Pentru desfășurarea activității de transport local în conformitate cu structura rețelei de transport cu o lungime de aproximativ 548,03 km (autobuze, troleibuze și tramvaie) și a Programelor de circulație aprobate de către U.A.T. Municipiul Galați, S.C.Transurb S.A. dispune de un parc auto variat și folosește mijloace de transport auto și electrice precum autobuze, troleibuze și tramvaie, structura și starea tehnică a acestora fiind sintetizată conform anexei nr.1 la prezentul studiu.

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

Având în vedere analiza valorilor raportate de către S.C Transurb S.A. privind gradul de îndeplinire a indicatorilor de performanță, realizați în anii 2016, 2017 și 2018, la activitatea de transport public local de persoane prin curse regulate, precum și analiza situației actuale privind structura și componenta parcului auto, este evidentă depășirea gradului de utilizare a mijloacelor de transport (depășirea gradului de utilizare a autobuzelor peste 2,5 ori).

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

În conformitate cu prevederile Contractului de delegare cu privire la indicatorii de performanță și pe baza raportărilor aferente anului 2017, se remarcă un număr de peste 80% de mijloace de transport cu o vechime mai mare de 10 ani, ceea ce duce la neîndeplinirea indicatorului respectiv.

Prin reînnoirea parcului de mijloace de transport se va putea îndeplini indicatorul de performanță nr. 7 referitor la vechimea mijloacelor de transport (anexa nr. 3 la prezentul Studiu), respectiv anexa 5 la "Contractul de delegare a gestiunii".

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

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

- Capacitatea de transport- minim 85 locuri;
- Caroseria și structura de rezistență confecționate din materiale rezistente la coroziune și diferențe de temperatură, asamblate în variante modulare ușor de înlocuit, atât la exterior cât și la interior în salonul călători;
- Dotări de confort de ultimă generație (sisteme de climatizare automate, sisteme audio video de informare, sisteme de taxare și localizare electronice interactive cu software de management transport);
- Propulsor cu un raport echilibrat privind puterea dezvoltată astfel încât să corespundă configurației rețelei de transport actuale și viitoare;
- Să dispună de dotare specifică necesară accesului și transportului persoanelor cu dizabilități.

În Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Galați, în Planul de acțiune, sunt incluse proiecte care au ca scop modernizarea flotei prin completarea și înlocuirea în faza a doua a parcului auto.

În documentul respectiv este justificată necesitatea acestor proiecte prin impactul lor pozitiv asupra creșterii atractivității și siguranței deplasărilor cu transportul public. Un alt aspect important este acela că proiectele vizează achiziția de vehicule cu un grad redus de poluare, cu un impact puternic asupra reducerii numărului de vehicule x

km parcurși cu autovehiculul personal, reducerii congestiilor de circulație și a efectelor externe generate de acestea, asigurarea fluenței traficului rutier, reducerea emisiilor poluante și a gazelor de seră. Vehiculele vor avea un consum redus, precum și facilități pentru persoanele cu handicap și dotări care să asigure siguranța și informarea călătorilor.

Proiectul propune achiziționarea de mijloace de transport cu un grad redus de poluare, încadrându-se astfel în măsurile și acțiunile incluse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă menționate anterior.

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

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

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

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

Din datele înregistrate, rezultă că depășirea gradului de utilizare a parcului de troleibuze este de 2,5 ori (până la achiziționarea de troleibuze noi), iar numărul de autobuze este în scădere datorită defecțiunilor din ce în ce mai costisitoare.

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

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

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

- din perspectiva calatorilor, rezultă necesitatea de a se achiziționa autobuze EURO 6 noi, care să confere călătorilor încredere și conștientizarea stării de siguranță a călătoriei;

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

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

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

4. SCENARIILE TEHNICO-ECONOMICE

4.1. Prezentarea și Analiza comparativă a scenariilor

- Scenariul 1: scenariul „fără proiect” presupune continuarea situației actuale, fără implementarea unor intervenții care să contribuie la promovarea principiilor mobilității urbane durabile și va fi utilizat ca referință pentru estimarea efectelor scenariului „cu proiect”.

- Scenariul 2: scenariul „cu proiect” - presupune achiziția a 40 de vehicule noi, EURO 6 pentru transportul public.

Anii de prognoză analizați sunt următorii:

- Pentru Scenariul 0: În cazul scenariului de bază, au fost deja estimați și analizați principalii parametri de trafic pentru anul de bază. În acest capitol vor fi prezentate rezultate similare ale analizelor realizate pentru anii de prognoză pentru care vor fi estimate efectele implementării scenariului „cu proiect”.

- Pentru Scenariul „cu proiect”. Anii de prognoză pentru care vor fi realizate analizele comparative sunt: primul an de implementare a proiectului (2019) și primul an după finalizarea implementării proiectului (primul an în care proiectul va fi operațional), respectiv anul 2020. A fost ales acest an pentru a se analiza situația după stabilizarea traficului și transferului modal de după finalizarea proiectului, pe toată perioada de durabilitate a proiectului.

Prognoza traficului reprezintă procesul de estimare a numărului de vehicule sau călători care vor utiliza o infrastructură de transport la un moment de timp dat. În cazul prezentului studiu de trafic, orizontul de timp pentru care au fost realizate prognozele este următorul:

- Primul an de implementare a proiectului
- Primul an după implementarea proiectului.

Punctul de plecare în realizarea procesului de prognoză a traficului îl reprezintă cunoașterea nivelului actual al volumelor de trafic asociate rețelei de transport existente. Acest aspect a fost deja acoperit, prin realizarea unui model de transport valid pentru anul de bază pentru care s-a realizat analiza.

Următorul pas îl reprezintă realizarea prognozelor pentru principalii indicatori socio-economici și demografici specifici zonei studiate. Aceste prognoze sunt realizate pe baza datelor oferite de principalele instituții specializate, respectiv Comisia Națională de Prognoză, Institutul Național de Statistică, precum și din analiza documentelor strategice existente la nivel local, respectiv Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Galați și Strategia de Dezvoltare Urbană a Municipiului Galați.

Astfel, pentru determinarea nevoii de mobilitate viitoare, a fost estimată tendința de evoluție a principalilor indicatori socio-economici și demografici care determină caracteristicile de mobilitate ale persoanelor și bunurilor, respectiv: numărul de locuitori, indicele de motorizare și numărul estimat de deplasări.

Tabelul 1. Evoluția prognozată a populației, Municipiul Galați

An	2019	2020
Populație	234.051	229.576

Tabelul 2. Prognoza evoluției indicelui de motorizare, Municipiul Galați

An	2019	2020
Indice motorizare	305	327

Tabel 3. Prognoza evoluției numărului de deplasări, Municipiul Galați

An	2019	2020
Număr deplasări	554.950	582.393

Pentru o analiză mai ușoară a rezultatelor, mai jos sunt prezentate tabelar valorile parametrilor de trafic la nivel de rețea, pentru ambele scenarii. Aceste rezultate permit și evaluarea influenței implementării măsurilor propuse asupra întregii rețele de transport rutier, pentru evitarea situației în care îmbunătățirile constatate ar conduce la creșterea congestiilor în alte puncte ale rețelei.

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

Scenariul	Întârziere/vehicul (s/veh)	Opriri/vehicul (nr/veh)	Viteză medie (km/h)
Scenariul 0	109,6	2,02	24
Scenariul 1	107,2	2,00	24

Tabel 4. Parametrii de trafic pe scenarii la nivel de rețea, 2020

Din analiza datelor din tabelele de mai sus, se observă o ușoară îmbunătățire a parametrilor de trafic, pentru toți anii de prognoză, pentru scenariul „cu proiect”.

4.2. Analiza comparativă a cererii de transport

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

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

Tabel 5. Parcursul total al vehiculelor, 2019 și 2020

An referință	2019	
Parametru	S0	S1
Parcursul total al vehiculelor (veh x km)	294.460.035	294.460.035
An prognoză	2020	
Parametru	S1	S2
Parcursul total al vehiculelor (veh x km)	319.249.101	10.930.865

Tabel 6. Viteza medie de deplasare transport public, 2019 și 2020

An referință	2019	
Parametru	S1	S2
Viteză transport public (km/h)	16,7	16,7
An prognoză	2020	
Parametru	S1	S2
Viteză transport public (km/h)	16,4	16,7

Tabel 7. Emisii gaze cu efect de seră, 2019 și 2020

An referință	2019		
Parametru	S0	S1	% reducere S1
CO ₂ echiv (tone/an)	62.872,3	62.872,3	0 %
CO ₂ (tone/an)	61.208,2	61.208,2	0 %
N ₂ O (kg/an)	4.738,3	4.738,3	0 %
CH ₄ (kg/an)	10.960,2	10.960,2	0 %
An prognoză	2020		
Parametru	S0	S1	% reducere S1
CO ₂ echiv (tone/an)	65.667,50	63.453,69	3,4 %
CO ₂ (tone/an)	63.941,78	61.804,29	3,3 %
N ₂ O (kg/an)	4.919,78	4.695,91	4,6 %
CH ₄ (kg/an)	11.287,84	10.870,07	3,7 %

Din analiza tabelelor de mai sus, rezultă faptul că scenariul „cu proiect” conduce la o reducere a deplasărilor cu vehiculele personale și a emisiilor de gaze cu efect de seră, datorită creșterii accesibilității și atractivității în special a transportului public.

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

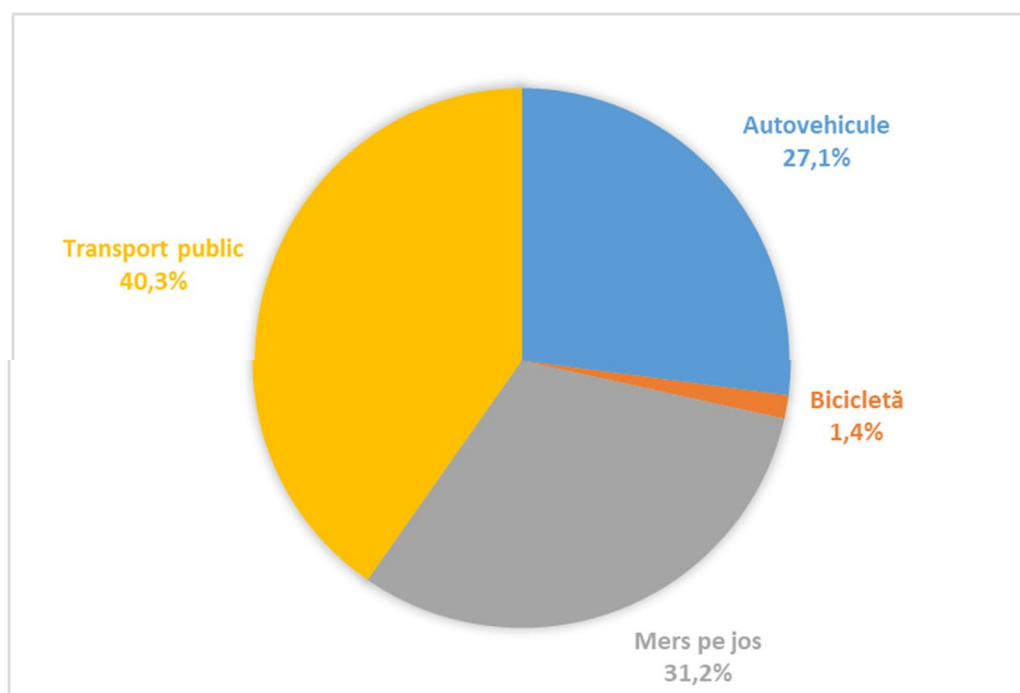


Fig. 1. Distribuția modală a deplasărilor, Scenariile 0 și 1, 2019

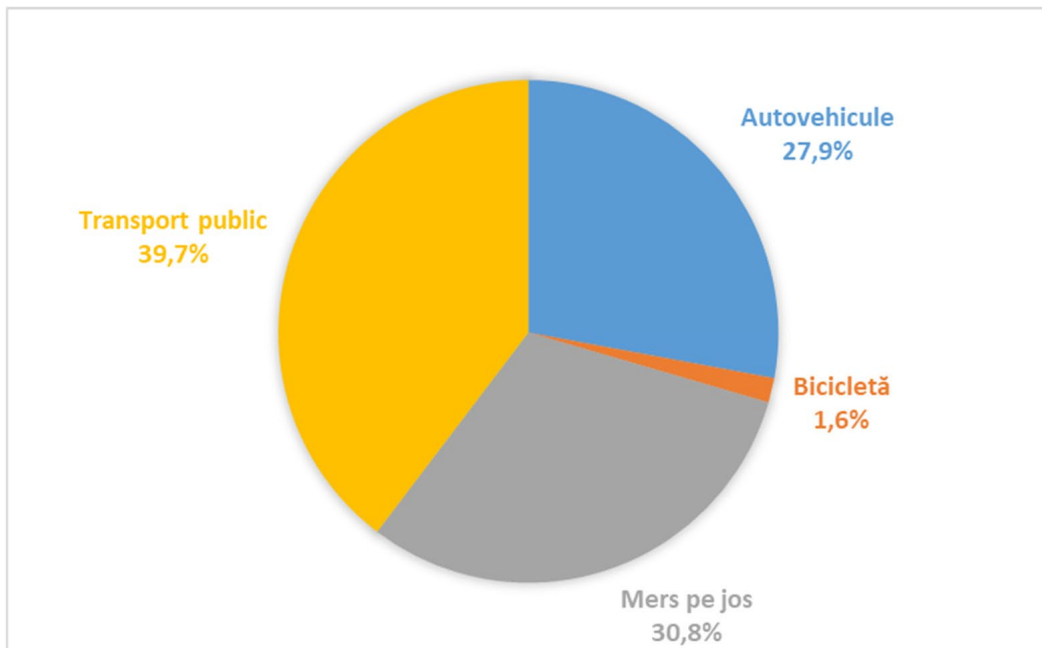


Fig. 2. Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 0, 2020

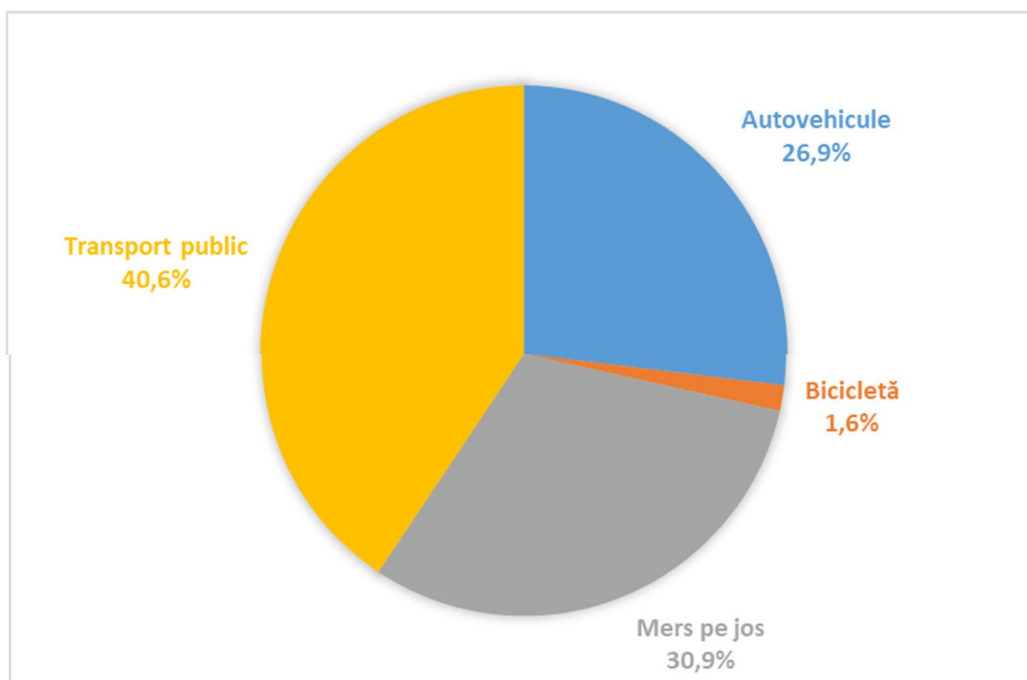
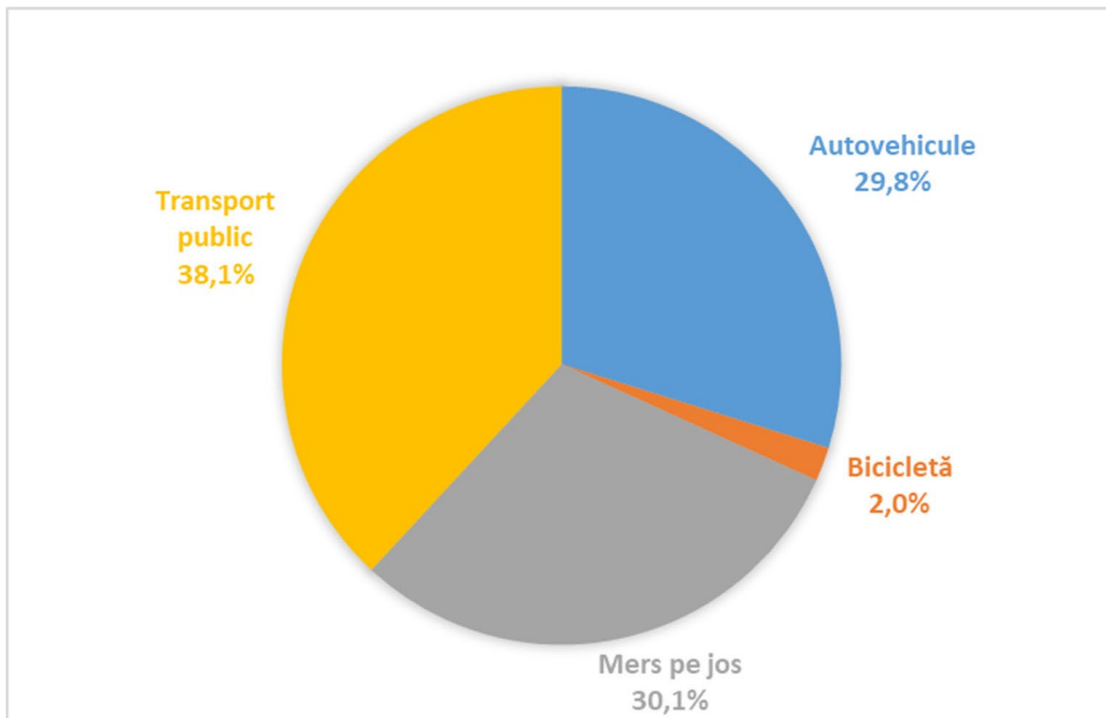


Fig. 3. Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 1, 2020



Din analiza graficelor se observă că în Scenariul 0, efectul lipsei unor măsuri sau proiecte care să stimuleze mobilitatea urbană durabilă conduce la scăderea procentului de utilizare al transportului public și creșterea nivelului de utilizare al vehiculului propriu, efectul negativ fiind amplificat de faptul că procentele se aplică unui număr mai mare de deplasări.

Prin comparație, scenariul cu proiect aduce îmbunătățiri ale distribuției modale a deplasărilor, în sensul creșterii procentului de utilizare a transportului public, bicicletei și mersului pe jos încă din primul an după implementarea proiectului.

5. DESCRIEREA SOLUȚIEI RECOMANDATE

În cadrul capitolului anterior au fost analizate efectele implementării proiectului ACHIZIȚIONARE MIJLOACE DE TRANSPORT CU UN GRAD REDUS DE POLUARE (autobuzele EURO 6). Scopul implementării acestui proiect îl constituie promovarea mobilității urbane durabile în Municipiul Galați, prin creșterea accesibilității, atractivității și siguranței deplasărilor realizate prin utilizarea modurilor de transport durabile: transportul public cu un grad redus de poluare - autobuzele EURO 6.

În acest sens au fost analizate 2 scenarii, respectiv „scenariul fără proiect” (Scenariul 0) și „scenariul cu proiect” (Scenariul 1), descrise detaliat în paragrafele anterioare.

Ca urmare a analizei parametrilor generați de modelul de transport, au fost identificate următoarele disfuncționalități pentru traficul rutier la nivelul Municipiului Galați:

- Starea necorespunzătoare a infrastructurii rutiere pe anumite tronsoane de drum, care necesită lucrări de reabilitare
- Volumele mari de trafic în orele de vârf
- Lipsa de atractivitate a transportului public, unul dintre motive fiind viteza redusă de circulație a mijloacelor de transport public, în special a tramvaielor, datorită infrastructurii deteriorate
- Gradul redus de confort și siguranță oferit de transportul public local, inclusiv datorită vechimii parcului de autobuze, cu efecte asupra cotei modale mari a deplasărilor

cu autovehiculul

- Reducerea capacității de utilizare a arterelor rutiere, datorită vehiculelor parcate pe benzile de circulație.

- Lipsa unor terminale intermodale, care să faciliteze schimbul între diverse moduri de transport, cu predilecție a transportului public și deplasărilor cu bicicleta, ceea ce ar conduce la scăderea gradului de utilizare a autovehiculului personal și reducerea volumelor de trafic la nivelul întregii rețele rutiere.

Pentru remedierea acestor disfuncționalități, precum și pentru atingerea obiectivelor propuse privind mobilitatea urbană durabilă, se consideră deosebit de importantă **“Achiziția a 40 de vehicule noi, EURO 6 pentru transportul public în municipiul Galați”**.

Scopul implementării proiectului îl constituie promovarea mobilității urbane durabile în Municipiul Galați, prin creșterea atractivității, siguranței și confortului deplasărilor cu transportul public.

Concluziile analizelor realizate sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel 8. Centralizarea rezultatelor analizei comparative

		Primul an de implementare a proiectului (anul de bază, 2019)	Primul an după finalizarea implementării proiectului (2020)
Parcursul total al vehiculelor (veh x km)			
	Scenariul 0	294.460.035	319.249.101
	Scenariul 1	294.460.035	310.930.865
Scăderea deplasărilor aferente transportului privat cu autoturismul			
Valoare	Scenariul 1	0	8.318.236
Procent îmbunătățire față de scenariul de referință	Scenariul 1	0%	2,6%
Numărul de pasageri transportați cu transportul public (pers)			
	Scenariul 0	112.060	115.624
	Scenariul 1	112.060	119.671
Creșterea numărului de pasageri transportați cu transportul public			
Valoare	Scenariul 1	0	4.047
Procent îmbunătățire față de scenariul de referință	Scenariul 1	0%	3,5%
Numărul de persoane care utilizează deplasările cu bicicleta și mersul pe jos (pers.)			
	Scenariul 0	90.487	94.507
	Scenariul 1	90.487	95.542
Creșterea numărului de persoane care utilizează deplasările cu bicicleta și mersul pe jos			
Valoare	Scenariul 1	0	1.035
Procent îmbunătățire față de scenariul de referință	Scenariul 1	0%	1,1%
Parametri GES: CO ₂ echiv (tone/an)			
	Scenariul 0	62.872,31	65.667,50
	Scenariul 1	62.872,31	63.453,69
Reducerea cantității de CO ₂ echiv			
Valoare	Scenariul 1	0	2.214
Procent îmbunătățire față de scenariul de referință	Scenariul 1	0%	3,4%

După cum se observă, **scenariul cu proiect** conduce la o stimulare a utilizării transportului public, dar și a deplasărilor asociate pietonale și cu bicicleta. Creșterea cotei modale a acestor mijloace de deplasare alternative se produce prin comutarea de la deplasările cu vehiculul propriu, efectul asupra mobilității urbane durabile fiind unul pozitiv, așa cum rezultă din scăderea emisiilor GES.

În vederea atingerii acestor obiective, se recomandă implementarea **Scenariului 1**, respectiv achiziția a 40 de vehicule de transport public tip EURO 6.

În consecință, pentru buna derulare a serviciului public local și asigurarea unui nivel calitativ corespunzător pentru acest serviciu public, este necesară achiziționarea de autobuze EURO 6.

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

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

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

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

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

6. DESCRIEREA FUNCȚIONALĂ ȘI TEHNOLOGICĂ

Autobuzul urban va fi dotat cu motor diesel EURO 6. Comanda și controlul funcționării motorului se va realiza printr-o unitate electronică de comandă (ECU).

Motorul vehiculului va trebui să respecte cerințele legislației europene privind obligativitatea alimentării și funcționării cu combustibil biodiesel. Ofertantul va garanta buna funcționare a autobuzului în condițiile utilizării biocarburanților, fără costuri suplimentare pentru autoritatea contractantă, cu respectarea condițiilor de garanție pentru care va semna un angajament ferm.

Toate autobuzele vor avea instalație de încălzire a motorului pentru pornirea pe timp rece.

Unitatea electronică de comandă (ECU) va furniza informații privind valorile parametrilor de funcționare ai motorului și facilități necesare pentru lucrările de întreținere, diagnoza electronică prin funcție diagnosticare la bord (OBD) ce va respecta standardul EOBD, depanarea și refacerea parametrilor de funcționare normală ai motorului. Sistemul va oferi informații vizuale și sonore conducătorului auto (avertizare optică și sonoră), intervenind în timp real în cazurile de avarii cu consecințe grave (lipsa ungere, supraîncalzire, etc.).

Instalația de alimentare va fi dotată cu dispozitiv de măsurare a combustibilului (debitmetru cu sistem de măsurare directă) verificat metrologic și cu dispozitiv distinct de întrerupere a alimentării motorului cu carburant în caz de urgență (incendiu, pierderi de combustibil, supraîncalzire). De asemenea, instalația de alimentare va fi prevăzută cu instalație specială pentru usurarea pornirii pe timp rece.

Autobuzul va fi dotat cu sistem monitorizare consum combustibil, compatibil cu sistemul deja existent pe flota S.C. Transurb S.A. sau cu cel prevazut in sistemul de taxare automata in curs de implementare in Municipiul Galati.

Instalatia de răcire va fi cu lichid de racire rezistent la temperaturile de lucru, de tip inchis, presurizata, cu pompa centrifuga, cu termostat pentru reglarea temperaturii, cu ventilator cu actionare intermitenta si comanda automata sau cu actionare directa cu vasco-cuplaj, cu senzor de nivel lichid in vasul de expansiune, cu ceas indicator si senzor de temperatura amplasate in tabloul de bord pentru avertizarea cresterii temperaturii lichidului peste valorile admise.

7. JUSTIFICAREA NUMĂRULUI ȘI A CAPACITĂȚII AUTOBUZELOR EURO 6

7.1. Impactul asupra mediului (emisii de gaze)

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

In ceea ce priveste domeniul transporturilor, principalul efect al fenomenului de globalizare este corelatia dintre cresterea economica, cresterea transportului de marfuri și persoane.

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

Necesitatea decuplării creșterii economice de creșterea volumului de transport, in scopul obtinerii în continuare a beneficiilor creșterii economice fara a avea însa efecte adverse, capătă noi valențe prin promovarea modurilor de transport, “prietenoase cu mediul” și mai sigure.

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

In cadrul unei analize cost -beneficiu pot fi cuantificate urmatoarele categorii de costuri și beneficii, precum:

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

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

- Întretinerea - Exploatarea - Viteza de deplasare - Distanta - Punctualitatea transportului public- Protecția mediului- Siguranta circulatiei-sunt elemente cheie ale analizei.

Efectul comutării unor deplasări către transportul public conduce la reducerea fluxurilor de trafic rutier, cu efecte pozitive vizibile asupra calității mediului, emisiile

GES scăzând ca valoare încă din anul 2020.

7.2. Situația parcului actual al operatorului de transport

Parcul de vehicule al S.C.Transurb S.A. Galați este unul extrem de învechit, ceea ce generează costuri ridicate cu mentenanța, blocaje în traseu care conduc la timpi lungi de așteptare în stații și pune în pericol siguranța pasagerilor. În ultima perioadă, conform rapoartelor zilnice cu parcul active de autobuze, reiese că zilnic sunt blocate cu defecțiuni circa 25 - 35 de autobuze, fapt care se reflectă în realizarea Planului de transport.

Cele mai noi autobuze din flota companiei sunt 28 unități MAZ, cu o vechime de 12 ani, iar cele mai vechi au circa 22 de ani vechime. Numărul mediu de kilometri efectuați de autobuze este prezentat în tabelul următor:

Nr. crt.	Tip autobuz	Total kilometri
1.	MAZ	522.000 - 678.000
2.	DAF B96	725.000 - 1.123.000
3.	DAF SB 250	558.000 - 942.000
4.	DAF SB 200	799.000 - 986.000

Având în vedere că în ultimele luni numărul curselor neefectuate a crescut semnificativ, în luna iunie având 1211 de curse neefectuate iar în luna mai 1.483 de curse neefectuate, este imperios necesară achiziția a 40 de autobuze EURO 6 noi.

7.3. Infrastructura

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

Concomitent cu achiziționarea de autobuze EURO 6, se va aplica și pentru accesarea de fonduri pentru reabilitarea în continuare a infrastructurii, astfel încât cele două componente să fie realizate în paralel, conducând spre o eficientizare a transportului, transport care la ora actuală este costisitor comparativ cu cel realizat cu autobuze în alte municipii. Modernizarea infrastructurii în strânsă legătură cu modernizarea parcului de autobuze prin achiziția de 40 de autobuze EURO 6, va conduce la o deplasare mai rapidă realizată cu acestea, chiar decât una realizată cu autoturismele proprii, ceea ce va conduce la o ameliorare a costurilor/km actuale și va atrage public călător într-un număr mai mare, implicit la creșterea încasărilor.

7.4. Tipul, autonomia și capacitatea autovehiculelor

Autobuzele noi, EURO 6, de mare capacitate, concepute și construite de către producător pentru transportul public local de persoane, vor avea locuri pe scaune și în picioare (nu se accepta carosări efectuate de terți efectuate pe sașiuri care nu au fost inițial destinate transportului public de persoane sau recarosări ale unor vehicule ce nu au fost proiectate pentru transportul public local de persoane), vor trebui să îndeplinească condiții de fiabilitate, securitate, confort și protecție ambientală la nivelul normelor europene actuale, să asigure o mentenanță scăzută, accesibilitate ușoară la agregatele și subsamblurile componente.

Alegerea tipului de motorizare se justifică atât din punct de vedere al consumului

mai redus implicit reducerea cantității de noxe eliberate în atmosferă, cât și din punctul de vedere al autonomiei de transport și al fiabilității acestui tip de motorizare confirmat de funcționarea lor în marile metropole ale Europei.

În ceea ce privește capacitatea de transport, autobuzele EURO 6 de 11 - 12,5 metri cu un minim de 85 de locuri (pe scaune și în picioare) s-au dovedit a fi cele mai indicate configurației stradale și fluxului de călători existent la ora actuală.

8. CARACTERISTICILE ȘI SPECIFICAȚIILE TEHNICE ALE AUTOBUZELOR EURO 6

Autobuzele EURO 6 trebuie să îndeplinească condiții speciale de fiabilitate, securitate, confort, protecție ambientală la nivelul normelor europene actuale și trebuie să asigure o fiabilitate ridicată, o mentenanță scăzută și accesibilitate ușoară la agregate. Componentele și echipamentele electrice și electronice instalate pe autobuz trebuie să fie protejate împotriva supratensiunilor și a scurtcircuitelor. Cablajele montate pe autobuz nu trebuie să fie supuse solicitărilor mecanice.

Autobuzul de mare capacitate va avea o capacitate de transport de minim 85 persoane pe scaune și în picioare, din care minim 25 pe scaune + 1 loc scaun rulant + 1 loc conducător auto. Caroseria trebuie să fie protejată anticoroziv, pe sasiu, rezistentă la socuri și vibrații.

Caroseria va fi autoportantă, prevăzută cu 3 (trei) uși de acces pentru călători dispuse pe partea dreaptă.

Ușile de acces vor fi cu comandă electrică și acționare pneumatică sau electrică, comanda putând fi efectuată de conducătorul auto de la postul de conducere și de călători din interiorul și exteriorul autovehiculului, cu acceptul conducătorului auto.

Amplasamentul ușilor, configurația salonului de pasageri și a platformei de urcare vor asigura o bună circulație a călătorilor și o încărcare uniformă a vehiculului.

Postul de conducere va fi executat într-o concepție modernă, vizibilitatea conducătorului auto va respecta standardele și regulamentele interne și internaționale și va fi prevăzut cu semicabina.

Autobuzele urbane vor avea podeaua joasă (coborâtă) total sau parțial. Elementele specifice de design privind vopsirea exterioară a caroseriei se vor stabili de comun acord cu beneficiarul.

Dirjecția va fi de tip servodirecție asistată hidraulică cu posibilitatea reglării poziției volanului.

Suspensia:

- față: pneumatică cu perne aer și amortizoare sau arcuri parabolice;
- spate: pneumatică cu perne aer și amortizoare.

Suspensia va fi controlată electronic, cu posibilitatea ajustării la sol pe o parte pentru accesul călătorilor (funcția kneeling), cât și integral în situațiile de drum cu denivelări, cu reducerea vitezei de deplasare. Reglajul garzii la sol va fi blocat în situația „autobuz aflat în servicie”. În cazul apariției unor defecțiuni la sistemul de suspensie, acestea vor fi semnalizate optic și acustic la bord și vor fi înregistrate în memoria computerului de bord.

Sistemul de frânare trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- frâna de servicie pneumatică, trebuie să fie prevăzută cu două circuite independente, cu acționare pneumatică sau hidraulică cu asistare servo, cu sistem antiblocare ABS și antipatinaj ASR;
- frâna de servicie pneumatică sau hidraulică cu asistare servo, va fi prevăzută cu

discuri frana fata si spate;

- sistem de franare cu RETARDER in cutia de viteze;
- franele trebuie sa fie usor reglabile si prevazute cu sistem automat de compensare si senzor de uzura;
- frana de statie tip „H”(bus-stop);
- frana de parcare cu arcuri pretensionate;
- sistem electronic de control al tractiunii si franarii cu diagnoza, control si parametrizare prin sistem CAN multiplex.

Autovehiculul va fi prevazut cu:

- instalatie pentru dispunerea unui tahograf digital;
- oglinzi retrovizoare exterioare de tip pliant (rabatabil) sau demontabil (plierea se va face spre corpul autobuzului) si vor fi prevazute cu incalzire;
- instalatie aer conditionat, reglabila atat ca temperatura cat si ca debit;
- dispozitiv - rampa acces persoane cu handicap de tip mecanic cu actionare manuala sau automata;

- sistem informare audio si vizual in interior care indeplineste cerintele art. 64 lit. c) din Legea 448/2006 privind protectia si promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, situate in interiorul salonului care asigura afisarea si anuntarea automata a statiilor;

- sistem audio de amplificare cu microfon pentru transmitere mesaje catre calatori;

- sistem vizual de informare a calatorilor la exterior si format din:

- in fata (deasupra parbrizului) si in partea laterala (deasupra geamului intre prima si a doua usa) panou indicator traseu si ruta tip matrice cu LED-uri care afiseaza orice litera sau numar in orice pozitie, in limba romana. Afisajele vor asigura o buna vizibilitate;

- in spate (deasupra lunetei) panou indicator tip matrice cu LED-uri care afiseaza in mod vizibil si clar numarul liniei ce poate fi format din doua cifre si semnul barat Afisajul va asigura o buna vizibilitate.

- sistem de supraveghere video in interiorul vehiculului format din minim 2 (doua) camere si dispozitiv de inregistrare. Unitatea de inregistrare video digitala, instalata in autobuz, trebuie sa cuprinda un hard disk detasabil montat pe un sistem de suspensie pentru a absorbi socurile specifice vehiculelor. Echipamentul de monitorizare video va avea o memorie non-volatila pentru inregistrarea evenimentelor pe o perioada de cel putin 7 zile x 24 de ore. Toate camerele sistemului de monitorizare video vor fi selectate pentru a asigura o imagine clara si acuratetea imaginilor.

Autobuzele vor fi cablate corespunzator pentru toate echipamentele sistemului AFC / e-ticketing ce urmeaza a fi implementat la Galati (validatoare, instalatie numarare calatori, computer bord, suport, etc).

9. STRATEGIA DE ÎNTREȚINERE A NOILOR AUTOVEHICULE PE ÎNTREAGA PERIOADĂ DE VIAȚĂ A ACESTORA

Noile autobuze vor avea echipamentele, softurile, materialele de prima dotare si SDV- istica necesara pentru autorizarea achizitorului ca service autorizat RAR, pentru efectuarea lucrarilor in termen de garantie si post garantie asupra tipului de autobuz urban de mare capacitate.

Pe toata perioada de garantie, reparatiile si procesele tehnologice planificate (revizii tehnice, schimburi ulei, filtre, etc), precum si toate reparatiile, inlocuirile de piese si modificarile impuse de incidentele tehnice rezultate in cadrul unei exploatari normale a autobuzelor vor fi efectuate în cadrul aceluiasi contract. Aceasta implica atat consumul de materiale, piese si consumabile, manopera si cheltuieli de transport pentru trimiterea subansamblelor defecte la reparat cat si a vehiculului, daca este cazul. Pentru

aceasta, furnizorul va asigura la sediul beneficiarului un stoc minim de consumabile si piese de schimb pe toata perioada garantiei, cu titlu gratuit.

În cazul in care autovehiculele oferite si livrate se defecteaza pe traseu in perioada de garantie a acestora, se va asigura remorcarea/tractarea si transportul acestora la unitatea de service, pe cheltuiala sa.

In cazul unor evenimente rutiere (accidente de circulatie) si in cazul in care se constata la ancheta tehnica ca acesta s-a datorat unui viciu de fabricatie sau de montaj se va prezenta un delegat imputernicit al furnizorului in termen de maxim 48 de ore de la sesizare in vederea constatarii comune. Disponibilitatea autobuzelor trebuie sa fie minim 95% din total autobuze livrate.

In cazul in care in perioada de garantie acordata de catre producator, într-un interval de 12 luni consecutive, o avarie sau o uzura anormala raportate asupra aceleiași piese sau aceluiasi subansamblu se repeta la mai mult de 25% din autobuzele livrate, se va considera ca acestea reprezinta un defect sistemic de conceptie sau de fabricatie, iar ofertantul declarat castigator va fi obligat sa verifice, sa reprojeteze, sa inlocuiasca sau sa repare, pe cheltuiala proprie, elementul respectiv, la toate autobuzele livrate. Oferta va contine o declaratie angajantă pe proprie raspundere din partea producatorului referitoare la viciile ascunse.

10. REGLEMENTAREA SERVICIILOR DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

Legislație internă

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

- Legea nr. 92/2007, a serviciilor de transport public local, cu modificarile completările ulterioare,
- Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea nr. 93/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 395/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice;
- Ordonanța de Urgență nr. 66/2011 privind prevenirea, constatarea și sancționarea neregulilor apărute în obținerea și utilizarea fondurilor europene și/sau a fondurilor publice naționale aferente acestora, cu modificările și completările ulterioare.

Directive Europene

- REGULAMENTUL (CE) NR. 1370/2007 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 23 octombrie 2007 Privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;
- Directiva 2005/55/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 28 septembrie 2005, privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la măsurile care trebuie luate împotriva emisiilor de gaze și de

particule poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin comprimare utilizate la vehicule și împotriva emisiilor de gaze poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin scânteie alimentate cu gaz sau cu gaz petrolier lichefiat utilizate la vehicule;

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

11. VALOAREA ESTIMATĂ

Municipiul Galați poate face această achiziție în perioada 2019 - 2020 din surse proprii și/sau surse atrase (credite bancare, finanțări europene). Valoarea estimată a investiției este de 31.232.740 lei cu TVA inclus.

12. CONCLUZII

Ținând cont de necesitatea stringentă de înnoire a parcului de autobuze și de încadrarea în indicatorii de performanță este necesară achiziția de autobuze noi, EURO 6, autobuzele fiind cele care prezintă gradul cel mai mare de uzură și care la această dată sunt cele mai accesibile din punct de vedere al finanțării proiectului.

Mentionăm că în prezent autobuzele au gradul de utilizare cel mai depășit din parcul auto, conform datelor puse la dispoziție de S.C. Transurb S.A. Galați. Ca urmare apreciem că se impune cu prioritate înlocuirea acestora.

În vederea realizării transportului public de călători în municipiul Galați în condiții de siguranță și de calitate, concretizate prin: reducerea costurilor de întreținere și exploatare, reducerea imobilizărilor provenite din cauze tehnice, creșterea confortului și siguranței pentru călători, precum și protecția asupra mediului înconjurător, a viietii de ansamblu a comunității gălățene, este necesară achiziția de autobuze noi, EURO 6.

Președinte de ședință,

Anexa nr.1 la Studiul de Oportunitate

Structura Parcului Inventar al mijloacelor de transport persoane (autobuze) al Transurb SA

Nr. crt.	Tip autobuz	Buc.	Locuri/bucata	Durata normala/bucata		Depășirea gradului de utilizare
				ANI	LUNI	
1.	DAF B 96	4	91	8	96	2,50
2.	DAF B 96		91	8	96	2,12
3.	DAF B 96		91	8	96	2,00
4.	DAF SB 200	0	74	8	96	1,87
5.	DAF SB 250		85	8	96	2,25
6.	DAF SB 250		87	8	96	2,12
7.	DAF SB 250		91	8	96	2,00
8.	DAF SB 250	3	93	8	96	1,87
9.	MAZ	9	106	8	96	1,25

Anexa nr. 2 la Studiul de Oportunitate

Structura elementelor de cheltuieli

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

Anexa nr. 3 la Studiul de Oportunitate Indicatori de performanta ai serviciului si modalitatea de calcul al penalitatilor

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