



DECIZIE

nr. _____

din _____

Despre operarea de modificări
în decizia Consiliului municipal
Chișinău nr. 6/3 din 19.05.2020

Având în vedere nota informativă a Î.M. „Regia transport electric”, Raportul de consultanță privind determinarea valorii de piață probabile a bunurilor mobile „Obiect: troleibuze model Skoda 24 Tr. Irisbus, a. p. 2007-2008”, elaborat de către „ACTIMOB CONSULTING” SRL, în temeiul art. 6 alin. (2) din Legea privind statutul municipiului Chișinău nr. 136/2016, art. 14 alin. (2) și art. 19 alin. (4) din Logea privind administrația publică locală nr. 436/2006, Consiliul municipal Chișinău DECIDE:

1. Se operează modificări în decizia nr. 6/3 din 19.05.2020 „Cu privire la aprobarea planului reînnoire a parcului rulant al sistemului de transport public din municipiul Chișinău pentru anii 2020-2023”, după cum urmează:

1.1. În pct. 5 al deciziei, după textul: „18 troleibuze articulate uzate, de marcă Solaris” se va introduce următorul text:
„și 20 troleibuze cu parcurs, cu propulsie autonomă, de marcă Skoda”.

1.2. În pct. 6 din anexa nr. 1 la decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 6/3 din 19.05.2020, după textul: „18 troleibuze articulate rulate”, se va introduce următorul text: „și 20 troleibuze rulate cu propulsie autonomă”.

2. Controlul executării prezentei decizii se pune în sarcina Primarului General al municipiului Chișinău.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ

SECRETAR INTERIMAR
AL CONSILIULUI

Adrian TALMACI

Notă informativă

Cu privire la examinarea oportunității achiziționării troleibuzelor cu parcurs,
model „Skoda 24 TR” din or. Riga, Letonia

În această notă informativă este descrisă starea actuală precară la aproximativ 20% din materialul rulant al Î.M. „Regia transport electric” și sunt prezentate soluții pentru modernizarea lor.

„Planul de reînnoire a parcului rulant al sistemului de transport public din municipiul Chișinău pentru anii 2020-2023”, a fost adoptat cu scopul de a oferi cetățenilor condițiile de accesibilitate, confort și siguranță, cât și pentru a permite acoperirea deficitului de transport public resimțit foarte acut de către locuitorii din suburbii, astfel facilitând accesul populației în mod egal la oportunitățile de studii, muncă și alte servicii, concentrate în Capitală.

Astfel, eforturile și inițiativele orientate în această direcție impun necesitatea suplínirii / actualizării constante al parcului de troleibuze.

În prezent, Î.M. „Regia transport electric” dispune de 391 troleibuze de modelul ZiU, Skoda, IuMZ și AKSM. Troleibuzele de modelul ZiU (61 unități) au o perioadă de exploatare de 24 - 33 ani, sunt învechite atât din punct de vedere moral, cât și fizic, fapt care dictează înlocuirea urgentată a acestora.

Starea precară a troleibuzelor model ZiU la balanța RTEC se evidențiază prin:

- lipsa confort;
- zgomot sporit;
- lipsa etanșeității;
- izolație termică redusă;
- lipsa aer condiționat;
- lipsă ergonomie scaune;
- vibrații sporite;
- nivel avansat de coroziune;
- penetrarea apelor pluviale tavanului și oberlihturilor;
- lipsa rampă rabatabilă;
- lipsa podea coborâtă;
- lipsa pieselor de schimb (pentru că nu se mai produc) – risc accidente în urma cedării elementelor constructive ale troleibuzelor existente etc.

În acest context, întreprinderea de transport public „Rigas Satiksme” (or. Riga) a propus Î.M. „Regia transport electric” să participe la licitația de vânzare a unui lot de 20 troleibuze cu parcurs, model Skoda 24 Tr.

Troleibuzele propuse spre achiziție au anul de producere 2007-2008, performanțele tehnice ale acestui model sunt net superioare celor din dotarea RTEC, printre care pot fi reliefate următoarele:

- **Regim de mers autonom.** Troleibuzele sunt dotate cu un sistem auxiliar, tracțiunea este realizată cu ajutorul motorului Diesel („Iveco”), ce antrenează un generator care produce curent electric, necesar motoarelor electrice de tracțiune a troleibuzului pentru a fi pus în mișcare, oferind o autonomie de deplasare de aproximativ 300 de kilometri.

Modalități de a profita de avantajele și flexibilitatea oferite de propulsia duală:

- un troleibuz poate circula cu troleele coborâte, fiind alimentat de generatorul cu motor diesel, chiar dacă există linie de contact pe respectiva stradă, din motivul absenței tensiunii în linia de contact;

- troleele deconectate de la rețeaua electrică neintenționat (sărite) pot fi puse înapoi pe fir în următoarea stație, pentru a evita un potențial blocaj de trafic;

- existența unui obstacol sub linia de contact (de exemplu o mașină de colectare a gunoierului sau un accident rutier);

- deranjament existent în linia de contact, care s-ar agrava la trecerea altor trolee prin acea zonă; etc.

- Caroseria cu podea coborâtă pe toată lungimea salonului, cu rampă rabatabilă, pentru facilitarea accesului persoanelor cu dizabilități;
- Suspensia cu burduf pneumatic, amortizoare hidraulice și limitatoare cu sistem de control al gârzii la sol, prevăzut cu sistem de micșorare a gârzii la sol pe partea dreaptă, în staționare, pentru facilitarea urcării călătorilor;
- Instalația de climatizare și încălzire proprie. Troleibuzele sunt dotate pentru confortul călătorilor cu instalație de climatizare și sistem de încălzire separat în salon, față de postul de conducere;
- Troleibuzele au ușile acționate independent, având comandă de deschidere și închidere pentru fiecare ușă de la postul de conducere, cât și posibilitatea de eliberare și blocare a comenzii de deschidere a ușii de către călători, de la postul de conducere. În caz de urgență, după oprirea vehiculului ușile pot fi deschise, atât din interior cât și din exterior, chiar și în absența alimentării cu energie electrică;
- Podeaua din materiale hidrofuge și ignifuge pe care poate fi lipit etanș un covor izolant, rezistent la uzură, neted, antiderapant;
- Sistem de informare călători în partea frontală, indicatoare care afișează numărul liniei și destinația. Indicatoarele de traseu sunt vizibile pe timp de noapte. În interiorul troleibuzului există montat un display care afișează numele stației următoare. Există stație de amplificare pentru a anunța prin voce (sinteză vocală) numele stației următoare;
- În interior este instalat un sistem video digital cu două camere de supraveghere mascate care să funcționeze în condiții de iluminare redusă;

- Sistem de frânare servoasistat cu dublu circuit și este prevăzut cu sistem ABS (asistență la frânare împotriva blocării roților) și ASR (asistență la demaraj împotriva patinării roților);
- Troleibuzele permit recuperarea energiei electrice pentru regimul de frânare, care poate fi utilizată de către consumatori auxiliari ai troleibuzului sau de alte troleibuze aflate în circulație pe sectorul respectiv;

Concluzia:

Troleibuzele menționate vor fi scoase la licitație cu un preț start, în mediu, de 14 mii euro. Este important de menționat că:


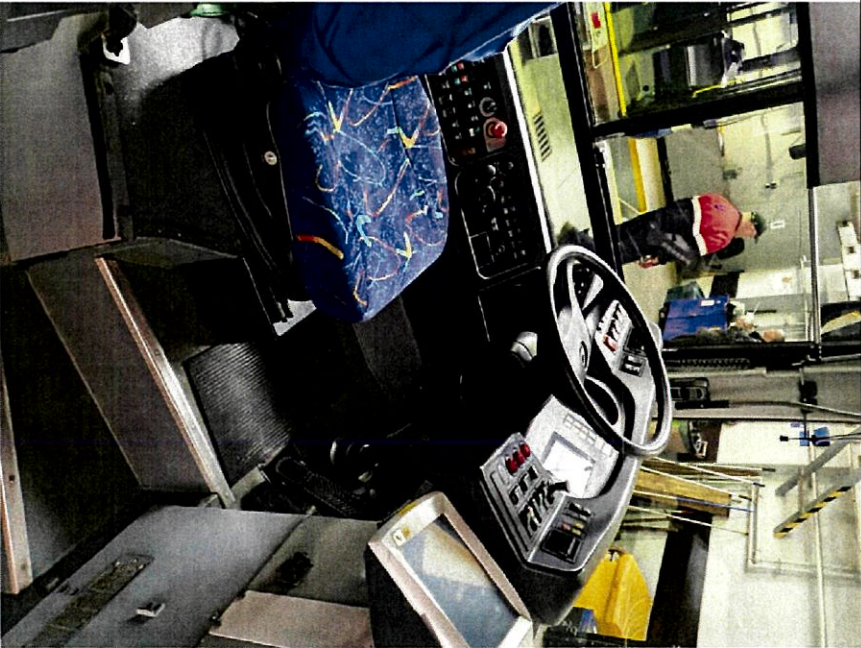
- licitația ofertei va fi descendentă, astfel licitația va porni de la un preț ridicat și va solicita un set de oferte descendente, până când un ofertant acceptă obiectul la prețul curent;
- în anul 2008, prețul de achiziționare declarat de către „RATT” (Regia Autonomă de Transport Timișoara) și întreprinderea de transport public „Rigas Satiksme” a unei unități Skoda 24 Tr. varia între 350 - 390 mii euro, astfel prețul start la licitația menționată reprezintă aprox. 4% din valoarea unei unități noi.
- raportul preț-calitate, având în vedere creșterea constantă a reputației pozitive a brandului „Skoda Electric” (filială a „Skoda Transportation”) în domeniul producătorilor de troleibuze.

Luând în considerare cele expuse, inclusiv suportul companiei „Rigas Satiksme” privind mentenanța și exploatarea acestor unități, considerăm oportună achiziționarea troleibuzelor de modelul Skoda 24 Tr., pentru utilizarea acestora pe rutele municipiului Chișinău în vederea promovării mobilității urbane.

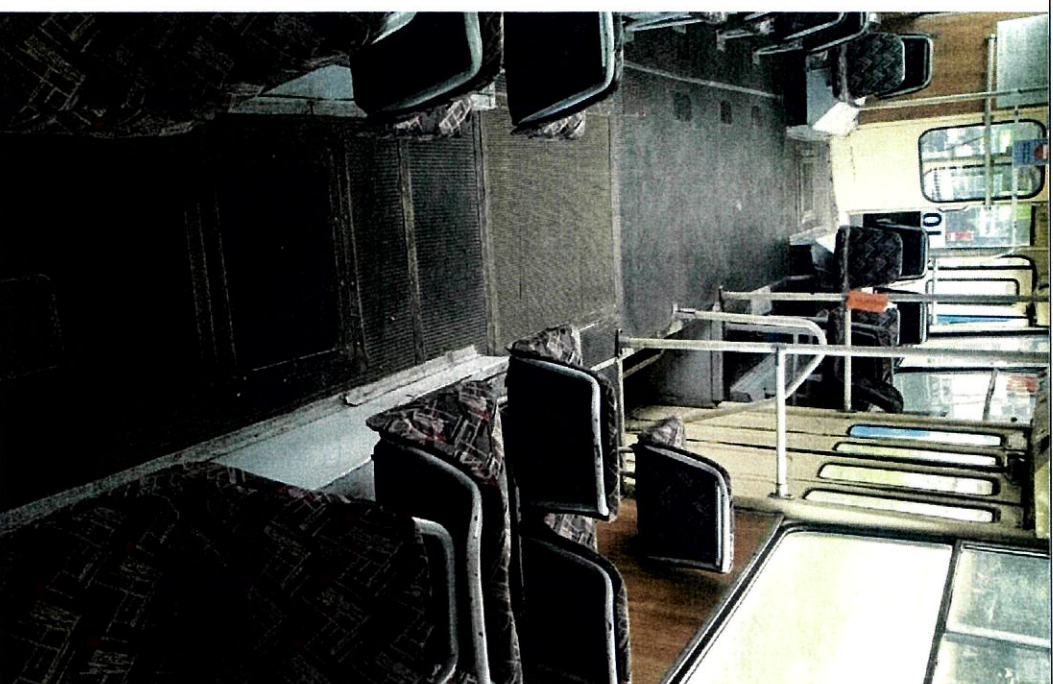
Director General
Î.M. „Regia Transport Electric”

Dorin CIORNÎI

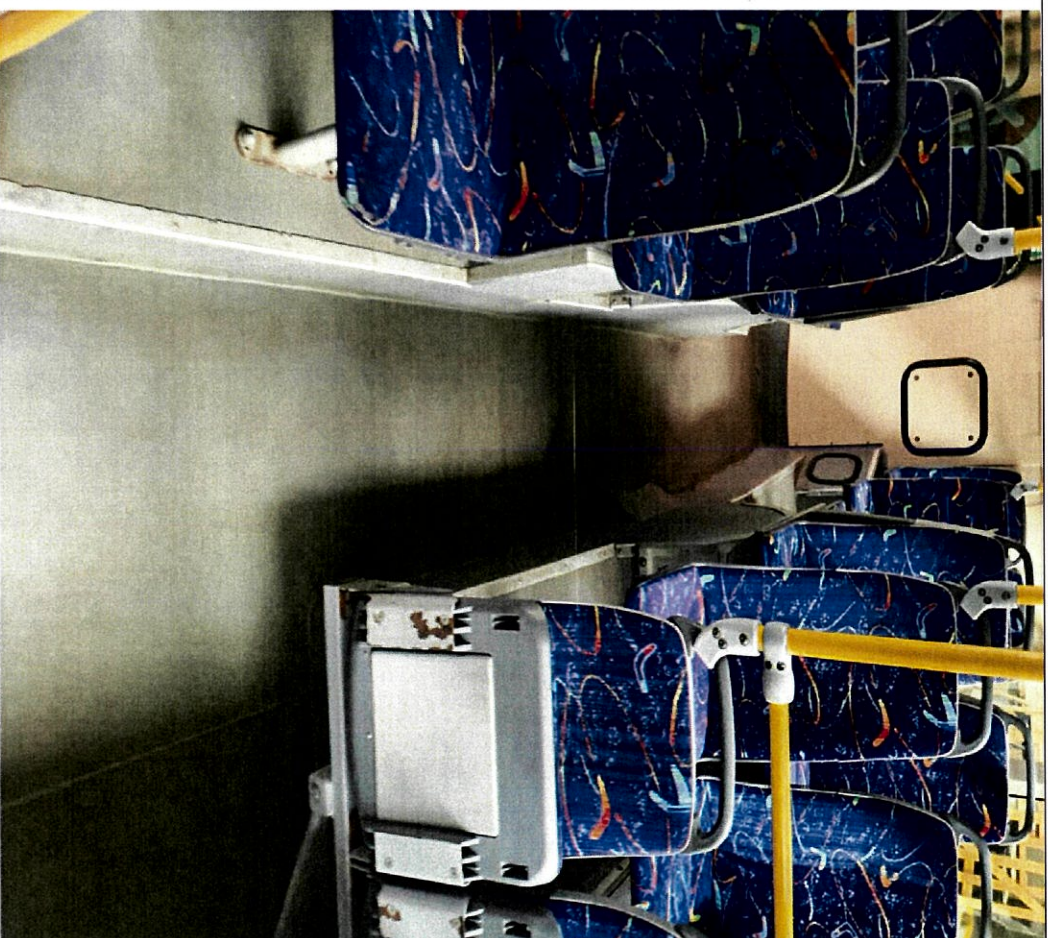
Prezentare generală a elementelor cheie ale troleibuzelor:

<p>Troleibuze model ZIU-682</p>	 A photograph showing the interior of a ZIU-682 trolleybus. The view is from the driver's perspective, looking out through the front windshield. A blue steering wheel is visible in the center. To the left of the wheel is a dashboard with several analog gauges. Below the dashboard is a control panel with various buttons and switches. A blue seat with a colorful pattern is visible on the left side of the cabin. The floor is dark and appears to be made of metal or heavy-duty plastic.
<p>Troleibuze model Skoda 24 Tr.</p>	 A photograph showing the interior of a Skoda 24 Tr trolleybus. The view is from the driver's perspective, looking out through the front windshield. A silver steering wheel is visible in the center. To the left of the wheel is a dashboard with several analog gauges. Below the dashboard is a control panel with various buttons and switches. A blue seat with a colorful pattern is visible on the left side of the cabin. The floor is dark and appears to be made of metal or heavy-duty plastic. In the background, a person wearing a red jacket and a black hat is standing near the rear of the vehicle.

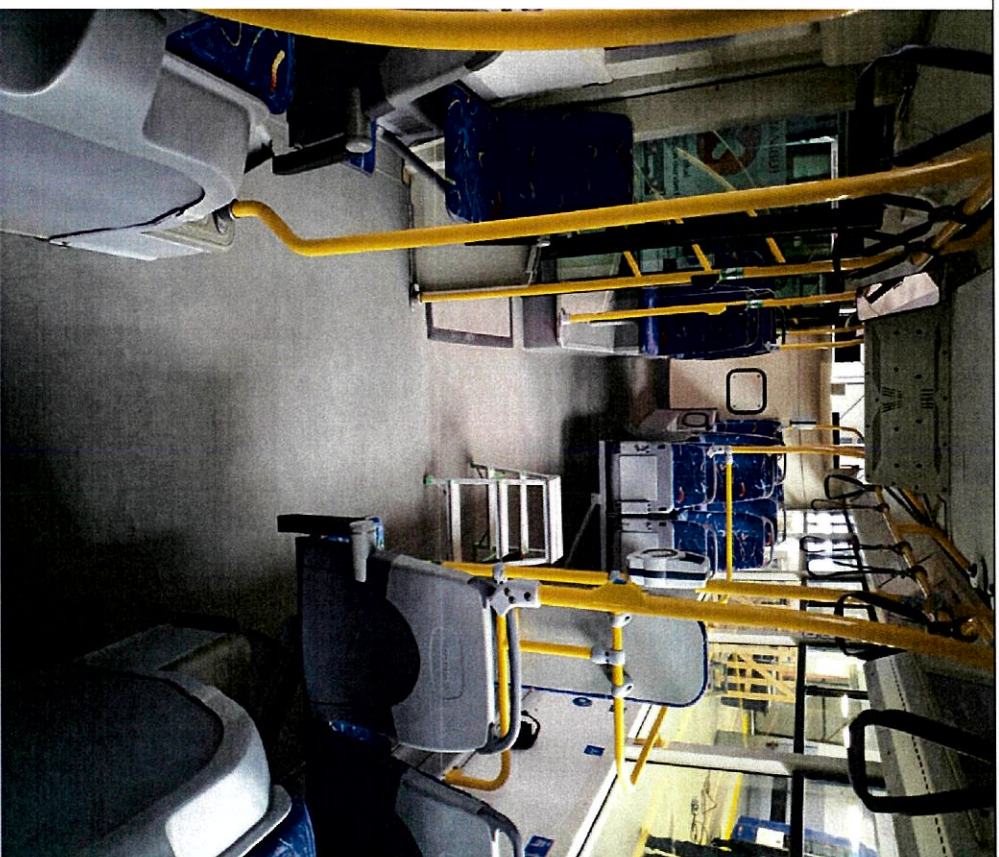
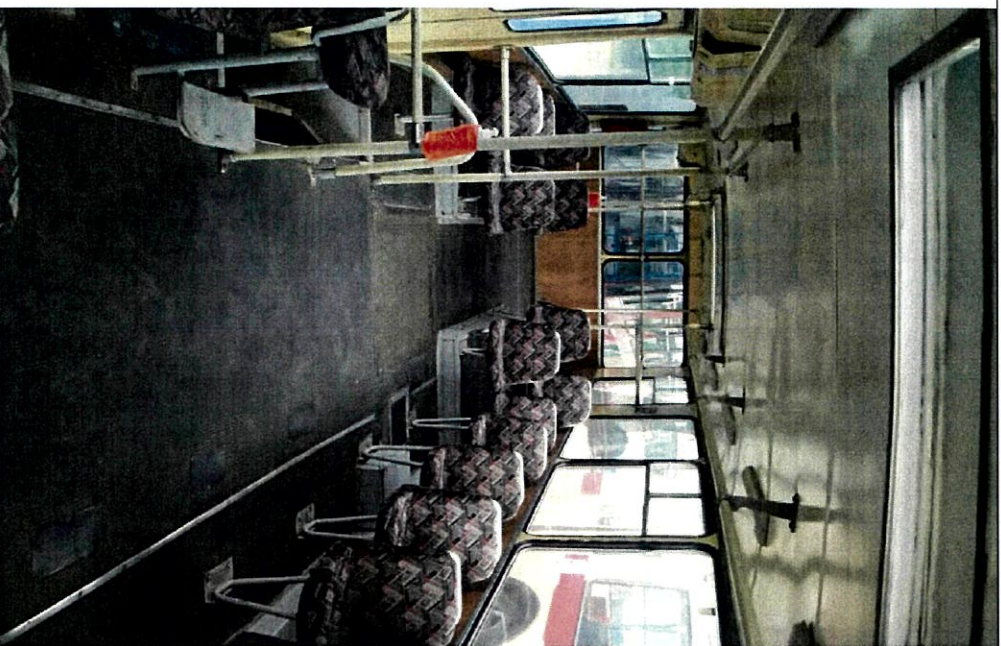
Panoul de comandă ZIU-682



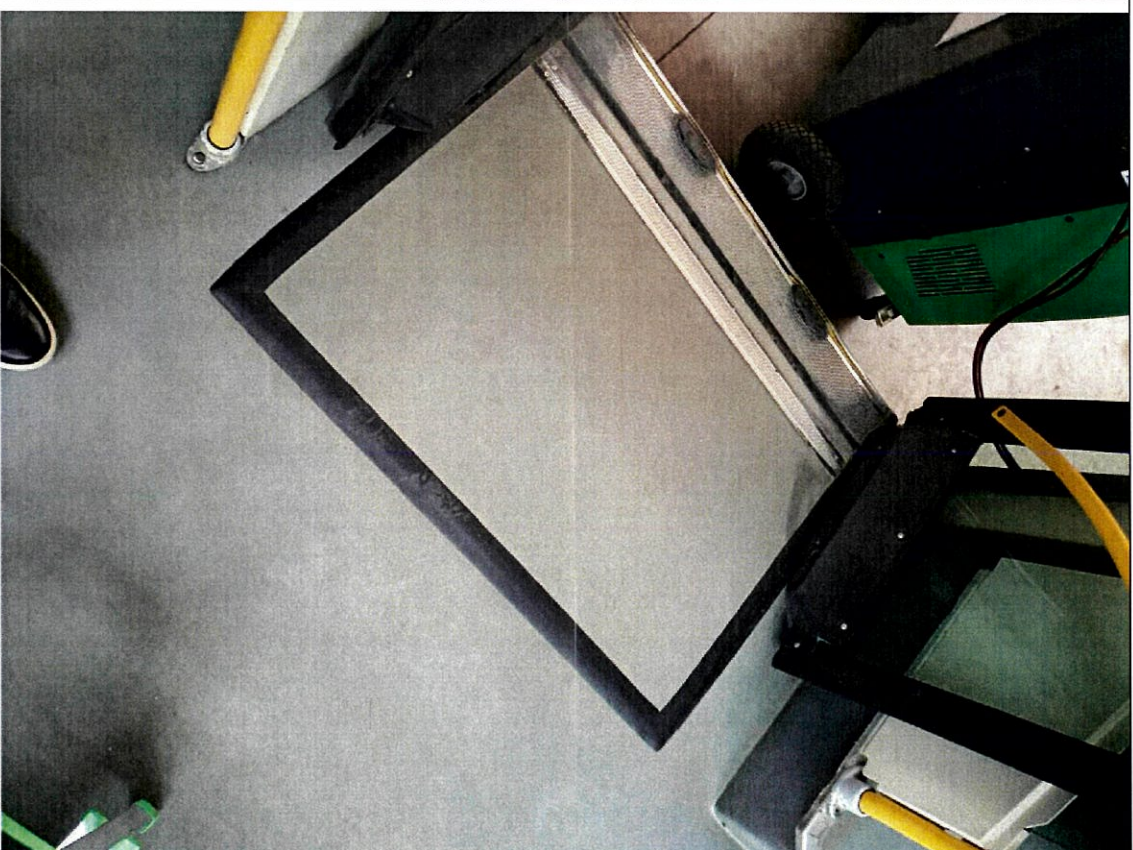
Panoul de comandă Skoda 24 Tr.



Interiorul (salonul) troleibuzelor (1)



Interiorul (salonul) troleibuzelor (2)



Podeauna troleibuzelor



Imagine exterior al troleibuzelor



Imagine exterior al troleibuzelor